

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

**COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026  
Primera Legislatura Ordinaria**

**Señor presidente:**

Han ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones los siguientes Proyectos de Ley:

- Proyecto de Ley N°10461/2024-CR, presentado por el grupo parlamentario Bancada Socialista, a iniciativa del congresista Pasión Noemías Dávila Atanacio, que propone la “Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el proyecto Vial Denominado Vía Integración Binacional Juan Santos Atahualpa”.
- Proyecto de Ley N°10593/2024-CR, presentado por el grupo parlamentario Honor y Democracia, a iniciativa del congresista Javier Rommel Padilla Romero, que propone la “Ley que propone declarar de preferente interés nacional la reconstrucción, mejoramiento y asfaltado de la Carretera Caral - Ámbar desde el intercambio Vial Supe Panamericana Norte en la provincia de Huaura de la Región Lima Provincias”.
- Proyecto de Ley N°10915/2024-CR, presentado por el grupo parlamentario Alianza para el Progreso, a iniciativa de la congresista Magaly R. Ruíz Rodríguez, que propone la “Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución óptima del proyecto Carretera Central con CUI N°2623129”. Creación del Servicio de Transitabilidad Vial Interurbana en la Nueva Carretera Central Ate – Cieneguilla – Antioquía - Santo Domingo de Olleros - Cuenca - Langa – Huarochiri - San Mateo - Yauli - Emp. Pe-22, distrito de Yauli de la provincia de Yauli del departamento de Junín.
- Proyecto de Ley N°11247/2024-CR, presentado por el grupo parlamentario Renovación Popular, a iniciativa del congresista Alejandro Muñante Barrios, que propone la “Ley que declara de interés nacional el Corredor Multimodal del Norte y Amazonas”.
- Proyecto de Ley N°11876/2024-CR, presentado por el grupo parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa del congresista Alejandro Aurelio Aguinaga Recuenco, que propone la “Ley que declara de preferente interés nacional y necesidad pública, la construcción de la Nueva Vía de Evitamiento para las Ciudades de Reque - Chiclayo - Lambayeque, del departamento Lambayeque”.
- Proyecto de Ley N°12037/2025-CR, presentado por el grupo parlamentario Renovación Popular, a iniciativa del congresista Norma Martina Yarrow Lumbreras, que propone la “Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción de la Vía de Evitamiento de Chancay”.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

- Proyecto de Ley N°12102/2025-CR, presentado por el grupo parlamentario Perú Libre, a iniciativa del congresista Kelly Roxana Portalatino Avalos, que propone la “Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución del proyecto de la Vía de Descongestionamiento Vial de la Ciudad de Arequipa”.
- Proyecto de Ley N°12805/2025-CR, presentado por el grupo parlamentario Acción Popular, a iniciativa del Congresista Juan Carlos Mori Celis, que propone la “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”.

Después del debate correspondiente, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su décima sesión ordinaria realizada el 1 de diciembre de 2025, aprobó por unanimidad el presente dictamen.

Votaron a favor los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, Karol Ivett Paredes Fonseca, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Patricia Rosa Chirinos Venegas, Jorge Luis Flores Ancachi, Mery Eliana Infantes Castañeda, Jeny Luz López Morales, Auristela Ana Obando Morgan, Alfredo Pariona Sinche, José Bernardo Pazo Nunura, Luis Raúl Picón Quedo, Hilda Marleny Portero López, Wilson Quispe Mamani, María Elizabeth Taipe Coronado, Rosío Torres Salinas, Héctor Valer Pinto, Norma Martina Yarrow Lumbreras, Oscar Zea Choquechambi, Cruz María Zeta Chunga y Lucinda Vásquez Vela.

Presentó licencia la congresista Lady Mercedes Camones Soriano y justificó su inasistencia el congresista Roberto Sánchez Palomino.

## I. SITUACIÓN PROCESAL

### i. Antecedentes procedimentales

1. **Proyecto de Ley N°10461/2024-CR**, fue presentado ante el área de trámite documentario el 6 de marzo de 2025. Fue decretado e ingresado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora, el 10 de marzo del 2025, para su estudio y dictamen.
2. **Proyecto de Ley N°10593/2024-CR**, fue presentado ante el área de trámite documentario el 20 de marzo de 2025. Fue decretado e ingresado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora, el 24 de marzo del 2025, para su estudio y dictamen.
3. **Proyecto de Ley N°10915/2024-CR**, fue presentado ante el área de trámite documentario el 25 de abril de 2025. Fue decretado e ingresado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora, el 16 de julio del 2025, para su estudio y dictamen.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

- 4. Proyecto de Ley N°11247/2024-CR**, fue presentado ante el área de trámite documentario el 20 de mayo de 2025. Fue decretado e ingresado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora, el 21 de mayo de 2025, para su estudio y dictamen.
- 5. Proyecto de Ley N°11876/2024-CR**, fue presentado ante el área de trámite documentario el 8 de julio de 2025. Fue decretado e ingresado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora, el 8 de julio de 2025, para su estudio y dictamen.
- 6. Proyecto de Ley N°12037/2025-CR**, fue presentado ante el área de trámite documentario el 7 de agosto de 2025. Fue decretado e ingresado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora, el 8 de agosto de 2025, para su estudio y dictamen.
- 7. Proyecto de Ley N°12102/2025-CR**, fue presentado ante el área de trámite documentario el 14 de agosto de 2025. Fue decretado e ingresado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora, el 14 de agosto de 2025, para su estudio y dictamen.
- 8. Proyecto de Ley N°12805/2025-CR**, fue presentado ante el área de trámite documentario el 14 de octubre del 2025. Fue decretado e ingresado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora, el 15 de octubre de 2025, para su estudio y dictamen.

Se han acumulado los Proyectos de Ley señalados en los numerales precedentes, en razón de que sus contenidos normativos son similares en términos de declaraciones de interés nacional y necesidad pública.

Las iniciativas legislativas cumplen con los requisitos generales y específicos establecidos en el artículo 75 del Reglamento del Congreso de la República.

De acuerdo a la normativa vigente, los proyectos materia de estudio se encuentran comprendidos en el derecho de iniciativa en la formación de leyes que confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú en concordancia con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, y su contenido se encuentra vinculado al desarrollo de la normativa de proyectos de infraestructura para el desarrollo y mejoramiento vial en el país, a nivel de declaración de necesidad pública e interés nacional, por lo que su estudio y dictamen corresponden en efecto a la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

En consecuencia, corresponde a esta comisión emitir el dictamen técnico y legal respectivo, conforme a lo dispuesto en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República.

## ii. Antecedentes parlamentarios

Cabe señalar que los Proyectos de Ley N°10461/2024-CR, 10593/2024-CR, N°10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, no registran antecedentes parlamentarios durante los periodos legislativos 2011-2016 y 2016-2021.

## II.- CONTENIDO DE LAS PROPOSICIONES LEGISLATIVAS

**El Proyecto de Ley N°10461/2024-CR**, materia del presente dictamen propone declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción y mejoramiento de la “Vía Integración Binacional Juan Santos Atahualpa”, con el objeto de integrar territorial y económicamente las regiones de Pasco, Junín y Ucayali.

El proyecto tiene por finalidad superar el aislamiento histórico de comunidades nativas y centros poblados como Majontoni, Kemitpiyari, Neguaje y Pachacamac, actualmente desconectados de las principales redes viales nacionales. Su ejecución permitirá consolidar la vinculación entre los departamentos de Pasco, Ucayali y Junín, integrando circuitos económicos y promoviendo el acceso a servicios básicos, mercados y oportunidades de desarrollo.

Los estudios técnicos identifican tramos críticos que requieren intervención prioritaria, entre ellos 32 kilómetros entre Puerto Bermúdez y la Aldea Nativa Chimari ya aperturados, y otros 34 kilómetros pendientes desde dicha aldea hasta Kemitpiyari y Pachacamac. La culminación de estos tramos garantizará la continuidad vial y la transitabilidad permanente durante todo el año.

La importancia de esta vía trasciende el ámbito regional, pues se proyecta como parte de una futura ruta transoceánica que unirá el centro del Perú con la frontera brasileña, potenciando el comercio binacional, el turismo sostenible y la integración amazónica. Asimismo, representa una herramienta efectiva para la reducción de brechas sociales, al facilitar el acceso a servicios esenciales y dinamizar las economías locales.

**El Proyecto de Ley N°10593/2024-CR**, materia del presente dictamen propone declarar de necesidad pública e interés, la reconstrucción, mejoramiento y asfaltado de la carretera Caral-Ámbar, desde el intercambio vial Supe (Panamericana Norte) hasta la provincia de Huaura, en

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

la región Lima Provincias. La iniciativa busca fortalecer la conectividad vial entre las localidades de Limán Bajo, Pando, Caral, Jaiva, Arcata, Huancayo, Huacan, Ámbar, Jalcan, Arinchay y Lascamayo, las cuales forman parte de un antiguo circuito histórico que perteneció al Qhapaq Ñan o camino inca. Su ejecución permitirá integrar poblaciones rurales, facilitar el transporte de productos agropecuarios y dinamizar la economía local mediante el impulso del turismo cultural, ecológico y arqueológico. El corredor conecta atractivos de alto valor patrimonial como la Ciudad Sagrada de Caral (Patrimonio Mundial), Vichama, las Ruinas de Huacas y Cizcay, las Cataratas de Mitupampa, las Catacumbas de Lascamayo y la Laguna de Jururococha, conformando un circuito turístico regional de relevancia nacional.

La propuesta es de carácter declarativo, por lo que no genera gasto público inmediato ni compromisos financieros al Estado; su finalidad es priorizar la mejora de la vía Caral - Ámbar dentro de la programación multianual de inversiones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Gobierno Regional de Lima, conforme al marco del Sistema Invierte.pe. En conjunto, esta iniciativa contribuirá a mejorar la transitabilidad, promover el turismo sostenible y revalorar el legado histórico, cultural de la región Lima.

**El Proyecto de Ley N°10915/2024-CR**, materia del presente dictamen propone declarar de necesidad pública e interés nacional la ejecución del Mejoramiento de la Carretera Central (CUI N°2623129), con la finalidad de garantizar su modernización, transitabilidad y seguridad, así como agilizar los procedimientos técnicos y administrativos que permitan su ejecución en los plazos previstos.

Actualmente, la Carretera Central presenta un alto nivel de deterioro e insuficiencia vial, debido al incremento sostenido del tráfico vehicular, la falta de mantenimiento integral y la ausencia de infraestructura complementaria. Los reportes oficiales señalan que el flujo vehicular supera largamente su capacidad, lo que genera congestión, mayores costos logísticos, accidentes y riesgos de seguridad vial. Asimismo, esta vía es considerada una de las más peligrosas de Sudamérica, por su trazo sinuoso y deficiencias en señalización y auxilio vial.

Desde hace décadas, se han realizado mejoras parciales en algunos tramos, pero ninguna intervención integral ha respondido adecuadamente a las necesidades de conectividad entre la costa, sierra y selva. La situación actual compromete el desarrollo económico regional, afecta el transporte de mercancías y limita la competitividad en los mercados nacionales e internacionales.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

La declaratoria de interés nacional permitirá priorizar su ejecución dentro de la programación multianual del MTC y demás entidades competentes, sin generar compromiso presupuestal alguno al Tesoro Público.

**El Proyecto de Ley N°11247/2024-CR**, propone declarar de interés nacional la implementación del Corredor Multimodal del Norte y Amazonas, con el objetivo de impulsar la conectividad, la competitividad regional y el crecimiento económico sostenible entre la Amazonía peruana y el norte del país, facilitando el comercio y la integración con Brasil. La iniciativa plantea un sistema de transporte articulado vial, fluvial y aeroportuario, que permita reducir costos logísticos, mejorar la infraestructura de transporte y fortalecer la política industrial amazónica, generando nuevas oportunidades de desarrollo.

El corredor conectará los principales puertos del Pacífico (Callao, Chancay, Paita, Salaverry, Bayóvar y Eten) con los puertos y terminales amazónicos (Yurimaguas, Nueva Reforma y el eje del río Huallaga), estableciendo una vía estratégica alternativa al Canal de Panamá para el comercio internacional. Además, potenciará la exportación de productos agroindustriales, pesqueros, mineros y manufactureros entre Perú y Brasil, con énfasis en la macrorregión norte de ambos países.

De carácter declarativo, la propuesta no genera gasto público inmediato, y su finalidad es promover la priorización y planificación de este eje estratégico dentro de la programación multianual del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los gobiernos regionales involucrados, en el marco del Sistema Invierte.pe. En conjunto, esta iniciativa representa una apuesta por la integración económica, la sostenibilidad ambiental y la competitividad amazónica del país.

**El Proyecto de Ley N°11876/2024-CR**, materia del presente dictamen propone declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción de un nuevo puente sobre el río Reque (Chancay) y la vía de evitamiento correspondiente, a fin de garantizar la continuidad y seguridad del tránsito en el tramo Chiclayo – Lambayeque de la Panamericana Norte.

Actualmente, el tránsito vehicular en el ingreso y salida de Chiclayo se encuentra severamente afectado por la convergencia de transporte local, regional e interprovincial de carga pesada, generando altos índices de accidentes, congestión y riesgos para la vida humana.

El Puente Reque, provisional desde 1990, ha sido ampliado de manera temporal y presenta

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

condiciones altamente vulnerables, al igual que otras alternativas existentes como el Puente Eten-Monsefú y el antiguo Puente Hércules de Saltur, los cuales no ofrecen garantías de seguridad ni sostenibilidad frente al caudal del río y a las condiciones geotécnicas de la zona.

Esta situación limita la funcionalidad de la Panamericana Norte y expone a la población de Reque, Chiclayo y Lambayeque a continuos riesgos de colapso estructural, pérdidas humanas y daños económicos. Asimismo, impide el desarrollo fluido del transporte de carga y pasajeros en uno de los tramos más críticos del corredor vial del norte del país.

La declaratoria de interés nacional permitirá priorizar su ejecución dentro de la programación multianual del MTC y demás entidades competentes, sin generar compromiso presupuestal alguno al Tesoro Público.

**El Proyecto de Ley N°12037/2025-CR**, materia del presente dictamen propone declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción de una nueva vía de evitamiento y un puente definitivo en el distrito de Chancay, a fin de garantizar la transitabilidad, seguridad vial y continuidad del transporte en la Panamericana Norte.

Actualmente, la infraestructura del Puente Chancay colapsó en febrero del presente año, ocasionando la muerte de dos personas, decenas de heridos y un impacto crítico en la movilidad de pasajeros y mercancías. El tránsito en la zona se encuentra congestionado y restringido, dependiendo de soluciones temporales como puentes modulares que no aseguran la capacidad ni la seguridad necesarias. Asimismo, se evidenció que la estructura había superado su vida útil y que la zona presenta vulnerabilidades geotécnicas y de caudal fluvial que agravan los riesgos.

La situación actual ha generado graves perjuicios sociales y económicos:

- Crisis en el transporte público e interprovincial.
- Afectación de la seguridad vial y del abastecimiento de productos.
- Pérdidas económicas en sectores productivos y comerciales.
- Incremento de accidentes y congestión vehicular en la zona urbana de Chancay.

La declaratoria de interés nacional permitirá priorizar su ejecución dentro de la programación multianual del MTC y demás entidades competentes, sin generar compromiso presupuestal alguno al Tesoro Público.

**El Proyecto de Ley N°12102/2024-CR**, propone declarar de necesidad pública e interés nacional la ejecución de la Vía de Descongestionamiento Vial de la ciudad de Arequipa, con el

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

objetivo de reducir significativamente los tiempos de desplazamiento, mejorar la seguridad vial y optimizar el transporte de personas y bienes en esta metrópoli del sur del país.

Actualmente, la ciudad de Arequipa enfrenta una crisis de congestión vehicular, ocasionada por el crecimiento urbano acelerado, la incorporación anual de más de 25,000 vehículos nuevos y la limitada capacidad de la infraestructura vial existente. Esta situación genera pérdidas económicas superiores a S/ 700 millones anuales, además de impactos negativos en la productividad, el medio ambiente y la calidad de vida de la población.

Desde la perspectiva de la movilidad urbana sostenible, la falta de un sistema de transporte eficiente ha ocasionado que los traslados se realicen de forma lenta y riesgosa, incrementando los costos logísticos y los índices de accidentabilidad.

Con la declaratoria que propone el presente Proyecto de Ley, se busca priorizar la ejecución de infraestructura vial estratégica que permita reducir los tiempos de viaje en un 35 % en tramos críticos, mejorar la seguridad, disminuir la contaminación ambiental y dinamizar el desarrollo económico regional, coadyuvando así a la competitividad de la ciudad y al bienestar de sus habitantes.

La declaratoria de interés nacional permitirá priorizar su ejecución dentro de la programación multianual del MTC y demás entidades competentes, sin generar compromiso presupuestal alguno al Tesoro Público.

**El Proyecto de Ley N°12805/2025-CR**, La materia del presente dictamen propone declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción, mejoramiento y rehabilitación de las trochas carrozables y caminos vecinales en la provincia de Alto Amazonas, departamento de Loreto, con el propósito de fortalecer la conectividad territorial, reducir las brechas de acceso terrestre y promover el desarrollo sostenible de comunidades rurales y nativas que se encuentran en situación de vulnerabilidad geográfica y económica.

El proyecto tiene por finalidad garantizar la integración terrestre de caseríos y comunidades nativas ubicadas en zonas dispersas del distrito de Teniente César López, así como en los corredores viales que unen Yurimaguas - Jeberillos y la ruta Vista Alegre – Chirapa - Cerro de Cóndor - Alto Mohena - Nuevo San Martín – Maronillo - Jorge Chávez - Campo Florido - Nuevo Francia - Nuevo Horizonte - San Hilarión - Corazón de Jesús - Nuevo Santa Cruz - Nuevo Libertad. Estas localidades carecen actualmente de infraestructura vial adecuada, lo que limita el acceso a servicios básicos, mercados regionales, centros educativos y establecimientos de salud, generando condiciones estructurales de aislamiento que afectan su bienestar y desarrollo económico.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

Los estudios y planes viales provinciales vigentes, como el Plan Vial Provincial Participativo 2021-2025 de Alto Amazonas— identifican que estas rutas constituyen corredores logísticos esenciales para la movilización de productos agrícolas, forestales y acuícolas, así como para la provisión de bienes y servicios esenciales. En dicho instrumento se evidencian tramos críticos sin intervención, sectores con transitabilidad deficiente y zonas donde la ausencia de afirmado y drenaje básico impide el tránsito vehicular durante temporadas de lluvia, afectando de forma recurrente a la población rural y nativa.

La ejecución de estas vías es estratégica no solo para reducir el aislamiento interno, sino también para fortalecer la integración regional de la Amazonía norte, permitiendo la vinculación efectiva de Alto Amazonas con la capital provincial Yurimaguas, y con ello, habilitar conexiones logísticas hacia el resto del país mediante la hidrovía del río Huallaga y los ejes viales interregionales. Asimismo, el desarrollo de estas rutas genera condiciones favorables para dinamizar las cadenas productivas, mejorar la competitividad regional y promover la inclusión de las comunidades nativas en los circuitos económicos formales.

El impacto de la intervención trasciende el ámbito local, dado que la mejora de las trochas carrozables contribuirá a articular una red vial amazónica que integra territorios de difícil acceso y posibilita un enfoque de desarrollo sostenible con participación indígena. En ese sentido, la ejecución de estos proyectos deberá observar obligatoriamente el proceso de Consulta Previa reconocido en el Convenio 169 de la OIT y en la Ley N°29785, garantizando la participación de las comunidades nativas en la toma de decisiones, la protección de su identidad cultural y la prevención de impactos ambientales y sociales no deseados.

### **III. MARCO NORMATIVO**

#### **i. Legislación Nacional**

##### **a) Constitución Política del Perú (1993)**

- Artículo 58: consagra la economía social de mercado y el rol subsidiario del Estado en la promoción de servicios públicos e infraestructura.
- Artículo 59: establece que el Estado facilita y vigila el libre funcionamiento del mercado, promoviendo el desarrollo sostenible.
- Artículo 70: garantiza el derecho de propiedad y regula la expropiación por causa de necesidad pública e interés nacional, previo pago en efectivo de indemnización justipreciada.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

- Artículo 103: permite la aprobación de leyes especiales por razón de la naturaleza de las cosas, como las que declaran de necesidad pública e interés nacional determinados proyectos de inversión.
- b) Ley N°27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre  
Define la infraestructura vial como de interés nacional.  
Establece competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en la planificación, regulación y supervisión del sistema nacional de transporte.
- c) Ley N°27293 – Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) (hoy reemplazada por el sistema Invierte.pe, Decreto Legislativo N°1252).  
Regula la evaluación y ejecución de proyectos de inversión pública.  
Relevante para los PL al declarar que toda obra debe pasar por evaluación técnica y registro con CUI.
- d) Ley N°29370 – Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones  
Precisa competencias exclusivas del MTC en materia de categorización de vías, planificación de carreteras nacionales y gestión de infraestructura de transporte.
- e) Decreto Legislativo N°1252 – Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe)  
Establece los procedimientos para la programación y ejecución de proyectos de inversión pública, aplicable a todos los proyectos de infraestructura vial propuestos en los PL materia de estudio.  
Vinculada a los PL que refieren carreteras interregionales y pasos de frontera.
- f) Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial (DS N°017-2007-MTC y modificatorias) Establece estándares técnicos y procedimientos para la gestión, construcción y mantenimiento de vías nacionales, departamentales y vecinales.

## ii. Legislación comparada

En la región latinoamericana, diversos países de América Latina han incorporado en sus marcos legales disposiciones que declaran de interés nacional la construcción, mantenimiento y modernización de sus redes viales estratégicas, reconociendo que la infraestructura de transporte constituye un eje fundamental para la integración territorial, la seguridad vial y el desarrollo productivo sostenible.

### 1. Colombia

- La Ley 105 de 1993 (Ley de Transporte) declara la infraestructura vial y de transporte como un servicio público esencial y de interés nacional.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

- Se establecen competencias diferenciadas: el Gobierno Nacional se encarga de las vías nacionales, y los departamentos y municipios de las vías secundarias y terciarias.
  - La construcción y mantenimiento de carreteras de integración regional suele estar enmarcada en planes de desarrollo quinquenales (ej. Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026).
2. Chile
- La Ley de Concesiones de Obras Públicas (D.S. MOP N.º900/1996) regula la ejecución de infraestructura vial bajo esquemas de iniciativa privada y asociaciones público-privadas (APP).
  - Chile ha desarrollado carreteras interregionales (Ruta 5 Panamericana, Ruta Costera) mediante concesiones que aseguran mantenimiento a largo plazo.
  - Se contempla la declaración de utilidad pública de terrenos a expropiar para proyectos viales, similar al marco del Perú (DL 1192).
3. México
- La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (1993, modificada 2018) establece que las carreteras federales son de jurisdicción nacional y las estatales de competencia local.
  - Contempla la posibilidad de declarar de utilidad pública las vías y puentes estratégicos, facultando al Ejecutivo para ejecutar obras de interés nacional.
  - La infraestructura fronteriza, como puentes internacionales (ej. en la frontera con EE.UU.), se regula con participación conjunta de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Relaciones Exteriores.
4. Bolivia
- La Ley General de Transporte N°165 (2011) reconoce la infraestructura vial como un pilar para la integración y el desarrollo económico.
  - El Estado Plurinacional tiene competencia exclusiva en la red vial fundamental y los pasos de frontera.
  - Para proyectos de interés binacional (ej. corredores bioceánicos), la norma exige convenios internacionales y coordinación entre ministerios de transporte y relaciones exteriores.
5. Ecuador
- El Código Orgánico de Organización Territorial (2010) asigna competencias:
    - Gobierno central: red vial estatal (carreteras nacionales e internacionales).
    - Gobiernos provinciales: red secundaria.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

- Gobiernos municipales: red vecinal.
- La Ley de Carreteras (2008) declara de interés nacional las principales vías y establece su priorización mediante planes plurianuales de inversión.

### iii. Normas convencionales

1. Carta de la Organización de los Estados Americanos (OEA)
  - Reconoce en sus artículos 33 y 34 la importancia de la integración física y territorial como base para el desarrollo económico y social de los Estados miembros.
2. Tratado de Creación de la Comunidad Andina (1969) – Acuerdo de Cartagena
  - Establece compromisos para impulsar la integración física regional, incluyendo proyectos viales, pasos fronterizos y corredores de comercio interandino.
  - El Perú, como Estado miembro, se encuentra vinculado a planes de conectividad dentro del Sistema Andino de Integración (SAI).
3. Decisión 563 de la Comunidad Andina (2003) – “Integración física y facilitación del transporte en la Comunidad Andina”
  - Obliga a los países miembros a armonizar normas de transporte terrestre, promover la construcción de infraestructura vial transfronteriza y facilitar el tránsito internacional de personas y mercancías.
4. Acuerdo Marco de la UNASUR sobre Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA, 2000)
  - Promueve la ejecución de corredores viales bioceánicos y proyectos de infraestructura compartida entre los países de Sudamérica.
  - El Perú participa en los ejes de integración Perú–Brasil–Bolivia y en proyectos que conectan la costa con el Atlántico.
5. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de los Tratados (1969)
  - Reconoce la obligatoriedad de los tratados internacionales suscritos y ratificados por los Estados, aplicable a los convenios de integración física y pasos de frontera como el Puente Internacional Huancasaya (PL 10848).
6. Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José, 1969)
  - Artículo 26: reconoce el derecho al desarrollo progresivo, lo que comprende el acceso a infraestructura básica que garantice condiciones de vida digna.
7. Objetivos de Desarrollo Sostenible – Agenda 2030 (ONU, 2015)
  - ODS 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

- ODS 11: Lograr que las ciudades y asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, lo que incluye la movilidad y transporte seguro.
8. Tratado de Integración Fronteriza Perú–Bolivia (1992)
- Regula la cooperación bilateral en proyectos de infraestructura física y pasos fronterizos.
  - Directamente aplicable al PL 10848/2024-CR (Puente Internacional Huancasaya y paso de frontera Cojata).

#### **IV. ANÁLISIS DE LAS PROPOSICIONES LEGISLATIVAS**

Los Proyectos de Ley 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR tienen en común la declaración de necesidad pública e interés nacional de diversas obras de infraestructura vial, orientadas a mejorar la conectividad, dinamizar la economía regional y garantizar el acceso a servicios básicos en zonas rurales, altoandinas y fronterizas.

##### **i. Análisis técnico**

###### **1. PL 10461/2024-CR**

El Proyecto de Ley materia del presente estudio propone declarar de interés nacional y necesidad pública la ejecución del proyecto vial denominado “Vía Integración Binacional Juan Santos Atahualpa”, que comprende la construcción, mejoramiento y rehabilitación de la vía que conecta Puerto Bermúdez con Majontoni y su interconexión con la vía departamental UC-116 hasta Atalaya, en las regiones de Pasco y Ucayali.

Actualmente, la zona presenta una débil integración territorial debido a tramos inconclusos y deficientes, lo que limita la conectividad con el resto del país y mantiene aisladas a comunidades nativas y centros de producción agrícola. Esta situación ha generado restricciones en el acceso a servicios básicos, mercados y oportunidades de desarrollo económico y social.

La declaratoria de interés nacional resulta pertinente en la medida que este proyecto no solo atiende una necesidad de infraestructura estratégica para el país, sino que también contribuye a:

- **Integración regional y binacional:** al proyectarse como parte de un futuro corredor transoceánico que vincule al Perú con Brasil.
- **Desarrollo económico y productivo:** al facilitar la comercialización de productos agrícolas y forestales, reduciendo los costos de transporte y ampliando mercados.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

- **Inclusión social:** al brindar conectividad a comunidades nativas históricamente aisladas, garantizando acceso a servicios básicos y reduciendo brechas sociales.
- **Seguridad vial y sostenibilidad:** al reemplazar rutas informales por una vía formalizada con mejores estándares técnicos, control de tránsito, drenaje y señalización.
- **Impacto ambiental positivo relativo:** pues la planificación permitirá ordenar el tránsito y reducir el impacto actual sobre ecosistemas por la proliferación de vías informales.

En consecuencia, la propuesta no genera conflicto normativo, sino que se integra al marco jurídico vigente (Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley de Bases de la Descentralización, Invierte.pe y Ley N°30025 sobre expropiación para proyectos viales). Además, su ejecución dependerá del MTC en coordinación con los Gobiernos Regionales de Pasco y Ucayali, con financiamiento proveniente de los presupuestos institucionales, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Por lo expuesto, se considera que el Proyecto de Ley analizado es viable, pertinente y oportuno, ya que impulsa la competitividad regional, promueve la integración binacional y fortalece la política de descentralización e inclusión social del Estado peruano.

## 2. PL 10953/2024-CR

El Proyecto de Ley propone declarar de interés nacional la reconstrucción, mejoramiento y asfaltado de la carretera Caral – Ámbar, desde el intercambio vial Supe, Panamericana Norte, hasta el distrito de Ámbar, en la provincia de Huaura, región Lima Provincias.

Actualmente, los accesos a este distrito se realizan por trochas carrozables y afirmados que dificultan el tránsito de vehículos, prolongan el tiempo de viaje (más de 2 horas para 67 km) y elevan los costos de transporte. Esta situación mantiene en aislamiento relativo a la población de Ámbar, limitando el desarrollo económico, social y turístico de la zona. La propuesta resulta técnicamente pertinente por las siguientes razones:

- **Conectividad regional:** La vía permitirá articular el distrito de Ámbar con la red vial nacional a través de la Panamericana Norte, mejorando la accesibilidad de productos agrícolas hacia los mercados de Lima y Huaura.
- **Impulso turístico y cultural:** Ámbar alberga vestigios de la cultura Wambar, asociada a la civilización Caral, y diversos complejos arqueológicos (Siscay, Soque,

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

Nunumbia) que, al contar con una vía asfaltada, podrán consolidarse como destinos de interés turístico y científico, en concordancia con la promoción cultural y patrimonial impulsada por el MINCETUR.

- **Desarrollo social:** El mejoramiento vial permitirá a los pobladores acceder en mejores condiciones a servicios básicos de salud, educación y comercio, contribuyendo a reducir brechas sociales y mejorar la calidad de vida.
- **Impacto productivo:** La reducción de tiempos de viaje y costos logísticos beneficiará directamente a agricultores y pequeños productores de la zona andina de Huaura, incentivando la diversificación de cultivos y el acceso a nuevos mercados.
- **Seguridad vial y ambiental:** La formalización y asfaltado de la vía reducirá los riesgos de accidentes y el impacto ambiental que hoy generan rutas informales y transitabilidad en condiciones precarias.

La declaratoria de interés nacional no implica la ejecución inmediata de la obra, pero otorga el marco legal necesario para priorizarla en la programación multianual de inversiones, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Economía y Finanzas, tal como se establece en la fórmula legal.

En conclusión, la iniciativa es viable y oportuna, pues responde a una necesidad histórica de conectividad del distrito de Ámbar, contribuye al desarrollo económico y turístico regional, y fortalece la integración territorial dentro de la Región Lima Provincias.

### 3. PL 10915/2024-CR

El Proyecto de Ley materia del presente dictamen propone declarar de necesidad pública e interés nacional la ejecución óptima del Proyecto Carretera Central (CUI N°2623129), con la finalidad de mejorar la conectividad vial entre la costa, sierra y selva del país, garantizando la articulación territorial y el dinamismo económico a nivel nacional.

La iniciativa contempla, además, la autorización expresa para la expropiación de los bienes inmuebles estrictamente necesarios para la ejecución del proyecto, conforme al Decreto Legislativo N°1192 – Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles. De esta manera, se establece un marco legal que asegura la liberación de interferencias en los plazos previstos y bajo criterios de indemnización justa, garantizando el debido proceso y la seguridad jurídica de los afectados.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

Actualmente, la Carretera Central presenta un estado de saturación y deterioro crítico, evidenciado en:

- Congestión vehicular crónica, con tránsito superior a su capacidad, especialmente en los tramos comprendidos entre Lima y Chosica.
- Alta siniestralidad vial, situando a esta carretera entre las más peligrosas del país por su sinuosidad, estrechez y falta de infraestructura de auxilio.
- Deficiencia en infraestructura complementaria como puentes, áreas de descanso y vías de desvío, lo cual incrementa los riesgos de accidentes y encarece los costos logísticos.

La fórmula legal también precisa que el sujeto activo y beneficiario de las acciones de expropiación será el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en coordinación con los gobiernos regionales y locales competentes, conforme a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N°1192 – Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles, y en los convenios de gestión que, de ser el caso, se suscriban con dichas entidades. Esta precisión garantiza la rectoría técnica del sector, la seguridad jurídica de los procesos y la adecuada articulación territorial necesaria para la ejecución oportuna del proyecto.

En materia financiera, se establece que los gastos de implementación se cubrirán con cargo al presupuesto institucional del MTC, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público, lo cual refuerza la viabilidad de la norma y la pertinencia de su carácter declarativo.

En conclusión, la propuesta legislativa es técnicamente viable y necesaria, pues otorga al proyecto Carretera Central el rango de interés nacional y habilita el marco jurídico requerido para viabilizar las expropiaciones de inmuebles. Su aprobación permitirá garantizar la ejecución en los plazos previstos, reducir las brechas de infraestructura, mejorar la seguridad vial y potenciar la competitividad logística del país.

#### **4. PL 11247/2024-CR**

El Proyecto de Ley materia del presente dictamen propone declarar de interés nacional el Corredor Multimodal del Norte y Amazonas, comprendiendo infraestructuras de carácter terrestre, ferroviario, fluvial, aeroportuario y energético, con el objetivo de fortalecer la integración regional y mejorar la competitividad logística del país.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

De acuerdo con su fórmula legal, el proyecto no incorpora facultades específicas de expropiación ni modifica el marco normativo vigente, sino que otorga a este corredor el carácter de prioridad estratégica nacional, lo cual permite al Poder Ejecutivo y a los gobiernos regionales priorizar las acciones de diseño, ejecución y supervisión de los proyectos que lo integren.

Actualmente, la región amazónica y el norte del país enfrentan limitaciones logísticas y de conectividad que encarecen los costos de transporte y dificultan la inserción en cadenas de valor internacionales. El Corredor Multimodal busca superar esta situación mediante:

- Mejoramiento de la infraestructura vial y ferroviaria, como la carretera Moyobamba–Balsapuerto–Yurimaguas y la conexión terrestre Paita–IIRSA Norte–Lima.
- Impulso a la infraestructura portuaria y fluvial, especialmente la modernización del Terminal Portuario de Yurimaguas y la navegabilidad del río Huallaga.
- Modernización de la infraestructura aeroportuaria, con énfasis en el Aeropuerto de Yurimaguas.
- Incorporación de proyectos energéticos complementarios, que garanticen el soporte para el desarrollo industrial y logístico en la Amazonía.

En materia de implementación, la fórmula legal asigna al Estado, a través de los ministerios competentes y en coordinación con gobiernos regionales y locales, la responsabilidad de viabilizar los proyectos de inversión pública y privada en el marco del corredor. Asimismo, se dispone que el financiamiento provenga de asociaciones público–privadas (APP), cooperación internacional, fondos multilaterales y presupuesto público, sin generar obligaciones adicionales al Tesoro Público fuera de los mecanismos ya previstos por ley.

En conclusión, el proyecto es técnicamente viable y de carácter declarativo, al constituir un instrumento normativo que otorga jerarquía de interés nacional al Corredor Multimodal del Norte y Amazonas. Su aprobación permitirá impulsar la planificación, priorización y ejecución de proyectos de transporte e infraestructura logística en la Amazonía, aunque cualquier necesidad de expropiación de predios deberá regirse por el marco legal vigente (D.L. 1192) y no por la presente norma.

## **5. PL 11876/2024-CR**

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

El proyecto de ley tiene como finalidad declarar de preferente interés nacional y necesidad pública la construcción de la nueva vía de evitamiento para las ciudades de Reque, Chiclayo y Lambayeque, así como la ejecución de un nuevo puente sobre el río Reque, en la provincia de Chiclayo, departamento de Lambayeque.

Actualmente, la infraestructura vial existente en este tramo de la Panamericana Norte se encuentra en situación crítica. El puente Reque, construido de manera provisional desde 1990 y con posteriores ampliaciones de carácter temporal, presenta un alto grado de vulnerabilidad estructural, generando riesgos permanentes de colapso ante fenómenos naturales o el incremento sostenido del tránsito pesado. Otras alternativas como el Puente Eten-Monsefú y el Antiguo Puente Hércules tampoco resultan viables, dado su desgaste, limitada capacidad y ausencia de condiciones técnicas adecuadas para atender la creciente demanda vehicular.

El tránsito de carga pesada en este sector ha generado un aumento considerable de la congestión vehicular y de la siniestralidad vial, afectando la seguridad de la población, la competitividad del transporte regional y el flujo logístico hacia los principales mercados nacionales. Asimismo, la falta de una vía de evitamiento ha obligado a que los vehículos de transporte interprovincial y de carga circulen por zonas urbanas, incrementando la contaminación ambiental y los costos operativos, así como reduciendo la calidad de vida de los ciudadanos de Reque, Chiclayo y Lambayeque.

La propuesta legislativa busca revertir esta situación mediante la ejecución de una infraestructura moderna, segura y sostenible, que permita desviar el tránsito pesado de las zonas urbanas, optimizar la transitabilidad en la Panamericana Norte y garantizar la continuidad del transporte de bienes y personas en el norte del país. Con ello se logrará fortalecer la conectividad vial, dinamizar la economía regional y reducir significativamente los riesgos asociados al actual estado de la infraestructura.

En consecuencia, la iniciativa resulta técnica y jurídicamente viable, en tanto se enmarca en la política de integración y desarrollo de la infraestructura vial nacional, asegurando la atención a una problemática prioritaria que afecta directamente la seguridad vial, la competitividad económica y el bienestar de la población.

## **6. PL 12037/2025-CR**

La propuesta legislativa que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la vía de evitamiento de Chancay surge como respuesta a una situación

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

crítica de infraestructura y seguridad vial en la Panamericana Norte. El colapso del Puente Chancay en el kilómetro 75 —infraestructura con más de 60 años de antigüedad— ha generado una crisis en el tránsito vehicular, ocasionando accidentes, pérdidas humanas y graves afectaciones al transporte de bienes, servicios y pasajeros.

Actualmente, la circulación en el distrito de Chancay se encuentra congestionada debido a la ausencia de una vía alterna que permita desviar el flujo vehicular, en especial el tránsito pesado vinculado a la creciente actividad económica y portuaria del megapuerto de Chancay. Las medidas temporales adoptadas, como la instalación de un puente modular, han demostrado ser insuficientes y de carácter provisional, lo cual no resuelve de manera sostenible la problemática de conectividad y seguridad en la zona.

La construcción de la vía de evitamiento se justifica en varios aspectos técnicos y socioeconómicos:

- Seguridad vial: Reducirá los riesgos de accidentes asociados al colapso de infraestructuras obsoletas y a la saturación de la vía principal.
- Continuidad logística: Garantizará el transporte de carga nacional e internacional, especialmente hacia el puerto de Chancay, pieza clave en el comercio exterior.
- Reducción de congestión urbana: Permitirá desviar el tránsito pesado fuera del centro poblado, disminuyendo la contaminación ambiental y mejorando la calidad de vida de los habitantes.
- Impacto económico: La obra generará dinamismo económico local y regional, al facilitar el transporte de mercancías y mejorar la competitividad logística del país.

Desde el punto de vista normativo, la iniciativa es viable en tanto se sustenta en la declaratoria de necesidad pública e interés nacional, lo que permite priorizar su ejecución bajo la coordinación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en articulación con el Gobierno Regional y Local de Huaral, conforme a la disposición complementaria final de la propuesta.

En conclusión, la propuesta resulta técnicamente pertinente y necesaria, dado que responde a una emergencia en materia de conectividad y seguridad vial. Asimismo, su aprobación asegurará que la vía de evitamiento de Chancay se ejecute de manera integral y sostenible, contribuyendo al desarrollo urbano, logístico y económico de la zona y del país en general.

## **7. PL 120102/2025-CR**

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

El Proyecto de Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución prioritaria de la Vía de Descongestionamiento Vial de la ciudad de Arequipa responde a una problemática crítica de movilidad urbana. Arequipa, como segunda metrópoli más poblada del país, enfrenta un acelerado crecimiento del parque automotor, con más de 25,000 unidades nuevas anuales y una limitada capacidad vial que genera altos niveles de congestión, pérdida de productividad, aumento de accidentes de tránsito y emisiones contaminantes que afectan la calidad de vida de la población.

La propuesta legislativa, a través de su fórmula legal, establece como objeto y finalidad reducir la congestión vehicular, optimizar la movilidad y fomentar el desarrollo económico y social de la ciudad. Para ello, se declara la obra como de necesidad pública e interés nacional, lo que permite priorizar su ejecución en distritos estratégicos como Cercado, Cerro Colorado, José Luis Bustamante y Rivero, Paucarpata y Yanahuara.

Asimismo, la norma dispone la coordinación interinstitucional entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Gobierno Regional de Arequipa y las municipalidades distritales involucradas, asegurando un trabajo articulado en el marco de sus competencias. El financiamiento será cubierto con los presupuestos institucionales de los pliegos involucrados y mediante mecanismos de inversión pública y privada, sin generar sobrecarga al Tesoro Público.

En conclusión, el proyecto resulta técnicamente viable, dado que aborda una problemática real y urgente, establece objetivos claros de reducción de tiempos de viaje, seguridad vial y sostenibilidad, y define un marco normativo preciso para su implementación. La aprobación de esta iniciativa contribuirá de manera directa a descongestionar la ciudad, mejorar la movilidad urbana y fortalecer la competitividad económica de Arequipa.

**8. PL 12805/2025-CR**

El Proyecto de Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción, mejoramiento y rehabilitación de las trochas carrozables y caminos vecinales de la provincia de Alto Amazonas responde a una problemática estructural de conectividad terrestre limitada en la Amazonía peruana. Alto Amazonas, una de las provincias con mayor dispersión geográfica del país, enfrenta condiciones severas de aislamiento debido a la falta de infraestructura vial básica, lo que obstaculiza el acceso a servicios

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

esenciales, encarece el transporte de bienes y restringe el desarrollo económico de comunidades nativas y rurales.

La región presenta suelos húmedos, alta pluviosidad y rutas de difícil transitabilidad que se vuelven inoperativas durante temporadas de lluvia. Ello afecta directamente a caseríos y comunidades como Shucusyacu, Dos Mayo, Jeberillos, Vista Alegre, Chirapa, Alto Mohena, Maronillo, Nuevo Horizonte y otros centros poblados incluidos en los corredores priorizados por el Plan Vial Provincial Participativo 2021–2025, instrumento que evidencia la urgencia de intervenir tramos críticos actualmente catalogados como deficientes o inconexos.

La región presenta suelos húmedos, alta pluviosidad y rutas de difícil transitabilidad que se vuelven inoperativas durante temporadas de lluvia. Ello afecta directamente a caseríos y comunidades como Shucusyacu, Dos Mayo, Jeberillos, Vista Alegre, Chirapa, Alto Mohena, Maronillo, Nuevo Horizonte y otros centros poblados incluidos en los corredores priorizados por el Plan Vial Provincial Participativo 2021 - 2025, instrumento que evidencia la urgencia de intervenir tramos críticos actualmente catalogados como deficientes o inconexos.

Asimismo, la iniciativa establece obligaciones de transparencia y consulta previa, asegurando que las intervenciones se desarrollen conforme a la Ley de Transparencia (Ley 27806), el TUO de Invierte.pe y la Ley N°29785 de Consulta Previa, reconociendo que los caminos atraviesan territorios de comunidades nativas y deben respetar sus derechos colectivos, identidad cultural y su participación efectiva en el proceso de decisión.

En materia de financiamiento, la norma dispone que las obras y estudios se ejecuten mediante los presupuestos institucionales y mecanismos de inversión pública y privada disponibles, evitando generar sobrecargas al Tesoro Público. La declaratoria no crea obligaciones presupuestales automáticas, sino que habilita la inclusión prioritaria de las rutas en los instrumentos de planificación vial, técnica y presupuestaria del sector.

## **ii. Estudio sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa.**

### **1. Necesidad**

Las propuestas legislativas acumuladas en el presente dictamen responden a una problemática estructural relacionada con la insuficiencia de infraestructura vial en

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

diversas zonas del país, donde persisten brechas significativas de conectividad terrestre que afectan directamente la calidad de vida de la población. En numerosos distritos, provincias y regiones, se evidencia un acceso limitado a servicios básicos, dificultades para la movilización de personas y mercancías, y elevados costos operativos en el transporte debido a la falta de vías adecuadas, continuidad vial, mantenimiento rutinario y obras de infraestructura complementaria.

Este déficit de infraestructura impacta de manera particular a comunidades rurales, centros poblados dispersos y poblaciones en condición de vulnerabilidad, que dependen de caminos vecinales, vías departamentales o rutas estratégicas para acceder a mercados, establecimientos de salud, instituciones educativas y servicios productivos necesarios para su desarrollo económico.

En ese sentido, las iniciativas materia del dictamen se encuentran plenamente justificadas, ya que buscan atender una necesidad pública real, históricamente postergada, y priorizada por gobiernos locales, regionales y por la ciudadanía, quienes demandan vías seguras, transitables y articuladas con la red vial nacional.

## 2. Viabilidad

Las iniciativas legislativas son viables técnica y normativamente, en tanto tienen carácter declarativo y no generan, por sí mismas, obligaciones presupuestales inmediatas para el Tesoro Público. Su aprobación permite orientar la acción del Estado hacia la planificación, priorización e implementación progresiva de estudios, expedientes técnicos y obras, conforme a los procedimientos establecidos en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones – Invierte.pe, así como en la normativa sectorial vigente.

La viabilidad se sustenta en los siguientes aspectos:

- **Respeto a las competencias:** Las intervenciones propuestas se enmarcan dentro de las responsabilidades del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los gobiernos regionales y los gobiernos locales, según la clasificación y jerarquía de la infraestructura vial.
- **Compatibilidad con los instrumentos de planificación:** Diversos planes viales provinciales, regionales y sectoriales identifican estos corredores y vías como prioritarios para mejorar la conectividad.
- **Flexibilidad de financiamiento:** Las obras podrán ejecutarse mediante presupuestos institucionales, convenios de cooperación, mecanismos público -

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

privados y otras modalidades permitidas por la normativa vigente.

- **Adecuación a la normativa ambiental y social**, incluyendo los procesos de evaluación ambiental y, cuando corresponda, la aplicación de la Ley de Consulta Previa en territorios de comunidades indígenas u originarias.

### 3. Oportunidad

Las propuestas legislativas son oportunas porque se presentan en un contexto de creciente demanda ciudadana por infraestructura vial, así como de necesidad de fortalecer la integración territorial, la competitividad regional y la cohesión social. La mejora de vías, trochas carrozables, caminos vecinales y corredores estratégicos contribuye directamente a:

- Reducir desigualdades territoriales y garantizar accesibilidad a población en zonas rurales y periurbanas.
- Impulsar la reactivación económica a través del transporte eficiente de bienes y servicios.
- Dinamizar actividades productivas como la agricultura, la agroindustria, la pesca, el turismo y el comercio local y regional.
- Facilitar la movilidad cotidiana de estudiantes, trabajadores, productores y autoridades.
- Promover un enfoque de desarrollo sostenible mediante mejor infraestructura y planificación articulada.

Asimismo, la declaratoria permite que los sectores competentes incorporen estas vías en la programación multianual de inversiones, alineándose con políticas nacionales como el cierre de brechas, la descentralización, el ordenamiento territorial y la integración vial interregional.

En consecuencia, las iniciativas acumuladas en el dictamen son necesarias, viables y oportunas, pues responden a demandas reales de la población, respetan el marco legal vigente, y contribuyen al fortalecimiento de la infraestructura vial y el desarrollo integral del país.

#### iii. Estudio del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma.

##### iii.1. Estudio del marco normativo

El marco jurídico vigente en materia de transporte e infraestructura vial está

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

conformado por la Constitución Política del Perú, que en su artículo 58° garantiza la libertad de empresa y reconoce la función promotora del Estado en la inversión pública; así como por el artículo 59°, que dispone la obligación estatal de facilitar y vigilar el desarrollo de la infraestructura que favorezca la competitividad y el bienestar social.

- Ley N°27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que regula el sistema nacional de transporte y establece competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), los gobiernos regionales y locales.
- Decreto Supremo N°017-2007-MTC – Reglamento de Jerarquización Vial, que clasifica la red vial en nacional, departamental y vecinal, y define los criterios técnicos para su gestión.
- Ley N°31841 – Ley que crea la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN), que otorga competencias para ejecutar megaproyectos estratégicos de infraestructura, incluidas carreteras y corredores logísticos.
- Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones – Invierte.pe, que regula el ciclo de inversión pública, garantizando la viabilidad técnica, económica, social y ambiental de los proyectos.
- Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC), que identifica los proyectos de mayor relevancia nacional en materia de transporte, logística y conectividad.
- Ley N°30025 – Ley que facilita la adquisición y expropiación de inmuebles para obras de infraestructura, aplicable a proyectos como carreteras, puentes o corredores viales.

En ese sentido, los proyectos de ley que declaran de necesidad pública e interés nacional diversas intervenciones de infraestructura vial no crean un nuevo régimen jurídico, sino que se insertan dentro de la normativa vigente. Estas iniciativas tienen un carácter declarativo y deben ejecutarse en concordancia con las disposiciones señaladas, respetando los procedimientos de planificación multianual, estudios técnicos, certificación ambiental y disponibilidad presupuestal.

Asimismo, se debe considerar que, en virtud de lo dispuesto en la Ley 31917 – Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría L5, y otras disposiciones complementarias, ya existen marcos normativos específicos en materia de transporte urbano e integración de sistemas

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

(como en el caso de Trujillo o Arequipa), lo cual implica que los proyectos de carácter urbano deben articularse con los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

### **iii.2. Efectos normativos**

La aprobación de los proyectos de ley acumulados genera un efecto de carácter declarativo y de interés nacional, al reconocer la importancia estratégica de diversas obras y corredores viales en distintas regiones del país. Estos proyectos no crean nuevas estructuras normativas, ni derogan o modifican disposiciones existentes, sino que se insertan en el marco jurídico vigente en materia de transporte e infraestructura.

En particular, las propuestas se enmarcan en la Ley N°27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el Decreto Supremo N°017-2007-MTC – Reglamento de Jerarquización Vial, la Ley N°31841 – Ley de la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN) y el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones – Invierte.pe, instrumentos que rigen la planificación, jerarquización y ejecución de las inversiones públicas en el sector transporte.

La vigencia de estas iniciativas legislativas implica que:

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la ANIN, y los gobiernos regionales y locales, deberá considerar como prioritarios los proyectos declarados en el marco de la programación multianual de inversiones.

No se generan obligaciones presupuestales automáticas ni se crean nuevas entidades, siendo necesaria la sujeción a los procedimientos de viabilidad técnica, económica, ambiental y social establecidos en Invierte.pe.

Se emite una señal política y normativa que fortalece la descentralización, fomenta la integración regional y respalda la búsqueda de financiamiento público, privado e internacional.

En conclusión, el efecto normativo de la vigencia de los proyectos acumulados es principalmente orientador y declarativo, sin alterar la estructura del ordenamiento jurídico vigente, pero reforzando la priorización política y estratégica de los proyectos de infraestructura de transporte para el desarrollo nacional.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

Asimismo, se precisa que la presente declaratoria no genera obligaciones presupuestales ni administrativas automáticas para el Poder Ejecutivo, correspondiendo su priorización, evaluación y ejecución a los procedimientos establecidos en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones – Invierte.pe, en estricto respeto de las competencias sectoriales y de los gobiernos subnacionales.

#### **iv. Estudio de las opiniones e información solicitada**

En cumplimiento del artículo 75 del Reglamento del Congreso de la República y con la finalidad de enriquecer el debate parlamentario con la participación de entidades públicas vinculadas a la materia de transporte, infraestructura y economía, la Comisión de Transportes y Comunicaciones remitió los siguientes oficios solicitando opinión para los Proyectos de Ley 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR:

#### **Opiniones solicitadas:**

##### **1. PL 10461/2025-CR**

- OFICIO N°1845-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 31 de marzo de 2025, dirigido al Gobierno Regional de Pasco.
- OFICIO N°1846-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 31 de marzo de 2025, dirigido al Gobierno Regional de Ucayali.
- OFICIO N°1857-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 31 de marzo de 2025, dirigido a la Municipalidad Provincial de Atalaya.
- OFICIO N°1858-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 31 de marzo de 2025, dirigido al Ministerio del Ambiente – MINAM.
- OFICIO N°1860-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 31 de marzo de 2025, dirigido a la Municipalidad Provincial de Oxapampa.
- OFICIO N°1862-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 31 de marzo de 2025, dirigido a la Municipalidad Distrital de Puerto Bermúdez.
- OFICIO N°1864-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 31 de marzo de 2025, dirigido al Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC.
- OFICIO N°1870-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 31 de marzo de 2025, dirigido al OSITRAN.
- OFICIO N°1873-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 31 de marzo de 2025, dirigido a la Presidencia del Consejo de Ministros – PCM.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

## **2. PL 10953/2024-CR**

No se encontraron oficios enviados solicitando opinión a entidades públicas o privadas sobre el presente proyecto de ley.

## **3. PL 10915/2024-CR**

- OFICIO N°02711-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 24 de junio de 2025, dirigido al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- OFICIO N°02712-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 24 de junio de 2025, dirigido a PROVÍAS Nacional.
- OFICIO N°02713-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 24 de junio de 2025, dirigido a PROVÍAS Descentralizado.
- OFICIO N°02714-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 24 de junio de 2025, dirigido al Gobierno Regional de Lima.
- OFICIO N°02715-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 24 de junio de 2025, dirigido al Gobierno Regional de Junín.
- OFICIO N°02716-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 24 de junio de 2025, dirigido al Ministerio de Economía y Finanzas.
- OFICIO N°02717-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 24 de junio de 2025, dirigido a AFIN.
- OFICIO N°02718-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 24 de junio de 2025, dirigido a la AMPE.
- OFICIO N°02719-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 24 de junio de 2025, dirigido a la ANGR.
- OFICIO N°02720-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 24 de junio de 2025, dirigido a CAPECO.
- OFICIO N°02721-2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 24 de junio de 2025, dirigido a la SUTRAN.

## **4. PL 11247/2024-CR**

- OFICIO N°2362–2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 21 de mayo de 2025, dirigido al alcalde Provincial de Canta.
- OFICIO N°2363–2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 21 de mayo de 2025, dirigido al alcalde Distrital de Chancay.
- OFICIO N°2364–2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 21 de mayo de 2025, dirigido al alcalde Provincial de Eten.
- OFICIO N°2365–2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 21 de mayo de 2025, dirigido al alcalde Provincial de Paita.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

- OFICIO N°2366–2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 21 de mayo de 2025, dirigido al alcalde Provincial de Salaverry.
- OFICIO N°2370–2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 21 de mayo de 2025, dirigido al alcalde Provincial de Sechura.
- OFICIO N°2371–2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 21 de mayo de 2025, dirigido al Gobierno Regional de Amazonas.
- OFICIO N°2372–2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 21 de mayo de 2025, dirigido al Gobierno Regional del Callao.
- OFICIO N°2373–2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 21 de mayo de 2025, dirigido al Gobierno Regional de La Libertad.
- OFICIO N°2374–2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 21 de mayo de 2025, dirigido al Ministerio de Economía y Finanzas – MEF.
- OFICIO N°2375–2024-2025-CTC-HMPL-CR, de fecha 21 de mayo de 2025, dirigido al Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC.

#### **5. PL 11876/2024-CR**

- OFICIO N°0058-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 21 de agosto de 2025, dirigido a la presidenta de OSITRAN.
- OFICIO N°0062-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 21 de agosto de 2025, dirigido al ministro de Vivienda.
- OFICIO N°0063-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 21 de agosto de 2025, dirigido a la alcaldesa Provincial de Chiclayo.
- OFICIO N°0065-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 21 de agosto de 2025, dirigido al director ejecutivo de PROVIAS NACIONAL.
- OFICIO N°0066-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 21 de agosto de 2025, dirigido al alcalde Distrital de Reque.

#### **6. PL 12037/2024-CR**

- OFICIO N°0043-2025-2026-CTC-HMPL-CR, de fecha 25 de agosto de 2025, dirigido al Ministro de Transportes y Comunicaciones – MTC.
- OFICIO N°0044-2025-2026-CTC-HMPL-CR, de fecha 25 de agosto de 2025, dirigido al Ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento - MVCS.
- OFICIO N°0046-2025-2026-CTC-HMPL-CR, de fecha 25 de agosto de 2025, dirigido al Gobernador Regional de Lima.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

- OFICIO N°0047-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 25 de agosto de 2025, dirigido al alcalde Provincial de Huaral.
- OFICIO N°0048-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 25 de agosto de 2025, dirigido al alcalde Provincial de Chancay.
- OFICIO N°0050-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 25 de agosto de 2025, dirigido a la presidenta OSITRAN.

#### **7. PL12102/2025-CR**

- OFICIO N°0081-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 26 de agosto de 2025, dirigido al Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC.
- OFICIO N°0082-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 26 de agosto de 2025, dirigido al Gobierno Regional de Arequipa.
- OFICIO N°0083-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 26 de agosto de 2025, dirigido al Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento – MVCS.

#### **8. PL12805/2025-CR**

- OFICIO N°0662-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 20 de octubre de 2025, dirigido al Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC.
- OFICIO N°0672-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 20 de octubre de 2025, dirigido al Gobierno Regional de Loreto – GORE Loreto.
- OFICIO N°0674-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 20 de octubre de 2025, dirigido a la Municipalidad Provincial de Alto Amazonas – MPAA.

### **Opiniones recibidas**

#### **1. Proyecto de Ley N°10461/2024-CR**

##### **1. Presidencia del Consejo de Ministros (PCM):**

A través del Oficio N°1873-2024-2025-PCM, de fecha 30 de julio de 2025, expresó su conformidad con el proyecto, resaltando la importancia de la vía para la integración amazónica y su articulación con corredores logísticos de alcance internacional.

##### **2. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC):**

A través del Oficio N°199-2025-MTC/01, de fecha 27 de agosto de 2025 y A través de los Oficios N°199-2025-MTC/01 y N°201-2025-MTC/01, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones indicó que la iniciativa debe enmarcarse en la Política Nacional de Transporte y en los planes viales priorizados del sector,

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

recomendando la elaboración de los estudios de factibilidad y viabilidad técnica en el marco del Sistema Invierte.pe. En tal sentido, la opinión del MTC no es plenamente favorable, quedando condicionada al cumplimiento de los procedimientos técnicos y normativos vigentes.

3. Ministerio del Ambiente (MINAM):

A través del Oficio N°01109-2025-MINAM/SG, de fecha 10 de junio de 2025, el Ministerio del Ambiente informó que, si bien no formula observaciones de fondo al proyecto, sus órganos técnicos a través de la Dirección General de Cambio Climático y Desertificación y el SERNANP recomiendan incorporar en la exposición de motivos y en la fórmula legal precisiones sobre el estricto cumplimiento de la normativa ambiental vigente, así como medidas para prevenir la deforestación y garantizar la compatibilidad con las áreas naturales protegidas y sus zonas de amortiguamiento. En consecuencia, la opinión del MINAM es favorable con observaciones, condicionando su viabilidad al respeto de la legislación ambiental y a la obtención de las autorizaciones técnicas correspondientes

4. OSITRAN:

Mediante Oficio N°0381-2025-PD-OSITRAN, de fecha 5 de mayo de 2025, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) informó que no le corresponde emitir opinión sobre el referido proyecto de ley, por cuanto no ejerce funciones ni competencias relacionadas con proyectos de infraestructura vial, siendo dicha materia de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y, en el ámbito regional y local, de los gobiernos respectivos. En consecuencia, la opinión de OSITRAN se considera “no aplicable”, al no ser la entidad competente para pronunciarse sobre este tipo de proyectos

5. Gobierno Regional de Pasco:

Mediante Oficio N°0388-2025-G.R. PASCO-GOB/GGR, de fecha 12 de mayo de 2025, expresó opinión favorable, señalando que la vía interoceánica permitirá integrar a la región Pasco con mercados nacionales e internacionales, reduciendo costos logísticos y fortaleciendo la competitividad regional.

**2. Proyecto de Ley N°10953/2024-CR**

1. Ministerio del Ambiente (MINAM):

Mediante Oficio N°01084-2025-MINAM/SG, de fecha 5 de junio de 2025, el Ministerio del Ambiente indicó que no formula observaciones ni recomendaciones

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

al Proyecto de Ley N°10593/2024-CR, en virtud de que la iniciativa no se encuentra dentro del ámbito de sus competencias. Los viceministerios de Gestión Ambiental y de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales señalaron expresamente que no presentan observaciones, al no advertirse impactos ambientales ni superposición con áreas naturales protegidas. En consecuencia, la opinión del MINAM es favorable sin observaciones, limitándose a remitir comentarios de forma sobre técnica legislativa.

### **3. Proyecto de Ley N°10915/2024-CR**

A la fecha, no se registran oficios de respuesta por parte de las entidades consultadas en relación con el Proyecto de Ley N°10915/2024-CR.

### **4. Proyecto de Ley N°11247/2024-CR**

#### **1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC):**

A través del Oficio N°187-2025-MTC/01, de fecha 21 de agosto de 2025, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones señaló que la iniciativa debe enmarcarse en la Política Nacional de Transporte y en los planes viales priorizados del sector, recomendando la elaboración de estudios de factibilidad y viabilidad técnica conforme al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones – Invierte.pe. En ese sentido, la opinión del MTC no es plenamente favorable, quedando condicionada a la formulación de los estudios técnicos correspondientes y al cumplimiento de la normativa sectorial vigente

#### **2. Gobierno Regional del Callao – Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones:**

Mediante Oficio N°000553-2025-GRC/GRTyC, de fecha 21 de julio de 2025, el Gobierno Regional del Callao manifestó que el Corredor Multimodal del Norte y Amazonas constituye una iniciativa clave para cerrar brechas de infraestructura y logística, mejorar la competitividad nacional y fortalecer la integración con Brasil y el resto de Sudamérica.

Asimismo, indicó que la declaratoria de interés nacional es pertinente, pero debe complementarse con planes técnicos, estudios de factibilidad, compromisos presupuestales y mecanismos de gobernanza multisectorial y multinivel, priorizando la sostenibilidad ambiental y social.

En tal sentido, la opinión del Gobierno Regional del Callao es favorable con recomendaciones, orientadas a garantizar la planificación, financiamiento y ejecución integral del proyecto

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

3. Gobierno Regional de La Libertad:

A través del Oficio N°001846-2025-GRLL-GOB, de fecha 8 de agosto de 2025, el Gobierno Regional de La Libertad remitió su opinión técnica y legal respecto al Proyecto de Ley N°11247/2024-CR, señalando que las rutas que conforman el Corredor Multimodal del Norte y Amazonas coinciden con el trazado del proyecto IIRSA Norte, actualmente concesionado y en ejecución bajo la administración del MTC y Provías Nacional.

En consecuencia, el Gobierno Regional de La Libertad no posee competencia directa sobre dichas vías, por lo que no corresponde emitir opinión técnica favorable ni declarar su viabilidad, al tratarse de infraestructura ya comprendida dentro de la Red Vial Nacional y del marco de gestión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Por tanto, la opinión del Gobierno Regional de La Libertad es no favorable, en razón de que el proyecto no se encuentra dentro de su ámbito competencial

**5. Proyecto de Ley N°11876/2024-CR**

1. Gobierno Regional de Lambayeque – AREA DE ESTUDIO Y PROYECTOS

A través del Informe N°000183-2025-GR.LAMB/GRTC/DECA-AREP, de fecha 19 de septiembre de 2025, el Gobierno Regional de Lambayeque emitió opinión favorable con condiciones respecto al Proyecto de Ley N°11876/2024-CR, al considerar que la iniciativa atiende una problemática real y prioritaria vinculada con la congestión vehicular y la vulnerabilidad estructural del puente Reque, declarando su sustitución y la construcción de una nueva vía de evitamiento como medidas necesarias para la conectividad regional y nacional.

No obstante, la entidad precisó que la propuesta carece de estudios de factibilidad técnica, económica y ambiental, recomendando condicionar su ejecución a la elaboración de estudios de preinversión y de impacto ambiental, así como a la definición de fuentes de financiamiento y mecanismos de coordinación interinstitucional. En consecuencia, la opinión del Gobierno Regional de Lambayeque es favorable con observaciones, orientadas a garantizar la viabilidad técnica, económica y ambiental del proyecto

2. Gobierno Regional de Lambayeque - MTC

A través del Oficio N°001323-2025-GR.LAMB/GRTC, de fecha 22 de septiembre de 2025, el Gobierno Regional de Lambayeque remitió la opinión técnica contenida en el Informe N°000183-2025-GR.LAMB/GRTC/DECA-AREP, respecto al Proyecto de Ley N°11876/2024-CR. En dicho informe, la Gerencia

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

Regional considera pertinente la declaratoria de interés nacional, dado que la propuesta aborda una problemática vial prioritaria en la región, pero recomienda condicionar su ejecución a la elaboración de estudios de preinversión, impacto ambiental y sostenibilidad financiera. En consecuencia, la opinión del Gobierno Regional de Lambayeque es favorable con observaciones, orientadas a garantizar la viabilidad técnica y económica del proyecto

## **6. Proyecto de Ley N°12037/2025-CR**

### **1. Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento**

A través del Oficio N°001816-2025-VIVIENDA/SG, de fecha 25 de septiembre de 2025, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento señaló que el Proyecto de Ley N°12037/2025-CR es viable con observaciones, destacando que la propuesta coincide con el Plan de Desarrollo Urbano de Chancay 2024 - 2034, elaborado por dicho ministerio en coordinación con la Municipalidad Provincial de Huaral.

Sin embargo, precisó que la aprobación del mencionado plan es competencia exclusiva de la Municipalidad Provincial de Huaral, por lo que recomendó retirar la mención al MVCS en la Disposición Complementaria Final del proyecto, dado que carece de competencia para ejecutar obras viales. En ese sentido, la opinión del MVCS es favorable con observaciones, orientadas a la adecuación competencial y al cumplimiento de los instrumentos de planificación urbana y territorial.

### **2. Municipalidad Provincial de Huaral**

A través del Oficio N°269-2025-MPH/ALC, de fecha 29 de septiembre de 2025, la Municipalidad Provincial de Huaral remitió al Congreso su opinión institucional respecto al Proyecto de Ley N°12037/2025-CR, adjuntando el Informe N°232-2025-GM-MPH, con los pronunciamientos de sus oficinas técnicas. En dicho informe se confirma que la Vía de Evitamiento de Chancay se encuentra contemplada en el Plan de Desarrollo Urbano 2024 - 2034, elaborado en coordinación con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, considerándose una intervención urbana necesaria y prioritaria para la ciudad puerto de Chancay.

En consecuencia, la opinión de la Municipalidad Provincial de Huaral es favorable, en tanto la propuesta coincide con los instrumentos de planificación territorial vigentes y contribuye al ordenamiento urbano y a la descongestión vial.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

#### **7. Proyecto de Ley N°12102/2025-CR**

A la fecha, no se han registrado oficios de respuesta de las entidades consultadas en relación con el Proyecto de Ley N°12102/2025-CR.

#### **8. Proyecto de Ley N°12805/2025-CR**

A la fecha, no se han registrado oficios de respuesta de las entidades consultadas en relación con el Proyecto de Ley N°12805/2025-CR.

### **Análisis de las opiniones recibidas**

#### **1. PL 10461/2025-CR**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante los Oficios N°199-2025-MTC/01 y N°201-2025-MTC/01, señaló que la iniciativa debe adecuarse a la Política Nacional de Transporte y enmarcarse en los planes viales priorizados del sector, recomendando la elaboración de estudios de factibilidad y viabilidad técnica en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones – Invierte.pe. En tal sentido, la opinión no es favorable en el estado actual, quedando condicionada al cumplimiento de los procedimientos técnicos y normativos vigentes. Por su parte, el Ministerio del Ambiente, mediante Oficio N°01109-2025-MINAM/SG, emitió opinión favorable con observaciones, recomendando asegurar el cumplimiento de la normativa ambiental y la protección de las áreas naturales protegidas.

En efecto, la iniciativa legislativa plantea un corredor vial que contribuye a la integración interregional y a la dinamización económica de la Amazonía central; no obstante, la ausencia de estudios de preinversión justifica que el MTC condicione su viabilidad. Las observaciones del MINAM no representan objeción de fondo, sino criterios de cumplimiento ambiental.

En consecuencia, la Comisión considera que la opinión global es **favorable** con observaciones, al encontrarse la propuesta alineada con la política sectorial y ambiental vigente.

#### **2. PL 10593/2024-CR**

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

El Ministerio del Ambiente, mediante Oficio N.º 01084-2025-MINAM/SG, remitió la opinión institucional respecto a la iniciativa legislativa, adjuntando los informes técnico-jurídicos de sus viceministerios y dependencias. Tanto el Viceministerio de Gestión Ambiental como el Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales manifestaron que no formulan observaciones ni comentarios al Proyecto de Ley, por no encontrarse dentro de las competencias ambientales del sector. Asimismo, se verificó que la trazabilidad de la carretera no interfiere con áreas naturales protegidas, zonas de amortiguamiento ni áreas de conservación regional. En tal sentido, la opinión institucional del MINAM es favorable sin observaciones.

En efecto, el Proyecto de Ley promueve una intervención vial que no genera impactos ambientales negativos ni conflictos con la normativa sectorial, por lo que resulta congruente con la Política Nacional del Ambiente y los principios de desarrollo sostenible. La ausencia de objeciones técnicas evidencia que la declaratoria es coherente con los lineamientos de protección ambiental vigentes. En consecuencia, la Comisión valora que la opinión emitida por el Ministerio del Ambiente es **favorable**, al no identificarse riesgos ambientales ni incompatibilidades legales con la propuesta legislativa.

### **3. PL 11247/2024-CR**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Oficio N.º 187-2025-MTC/01, indicó que la propuesta debe enmarcarse en la Política Nacional de Transporte y en los planes viales priorizados del sector, recomendando la elaboración de estudios de factibilidad y viabilidad técnica conforme al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones – Invierte.pe, por lo que su opinión no es plenamente favorable. El Gobierno Regional del Callao, a través del Oficio N.º 000553-2025-GRC/GRTyC, manifestó opinión favorable con recomendaciones, señalando que el corredor es clave para la integración logística y la competitividad nacional, pero debe contar con planes técnicos y mecanismos de gobernanza multisectorial. En contraste, el Gobierno Regional de La Libertad, mediante Oficio N.º 001846-2025-GRLL-GOB, emitió opinión no favorable al considerar que el trazado propuesto coincide con tramos concesionados del proyecto IIRSA Norte, bajo competencia del MTC.

En efecto, las opiniones recabadas reflejan coincidencia en torno a la importancia estratégica del corredor para la articulación logística del norte y la Amazonía, aunque

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

también advierten la necesidad de evitar superposiciones con proyectos en ejecución y garantizar coherencia con la jerarquización vial vigente. Las recomendaciones del Callao y del MTC se orientan a fortalecer la planificación y sostenibilidad técnica del proyecto, mientras que la observación del GORE La Libertad responde a un aspecto competencial. En consecuencia, la Comisión valora la propuesta como **favorable** con observaciones, en tanto promueve la integración territorial y económica bajo los lineamientos del marco normativo nacional de transporte.

#### **4. PL11876/2024-CR**

El Gobierno Regional de Lambayeque, a través del Informe N.º 000183-2025-GR.LAMB/GRTC/DECA-AREP y el Oficio N.º 001323-2025-GR.LAMB/GRTC, emitió opinión favorable con observaciones, destacando que la iniciativa responde a una problemática real de congestión vehicular y vulnerabilidad estructural del Puente Reque. No obstante, precisó que la propuesta carece de estudios de factibilidad técnica, económica y ambiental, por lo que recomendó condicionar su ejecución a la formulación de estudios de preinversión e impacto ambiental, así como a la definición de fuentes de financiamiento y mecanismos de coordinación interinstitucional.

En efecto, la opinión del Gobierno Regional de Lambayeque reconoce la necesidad urgente de una nueva vía de evitamiento y puente, orientados a garantizar la seguridad vial y la continuidad del transporte en el norte del país. Las observaciones formuladas no constituyen impedimentos de fondo, sino exigencias procedimentales para asegurar la viabilidad técnica y ambiental del proyecto. En consecuencia, la Comisión considera que la opinión institucional es **favorable** con observaciones, al encontrarse la propuesta alineada con la política de conectividad vial y la reducción de riesgos en la infraestructura de transporte nacional.

#### **5. PL12037/2025-CR**

El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, mediante Oficio N°001816-2025-VIVIENDA/SG, emitió opinión favorable con observaciones, señalando que la propuesta coincide con el Plan de Desarrollo Urbano de Chancay 2024-2034, pero recomendó retirar la mención al MVCS en la disposición complementaria por carecer de competencia para ejecutar obras viales. A su vez, la Municipalidad Provincial de Huaral, mediante Oficio N°269-2025-MPH/ALC e Informe N°232-2025-GM-MPH, manifestó opinión favorable, confirmando que la Vía de Evitamiento de Chancay se

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

encuentra contemplada en dicho plan y constituye una intervención urbana prioritaria para la descongestión y seguridad vial del distrito portuario.

En efecto, ambas entidades coinciden en la pertinencia y prioridad de la propuesta dentro de los instrumentos de planificación territorial, reconociendo su contribución a la movilidad y al ordenamiento urbano en un contexto de expansión portuaria. Las observaciones del MVCS son de carácter competencial y no afectan la coherencia técnica ni la viabilidad de la declaratoria. En consecuencia, la Comisión considera que la opinión conjunta es favorable con observaciones, al encontrarse la iniciativa en armonía con los planes de desarrollo urbano y de transporte del distrito de Chancay.

#### **V. Análisis costo beneficio**

El conjunto de iniciativas legislativas contenidas en el presente predictamen presenta una relación costo - beneficio ampliamente favorable, dado que su naturaleza declarativa no genera gasto público inmediato, pero sí orienta la priorización técnica y presupuestal para el desarrollo de infraestructura vial en diversos territorios del país. Los costos asociados se enfocan en la futura formulación de estudios, expedientes técnicos, evaluaciones ambientales, procesos de consulta previa y eventual ejecución de obras, los cuales serán asumidos de manera programada dentro de los presupuestos institucionales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los gobiernos regionales y los gobiernos locales, conforme al ciclo de inversiones del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones – Invierte.pe. Estos costos son progresivos, escalonados y sujetos a disponibilidad presupuestal, pudiendo además complementarse con mecanismos como obras por impuestos, asociaciones público–privadas, cooperación interinstitucional y otras modalidades de financiamiento permitidas por la normativa vigente.

Por otro lado, los beneficios esperados superan ampliamente los costos proyectados. La ejecución progresiva de las vías, trochas carrozables, caminos vecinales y corredores viales declarados de interés nacional permitirá reducir tiempos y costos de transporte, mejorar la accesibilidad a centros de salud, educación y servicios básicos, dinamizar actividades productivas agrícolas, pecuarias, forestales, acuícolas, turísticas y comerciales, así como fortalecer la integración regional y la articulación logística de territorios históricamente aislados. De igual manera, la mejora de la infraestructura vial contribuye a disminuir la siniestralidad, garantizar transitabilidad permanente durante todo el año y potenciar la respuesta ante emergencias climáticas y sanitarias. Estos beneficios no solo se traducen en

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

mayor competitividad regional, sino también en la reducción de brechas sociales y territoriales, lo cual se alinea con las políticas nacionales de inclusión, descentralización y desarrollo económico sostenible.

En consecuencia, el estudio integral evidencia que las iniciativas legislativas incluidas en el presente predictamen son social y económicamente rentables, presentan una alta pertinencia territorial y generan impactos positivos de largo plazo sin comprometer recursos fiscales inmediatos. Su aprobación resulta razonable y conveniente para impulsar el cierre de brechas viales, promover el crecimiento regional y mejorar la calidad de vida de la población.

## **VI. CONCLUSIÓN**

Por los fundamentos expuestos, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70° del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** de los Proyectos de Ley 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

### **LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

#### **Artículo único. Declaración de interés nacional**

Se declara de interés nacional la ejecución de los siguientes proyectos y obras de infraestructura vial interregional y regional, así como la construcción, mejoramiento y rehabilitación de las carreteras, trochas carrozables y caminos vecinales en los departamentos de Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Junín, Loreto y Puno, con la finalidad de promover y garantizar la integración territorial, la conectividad terrestre y la movilidad segura entre los diversos centros poblados, comunidades nativas y zonas urbanas:

1. Proyecto vial denominado Vía Integración Binacional Juan Santos Atahualpa.
2. Reconstrucción, mejoramiento y asfaltado de la Carretera Caral - Ámbar desde el Intercambio Vial Supe Panamericana Norte en la provincia de Huaura en Lima.
3. Proyecto Creación del Servicio de Transitabilidad Vial Interurbana en la Nueva Carretera Central Ate – Cieneguilla – Antioquía - Santo Domingo de Olleros - Cuenca -Langa – Huarochiri - San Mateo - Yauli - Emp. Pe-22, distrito de Yauli de la provincia de Yauli del

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

departamento de Junín con CUI N°2623129.

4. La priorización de inversión público-privada en proyectos de interconectividad vial terrestre para dinamizar el desarrollo territorial de la provincia de Vilcashuamán y la articulación de los departamentos de Ayacucho, Apurímac y Huancavelica.
5. Corredor Multimodal del Norte y Amazonas.
6. Construcción de la Nueva Vía de Evitamiento para las Ciudades de Reque - Chiclayo - Lambayeque, del departamento Lambayeque.
7. Construcción de la Vía de Evitamiento de Chancay.
8. Ejecución del Proyecto de la Vía de Descongestionamiento Vial de la ciudad de Arequipa.
9. Construcción de la Carretera Shucusyacu a Dos Mayo del Distrito de Teniente César López de la provincia de Alto Amazonas del departamento de Loreto.
10. Construcción de la carretera del tramo de la Ruta 107: Yurimaguas – Jeberillos de la provincia del Alto Amazonas del departamento de Loreto.
11. 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.
12. Mejoramiento y ampliación de la carretera entre las localidades de San Lorenzo, Barranca y Estrella del distrito de Barranca – provincia de Datem del Marañón – departamento de Loreto. CUI 2495908.
13. Mejoramiento y rehabilitación del camino vecinal Libertad de Cuiparillo – Gloria, distrito de Teniente César López Rojas – Alto Amazonas – Loreto. CUI 2310283.

Para tal efecto, el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las entidades competentes, y los gobiernos regionales de Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Junín, Loreto y Puno coordinan, respectivamente, las acciones pertinentes, de acuerdo con sus funciones y competencias.

En el caso de que las áreas circundantes a los proyectos y obras de infraestructura vial registren la presencia de comunidades campesinas, pueblos indígenas u originarios, las entidades competentes deben garantizar la protección efectiva de sus derechos colectivos de acuerdo a la normativa vigente sobre la materia.



## Comisión de Transportes y Comunicaciones

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año de la recuperación y consolidación de la economía”

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 10461/2024-CR, 10593/2024-CR, 10915/2024-CR, 11247/2024-CR, 11876/2024-CR, 12037/2025-CR, 12102/2025-CR y 12805/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL INTERREGIONAL Y REGIONAL, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS, TROCHAS CARROZABLES Y CAMINOS VECINALES EN LOS DEPARTAMENTOS DE APURÍMAC, AREQUIPA, AYACUCHO, JUNÍN, LORETO Y PUNO**

Dase cuenta  
Sala de Comisión  
Lima, 1 de diciembre de 2025.