



LEY QUE ESTABLECE LA APLICACIÓN DE FICHAS TÉCNICAS SOCIO AMBIENTALES PARA AQUELLOS PROYECTOS DE MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERURBANA CUYA LONGITUD SEA MENOR O IGUAL A 20 KILÓMETROS SIN TRAZO NUEVO

El Congresista que suscribe, **Idelso Manuel García Correa**, integrante del **Grupo Parlamentario Alianza para el Progreso**, en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y según lo estipulado en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República el siguiente proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

“LEY QUE ESTABLECE LA APLICACIÓN DE FICHAS TÉCNICAS SOCIO AMBIENTALES PARA AQUELLOS PROYECTOS DE MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERURBANA CUYA LONGITUD SEA MENOR O IGUAL A 20 KILÓMETROS SIN TRAZO NUEVO”

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto establecer la aplicación de Fichas Técnicas Socio Ambientales para aquellos proyectos de mejoramiento de infraestructura vial interurbana cuya longitud sea menor o igual a 20 kilómetros sin trazo nuevo.

Artículo 2. Finalidad

La presente Ley tiene por finalidad optimizar el cierre de la brecha de infraestructura que aqueja al sector transporte al permitir viabilizar proyectos en materia vial con mayor celeridad.

Artículo 3. Implementación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en el marco de sus funciones, será la entidad encargada de implementar la presente norma, por tal motivo adecuará su normativa reglamentaria y administrativa para tal fin.

Artículo 4. Ámbito de aplicación

Lo dispuesto en la presente ley, es de aplicación para todas las obras de mejoramiento de infraestructura vial interurbana sin trazo nuevo, en las que se



tenga una longitud de hasta 20 km; los cuales por su naturaleza, alcance y pequeña magnitud no generan impactos ambientales significativos.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Reglamento

En un plazo de ciento veinte (120) días calendarios contados a partir de la vigencia de la norma, el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio del Ambiente (MINAM), emitirán las disposiciones reglamentarias para la aplicación de lo dispuesto por la presente ley.



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/09/2025 15:51:04-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20161749126 hard
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 10/09/2025 15:51:40-0500



Firmado digitalmente por:
LIZARZABURU LIZARZABURU
Juan Carlos Martin FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/09/2025 15:08:54-0500



Firmado digitalmente por:
GARCIA CORREA Idelso
Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/09/2025 16:08:48-0500



Firmado digitalmente por:
QUIROZ BARBOZA Segundo
Teodomiro FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 11/09/2025 10:13:09-0500



Firmado digitalmente por:
JOSE LUIS ELIAS AVALOS
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/09/2025 12:34:43-0500



Firmado digitalmente por:
HEIDINGER BALLESTEROS
Nelcy Lidia FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/09/2025 11:15:03-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Maria
Grimaneza FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/09/2025 10:37:18-0500



Firmado digitalmente por:
CHIABRA LEON Roberto
Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/09/2025 14:44:59-0500



Firmado digitalmente por:
CORDERO JON TAY Luis
Gustavo FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/09/2025 12:05:14-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/09/2025 11:25:46-0500



Firmado digitalmente por:
KAMICHE MORANTE Luis
Roberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/09/2025 14:18:16-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/09/2025 15:39:57-0500

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

a) Las Fichas Técnicas Socio Ambientales (FITSA) en el Perú

En el Perú, un **Ficha Técnica Socio Ambiental (FITSA)** no es otra cosa que un instrumento de gestión ambiental de tipo complementario, aplicable a proyectos de inversión pública del subsector transportes, que por su naturaleza y magnitud no tiendan a generar impactos ambientales significativos y por ende no requieren de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) por lo que no son competencia del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (SENACE) y por lo tanto no encuentran comprendidos en el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA)¹.

En el FITSA se evalúan y documentan los impactos sociales y ambientales de los proyectos de transporte, para permitir que estos se desarrollen de manera sostenible; teniendo en consideración aspectos no solo ambientales sino además sociales; y cuyo contenido se reseña con carácter de Declaración Jurada. Para su aplicabilidad, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a través de la Dirección General de Asuntos Ambientales (DGAAM) valora aquellos proyectos en el sector transporte que por sus características no tiendan a generar impactos considerables a nivel ambiental y que al no ser necesario la realización de un Estudio de Impacto Ambiental, se les asigna simplemente la realización de este documento. Así mismo, una FITSA de acuerdo a lo señalado por la Resolución Directorial N° 573-2022-MTC/16, únicamente es aplicable para el siguiente tipo de inversiones:

- Ser un proyecto de mejoramiento de infraestructura vial interurbana (red vial vecinal) menor o igual a 10 KM sin trazo nuevo.
- Puentes modulares.
- Servicios de conservación periódica.
- Construcción y/o reposición de puentes definitivos de menores luces.

b) Ventajas de las FITSA en el Perú

De acuerdo a lo señalado por el mismo Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las ventajas del empleo de FITSA en la cartera de inversiones que maneja este ministerio son las siguientes²:

¹ SENACE (2025). *Preguntas frecuentes para el trámite de Clasificación de Estudios Ambientales*. <https://www.senace.gob.pe>. <https://www.senace.gob.pe/wp-content/uploads/2018/09/pub-preguntas-frecuentes-clasificacion.pdf>

² Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020). *Ficha Técnica Socio Ambiental (FITSA) para los proyectos de inversión del sector transportes*. <https://www.gob.pe>.
igarcia@congreso.gob.pe

- Tiene concordancia con la normativa general y sectorial en materia ambiental.
- Se encuentra alineada con la opinión previa favorable formulada en su oportunidad por el Ministerio del Ambiente.
- Optimiza y reduce los plazos de revisión en material ambiental.
- Brinda mayor celeridad a los requerimientos y consultas de los administrados.
- Brinda facilidades al cumplimiento de los cronogramas presupuestales de los proyectos de inversión pública en el Sector Transporte.

En síntesis, el empleo de FITSAs es que permite que los proyectos de inversión en materia de transportes se puedan ejecutar con mayor celeridad; a la vez que se respeta la normativa ambiental, permitiendo así que se resguarden los intereses de los administrados en materia ambiental y social.

c) Necesidad de aplicar las FITSAs para aquellos proyectos de mejoramiento de infraestructura vial interurbana hasta una longitud de 20 kilómetros sin trazo nuevo

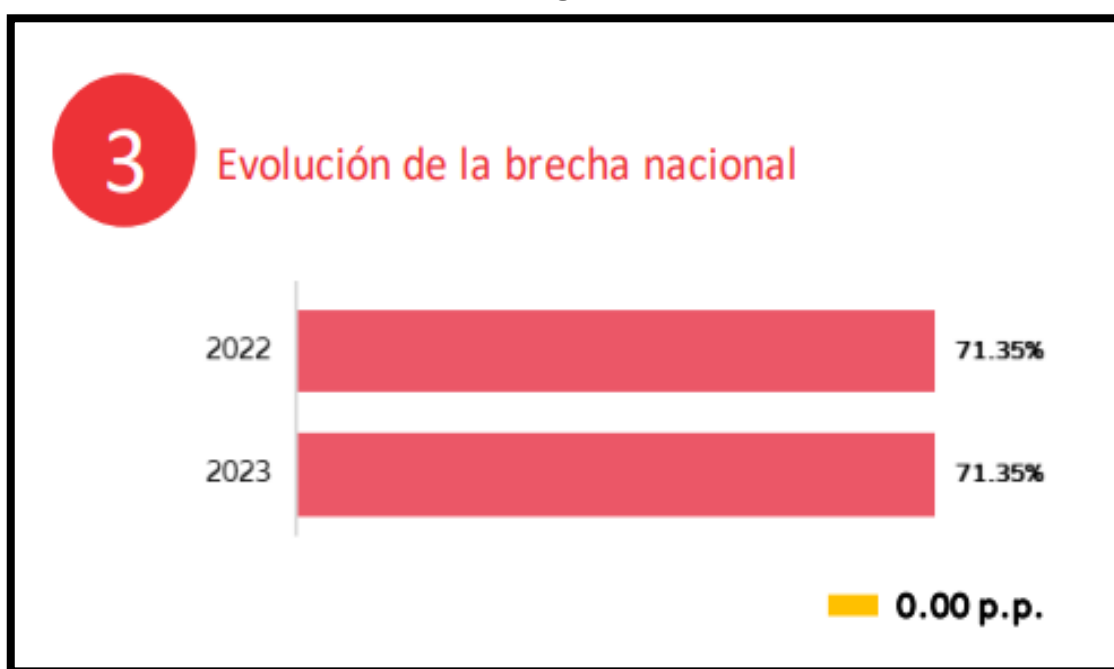
De acuerdo a lo señalado por el Informe N° 214-2023-MTC/21.GE de fecha 04 de setiembre del 2023, el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - PROVÍAS NACIONALES (PVN) envía al director general de la Dirección General de Asuntos Ambientales (e) la Propuesta de ampliación de la longitud de 10 km a 20 km considerada en la Ficha Técnica Socio Ambiental (FITSA) en el marco de la Resolución Directoral N° 573-2022-MTC/16 para el caso de proyectos de mejoramiento de infraestructura vial interurbana (aquellas que conectan distintas ciudades o áreas urbanas); teniendo como sustento 02 aspectos:

1. Las obras de mejoramiento de infraestructura vial interurbana sin trazo nuevo, incluso para aquellas que tengan una longitud de hasta 20 km como es el caso de los caminos vecinales; por su naturaleza, alcance y pequeña magnitud no generan impactos ambientales significativos; toda vez que no afectan los criterios de protección ambiental establecidos en la Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) y su reglamento.
2. La aplicación de una FITSA para este tipo de obras, permite que su ejecución sea más célere, lo que implicaría no solo un ahorro de recursos para las entidades públicas contratantes, sino que además el valor público que estas obras generan, se brinde en un tiempo más óptimo a los administrados, respetando los parámetros ambientales y sociales.

<https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/581024-ficha-tecnica-socio-ambiental-fitsa-para-los-proyectos-de-inversion-del-sector-transportes>

Por lo que se concluye que la aplicación de una FITSA sería lo más óptimo para esta clase de proyectos, tanto en materia de optimización de los tiempos para su ejecución, así como para el ahorro de recursos; sin dejar de lado el cumplimiento de los criterios sociales y ambientales exigidos, en un contexto en el que la brecha de infraestructura vial interurbana en el país alcanza el 71.35% al cierre del año 2023, lo que quiere decir que el 71.35% de kilómetros de redes viales interurbanas en el Perú presentan infraestructura inadecuada que necesita mantenimiento; siendo esto más crítico si se considera que la brecha para el cierre del año 2022 fue de 71.35%, lo que significa que en los últimos años, esta brecha no ha presentado reducción alguna.

EVOLUCIÓN DE LA BRECHA DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERURBANA



Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas. Disponible en el siguiente enlace web: https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/pmi/Anexos_Informe_cierre_de_brechas.pdf

Así mismo, si se tiene en cuenta la brecha de infraestructura de las redes viales interurbanas en términos de presupuesto ejecutado para proyectos de mantenimiento que permitan cerrar la brecha en mención, el Ministerio de Economía y Finanzas ³ indica que **“esta brecha no muestra una correspondencia con los recursos destinados en inversiones para reducirla. Mientras que la asignación presupuestal aumentó de S/1,949 millones en 2022 a S/2,030 millones en 2023, el valor del indicador de brecha permaneció invariable en 71.35% durante ambos años, evidenciando la ausencia de**

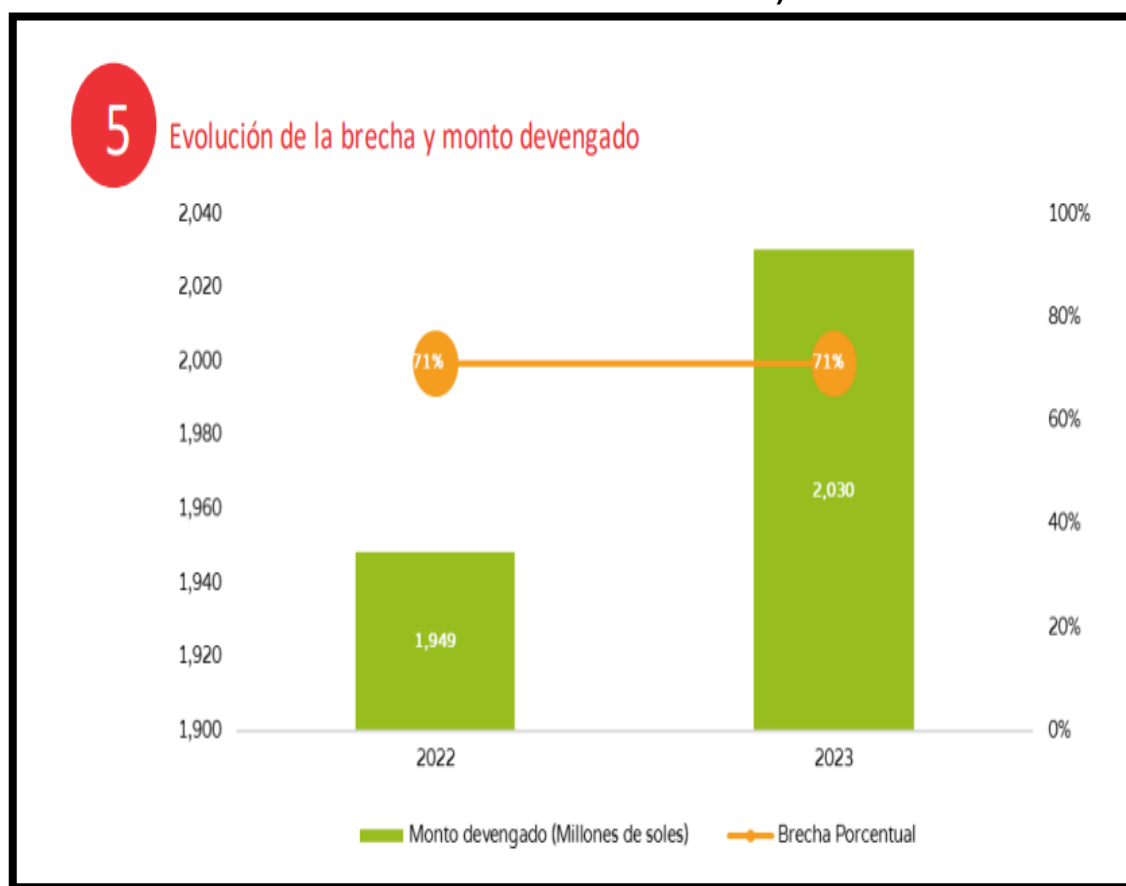
³ MEF (2024). *REPORTES DE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE LAS BRECHAS*.

<https://www.mef.gob.pe>.

https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/pmi/Anexos_Informe_cierre_de_brechas.pdf

avances en el cierre de esta brecha, a pesar del incremento en la inversión"; lo cual se explica por las dificultades en la ejecución de este presupuesto asignado; siendo por tal motivo que las FITSAs son importantes para brindar una mayor celeridad y viabilidad en la ejecución puntualmente de inversiones en mantenimiento de infraestructura vial interurbana, lo cual contribuiría a lograr reducir esta brecha, tal y como señala PROVIAS en el Informe N° 214-2023-MTC/21.GE.

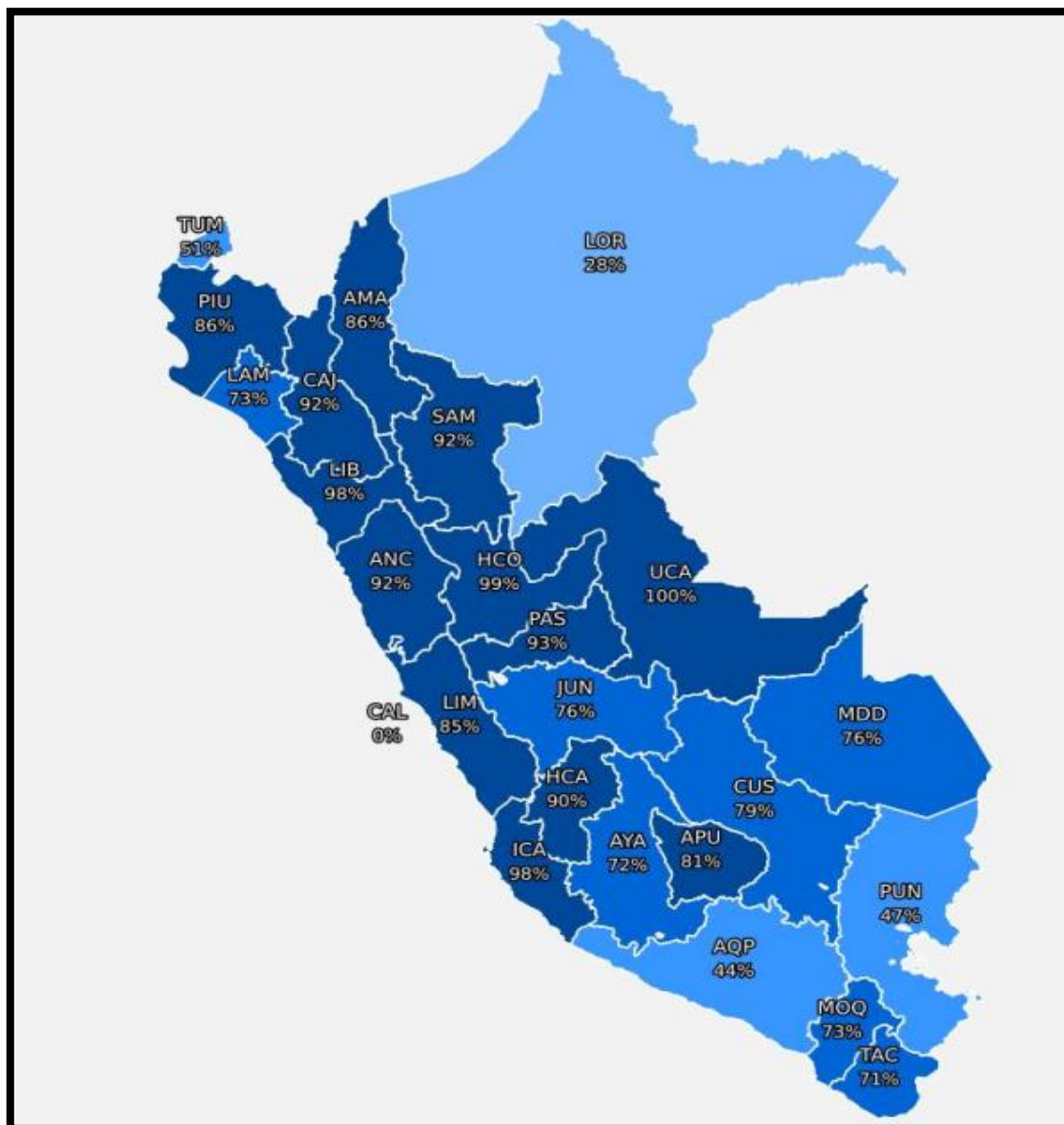
EVOLUCIÓN DEL MONTO DEVENGADO EN MILLONES DE SOLES PARA EL CIERRE DE BRECHAS EN INFRAESTRUCTURA VIAL INTERURBANA (LO QUE EVIDENCIA EL PROBLEMA DE EJECUCIÓN QUE AQUEJA AL CIERRE DE ESTA BRECHA)



Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas. Disponible en el siguiente enlace web: https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/pmi/Anexos_Informe_cierre_de_brechas.pdf

Se debe de mencionar así mismo, que el problema de la ejecución de obras de mantenimiento en infraestructura vial interurbana que ha ocasionado una brecha que afecta a más del 70% de kilómetros de este tipo de vías, afecta prácticamente a todos los departamentos del país, en los cuales esta brecha logra superar más del 90% como es el caso de Ancash (92%), Ucayali (99%) y La Libertad (98%).

BRECHA DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERURBANA POR DEPARTAMENTO EN EL PERÚ



Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas. Disponible en el siguiente enlace web:
https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/pmi/Anexos_Informe_cierre_de_brechas.pdf

d) Marco Jurídico

La **Ley 27779, Ley Orgánica que modifica la Organización y Funciones de los Ministerios**, la cual entró en vigencia el 11 de julio del año 2002, estableció la creación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones”, el cual antes de la entrada en vigencia de esta ley, se encontraba fusionado con el “Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento”.

El 04 de junio del año 2009 entró en vigencia la **Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**; en la cual se establece el ámbito de competencias, funciones y estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Así mismo, el **Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones – ROF de este ministerio** señala en su artículo 34 que la **Dirección General de Asuntos Ambientales (DGAAM)** es el órgano de línea con autoridad técnica normativo a nivel nacional que ejerce la autoridad ambiental en el sector transportes, responsable de implementar acciones en el marco del sistema nacional de gestión ambiental para promover el desarrollo sostenible de las actividades y proyectos de infraestructura y servicios de transportes, en concordancia con las políticas nacionales sectoriales y la Política Nacional del Ambiente.

El **Decreto Supremo N° 004-2017-MTC; Decreto que aprueba el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes**, el cual fue aprobado el 09 de enero del año 2017, señala en su artículo 11 textualmente que *"los titulares de proyectos de inversión, actividades y servicios del Sector Transportes que no están sujetos al Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental - SEIA, no están obligados a gestionar la certificación ambiental; sin embargo, deben cumplir con las normas generales emitidas para el manejo de residuos sólidos, aguas, efluentes, emisiones, ruidos, suelos, conservación del patrimonio natural y cultural, zonificación, construcción y otros que pudieran corresponder, así como aplicar las medidas de prevención, mitigación, remediación y compensación ambiental, que resulten acordes a su nivel de incidencia sobre el ambiente y en cumplimiento del principio de responsabilidad ambiental; asimismo, deben presentar una Ficha Técnica Socio Ambiental – FITSA"*.

Mediante **Resolución Directorial N° 573-2022-MTC/16, que aprueba el Formato de Ficha Técnica Socio Ambiental (FITSA)**, la cual fue emitida el 10 de agosto del año 2022, se establece que el formato de Ficha Técnica Socio Ambiental -FITSA es aplicable para el mejoramiento de infraestructura vial interurbana (Red Vial Vecinal) menor o igual a 10 Km sin trazo nuevo.

e) Decisión Política

Actualmente, las Fichas Técnicas Socio Ambientales (FITSA), las cuales han demostrado ser altamente efectivas en términos de optimización del tiempo para ejecutar obras de mantenimiento de infraestructura vial interurbana, permitiendo a la vez el ahorro de recursos públicos, manteniendo el respeto de los criterios sociales y ambientales que este tipo de obras debe de tener, lamentablemente solo se aplican para inversiones en las cuales las vías tengan una longitud menor o igual a 10 km, en un contexto en el que la brecha de infraestructura vial interurbana aqueja a más del 70% de este tipo de vías y es causada no por la falta de presupuesto asignado sino por la lentitud en que se ejecutan este tipo de obras; por tal motivo esto hace imperativo y necesario la intervención del actual Congreso de la República para la aprobación de una norma que permita la aplicación de Fichas Técnicas Socio Ambientales (FITSA) para aquellos

proyectos de mejoramiento de infraestructura vial interurbana cuya longitud sea menor o igual a 20 kilómetros sin trazo nuevo.

II. IMPACTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta busca permitir que las Fichas Técnicas Socio Ambientales (FITSAs) sean aplicables para inversiones de mejoramiento de infraestructura sin trazo nuevo menores o iguales a 20 km, motivo por el cual no colisiona con resolución directorial alguna; sino que se trata de una nueva ley con un nuevo marco normativo, que originará que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) por mandato legal y principio de autotutela administrativa, ajuste o derogue las resoluciones directorales pertinentes.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

- **Costo de la norma.**

Sectores afectados. La aplicación de la presente norma no genera en alguno de los sectores productivos del país.

Efectos monetarios. La presente norma no ocasiona desequilibrios monetarios que impidan al BCRP alcanzar el cumplimiento del rango de inflación meta para el año en curso.

Impacto económico. El desenvolvimiento económico no se verá afectado de manera perjudicial por la presente norma.

Impacto presupuestal. La presente norma no conlleva cargo al erario público, por el contrario, con la aplicación de las Fichas Técnicas Socio Ambientales (FITSAs) para inversiones de mejoramiento de infraestructura vial interurbana sin trazo nuevo menores o iguales a 20 km; se permitirá el ahorro de recursos de las entidades públicas ejecutoras de este tipo de obras.

- **Beneficio de la norma.**

Sectores afectados. La presente iniciativa al brindar mayor viabilidad y optimización de tiempo a la ejecución de proyectos de mantenimiento de infraestructura vial interurbana sin trazo nuevo; impactará positivamente en el sector transporte del país.

Efectos monetarios. La norma no conlleva un impacto positivo o negativo que afecte al Banco Central de Reserva del Perú en el cumplimiento de sus funciones, el cual es velar por la estabilidad monetaria del país.

Impacto económico. Al tener un país con un cierre de la brecha de infraestructura en transporte vial interurbano más acelerado, esto generará un apalancamiento en el crecimiento del PBI nacional.

Impacto presupuestal. La presente iniciativa al permitir la continuidad de la ejecución de obras de inversión pública en materia de mantenimiento de infraestructura vial, permitirá a las empresas contratistas el poder seguir operando sin interrupciones, por lo que sus actividades empresariales al no verse mermadas, les permitirá seguir cumpliendo con el pago de sus contribuciones al fisco y por ende las arcas fiscales verán incrementadas su captación de recursos.

IV. RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADO EN LA AGENDA LEGISLATIVA Y EL ACUERDO NACIONAL

La presente norma se vincula con la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2024 – 2025, puesto que se alinea con el Objetivo 1: Democracia y Estado de Derecho, la cual abarca la Política de Estado del Acuerdo Nacional N° 8 “Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú” y en el punto N° 27 de los temas para los proyectos de ley denominado “regulación referida a la descentralización y funciones en los distintos niveles de gobierno”.

Esta vinculación se da porque esta política (N° 08) señala que el Estado se compromete al desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales; que es precisamente lo que busca la presente norma al establecer la aplicación de Fichas Técnicas Socio Ambientales para aquellos proyectos de mejoramiento de infraestructura vial interurbana cuya longitud sea menor o igual a 20 kilómetros sin trazo nuevo y de esta manera optimizar el cierre de la brecha de infraestructura que aqueja al sector transporte en todos los departamentos del país, al permitir viabilizar proyectos en materia de mejoramiento de infraestructura vial con mayor celeridad.