



LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA MEJORA Y MANTENIMIENTO PERMANENTE DE LOS CORREDORES VIALES PRODUCTIVOS DE LA SIERRA Y COSTA DE ÁNCASH.

El Grupo Parlamentario **FUERZA POPULAR**, a iniciativa de la congresista **NILZA MERLY CHACON TRUJILLO**, en ejercicio del derecho a iniciativa de formación de leyes que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y en concordancia con los artículos 22° inciso c), 67°, 74°, 75° y, 76° del Reglamento del Congreso de la República, ponen a consideración el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA MEJORA Y MANTENIMIENTO PERMANENTE DE LOS CORREDORES VIALES PRODUCTIVOS DE LA SIERRA Y COSTA DE ÁNCASH.

ARTÍCULO ÚNICO. DECLARATORIA.

Declárase de interés nacional y necesidad pública la mejora, mantenimiento permanente y modernización de los corredores viales productivos que conectan las zonas agrícolas, pesqueras, industriales y mineras de la sierra y costa del departamento de Áncash, con los puertos, terminales y mercados regionales y nacionales, con el fin objetivo de reducir los costos logísticos, fortalecer la conectividad interprovincial y promover un transporte seguro, eficiente y sostenible, contribuyendo al desarrollo económico y social de sus provincias.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Gobierno Regional y los gobiernos locales competentes, evalúa las acciones necesarias para la priorización de los corredores viales productivos de Áncash, en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones y la normativa vigente.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. ENTIDADES COMPETENTES.

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Gobierno Regional de Áncash, promueve la incorporación de mecanismos de innovación tecnológica y de financiamiento, tales como las obras por impuestos, asociaciones público-privadas u otros instrumentos previstos por ley, en el

desarrollo de iniciativas vinculadas con los corredores viales productivos del departamento de Áncash.

Lima, 22 de octubre de 2025



Firmado digitalmente por:
REVILLA VILLANUEVA Cesar
Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/11/2025 17:43:34-0500



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/10/2025 17:57:32-0500



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/11/2025 11:40:40-0500



Firmado digitalmente por:
REVILLA VILLANUEVA Cesar
Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 31/10/2025 18:59:44-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES RUIZ Victor
Seferino FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/11/2025 17:58:06-0500



Firmado digitalmente por:
JIMENEZ HEREDIA David
Julio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/11/2025 10:01:42-0500



Firmado digitalmente por:
MOYANO DELGADO Martha
Lupe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/11/2025 13:17:30-0500



Firmado digitalmente por:
JIMENEZ HEREDIA David
Julio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/11/2025 16:52:26-0500



Firmado digitalmente por:
RAMIREZ GARCIA Tania
Estefany FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/11/2025 17:03:53-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/11/2025 21:41:37-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

El departamento de Áncash se caracteriza por tener una fuerte actividad económica basada en la pesca, la minería y la agricultura, sectores que dependen directamente de la calidad de los corredores viales que conectan la sierra y la costa, con los puertos de Chimbote y Coishco, que son los principales puntos de salida de la producción regional.

En esa línea, y conforme y a los reportes estadísticos del INEI, correspondientes al cierre del año 2024, la pesca industrial mostró un incremento importante, reflejando la reactivación del sector y la mayor disponibilidad del recurso anchoveta para el procesamiento pesquero; los puertos de Chimbote y Coishco destacaron entre los de mayor movimiento, lo que indica su rol estratégico para el comercio marítimo y la necesidad de contar con una red vial moderna y segura, que garantice el traslado eficiente desde las zonas productoras altoandinas.¹

Asimismo, el sector Minería e Hidrocarburos registró un crecimiento de 1.97 % impulsado por la mayor producción de cobre, plata y molibdeno, actividades que también requieren infraestructura vial en buen estado para movilizar maquinaria, insumos y minerales hacia las plantas de procesamiento y los puertos. No obstante, a pesar de este dinamismo productivo, muchos de los corredores viales de Áncash presentan desgaste, falta de mantenimiento y escasa integración tecnológica, cuestiones que limitan la competitividad regional y encarece los costos logísticos de los productores agrarios, mineros y pesqueros.²



Fuente: gob.pe

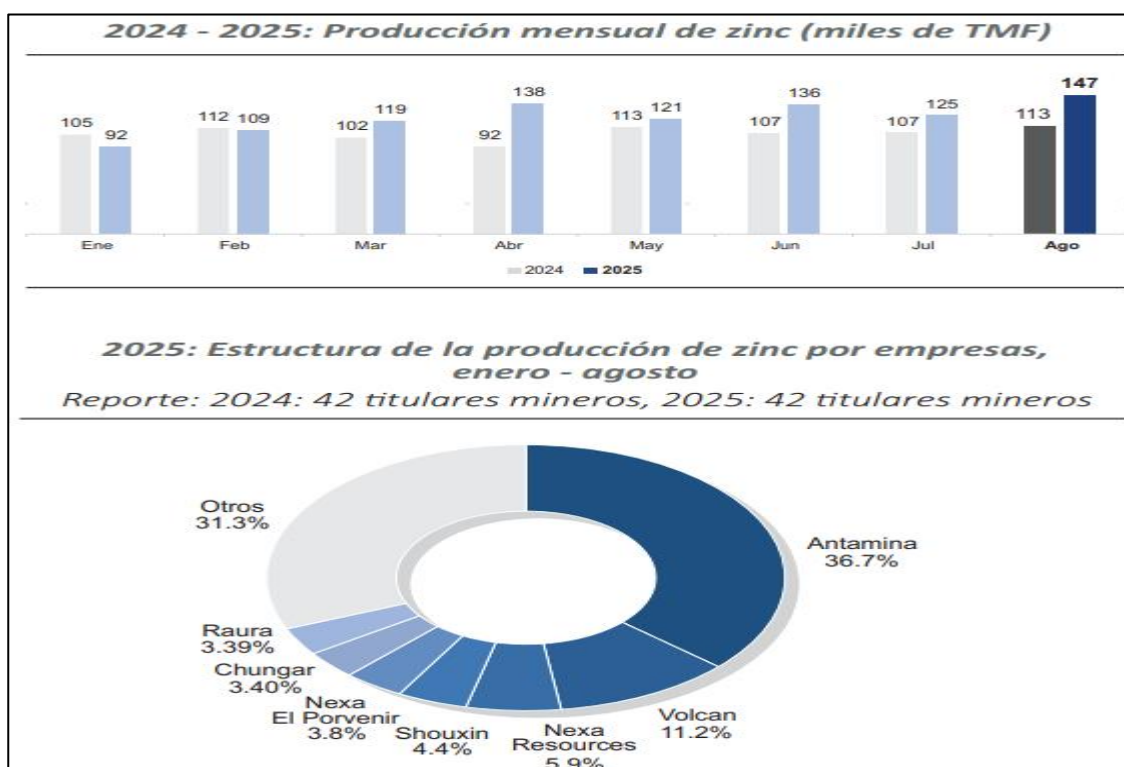
¹ Información disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/inei/noticias/1101122-sector-pesca-aumento-76-76-en-diciembre-de-2024>

² Ídem

Imagen: <https://www.gob.pe/institucion/inei/noticias/1101122-sector-pesca-aumento-76-76-en-diciembre-de-2024>

Consecuentemente, el departamento de Áncash mantiene una alta dependencia de los corredores viales que integran la sierra y la costa, fundamentales para el traslado de productos agrícolas, pesqueros e industriales hacia los puertos de Chimbote y Coishco, que concentran el mayor movimiento logístico de la región, pues, de acuerdo con los registros recientes del INEI, la producción pesquera de Áncash experimentó un notable crecimiento hacia fines de 2024, debido principalmente al aumento de las capturas destinadas a la industria de harina y aceite de pescado; tal crecimiento consolida el papel estratégico de la infraestructura vial en el sostenimiento de la economía regional y en la articulación entre zonas rurales productoras y centros industriales costeros.³

A la par, la actividad minera continúa siendo uno de los motores del desarrollo regional. Según el MINEM, en agosto de 2025 Áncash mantuvo su posición de liderazgo en la producción de zinc a nivel nacional, representando cerca del 41 % del total, con predominio de la operación de la Compañía Minera Antamina S.A., principal contribuyente a la producción regional. Esto denota la alta demanda de conectividad logística entre los enclaves mineros de la sierra y los puertos de embarque, pero también da luces a la necesidad urgente de mejorar, mantener y digitalizar los corredores viales productivos, muchos de los cuales presentan deterioro y limitada capacidad operativa, afectando la competitividad regional.⁴



Fuente: MINEM

³ Ministerio de Energía y Minas. *Boletín Estadístico Minero (Según ESTAMIN – agosto 2025) – Edición 08 2025.*
<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/8829503/7289341-bem-ago-2025.pdf?v=1760539487>

⁴ Ídem

Imagen: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/8829503/7289341-bem-ago-2025.pdf?v=1760539487>

Por su parte, en el ámbito agrario, Áncash mantiene un rol relevante dentro del panorama productivo nacional, aunque con comportamientos heterogéneos según cultivo. De acuerdo con el INEI⁵, en los primeros meses de 2025 se observó una recuperación del sector agrícola regional, particularmente en cultivos de maíz amarillo duro, páprika y uva, impulsada por condiciones favorables y mejoras en la gestión productiva.

De acuerdo con el informe de la sucursal del Banco Central de Reserva del Perú de Trujillo para Áncash⁶, en enero de 2025 la producción agropecuaria de la región aumentó 9,8 %, impulsada por el sector agrícola que creció 15,0 % interanual. Estos indicadores evidencian que el departamento del “espejo de las cordilleras” posee un alto potencial agroexportador.

No obstante, dicho desempeño productivo está condicionado de modo decisivo por la capacidad del Estado para garantizar infraestructura vial de calidad y una conectividad eficiente, capaz de articular las zonas productoras de Áncash con los mercados nacionales e internacionales. La persistencia de corredores viales en estado deficiente o parcialmente conservados incrementa los costos logísticos, reduce la competitividad de los productos regionales y obstaculiza la diversificación agrícola hacia cultivos de mayor valor agregado.

En ese contexto, la mejora y el mantenimiento permanente de los corredores viales productivos de la sierra y la costa de Áncash constituyen no solo una demanda regional, sino una necesidad de política pública nacional, pues facilitan la integración territorial, favorecen el acceso al mercado y promueven redes de valor con arrastre hacia las zonas rurales. Estudios territoriales elaborados recientemente recalcan que la infraestructura vial, actúa como un facilitador de la transformación productiva y de la inclusión económica, permitiendo a los pequeños y medianos productores acceder a servicios de transporte más baratos, mejorar su competitividad y reducir pérdidas postcosecha.

Además, la heterogeneidad en la actividad económica regional –donde ciertos cultivos presentan rebrotes positivos mientras otros sectores enfrentan contracciones– refuerza la necesidad de una infraestructura sólida, como un factor de estabilización. En mayo de 2025 por ejemplo, la producción agropecuaria de Áncash se incrementó en un 3,7 % interanual; sin embargo, la actividad manufacturera regional se contrajo 11,5 % en ese mismo mes, según el BCRP. De este modo, mientras los factores productivos pueden evolucionar, sin la conectividad necesaria persiste el riesgo de que dichos avances queden circunscritos a nichos aislados y no se traduzcan en crecimiento sostenido.

⁵ Instituto Nacional de Estadística e Informática. *Producción Nacional – junio 2025 - Informe Técnico N° 08 2025*. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/8495388/7043960-informe-tecnico-produccion-nacional-n-8-agosto-2025.pdf?v=1755267040>

⁶ Ancash: Síntesis de Actividad Económica - enero 2025 – Banco Central de Reserva del Perú. [presentacion-ancash-01-2025.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/8495388/7043960-presentacion-ancash-01-2025.pdf?v=1755267040)

Por tanto, el presente proyecto de ley se propone declarar de interés nacional y necesidad pública la mejora y el mantenimiento permanente de los corredores viales productivos en la sierra y costa de Áncash, con el objeto de institucionalizar el mantenimiento recurrente, fomentar la asignación adecuada de recursos públicos, promover mecanismos de participación local en su gestión y garantizar la articulación multimodal de las zonas de producción hacia los mercados. Con ello se aspira a mejorar los niveles de competitividad regional, incrementar la inserción de la agroindustria de la zona en las cadenas globales de valor y contribuir a la reducción de las brechas territoriales que limitan el desarrollo económico y social de la región.⁷

La estructura productiva del departamento de Áncash evidencia una dependencia significativa del transporte de carga hacia los puertos de Puerto de Chimbote y Puerto de Coishco, los cuales concentran una parte sustancial de las exportaciones pesqueras y mineras de la región. Según la caracterización sectorial del Banco Central de Reserva del Perú-Sucursal Trujillo, el puerto de Chimbote constituye la principal infraestructura portuaria del departamento orientada al movimiento de carga general y minerales. No obstante, la capacidad de los corredores viales que conectan las zonas agrícolas del Callejón de Conchucos, los enclaves mineros de Huari y Huallanca, y los ejes industriales costeros, resulta aún insuficiente. Ello se traduce en elevados costos logísticos, reducción de la competitividad de los productos regionales y obstáculos sustanciales para la diversificación productiva.

En efecto, la red vial departamental presenta deficiencias en su conservación, mantenimiento periódico y conectividad, lo que compromete la articulación de los territorios de la sierra y la costa, reduce la eficiencia del traslado de insumos y productos, y dificulta la respuesta a la demanda del mercado internacional. De acuerdo con el diagnóstico del sector transporte, la geografía accidentada de Áncash, unida al estado de conservación de sus rutas de acceso, genera una barrera estructural para la integración económica regional⁸.

Por lo tanto, el proyecto de Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la mejora y el mantenimiento permanente de los corredores viales productivos de la sierra y costa de Áncash responde a una visión estratégica. Se propone alertar sobre la necesidad de establecer un marco institucional, que permita asignar recursos priorizados, y promover la intervención sistemática de aquellas vías clave que conectan la producción regional agroexportadora, minera y pesquera con los puertos, aeropuertos y mercados internos y externos. Esta articulación constituye un factor de competitividad bajo el enfoque de logística integral y cadenas de valor dinámicas.

Asimismo, la sostenibilidad de la infraestructura requiere mecanismos de mantenimiento continuo, de gestión participativa con los gobiernos regionales y locales, y de monitoreo técnico-financiero que garantice la vida útil de los corredores y su capacidad de

⁷ Información del Banco Central de Reserva del Perú:

<https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Trujillo/2025/presentacion-ancash-07-2025.pdf>

⁸ Alerta: desafíos geográficos y antropológicos en el sector transporte de Áncash. [alerta-desafios-geograficos-y-antropologicos-en-el-sector-transporte-de-ancash-2024.pdf](#)

respuesta ante riesgos naturales y cambios de volumen de carga. En ese sentido, la declaratoria de interés nacional facilitaría la priorización de estos corredores como ejes de desarrollo, fortalece la capacidad del Estado para coordinar con el sector privado y promueve la integración territorial como condición para cerrar brechas regionales.

Finalmente, cabe destacar que la mejora de la conectividad vial no solo contribuye a la eficiencia económica, sino también al desarrollo inclusivo de la región; también facilita el acceso de los pequeños y los medianos productores a mercados competitivos, promueve el turismo vinculado al patrimonio natural y cultural ancashino, y refuerza la resiliencia frente a eventos de naturaleza geográfica adversa. Por ello, resulta imprescindible que el legislador apruebe el marco normativo que consagre estos objetivos de manera definitiva.⁹



Fuente: MTC

Imagen extraída de: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1127137-mtc-impulsa-concurso-publico-para-la-conservacion-del-corredor-vial-molinopampa-huari-en-ancash>

II. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.

A pesar de la diversidad y el potencial económico de la región Áncash, sustentado en sectores estratégicos como la pesca, la minería, la agricultura y la industria manufacturera, persiste una debilidad estructural en la infraestructura vial y logística que restringe la articulación efectiva entre las zonas productoras altoandinas y los ejes portuarios de la costa, esta situación genera consecuencias negativas como

⁹ Nota informativa disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1127137-mtc-impulsa-concurso-publico-para-la-conservacion-del-corredor-vial-molinopampa-huari-en-ancash>

ineficiencias logísticas, altos costos de transporte y pérdida de competitividad regional, afectando tanto al sector privado como al desarrollo territorial sostenible.

La economía ancashina depende en gran medida de los corredores viales que enlazan la sierra con los puertos de Chimbote y Coishco, donde se concentra la salida de la producción pesquera e industrial, sin embargo, gran parte de estos corredores presenta deterioro físico, deficiente mantenimiento, limitada capacidad operativa y escasa integración tecnológica para el control y gestión del tránsito de carga.

En el sector pesquero en diciembre de 2024, se registró un crecimiento de 76,76 % y una expansión anual de 24,89 % (INEI), pero a pesar de ello, la falta de corredores modernos en la actualidad dificulta actualmente la movilidad desde los centros de desembarque y plantas industriales hacia los puertos, incrementando los costos logísticos y reduciendo márgenes de rentabilidad, especialmente en temporadas de alta producción.

Del mismo modo, la minería, que mantiene a Áncash como líder nacional en producción de zinc (40,9 %) y segunda región productora de plata (MINEM, 2025), enfrenta obstáculos logísticos por la falta de conectividad entre los enclaves mineros de Huari, Huallanca y los puertos de embarque, lo que repercute en mayores tiempos de traslado, mayores costos de mantenimiento vehicular y afectaciones en la competitividad exportadora.

El ámbito agrario refleja una problemática similar. Aunque la región ha mostrado dinamismo en cultivos como el maíz amarillo duro (+210,79 %) y la páprika (+151,14 %), otros productos estratégicos como la palta y el trigo sufren caídas por la deficiente infraestructura de transporte, restringida conectividad interprovincial y escasez de vías de acceso a los mercados. Esta situación impide consolidar cadenas de valor sostenibles y frena el tránsito hacia una agricultura tecnificada y con valor agregado.

En cuanto al sector industrial, los problemas de conectividad y logística no solo afectan la producción primaria, sino también los procesos de transformación industrial y las exportaciones, generando un efecto multiplicador negativo en el empleo y los ingresos regionales.

A nivel social y territorial, la deficiencia de los corredores viales genera aislamiento económico de las zonas altoandinas, donde predominan pequeños productores agrarios, lo que agrava la desigualdad regional y limita el acceso a servicios básicos, programas de desarrollo y mercados.

Además, la falta de modernización tecnológica, como sistemas de gestión digital de mantenimiento, trazabilidad o control de transporte pesado, mantiene a la región rezagada respecto a los estándares de competitividad logística del país.

III. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA.

El fortalecimiento de la infraestructura vial productiva en la región Áncash constituye una necesidad prioritaria para garantizar la competitividad regional y la sostenibilidad de sus principales sectores económicos. Resulta esencial implementar un esquema continuo de conservación y modernización de las rutas que vinculan la sierra y la costa, a fin de optimizar el transporte de bienes, disminuir los gastos logísticos y reforzar la integración económica regional.

La evidencia estadística demuestra que, a pesar del dinamismo económico mostrado en algunos sectores (como la pesca y la minería) persisten serias limitaciones estructurales derivadas del deterioro de las vías, la falta de mantenimiento y la escasa modernización tecnológica del transporte interprovincial. Esta situación afecta directamente la competitividad de los productores, genera sobrecostos logísticos y debilita las cadenas productivas que sustentan el empleo y la recaudación tributaria regional. En el caso de los pequeños y medianos productores agrarios de la sierra, la falta de conectividad restringe su acceso a los mercados nacionales y a las plataformas de exportación, perpetuando brechas de desigualdad económica y territorial.

La declaratoria de interés nacional y necesidad pública busca, por tanto, visibilizar y priorizar los corredores viales productivos de Áncash como instrumentos estratégicos de desarrollo, promoviendo la acción coordinada del Estado y el sector privado en el marco de la planificación multianual de inversiones. Al otorgar un reconocimiento de este nivel, se genera un marco político y normativo que permitirá orientar recursos, estudios técnicos y mecanismos de financiamiento hacia los tramos más críticos, especialmente aquellos que vinculan las zonas agrícolas del Callejón de Conchucos, los enclaves mineros de Huari y Huallanca, y los ejes industriales y pesqueros de la costa.

Desde una perspectiva de desarrollo territorial, la iniciativa contribuye a fortalecer la integración económica y social de las provincias altoandinas, impulsando la movilidad de bienes, servicios y personas en condiciones seguras y sostenibles. Además, fomenta la competitividad logística regional, la reactivación industrial y la generación de empleo, al mismo tiempo que coadyuva al cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad (PNISC) y de las políticas sectoriales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Por su carácter declarativo, la propuesta no genera obligaciones presupuestarias directas ni vulnera competencias del Poder Ejecutivo; más bien, orienta la acción estatal hacia la priorización de inversiones viales sostenibles, promoviendo mecanismos complementarios como las obras por impuestos, la participación público-privada y la gestión digital de mantenimiento vial. Estos instrumentos permitirán canalizar recursos de manera eficiente y transparente, asegurando la conservación permanente de los corredores estratégicos y evitando la obsolescencia de las obras ejecutadas.

En suma, la declaratoria de interés nacional constituye una herramienta de política pública que reconoce la importancia económica y social de los corredores viales productivos en Áncash y busca consolidar un enfoque de desarrollo integral, sostenible e inclusivo, en beneficio de las familias, productores y comunidades que dependen directamente de la infraestructura de transporte para su progreso.

Sobre la importancia de Áncash en la presente propuesta legislativa:

- Función estratégica en la cadena logística nacional. Áncash reúne una combinación de puertos, centros industriales y polos productivos (pesca industrial, minería y cultivos de valor) cuya operatividad depende de corredores viales específicos. La conectividad de estos tramos no solo sirve a la economía regional, sino que afecta volúmenes de carga y procesos de exportación con impacto en la balanza comercial. Priorizar Áncash permite asegurar la continuidad operativa de esos nodos logísticos y minimizar interrupciones en cadenas de valor que tienen efecto más allá de la región.
- Concentración de vulnerabilidades y cuellos de botella. En la red vial regional existen tramos de alta criticidad -por pendientes, erosión, insuficiente mantenimiento o escasa capacidad -que generan tiempos de tránsito elevados, riesgo de interrupciones estacionales y mayores costos de transporte y mantenimiento de flota. Estas debilidades afectan de forma desproporcionada a pequeños productores andinos que carecen de capacidad para absorber sobre costos, por lo que la intervención priorizada en Áncash tiene un efecto distributivo directo sobre la inclusión productiva.
- Eficiencia de intervención y apalancamiento de recursos. Dada la ubicación y la densidad de actividad productiva, las inversiones y mecanismos de financiamiento (por ejemplo, obras por impuestos y alianzas público - privadas) rinden mayores beneficios por sol invertido en corredores estratégicos de Áncash que en tramos de menor tráfico. La declaratoria habilita priorización en instrumentos del SNPGI (Invierte.pe) y facilita la articulación entre MTC, gobierno regional y actores privados para intervenciones integradas y sostenibles.
- Impacto social y resiliencia territorial. Mejorar y mantener de forma permanente los corredores que conectan la sierra con la costa reduce la asimetría territorial, facilita el acceso a mercados y servicios básicos, y contribuye a la resiliencia frente a eventos climáticos que afectan vías secundarias. La intervención prioritaria en Áncash es, por tanto, una medida con retorno social claro: generación de empleo local, mayor competitividad de pequeños productores y reducción de riesgos de aislamiento económico en zonas altoandinas.

Sobre el rol del MTC:

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) cumple un rol técnico y articulador esencial en la planificación, ejecución y mantenimiento de la infraestructura vial

nacional. En el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe), el MTC es la entidad competente para incorporar en el Plan Multianual de Inversiones (PMI) los proyectos priorizados que respondan a la declaratoria establecida en la presente ley.

El MTC, mediante sus órganos ejecutores, tiene la capacidad de articular con el Gobierno Regional de Áncash y las municipalidades la puesta en marcha de programas sostenibles de mantenimiento y modernización de vías, integrando soluciones tecnológicas para optimizar la gestión.

En consecuencia, esta propuesta legislativa no invade las competencias del Ejecutivo, sino que refuerza su mandato sectorial, generando un respaldo normativo y político que permite priorizar la infraestructura vial productiva como eje transversal del desarrollo económico de Áncash y del país.

IV. EFECTO EN LA LEGISLACION VIGENTE

La propuesta normativa no es contraria a la Constitución Política, ni con el marco legal vigente, ya que es de naturaleza declarativa.

V. MARCO LEGAL.

- Constitución Política del Perú.
- Ley N° 27658 – Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado.
- Ley N° 27867 – Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley N° 29664 – Ley del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.
- Decreto Legislativo N° 1252 – Decreto Legislativo que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.
- Decreto Supremo N° 284-2018-EF – Aprueban el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1252, Decreto Legislativo que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.
- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC – Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura vial.
- Resolución Ministerial N° 1789-2023-MTC/01 – Aprueban el Plan Estratégico Sectorial Multianual PESEM 2024-2030 del Sector Transportes y Comunicaciones.
- Resolución Ministerial N° 168-2024/MTC/01 – Aprueban el Plan Estratégico Institucional PEI 2024-2030 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

VI. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS.

De la revisión del Portal Institucional del Congreso, no se ha identificado alguna propuesta igual a la presente propuesta legislativa, sin embargo, existen precedentes que guardan ciertas similitudes en cuanto a objeto en relación con otros departamentos.

PL	FECHA DE PRESENTACIÓN	TÍTULO	ESTADO	PROPONENTE
06960/2023-CR	01/02/2024	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA PAVIMENTACIÓN DEL CORREDOR VIAL DE LA CARRETERA QUE COMPRENDE PUCALLPA - NUEVO ITALIA — SAWAWO — BREU, DEL DEPARTAMENTO DE UCAYALI	AUTÓGRAFA	Congreso
06933/2023-CR	31/01/2024	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA EL MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD DEL CORREDOR ECONÓMICO TRASANDINO EN LAS PROVINCIAS DE COTABAMBA, ANTABAMBA Y AYMARAES, EN LA REGIÓN DE APURÍMAC	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso
03543/2022-CR	14/11/2022	LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL ÁMBITO DE INFLUENCIA DEL CORREDOR MINERO DEL SUR	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso
02781/2022-CR	10/08/2022	LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN DEL CORREDOR VIAL CORRAL QUEMADO - CUMBA -DV. YAMÓN -LONGA GRANDE CAMPORREDONDO - OCALLI - PROVIDENCIA - COHECHAN LONYA CHICO - EMP. AM-108 (DV. LUYA). UBICADO EN EL DEPARTAMENTO DE AMAZONAS	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso

VII. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO.

Involucrados	Beneficios	Costos	Comentarios
Productores agrarios ancashinos.	Reducción de costos logísticos y tiempos de traslado. Mayor acceso a mercados nacionales e internacionales. Fortalecimiento de cadenas de valor agroexportadoras (maíz, palta, páprika).	Al ser de carácter declarativo, no implica costos para el presente ejercicio fiscal.	El impacto positivo recae principalmente en pequeños y medianos productores, impulsando inclusión económica y desarrollo rural.
Empresas mineras	Mejora en la eficiencia del transporte de minerales, insumos y maquinaria. Reducción de costos operativos y de mantenimiento vehicular.	Posibles aportes en obras por impuestos o esquemas de financiamiento mixto. La ley es declarativa.	Sector clave para la recaudación fiscal y las exportaciones; su participación puede fortalecer esquemas público–privados.

Sector pesquero e industrial ancashino.	Mayor capacidad de transporte de carga hacia los puertos. Mejora de la competitividad logística. Incremento de exportaciones pesqueras e industriales.	Posible inversión en adaptación de plantas logísticas o ampliación de capacidad portuaria. La ley es declarativa.	La mejora vial reduce pérdidas por retrasos y mejora la trazabilidad del transporte.
Gobierno Regional de Áncash	Incremento de la competitividad regional, mayor recaudación por canon y tributos. Dinamización de economías locales.	Al ser de carácter declarativo, no implica costos para el presente ejercicio fiscal.	La declaratoria permite priorizar proyectos viales dentro del marco de Invierte.pe y el PNISC.
Docentes de la región Áncash	Fortalecimiento profesional. Mejora de competencias pedagógicas y digitales. Acceso a formación continua.	Inversión de tiempo en capacitaciones y adaptación a nuevas metodologías. La ley es declarativa.	El acompañamiento y reconocimiento docente son esenciales para asegurar compromiso y permanencia.
Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)	Facilita la planificación integral de corredores viales y su articulación con políticas nacionales de transporte sostenible.	Posibles costos de formulación, supervisión y mantenimiento de proyectos. La ley es declarativa.	La norma refuerza competencias del MTC sin generar obligaciones adicionales, priorizando la eficiencia del gasto.
Población.	Generación de empleo directo e indirecto. Dinamización del comercio interno. Mejora de la conectividad y acceso a servicios básicos.	Posibles costos futuros, asociados a impacto ambiental temporal durante las fases constructivas. La ley es declarativa.	Los beneficios sociales y económicos superan ampliamente los costos, fortaleciendo la cohesión territorial y la reducción de desigualdades.

La declaratoria de interés nacional de los corredores viales productivos en Áncash generará beneficios sustanciales en términos económicos, sociales y territoriales. Su implementación permitirá reducir los costos logísticos, mejorar la competitividad de los sectores agrícola, pesquero, minero e industrial, y facilitar la articulación entre las zonas altoandinas y los puertos de Chimbote y Coishco. Asimismo, promoverá la generación de empleo directo e indirecto, el fortalecimiento de cadenas productivas y el incremento de la productividad regional. Estos efectos positivos también se extenderán al ámbito institucional, al facilitar la planificación multianual de inversiones y fortalecer la coordinación entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Gobierno Regional y los gobiernos locales en la ejecución de proyectos viales sostenibles.

Los costos asociados se centran en la inversión pública necesaria para la mejora y conservación de las vías, así como en los aportes de actores privados mediante mecanismos como obras por impuestos o alianzas público-privadas. Sin embargo, estos costos se compensan ampliamente con los beneficios económicos y sociales derivados del incremento de la producción, la reducción de tiempos de traslado, la dinamización comercial y la integración territorial. En conjunto, la propuesta representa una intervención de alto impacto regional con efectos sostenibles sobre la competitividad, la equidad territorial y el desarrollo económico de Áncash.

VIII. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se encuentra vinculada con la siguiente política de Estado:

- Descentralización Política Económica y Administrativa para propiciar el Desarrollo Integral, Armónico y Sostenido del Perú (Política 8).
- Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica (Política 18).
- Gestión del Riesgo de Desastres (Política 32)

IX. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA

Aún no se ha aprobado la agenda legislativa correspondiente al periodo legislativo 2025-2026.