



LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE TROCHAS Y CAMINOS VECINALES DE LA PROVINCIA DE ALTO AMAZONAS EN EL DEPARTAMENTO DE LORETO

Los Congresistas miembros del Grupo Parlamentario **Acción Popular**, a iniciativa del Congresista **JUAN CARLOS MORI CELIS**, y demás Congresistas firmantes, al amparo de lo dispuesto en el artículo 107° de la Constitución Política y conforme lo establece el numeral 2) del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República
Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE TROCHAS Y CAMINOS VECINALES DE LA PROVINCIA DE ALTO AMAZONAS EN EL DEPARTAMENTO DE LORETO

Artículo 1°.- Declaración de interés nacional y necesidad pública

Se declara de interés nacional y necesidad pública la construcción, mejoramiento y rehabilitación de las trochas carrozables y los caminos vecinales en la provincia de Alto Amazonas, departamento de Loreto, como parte de la estrategia de conectividad territorial, inclusión social y desarrollo económico sostenible para mejorar la calidad de vida de la población de la zona de influencia:

1. Construcción de la Carretera Shucusyacu a Dos Mayo del Distrito de Teniente César López de la provincia de Alto Amazonas del departamento de Loreto.
2. Construcción de la carretera del tramo de la Ruta 107: Yurimaguas – Jeberillos de la provincia del Alto Amazonas del departamento de Loreto.
3. Construcción de la trocha carrozable en la Ruta: Vista Alegre – Chirapa - Cerro de Cóndor - Alto Mohena - Nuevo San Martín - Maronillo - Jorge Chávez - Campo Florido - Nuevo Francia - Nuevo Horizonte (Yurimaguas) San Hilarión - Corazón de Jesús - Nuevo Santa Cruz - Nuevo Libertad (Teniente César López) de la provincia de Alto Amazonas del departamento de Loreto.

Para tal efecto se convoca la participación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Gobierno Regional de Loreto, y de los gobiernos locales para que realicen las acciones, los estudios y los planes de acción de conformidad a sus funciones y competencias.

Artículo 2°. Finalidad de la Ley

La finalidad de la presente ley es garantizar la conectividad terrestre de los caseríos de la provincia de Alto Amazonas del departamento de Loreto, mediante acciones de ejecución del proyecto de inversión, orientados a reducir las brechas de conectividad terrestre de la población de las comunidades nativas.

Artículo 3°.- Transparencia Fiscal

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Gobierno Regional de Loreto y los gobiernos locales, bajo responsabilidad, publican y mantienen actualizados en sus respectivos portales de transparencia institucional, los informes de las acciones administrativas sobre la implementación de la ley declarativa en cumplimiento de las disposiciones establecidas en la Ley 27806 Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, y en su Texto Único Ordenado, aprobado por el Decreto Supremo 021-2019-JUS.

Artículo 4°.- Consulta Previa

En el proceso de ejecución de los proyectos de construcción, mejoramiento y rehabilitación de trochas carrozables y caminos vecinales en la provincia de Alto Amazonas del departamento de Loreto, será deberá ejecutar en observancia del cumplimiento de la Ley N° 29785, Ley del Derecho de Consulta Previa de las comunidades nativas de la zona de influencia directa.

Lima, 07 de octubre del 2025



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/10/2025 16:14:52-0500

JUAN CARLOS MORI CELIS
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/10/2025 17:32:56-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/10/2025 10:56:11-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/10/2025 13:30:06-0500



Firmado digitalmente por:
MARTINEZ TALAVERA Pedro
Edwin FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/10/2025 18:52:44-0500



Firmado digitalmente por:
MARTINEZ TALAVERA Pedro
Edwin FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/10/2025 18:52:59-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA PRIETO Maria Del
Carmen FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/10/2025 12:17:19-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTACIÓN

La presente iniciativa, se formula atendiendo al clamor de la población que demanda de manera permanente, la apertura de trochas carrozables en diversas zonas del departamento de Loreto que está justificada técnicamente por criterios de conectividad rural, optimización de costos, adecuación al terreno amazónico y mejora de servicios básicos, que es de trascendental importancia para llevar el desarrollo de las comunidades nativas, lo que ha hecho inviable el desarrollo de la población en todos los ámbitos, por la ausencia del Estado en sus tres niveles de gobierno, dado que la producción agrícola, pecuaria, acuícola y ganadera no llegan al mercado regional para su oferta con precios competitivos, y la población frente a esa realidad se ve frustrada en sus aspiraciones de progreso económico y social, que permita mejores condiciones de la calidad de vida, de educación, de los servicios de salud acorde a sus necesidades, servicio de energía eléctrica, el internet y otros servicios públicos.

Conectividad territorial y acceso a servicios básicos

Las trochas carrozables permiten conectar comunidades nativas dispersas con centros de salud, educación y mercados de difícil acceso como son los caseríos de la provincia de Alto Amazonas del departamento de Loreto, que requiere de un diseño geométrico de trochas carrozables para garantizar la accesibilidad, dado que Loreto presenta predominantemente terrenos planos y húmedos, lo que permite la apertura de trochas carrozables con bajo impacto estructural y menor necesidad de cortes o rellenos.

Las trochas carrozables representan una solución económica y funcional frente a las carreteras asfaltadas, en especial en zonas de bajo tránsito como Alto Amazonas, mediante el afirmado local y superficies de rodadura simples permite optimizar recursos y garantizar accesibilidad básica para el transporte de insumos agrícolas, productos forestales, acuícolas y bienes esenciales.

La apertura de estas vías en Alto Amazonas, habilita un corredor económico regional que dinamiza el flujo de personas, mercancías y servicios, fortaleciendo la integración territorial, contribuyendo al incremento de la población económicamente activa (PEA), y al crecimiento del Producto Bruto Interno (PBI) local, al facilitar la comercialización de la producción agrícola, acuícola, y forestal en mercados locales, regionales y nacionales.

Además, la reducción del tiempo de traslado representa un ahorro logístico significativo para comunidades que permanecen aisladas del circuito económico nacional, donde predomina una economía de subsistencia basada en actividades extractivas y recolectoras. Por ello, el diseño del proyecto debe incorporar criterios de sostenibilidad, minimizando el impacto ambiental en la zona de intervención y garantizando la compatibilidad con los ecosistemas amazónicos existentes.

Responsabilidad del Estado frente a la falta de infraestructura vial

Conforme disponer el artículo 44° de la Constitución Política, el Estado tiene la obligación de “garantizar el bienestar general” que se fundamenta en el desarrollo integral y equilibrio de la Nación, y la ausencia de la infraestructura vial en zonas rurales de la provincia de Alto Amazonas de Loreto, por un lado, vulnera este mandato constitucional, al impedir el acceso a servicios básicos, mercados y derechos fundamentales, y por otro lado, la omisión de la inversión en materia vial, va en contra del principio de igualdad territorial y se configura como una desigualdad estructural, porque mantiene a las poblaciones más vulnerables en situación de aislamiento y exclusión funcional del Estado.

Responsabilidad funcional de garantizar la accesibilidad territorial

La Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, establece que es deber del Estado, asegurar la conectividad vial como parte del desarrollo regional, por ello, las trochas carrozables son vías básicas de accesibilidad territorial reconocido como componente del derecho al desarrollo. Y conforme a la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, el Estado responde por actos y omisiones que afecten derechos, dado que la inacción frente a las demandas viales, como el presente caso, puede configurarse como responsabilidad por omisión administrativa, especialmente cuando existen diagnósticos y compromisos no ejecutados. Dado que el Estado tiene responsabilidad internacional, porque debe garantizar el ejercicio efectivo de derechos económicos, sociales y culturales, y la falta de infraestructura vial impide el acceso a salud, educación, trabajo y otros, que puede configurarse como violación indirecta de derechos protegidos internacionalmente. Un ejemplo de ello, es el caso de la Comunidad Yakye Axa vs. Paraguay, donde la Corte Interamericana de Derechos Humanos (IDH) sentenció que Paraguay, señalando que la falta de vías de acceso constituye una forma de exclusión estructural que vulnera a la vida digna.

La ausencia de la infraestructura vial puede generar perjuicios económicos, sociales y personales de las miembros de las comunidades nativas y caseríos de la selva peruana, habilitando así acciones indemnización conforme dispone el artículo 1985° del Código Civil, que señala que la indemnización comprende las consecuencias que deriven de la acción u **omisión generadora del daño**, y la ausencia de infraestructura vial puede generar perjuicios, y el Tribunal Constitucional en el Exp. 0006-2006-PI/TC, afirma que la omisión de infraestructura puede ser interpretada como desconocimiento del deber constitucional de inclusión territorial. En razón, a ello se invoca que la omisión de construir vías de comunicación en territorios vulnerables revela una falta de inclusión a las comunidades nativas en el aparato productivo con la ejecución de infraestructura vial.

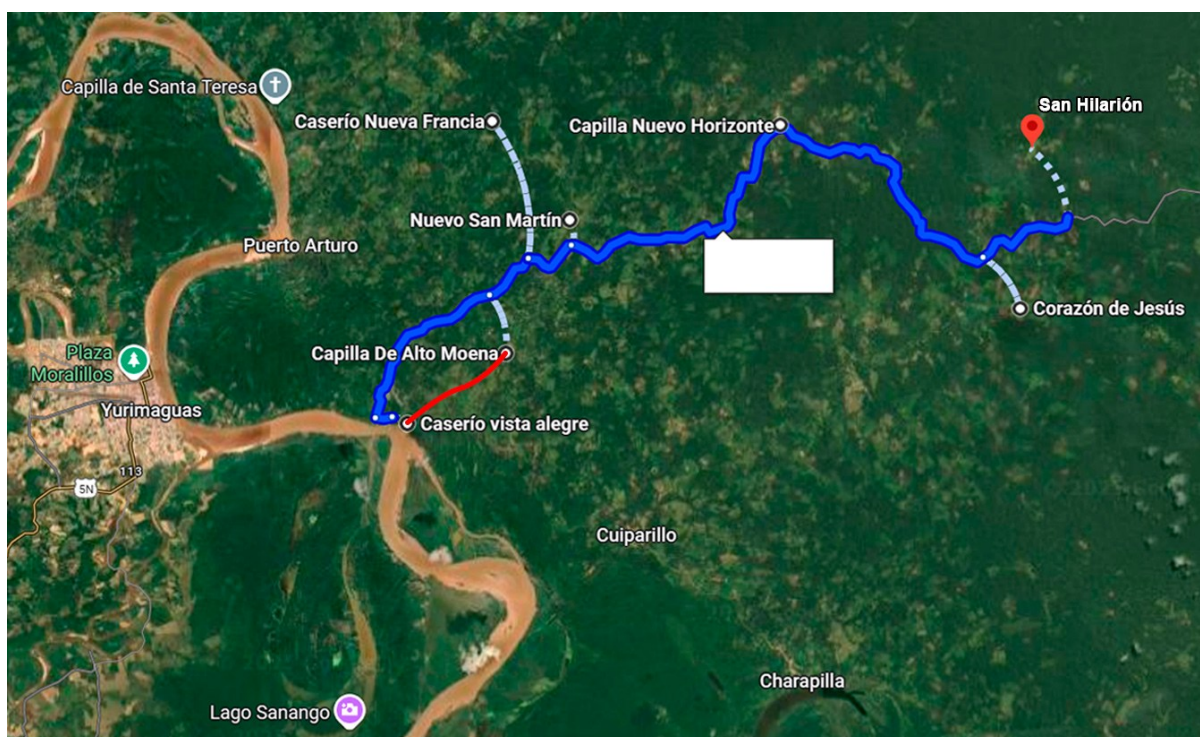
Por eso es urgente que se realicen los estudios técnicos a nivel de factibilidad, que sustenta la integración equilibrada de los aspectos sociales, ambientales y económicos del desarrollo nacional, así como en la satisfacción de las necesidades actuales y de las futuras generaciones, que permitan determinar su viabilidad ambiental, económica y social conforme

La Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, concordante con el artículo 119° de la Constitución Política, establece que los ministerios son los encargados de diseñar, establecer, ejecutar y supervisar las políticas nacionales y sectoriales, como entidades rectoras; por cuanto el Poder Ejecutivo tiene la capacidad de gasto para el mantenimiento de la futura infraestructura vial, en concordancia con el Principio de Equilibrio de Presupuesto contemplado en el artículo 78° de la Constitución Política y en el inciso 1 del numeral 2.1 del artículo 2° del Decreto Legislativo N° 1440, del Sistema Nacional de Presupuesto Público, dado que la misma implicaría demandas adicionales que no se encuentran previstas en la Ley de Presupuesto del Sector Público.

La Ley 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es competente para desarrollar, ampliar y mejorar las vías de la Infraestructura vial nacional, y dicha función se hace efectiva a través del Proyecto Especial de Infraestructura de transporte Nacional - Provias Nacional, como unidad ejecutora del pliego del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, conforme establece el D.S. N° 033-2002-MTC.

La Construcción de la trocha carrozable en la Ruta: Vista Alegre – Chirapa - Cerro de Cóndor - Alto Mohená - Nuevo San Martín - Maronillo - Jorge Chávez - Campo Florido - Nuevo Francia - Nuevo Horizonte (Yurimaguas) San Hilarión - Corazón de Jesús - Nuevo Santa Cruz - Nuevo Libertad (Teniente César López) de la provincia de Alto Amazonas del departamento de Loreto, es parte de las demandas del Frente de Desarrollo del alto Huallaga, que refuerza la legitimidad social y priorización política, para conectar a más de 15 centros poblados rural con las ciudad de Yurimaguas, capital de la provincia de Alto Amazonas, y de aprobarse como ley, habilitaría las acciones administrativas para los estudios de preinversión y ejecución por tramos.

Gráfico N° 2
Ruta: Caserío Vista Alegre – Capilla de Alto Moena



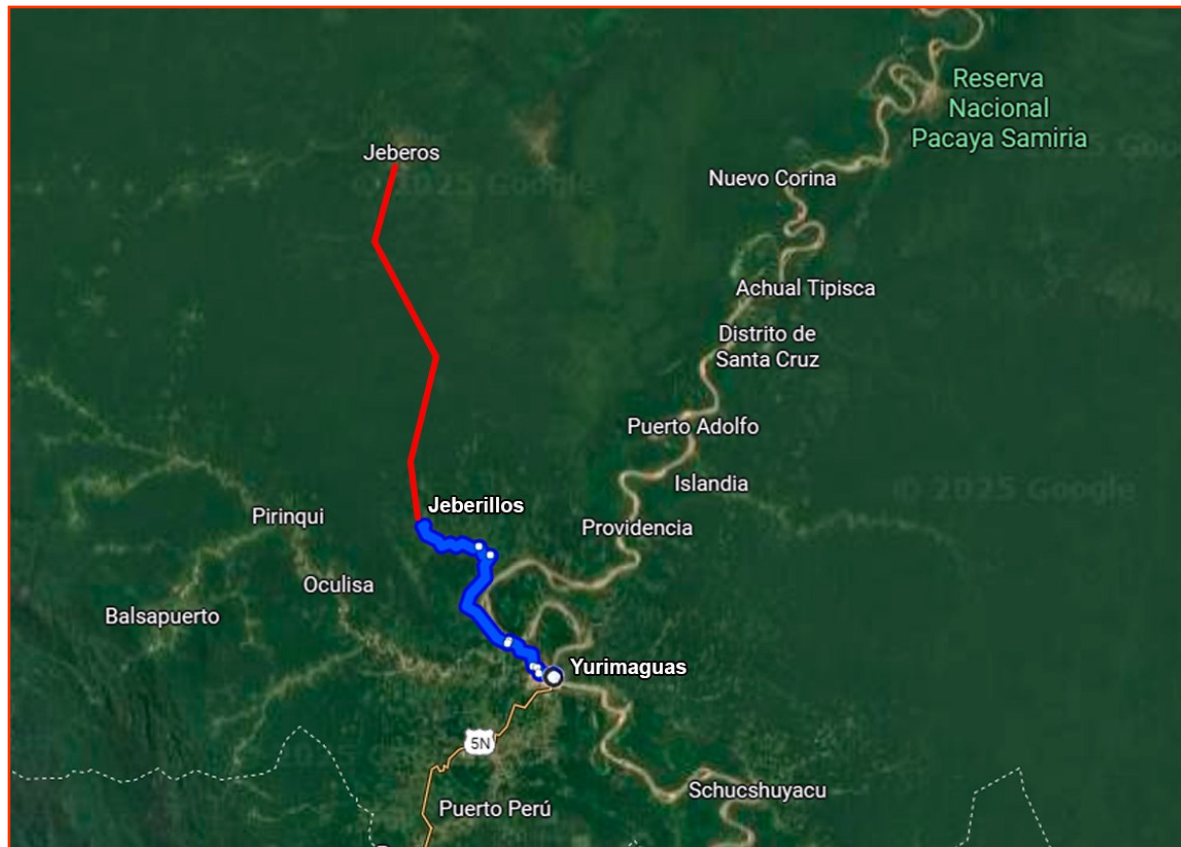
Esta ruta está considerada en el Plan Vial Provincial de Alto Amazonas, que es el instrumento de gestión que orienta las inversiones públicas en infraestructura vial rural, con el objetivo de articular las actividades productivas de la población con los mercados y servicios sociales, mediante corredores logísticos y económicos que mejoran el transporte terrestre y la calidad de vida.

Asimismo, se requiere la construcción de las carreteras de acceso a las comunidades nativas.

1. Construcción de la Carretera Shucusyacu a Dos Mayo del Distrito de Teniente César López de la provincia de Alto Amazonas del departamento de Loreto.
2. Construcción de la carretera en la Ruta 107: tramo de Yurimaguas – Jeberillos de la provincia del Alto Amazonas del departamento de Loreto.

Gráfico N° 3

Ruta: Jeberos – Jeberillos (Yurimaguas)



La Municipalidad Provincial de Alto Amazonas – Yurimaguas, mediante Ordenanza Municipal N° 017-MPAA-A, de fecha 28 de diciembre del 2020, aprueba el Plan Vial Provincial Participativo de la Provincia de Alto Amazonas 2021-2025, donde se contemplan esas vías de comunicación, como instrumento de gestión para la priorización de las inversiones públicas en caminos vecinales del ámbito de la provincia de Alto Amazonas – Loreto, encargándose a la Gerencia Municipal, al Instituto Vial Provincial de Alto Amazonas, Gerencia de Obras, Gerencia de Planeamiento y Presupuesto para que cumplan con elaborar los perfiles pertinentes.

Consulta previa de la Comunidades Nativas

La ejecución de los proyectos de inversión de infraestructura vial en la provincia de Alto Amazonas deberá realizarse en observancia a lo señalado en el Convenio N° 169 de la OIT, ratificado por el estado peruano mediante Resolución Legislativa N° 26253 y en concordancia con la Ley N° 29785, Ley del Derecho a la Consulta Previa y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 001-2012-MC. El derecho a la Consulta Previa constituye una garantía constitucional vinculada al principio de interculturalidad, respeto de la identidad étnica y el ejercicio de la autonomía colectiva, reconocido por el artículo 2° inciso 19 de la Constitución

Política, y la jurisprudencia del Tribunal Constitucional recaído en el Expediente N° 00022-2009-PT/TC.

La consulta previa deberá realizarse antes de la aprobación de cualquier medida administrativa o proyecto de inversión que afecte directamente a las comunidades nativas, incluyendo el diseño, trazado y ejecución de las carreteras que atraviesan sus territorios o zonas de influencia. En ese sentido, el Ministerio de Transportes y comunicaciones, el Gobierno Regional de Loreto y los gobiernos locales deberán coordinar con el Viceministerio de Interculturalidad para identificar las comunidades involucradas y garantizar procesos de consulta conforme a los principios de buena fe, adecuación cultural, representatividad y transparencia, a efectos de no generar la nulidad de los actos administrativos, responsabilidad funcional de las entidades públicas, y la vulneración de los derechos fundamentales, que configure responsabilidad internacional del Estado peruano ante el sistema interamericano de derechos humanos. Siendo la consulta condición de título habilitante, que garantice la participación efectiva de las comunidades nativas en la toma de decisiones sobre el diseño, impacto ambiental, beneficios y sostenibilidad de los proyectos de inversión.

BASE LEGAL:

- Constitución Política del Perú.
- Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 27867 - Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley N° 27792 - Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley N° 29370 - Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley N° 31084 - Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2021.
- Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1252, Decreto Legislativo que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, aprobado con Decreto Supremo Nro. 242-2018-EF.
- Reglamento de Gestión de la Infraestructura Vial, aprobado con Decreto Supremo N° 034-2008-MTC.

II. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La presente iniciativa de ley no demanda recursos adicionales al tesoro público, y se formula ante la demanda del Frente de Desarrollo del Alto Huallaga; por consiguiente, se requiere de una Ley habilitante para materializar las acciones administrativas y demás actos que permita

viabilizar la ejecución de obras de infraestructura para la integración real de parte del departamento Loreto en la economía nacional.

La iniciativa legislativa promueve que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Provías Descentralizado, en coordinación con el Gobierno Regional de Loreto y los gobiernos locales, para priorizar en los planes viales, sin generar por sí solas obligaciones presupuestales inmediatas, sino que sirve de insumo para la adecuación de los instrumentos de planificación territorial y vial para incorporar.

Las leyes declarativas, no crean derechos subjetivos, pero si pueden ser invocadas como elementos de interpretación normativa vinculante para las entidades públicas en sede administrativa y jurisdiccional, al expresar la voluntad del legislador y orientar la aplicación normativa.

De aprobarse la iniciativa de Ley, el beneficio que genera la ley es de promover la planificación vial en la provincia de Alto Amazonas del departamento de Loreto, que garantice el bienestar de la población con políticas públicas de integración vial terrestre, para dinamizar la economía regional y nacional.

III. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

De aprobarse la ley, su entrada en vigencia no vulnera ninguna disposición Constitucional ni el ordenamiento legal vigente, sino declara de interés nacional la construcción, mejoramiento y rehabilitación de las trochas carrozables vecinales, que tiene implicancias en la orientación de las acciones del Poder Ejecutivo en sus tres niveles de gobierno hacia la priorización de los planes viales en los programas sectoriales, sin generar por sí sola obligaciones presupuestales inmediatas, dado que la norma exige la adecuación de los instrumentos de planificación territorial y vial para incorporar la vía declarada como parte del sistema nacional de transportes, conforme establece el artículo 6° de la Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización, debiendo las entidades del Estado, armonizar sus planes sectoriales con las disposiciones de interés nacional declaradas por ley.

La ley declarativa permite que las vías sean consideradas viables para la formulación de ciclo de los proyectos de inversión pública, conforme al marco legal de Invierte.pe, al constituir de interés nacional que justifica su pertinencia, que refleja la voluntad del legislador respecto de la importancia de la vía.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente iniciativa de ley se encuentra enmarcada en las siguientes políticas de Estado, que se encuentran alineados con el Acuerdo Nacional:

- **Décima:** Reducción de la pobreza, y a la reducción de la desigualdad social.

- **Décimo Primera:** Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación, en especial hacia las personas integrantes de comunidades étnicas, y la erradicación de estas expresiones de desigualdad requieren temporalmente de acciones afirmativas del Estado y de la sociedad, aplicando políticas y estableciendo mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas para toda la población.
- **Décimo Séptima:** Afirmación de la economía social de mercado, que conlleva el papel insustituible del Estado que busca lograr el desarrollo humano y solidario del país mediante un crecimiento económico.
- **Vigésimo Primera:** Desarrollo en infraestructura y vivienda para hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible.
- **Vigésimo Cuarta:** Afirmación de un Estado eficiente y transparente al servicio de las personas y de sus derechos.

La declaración de interés nacional para la creación o reconocimiento de una carretera se vincula directamente con los compromisos del Acuerdo Nacional y con los ejes estratégicos de la Agenda Legislativa del Congreso de la República, generando efectos de alineamiento programático, territorial y normativo.