

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE DIVERSOS PROYECTOS DE INVERSIÓN EN LOS DEPARTAMENTOS DE ÁNCASH, APURÍMAC Y PIURA

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

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE DIVERSOS PROYECTOS DE INVERSIÓN EN LOS DEPARTAMENTOS DE ÁNCASH, APURÍMAC Y PIURA

ARTÍCULO 1. DECLARATORIA.

Se declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución de los siguientes proyectos de inversión pública.

a) Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial interurbana en la carretera departamental AN-106, tramo EMP. PE-3N (Yungay) -Shillcop - Llanganuco - Vaquería - Yanama - EMP. PE-14C (Llacma), en los distritos de Yungay y Yanama, provincia de Yungay, departamento de Áncash, con CUI N.º 2669383.

b) Mejoramiento de la carretera Emp-1NR (Yapatera) - Fátima - Chapica El Carmelo - Palo Blanco - Chillique Alto - Platanal Alto - Pampa de Ramada - Huasipe - Limón - Tucaque - Mastrante - Frías, en los distritos de Chulucanas y Frías, provincias de Morropón y Ayabaca, departamento de Piura, con CUI N.º 2510582.

c) Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial interurbana en la vía AP-104, entre los distritos de San Antonio de Cachi, Chiara, Chaccrampa, Huayana, Tumayhuaraca, Pomacocha y la intersección con la vía nacional EMP. PE-30B (Pucaccasa), provincia de Andahuaylas, departamento de Apurímac, con CUI N.º 285294.

ARTÍCULO 2. ROL DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANIN.

La participación de la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN) en la formulación, ejecución o supervisión de los proyectos señalados en el artículo 1, se realiza exclusivamente en el marco de lo dispuesto por la Ley 31841, Ley que regula la Autoridad Nacional de Infraestructura, su reglamento y las normas que regulan el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, respetando las competencias de los gobiernos regionales y de los sectores correspondientes.

ARTÍCULO 3. PRIORIZACIÓN EN LA PROGRAMACIÓN MULTIANUAL DE INVERSIONES.

3.1 El Poder Ejecutivo, a través de la Presidencia del Consejo de Ministros y del Ministerio de Economía y Finanzas, en coordinación con los sectores competentes y los Gobiernos Regionales de Áncash, Piura y Apurímac, prioriza en los respectivos Programas Multianuales de Inversiones la continuidad y culminación de los proyectos señalados en el artículo 1, en el marco de la disponibilidad presupuestal y de las reglas fiscales vigentes.

ARTÍCULO 4. ASISTENCIA TÉCNICA Y ARTICULACIÓN A CARGO DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANIN.

4.1 Encárgase a la Autoridad Nacional de Infraestructura - ANIN el rol de brindar asistencia técnica especializada, a las unidades ejecutoras competentes de los proyectos de inversión, materia de la presente ley para la mejora de los expedientes técnicos, la gestión de riesgos, la programación de la ejecución física y financiera, así como la identificación de situaciones que afecten su oportuno desarrollo, en el marco de la Ley 31841.

4.2 La asistencia técnica se brinda sin perjuicio de las competencias de los ministerios y gobiernos regionales, y no implica por sí misma la transferencia de la condición de unidad ejecutora, ni la incorporación automática de los proyectos a la cartera de ANIN, lo cual estará sujeto a los criterios y procedimientos establecidos en la Ley 31841 y su reglamento.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. EVALUACIÓN PARA LA INCORPORACIÓN A LA CARTERA DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.



NILZA MERLY CHACÓN TRUJILLO
Congresista de la República

Facúltase al Poder Ejecutivo, a propuesta de la Autoridad Nacional de Infraestructura y de la Presidencia del Consejo de Ministros, a evaluar la incorporación de los proyectos señalados en el artículo 1 a la cartera de proyectos de la ANIN, siempre que se verifique el cumplimiento de los criterios de monto, naturaleza e impacto establecidos en los artículos 6 y 7 de la Ley 31841 y sus normas reglamentarias.

Lima, 4 de enero de 2026

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

Respecto de la Carretera Yungay:

La Carretera Yungay – Yanama constituye un eje estratégico de integración territorial y productiva que articula la provincia de Yungay con el Callejón de Conchucos¹, beneficiando a 52 centros poblados² que actualmente enfrentan limitaciones de acceso a servicios básicos, mercados, infraestructura social y equipamientos públicos.

La insuficiente conectividad vial ha generado históricamente altos costos de transporte, mayores tiempos de desplazamiento y riesgos de aislamiento, afectando la competitividad de las actividades productivas, el desarrollo del turismo y la integración regional. La ejecución de esta vía permitirá mejorar sustancialmente la transitabilidad, reducir costos logísticos, fortalecer la seguridad vial y promover la inclusión social de las poblaciones rurales.

Este proyecto resulta de especial importancia para la región Áncash, en tanto facilita la interconexión con otras regiones, mejora el acceso a centros poblados y zonas productivas, y dinamiza la economía local. Asimismo, contribuirá a optimizar la calidad del servicio de transporte mediante la reducción de tiempos de viaje y costos de producción³.

Cabe señalar que, a la fecha, el proyecto cuenta con contrato de diseño, construcción y supervisión, encontrándose actualmente en la Etapa 4: Diseño Definitivo, iniciada el 9 de octubre de 2025⁴, lo que evidencia un avance concreto hacia su ejecución.

Respecto de la Carretera Chulucanas-Frías:

La Carretera Chulucanas – Frías responde a la necesidad de superar la carencia de infraestructura vial, identificada como uno de los principales factores que limitan el desarrollo económico y social de amplias zonas del país. La ausencia de vías adecuadas incrementa los costos de transporte, restringe el intercambio de bienes de alta necesidad y de servicios y de otro lado profundiza las brechas territoriales, situación agravada por la compleja geografía del territorio nacional.

La ejecución de este proyecto vial permitirá:

1. La conectividad de 11 centros poblados actualmente aislados.
2. La reactivación económica de una zona que presenta índices de pobreza superiores al 40 %⁵.

¹ Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2024). Cartera de proyectos viales estratégicos del sector transportes. MTC.

² Ministerio de Economía y Finanzas. (2025). *Banco de Inversiones – Invierte.pe: Proyecto carretera Yungay – Yanama*. MEF.

³ Gobierno Regional de Áncash. (2024). Plan Regional de Infraestructura y Conectividad Vial. GORE Áncash.

⁴ Provias Nacional. (2025). *Informe de avance de proyectos viales en ejecución*. Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

⁵ Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2023). Mapa de pobreza provincial y distrital del Perú. INEI.

3. La integración territorial entre las provincias de Morropón y Ayabaca.
4. La reducción de costos logísticos y tiempos de traslado, considerando que la falta de conectividad puede incrementar los costos de transporte hasta en un 60 %, además de limitar el acceso a servicios de salud, educación e inversión privada⁶.

Actualmente, el proyecto se encuentra en la etapa de proceso de selección, en fase de precalificación de postores “Pre-Qualification Questionnaire o Cuestionario de Precalificación” (PQQ)⁷, programada hasta el 28 de octubre de 2025.

Desde una perspectiva de desarrollo regional, esta carretera es de vital importancia para la región Piura, ya que mejora la transitabilidad, fortalece el comercio, impulsa el turismo y contribuye a la reactivación económica, beneficiando directamente a miles de pobladores y facilitando la interconexión con otras regiones del país.

Respecto de la Carretera San Antonio de Cachi:

La Carretera AP-104, que conecta los distritos de San Antonio de Cachi, Chiara, Chaccrampa, Huayana, Tumayhuaraca, Pomacocha y el Empalme PE-30B (Pucaccasa), en la provincia de Andahuaylas, departamento de Apurímac, presenta actualmente inadecuadas condiciones de transitabilidad⁸, lo que limita severamente la movilidad de personas y mercancías.

La ejecución de este proyecto tiene como objetivos principales:

1. Garantizar la conectividad vial centros poblados aislados⁹.
2. Impulsar la reactivación económica de una zona con niveles de pobreza superiores al 50 %¹⁰.
3. Lograr la integración territorial de los distritos de la provincia de Andahuaylas.
4. Reducir los costos logísticos y tiempos de traslado, considerando que la falta de conectividad puede incrementar los costos de transporte y restringir el acceso a servicios esenciales y desalentar la inversión privada¹¹.

En la actualidad, el proyecto se encuentra en una fase previa a su inicio, habiéndose concluido y viabilizado el estudio de preinversión. Se ha definido iniciar las gestiones para la asignación presupuestal, los actos previos al proceso de procura y el proceso de contratación correspondiente, con un horizonte estimado hasta junio de 2026¹².

⁶ Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2024). Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad. MTC.

⁷ Agencia de Promoción de la Inversión Privada. (2025). Proceso de selección del proyecto vial Chulucanas – Frías. ProInversión.

⁸ Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2024). Inventario y diagnóstico de la red vial departamental. MTC.

⁹ Autoridad para la Reconstrucción con Cambios. (2024, 12 de junio) Apurímac contará con nueva carretera en Andahuaylas que contribuirá a dinamizar la economía de la región. Gobierno del Perú. <https://www.gob.pe/institucion/anin/noticias/971377-anin-apurimac-contara-con-nueva-carretera-en-andahuaylas-que-contribuira-a-dinamizar-economia-de-la-region>

¹⁰ Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2023). Mapa de pobreza provincial y distrital del Perú. INEI.

¹¹ Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2023). Brechas de infraestructura y acceso a servicios en zonas rurales. CEPLAN. *Capacidad estatal para la entrega de servicios públicos en el Perú 2015–2023*. <https://www.gob.pe/institucion/ceplan/informes-publicaciones/6332226-capacidad-estatal-para-la-entrega-de-servicios-publicos-en-el-peru-2015-2023>. Se sustenta la relación entre conectividad vial, acceso a servicios de salud, educación e inversión privada.

¹² Ministerio de Economía y Finanzas. (2025). Banco de Inversiones – Invierte.pe: Proyecto carretera AP-104. MEF.

La mejora de las condiciones de transitabilidad vehicular tendrá un impacto directo en la calidad de vida de la población beneficiaria, al permitir una mayor articulación con los mercados locales¹³, el incremento del comercio y de las actividades productivas, la reducción de tiempos y costos de viaje, así como el aumento de los ingresos de la población asentada en el ámbito del proyecto.

Finalmente es importante precisar que los proyectos materia de la presente propuesta legislativa, no constituyen nuevas inversiones, sino que se trata de intervenciones que ya forman parte de la cartera de inversiones públicas, con distintos niveles de avance dentro del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones Invierte.pe, lo que pone en evidencia su viabilidad técnica y su alineamiento con la planificación sectorial y territorial vigente.

II. IDENTIFICACION DEL PROBLEMA

La carencia de infraestructura vial constituye uno de los principales problemas estructurales que el Estado peruano debe enfrentar de manera prioritaria, en tanto la insuficiencia y precariedad de las vías de comunicación incrementa significativamente los costos del transporte, limita el intercambio de bienes y servicios, y restringe la integración económica y social de amplios sectores del territorio nacional. Esta situación genera, de manera directa, un impacto negativo en el desarrollo económico regional y nacional, profundizando las brechas territoriales y consolidando escenarios de exclusión, especialmente en zonas rurales y de difícil acceso.

La falta de conectividad vial adecuada viene provocando sin lugar a dudas mayores tiempos de desplazamiento, elevando los costos logísticos de producción y de comercialización, reduciendo la competitividad de las actividades productivas locales y dificultando el acceso oportuno de la población a servicios esenciales como la salud, educación, seguridad y mercados.

En muchos casos, esta deficiencia deriva en el aislamiento de centros poblados enteros, limitando su articulación con los circuitos económicos regionales y nacionales, lo que se traduce en menores ingresos, precarización del empleo y estancamiento de las economías locales. Este problema se ve agravado por la compleja y accidentada geografía del territorio nacional, caracterizada por zonas andinas de alta pendiente, áreas rurales dispersas y regiones con limitada accesibilidad natural, lo que históricamente ha dificultado la planificación, ejecución y mantenimiento de infraestructura vial adecuada.

La ausencia de carreteras en condiciones óptimas no solamente encarece el transporte de bienes agrícolas y de productos manufacturados, sino que también incrementa los riesgos de aislamiento ante emergencias climáticas, desastres naturales o interrupciones del tránsito, afectando la resiliencia de las poblaciones más vulnerables.

¹³ Gobierno Regional de Apurímac. (2024). *Plan de Desarrollo Regional Concertado*. GORE Apurímac.

En este contexto, proyectos viales estratégicos como las carreteras Yungay–Yanama, Chulucanas–Frías y San Antonio de Cachi (AP-104) evidencian una problemática común: la insuficiente transitabilidad vehicular, la limitada conectividad entre distritos y provincias, y la necesidad urgente de intervención estatal para garantizar condiciones mínimas de acceso y articulación territorial. La falta de estas vías en condiciones adecuadas ha generado históricamente altos costos de transporte, retrasos en la comercialización de productos, limitaciones al desarrollo del turismo y una menor capacidad de atracción de inversión pública y privada.

Asimismo, la precariedad de la infraestructura vial incide directamente en los niveles de pobreza de las zonas de influencia, en tanto la ausencia de caminos adecuados restringe las oportunidades económicas, dificulta la prestación de servicios públicos y perpetúa círculos de exclusión social. En territorios donde los índices de pobreza superan ampliamente el promedio nacional, la falta de conectividad vial se convierte en un factor determinante que impide la superación de dichas condiciones, reforzando desigualdades estructurales que el Estado está llamado a corregir.

La ausencia de carreteras en buen estado dificulta el transporte de insumos, maquinaria y productos agrícolas, reduce la producción y encarece los costos, generando un círculo vicioso que frena el desarrollo económico y social de las regiones.

En consecuencia, resulta indispensable que el Estado adopte medidas orientadas a elevar estos proyectos a una condición de necesidad pública e interés nacional, lo que coadyuvará con la ejecución, de los citados proyectos de infraestructura vial no solo como una respuesta a necesidades puntuales, sino como parte de una estrategia integral para reducir brechas territoriales, promover la inclusión social y fortalecer la competitividad regional.

La atención de estos problemas estructurales permitirá el acceso efectivo de la población a bienes y servicios esenciales, asegurar la continuidad de las actividades productivas y generar condiciones propicias para un desarrollo equilibrado y sostenible en el territorio nacional.

La persistencia de estas deficiencias, de no ser abordada oportunamente, continuará profundizando las desigualdades existentes, limitando el potencial productivo de las regiones y comprometiendo los esfuerzos del Estado por impulsar un crecimiento económico descentralizado, y sostenible.

En ese orden de ideas, la problemática no radica en la ausencia de proyectos de inversión, sino en la persistencia de brechas estructurales de infraestructura vial cuya atención enfrenta riesgos de fragmentación institucional o discontinuidad administrativa, especialmente en proyectos de carácter interregional o de alto impacto territorial. Por esta razón, una declaratoria expresa de necesidad pública e interés nacional sería un instrumento oportuno para articular esfuerzos interinstitucionales, a fin de otorgar la prioridad política sostenida que necesitan estas inversiones estratégicas, más allá de los ciclos presupuestales anuales, sin que ello implique la creación de nuevas obligaciones de gasto ni la alteración del régimen de competencias vigente.

III. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA.

La presente propuesta normativa se justifica en la necesidad de brindarle al Estado a través del ANIN, un instrumento jurídico de alcance nacional que permita priorizar, articular y acelerar la ejecución de proyectos estratégicos de infraestructura vial que resultan determinantes para el desarrollo económico, social y territorial del país. En ese marco, los tres (3) proyectos comprendidos en la presente iniciativa Carretera Chulucanas-Frías, Carretera San Antonio de Cachi y Carretera Yungay- se encuentran debidamente incorporados en el Programa Multianual de Inversiones (PMI) 2025-2028 del sector Presidencia del Consejo de Ministros, lo que acredita su viabilidad técnica, su coherencia con la planificación pública y su alineamiento con los objetivos estratégicos del Estado.

Asimismo, la propuesta guarda una relación directa y expresa con los ejes estratégicos establecidos en el Decreto Supremo N.º 042-2023-PCM, que define las prioridades de la política general de gobierno. En particular, la iniciativa se alinea con el Eje 4: Reactivación económica, en tanto promueve la conectividad vial, factor esencial para dinamizar el comercio regional, reducir los costos de transacción y mejorar la productividad de las economías locales, especialmente en zonas rurales y de menor desarrollo relativo.

Del mismo modo, la propuesta se articula con el Eje 5: Impulso al desarrollo de los departamentos, toda vez que los proyectos priorizados contribuyen a un crecimiento más equilibrado del territorio nacional, reduciendo las brechas históricas entre áreas urbanas y rurales, así como entre regiones con distinto nivel de acceso a infraestructura y servicios públicos. La mejora de la conectividad vial y del acceso al recurso hídrico para riego permite integrar a los territorios más rezagados a los circuitos económicos regionales y nacionales, favoreciendo la descentralización efectiva del desarrollo.

Adicionalmente, la iniciativa se encuentra alineada con el Eje 9: Más infraestructura y servicios para una mejor calidad de vida, dado que los proyectos contemplados están orientados a mejorar de manera directa el acceso de la población a servicios básicos, mercados, centros de salud, instituciones educativas y oportunidades productivas, generando condiciones de vida más dignas y sostenibles para miles de ciudadanos que actualmente enfrentan limitaciones estructurales de acceso y conectividad.

Esta alineación estratégica refuerza el carácter prioritario de los proyectos, Carretera Chulucanas-Frías, Carretera San Antonio de Cachi y Carretera Yungay, al ubicarlos dentro de un marco coherente de planificación nacional, asegurando que su ejecución no responda únicamente a demandas sectoriales aisladas, sino a una visión integral de desarrollo sostenible y cierre de brechas estructurales en el territorio.

Desde una perspectiva económica, la propuesta se justifica en tanto la inversión en infraestructura vial genera efectos multiplicadores sobre el empleo, la producción y el consumo local. La ejecución de estos proyectos permite no solo la creación directa de puestos de trabajo durante las fases de construcción, supervisión y mantenimiento, sino

también la generación de empleo indirecto a través de la demanda de bienes y servicios locales, fortaleciendo las economías regionales y promoviendo la formalización de actividades productivas.

Asimismo, la mejora de la conectividad vial contribuye a la conformación de clústeres regionales productivos, al facilitar la interconexión entre centros de producción, mercados de consumo, nodos logísticos y servicios complementarios. La reducción de tiempos de desplazamiento y de costos logísticos incrementa la competitividad de los productores locales, mejora sus márgenes de rentabilidad y amplía sus posibilidades de inserción en cadenas de valor regionales e interregionales.

Desde el punto de vista social, la propuesta se justifica en la medida en que la infraestructura constituye un factor habilitante para el ejercicio efectivo de derechos fundamentales, tales como el acceso a la salud, a la educación y a condiciones adecuadas de trabajo y subsistencia. La falta de carreteras transitables limita el acceso oportuno a servicios públicos esenciales y perpetúa situaciones de exclusión y desigualdad que el Estado tiene la obligación de revertir.

No obstante, pese a que los proyectos materia de la presente iniciativa cuentan con respaldo técnico, inclusión en instrumentos de planificación y alineamiento con la política general de gobierno, no han sido declarados, hasta la fecha, de necesidad pública e interés nacional mediante una ley expresa. Actualmente, estos proyectos se mantienen como iniciativas sectoriales, cuya ejecución depende de decisiones administrativas fragmentadas y de la disponibilidad presupuestal anual, lo que puede generar retrasos, discontinuidades o pérdida de prioridad frente a otras intervenciones.

En ese sentido, la ausencia de una declaratoria legal de interés nacional limita la capacidad del Estado para articular esfuerzos interinstitucionales y para dotar a las entidades ejecutoras de herramientas jurídicas que faciliten la priorización, y sostenibilidad de los proyectos. Esta situación adquiere mayor importancia en el contexto de proyectos de inversión pública que enfrentan problemáticas estructurales de regiones y departamentos históricamente rezagados, donde la intervención estatal, necesita de un enfoque integral y de largo plazo.

La presente propuesta normativa busca precisamente, subsanar esta limitación, declarando de necesidad pública e interés nacional la ejecución de los proyectos mencionados, con el objetivo de alertar al Poder Ejecutivo sobre su carácter prioritario y de brindar un respaldo normativo que permita orientar las acciones de los distintos niveles de gobierno y sectores involucrados. Por lo tanto, la ley se constituye en un instrumento que refuerza la voluntad del Estado de cerrar brechas de infraestructura y promover un desarrollo territorial más equitativo.

Con el objeto de evitar interpretaciones extensivas o conflictos de competencia, la propuesta precisa expresamente en el numeral 3.1 que la eventual participación de la Autoridad Nacional de Infraestructura – ANIN se realiza únicamente dentro del marco de la Ley N.º 31841, su reglamento y las normas del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.

En consecuencia:

- La declaratoria de interés nacional no implica la incorporación automática de los proyectos a la cartera de la ANIN.
- No se produce traslado alguno de la condición de unidad ejecutora.
- Cualquier eventual intervención de la ANIN se sujeta estrictamente a los criterios de monto, naturaleza e impacto establecidos en los artículos 6 y 7 de la Ley N.º 31841.

Esta precisión resulta fundamental para garantizar la seguridad jurídica de la propuesta y preservar el principio de legalidad en la actuación administrativa.

De otro lado, en el inciso 3.2 la iniciativa refuerza la coherencia del sistema de inversión pública al disponer que la priorización de los proyectos se realice en el marco de los Programas Multianuales de Inversiones (PMI), bajo coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros, el Ministerio de Economía y Finanzas, los sectores competentes y los gobiernos regionales involucrados.

De esta manera, la ley actúa como un instrumento orientador alineado con la planificación multianual, sin sustituir los procedimientos técnicos de evaluación, priorización y asignación presupuestal establecidos en *Invierte.pe*.

Igualmente, en el inciso 3.3 la propuesta contempla que la ANIN pueda brindar asistencia técnica especializada a las unidades ejecutoras competentes, orientada a:

- Mejora de expedientes técnicos
- Gestión de riesgos y cuellos de botella
- Programación de la ejecución física y financiera

Dicha asistencia se concibe como un mecanismo de fortalecimiento institucional, sin afectar las competencias sectoriales ni regionales, y sin generar efectos jurídicos automáticos sobre la titularidad de la ejecución de los proyectos.

La declaratoria de necesidad pública e interés nacional cumple una función relevante dentro del sistema normativo, al:

- Reforzar la prioridad política de proyectos estratégicos
- Facilitar la articulación entre niveles de gobierno
- Otorgar respaldo normativo a procesos de coordinación y asistencia técnica
- Contribuir a la continuidad de inversiones frente a cambios administrativos

Todo ello, sin alterar el equilibrio competencial ni el marco fiscal vigente. En consecuencia, la justificación de la propuesta se sustenta en la necesidad de fortalecer la coherencia entre la planificación estratégica, la inversión pública y la acción normativa, asegurando que proyectos estratégicos de infraestructura vial cuenten con el respaldo legal necesario para su pronta ejecución.

IV. EFECTO EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE.

La presente iniciativa no modifica, no deroga ni sustituye normas legales vigentes. Su naturaleza declarativa garantiza que no se produzca invasión de competencias ni afectación del principio de separación de funciones.

La ley se limita a reconocer el interés nacional de determinados proyectos de inversión pública, respetando plenamente el régimen establecido por:

- El Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones – Invierte.pe
- La Ley N.º 31841 – Ley que regula la Autoridad Nacional de Infraestructura
- La normativa de descentralización y de gobiernos regionales.

V. MARCO LEGAL.

- Constitución Política del Perú.
- Decreto Legislativo N.º 1252 – Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe).
- Ley N.º 27783 – Ley de Bases de la Descentralización.
- Ley N.º 27867 – Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley N.º 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N.º 31790 – Ley que declara de necesidad pública la construcción de diversas vías en el país.
- Ley 31841, Ley que regula la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN).
- Ley N.º 31346 – Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución de proyectos de inversión pública y privada en infraestructura estratégica.
- Decreto Supremo N.º 211-2022-EF.
- Resolución Ministerial N.º 404-2011-MTC/02.

VI. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS.

De la revisión del portal institucional del Congreso, no se han identificado proyectos idénticos, pero si algunas iniciativas del Poder ejecutivo y del congreso con similares propuestas referidas a otros proyectos de inversión pública.

Proyecto de Ley	Fecha de Presentación	Título	Estado	Proponente
12119/2025-PE	15/08/2025	PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE INVERSIONES	AUTÓGRAFA	Poder Ejecutivo
09505/2024-CR	13/11/2024	LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE PREFERENTE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE INVERSIONES	DICTAMEN	Congreso
09311/2024-CR	28/10/2024	LEY QUE EXTIENDE MEDIDAS PARA LA REACTIVACION ECONOMICA DEL PAÍS A TRAVÉS DE LA MODIFICACIÓN DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1553 DECRETO LEGISLATIVO QUE ESTABLECE MEDIDAS EN MATERIA DE INVERSIÓN PÚBLICA Y DE CONTRATACIÓN PÚBLICA QUE COADYUVEN AL IMPULSO DE LA REACTIVACIÓN ECONOMICA	EN COMISIÓN	Congreso
08998/2024-CR	25/09/2024	PROYECTO DE LEY QUE OPTIMIZA Y GARANTIZA LA CONTINUIDAD EN LA EJECUCION DE INVERSIONES EN EL MARCO DE LA REACTIVACION ECONOMICA Y EL CIERRE DE BRECHAS DURANTE LOS AÑOS FISCALES 2024,2025 Y 2026.	EN COMISIÓN	Congreso
08793/2024-CR	04/09/2024	LEY QUE PROMUEVE LA EJECUCIÓN DE INVERSIONES EN EL DEPARTAMENTO DE TUMBES PARA SOLUCIONAR EL PROBLEMA DE DESABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO SANITARIO, A TRAVÉS DE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE Y RESERVORIOS.	EN AGENDA DEL PLENO	Congreso
06909/2023-CR	30/01/2024	LEY QUE MODIFICA AL ARTÍCULO 76, 88 Y 89 DEL DECRETO LEGISLATIVO 776, LEY DE TRIBUTACIÓN MUNICIPAL Y FORTALECE LOS INGRESOS DEL FONDO DE COMPENSACIÓN MUNICIPAL (FONCOMÚN)	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso
03789/2022-CR	16/12/2022	LEY QUE MODIFICA LA LEY DE PRESUPUESTO DEL SECTOR PÚBLICO PARA EL AÑO FISCAL 2023, A FIN DE PROMOVER LA EJECUCIÓN DE INVERSIONES BAJO EL ÁMBITO DEL SISTEMA NACIONAL DE PROGRAMACIÓN MULTIANUAL Y GESTIÓN DE INVERSIONES DEL PODER JUDICIAL, EN COORDINACIÓN CON LOS GOBIERNOS REGIONALES Y LOCALES	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso

VII. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO.

INVOLUCRADOS	BENEFICIOS	COSTO
Gobiernos Regionales de Áncash, Piura y Apurímac	Priorización normativa de proyectos estratégicos de infraestructura vial.; Fortalecimiento de la gestión regional al contar con respaldo legal de interés nacional.; Mayor articulación interinstitucional con el nivel nacional y el ANIN; Mejora de la capacidad de ejecución y continuidad de inversiones públicas.	Ningún costo adicional al Estado.
Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN)	Marco jurídico expreso que respalda la priorización y articulación de proyectos estratégicos; Facilita la coordinación con gobiernos regionales y sectores competentes; mayor eficiencia en ejecución de infraestructura. Reducción de riesgos de paralización por falta de prioridad normativa.	Ningún costo adicional al Estado.
Población beneficiaria directa usuaria de las vías. (Ancash, Apurímac)	Reducción de tiempos y costos de transporte; Incremento de oportunidades económicas y laborales; mejora de calidad de vida; Mejora de la calidad de vida y reducción del aislamiento territorial.	Ningún costo directo.

Sectores productivos y comerciales regionales	Disminución de costos logísticos y de transporte; mayor competitividad de productos locales; integración a cadenas de valor regionales e interregionales. Incentivo a la inversión privada complementaria	Ningún costo adicional.
Estado Peruano	Cierre de brechas de infraestructura; reactivación económica; mayor eficiencia del gasto público. Contribución a la reactivación económica y al desarrollo territorial equilibrado. Mayor coherencia entre planificación, inversión pública y acción normativa	Ningún costo fiscal directo.

Del análisis realizado se concluye que la presente iniciativa legislativa no genera costos adicionales al Estado, toda vez que no dispone la ejecución inmediata de gasto público ni crea nuevos proyectos de inversión, sino que prioriza normativamente proyectos ya programados, viables y alineados con la política nacional de inversión pública.

Por el contrario, los beneficios sociales, económicos y territoriales derivados de la declaratoria de necesidad pública e interés nacional resultan ampliamente superiores, en tanto la ley contribuye a mejorar la eficiencia en la ejecución de inversiones, reducir brechas de infraestructura, y dinamizar la economía regional, así como a mejorar la calidad de vida de la población beneficiaria.

En consecuencia, el balance costo -beneficio de la propuesta es claramente favorable, justificando plenamente la aprobación del Proyecto de Ley.

VIII. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL.

El presente Proyecto de Ley se vincula de manera directa y prioritaria con las siguientes Políticas de Estado del Acuerdo Nacional, en tanto aborda problemáticas estructurales relacionadas con la infraestructura vial, la gestión de los recursos hídricos, el desarrollo económico regional, la integración territorial y el cierre de brechas sociales y productivas.

1. Política de Estado N.º 21: Infraestructura y Vivienda:

Esta política constituye el eje central de la presente iniciativa legislativa, ya que promueve el desarrollo y fortalecimiento de la infraestructura pública como condición para mejorar la calidad de vida de la población. El Proyecto de Ley prioriza la ejecución de proyectos de infraestructura vial estratégicos, orientados a mejorar la conectividad, la transitabilidad, especialmente en zonas rurales y territorios históricamente postergados. De este modo, contribuye al cierre de brechas de infraestructura que limitan el desarrollo económico y social de amplias regiones del país.

2. Política de Estado N.º 10: Reducción de la pobreza

La inversión en infraestructura vial genera efectos multiplicadores sobre la economía regional y nacional. El Proyecto de Ley impulsa la reactivación económica mediante la reducción de costos logísticos, mejora la competitividad de los productores locales y la dinamización del comercio y los servicios asociados al transporte, la agricultura y el turismo. Asimismo, fomenta la generación de empleo directo e indirecto, tanto en la fase de ejecución de las obras como en las actividades productivas que se ven fortalecidas por una mejor conectividad y acceso a recursos productivos.

3. Política de Estado N.º 8: Descentralización Política, Económica y Administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.

Contribuye al fortalecimiento del proceso de descentralización, al priorizar proyectos de infraestructura ubicados en los departamentos de Áncash, Piura y Apurímac, promoviendo un desarrollo territorial más equilibrado. La mejora de la conectividad vial facilita la articulación entre los distintos niveles de gobierno y permite integrar a los territorios rurales y alejados a los circuitos económicos regionales y nacionales, reduciendo el centralismo y promoviendo la inclusión territorial.

4. Política de Estado N.º 5: Gobierno en Función de objetivos con planeamiento Estratégico, prospectiva nacional, y procedimientos transparentes.

El Proyecto de Ley se sustenta en instrumentos de planificación vigentes, como es el Programa Multianual de Inversiones (PMI) y el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe), lo que evidencia una gestión pública orientada a resultados. Esta política se ve reflejada en la coherencia entre la planificación estratégica del Estado, la priorización normativa de proyectos y la asignación eficiente de recursos públicos, evitando intervenciones aisladas o improvisadas.

IX. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA

Aún no se aprueba la agenda legislativa correspondiente al periodo 2025-2026