



Firmado digitalmente por:
HERRERA MEDINA Noelia
Rossyth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/03/2026 23:56:04-0500



CONGRESISTA PATRICIA CHIRINOS VENEGAS

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROYECTO DE LEY N°
14227/2025-CR RU 2246303
13 MARZO 2026 02:28 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: TAGUILAR

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA EJECUCIÓN INTEGRAL DE LA CARRETERA LITORAL NORTE, INCLUYENDO SU PLANIFICACIÓN, EVALUACIÓN Y PROMOCIÓN MULTISECTORIAL

La Congresista de la República, **PATRICIA ROSA CHIRINOS VENEGAS** del Grupo Parlamentario **RENOVACIÓN POPULAR**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República
Ha dado la siguiente Ley:

“PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA EJECUCIÓN INTEGRAL DE LA CARRETERA LITORAL NORTE, INCLUYENDO SU PLANIFICACIÓN, EVALUACIÓN Y PROMOCIÓN MULTISECTORIAL”

ARTÍCULO ÚNICO: Declaratoria de interés nacional y necesidad pública

Declárase de interés nacional y necesidad pública la ejecución integral de la Carretera Litoral Norte, que comprende el tramo vial desde el Terminal Marítimo del Callao hasta su conexión con la carretera Panamericana Norte, incluyendo su etapa de planificación, evaluación técnica-económica y promoción multisectorial para su desarrollo.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas, el Gobierno Regional del Callao, la Municipalidad Provincial del Callao y la Municipalidad Distrital de Ventanilla, en el marco de sus competencias y funciones, coordinarán y dispondrán las acciones necesarias para la planificación, estudios de preinversión, evaluación ambiental y promoción del proyecto Carretera Litoral Norte, a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto por la presente ley.



Firmado digitalmente por:
JAUREGUI MARTINEZ DE AGUAYO Maria De Los Milagros
Jackeline FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/03/2026 17:14:00-0500



Firmado digitalmente por:
BAZAN CALDERON Diego
Alonso Fernando FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/03/2026 17:24:35-0500



Firmado digitalmente por:
YARROW LUMBRERAS Norma
Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/02/2026 12:25:49-0500



Firmado digitalmente por:
CORDOVA LOBATON Maria
Jessica FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/03/2026 18:14:56-0500



Firmado digitalmente por:
CHIRINOS VENEGAS Patricia
Rosa FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/02/2026 10:48:28-0500



Firmado digitalmente por:
YARROW LUMBRERAS Norma
Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/02/2026 12:21:23-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA

I.1 Antecedentes

La Provincia Constitucional del Callao alberga el principal puerto marítimo del Perú, por el cual se moviliza aproximadamente el 70,5% de la carga total de los terminales portuarios del país¹, incluyendo cerca del 90% de la carga contenerizada del comercio exterior peruano². Este flujo masivo de mercancías sustenta la economía nacional y hace del Callao un nodo logístico crítico. Sin embargo, la infraestructura vial actual para evacuar y distribuir dicha carga resulta insuficiente. En particular, la Avenida Néstor Gambetta –vía urbana que conecta el puerto con la salida norte de Lima– está sobresaturada, generando congestión severa, mayores costos logísticos y externalidades negativas (accidentes, ruido, emisiones) en zonas densamente pobladas. Estudios indican que los costos logísticos en el Perú son aproximadamente 34% más altos que el promedio de la OCDE, en buena medida debido a cuellos de botella e ineficiencias de infraestructura³. Un ejemplo ilustrativo es que antes un camión de carga podía realizar hasta tres viajes diarios del Callao hacia Lima (Puente Piedra), mientras que actualmente solo logra un viaje por día debido al tráfico y demoras. Esta situación resta competitividad al puerto del Callao y, por ende, encarece el comercio exterior peruano.

Frente a esta problemática, desde hace varios años se ha concebido la construcción de una vía costera alternativa conocida como "Carretera Litoral Norte", para funcionar como corredor logístico exclusivo para tránsito pesado entre el Puerto del Callao y la carretera Panamericana Norte. Dicha carretera, planeada paralelamente a la Av. Gambetta a lo largo del litoral, tendría una extensión aproximada de 30 km hasta la zona de Puente Piedra, permitiendo desviar el tráfico de camiones fuera de las áreas urbanas. El proyecto se ha planteado en la planificación territorial del Callao como parte del desarrollo de infraestructura económica regional. Sin embargo, su materialización integral permanece pendiente hasta la fecha.

¹Ositrán – Nota de Prensa: *Puertos movilizaron más de 54 millones de toneladas de carga en el 2023* (26/02/2024) <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/noticias/puertos-movilizaron-mas-de-54-millones-de-toneladas-de-carga-en-el-2023/#:~:text=Entre%20los%20principales%20terminales%20portuarios,%282%2C8%20millones%20de%20TM>

²Tolepu Perú – *Puerto del Callao logra récord histórico: 2 millones de TEU* (2023). <https://tolepuperu.com.pe/puerto-callao-record-2-millones-teu-anales/#:~:text=TEU%20tolepuperu,De%20es e%20porcentaje%2C%20la>

³ Congreso de la República. (2024). *Acta de la 6.ª sesión ordinaria de la Comisión Especial Multipartidaria de Impulso y Seguimiento del Proyecto Terminal Multipropósito de Chancay* (Segunda Legislatura Ordinaria 2023). Lima, Perú.

La importancia estratégica de la Carretera Litoral Norte es evidente. Por un lado, mejorará sustancialmente la conectividad del primer puerto de la República con la principal vía nacional (Panamericana Norte), agilizando el transporte de mercancías hacia/desde el resto del país. Se estima que la nueva vía podría triplicar la productividad del transporte de carga en el eje Callao-Lima norte, al eliminar semáforos, atravesar menos zonas urbanizadas y permitir mayores velocidades de operación, recuperando los niveles de servicio perdidos por la congestión. Ello contribuirá a reducir costos logísticos para exportadores e importadores, fortaleciendo la competitividad del Perú en el comercio global. Por otro lado, al descongestionar la Av. Gambetta y otras arterias locales, la obra mejorará la calidad de vida y seguridad de la población del Callao y Ventanilla (que suman cerca de 800 mil habitantes en conjunto⁴). Se espera una disminución de la contaminación ambiental urbana (menos partículas y ruido en zonas residenciales por el desvío del tránsito pesado) y una reducción significativa del riesgo de accidentes de tránsito graves que hoy afectan a conductores y peatones en dichas vías saturadas.

Desde el punto de vista socioeconómico, la ejecución de esta carretera generaría múltiples beneficios colaterales. Durante su construcción, habría creación de empleo local y dinamización de la economía regional. En su etapa operativa, la mayor eficiencia en el transporte estimulará la inversión privada en logística, almacenes e industrias en el entorno del Callao, al contar con accesos modernos. Asimismo, robustecerá la capacidad portuaria del país: ante el crecimiento de la demanda y la entrada en operación de nuevos puertos cercanos (p.ej. Puerto de Chancay), el Callao necesita optimizar sus conexiones viales para mantener su rol protagónico. La Carretera Litoral Norte, al funcionar también como parte de un corredor logístico costero entre Callao, Chancay y el norte del país, se enmarca en la visión de un sistema portuario complementario y competitivo, reduciendo los tiempos de traslado entre terminales y potenciando la integración económica regional.

En cuanto al impacto ambiental, cabe enfatizar que el desarrollo de esta infraestructura debe realizarse con criterios de sostenibilidad. La franja costera del Callao-Ventanilla incluye ecosistemas sensibles como los Humedales de Ventanilla, área natural protegida que ha sufrido reducciones y afectaciones por actividades

⁴INEI – *Estimaciones y Proyecciones de Población* (Provincia del Callao, 2023)

<https://m.inei.gob.pe/prensa/noticias/provincia-constitucional-del-callao-alberga-a-cerca-de-un-millon-de-habitantes-7689/#:~:text=Provincia%20Constitucional%20del%20Callao%20alberga,distrito%20de%20La%20Perla>

antrópicas en el pasado. Por ello, la planificación y ejecución de la Carretera Litoral Norte deberá cumplir estrictamente con la normativa ambiental vigente, incorporando medidas de mitigación y manejo ambiental (viaductos, barreras acústicas, drenajes controlados, etc.) para proteger la biodiversidad y minimizar impactos en los humedales y el litoral. Con una evaluación ambiental rigurosa y un diseño adecuado, el proyecto puede convivir con el entorno natural, e incluso contribuir a un mejor control ambiental del área (por ejemplo, reduciendo la contaminación por la circulación más fluida de vehículos pesados, y permitiendo una supervisión más focalizada de posibles fuentes de emisiones).

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente iniciativa legislativa no contraviene disposición constitucional ni legal alguna. Al tratarse de una declaratoria de interés nacional y necesidad pública, su contenido se circunscribe a reconocer la importancia estratégica del proyecto y a promover la actuación coordinada de las entidades competentes, sin invadir funciones exclusivas ni asignar gastos no autorizados al legislativo. Antes bien, complementa y refuerza las políticas públicas vigentes en materia de transporte, desarrollo portuario y ordenamiento territorial. Su implementación deberá observar la normativa sectorial aplicable, tales como la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (que establece principios para la planificación vial), la normativa de *Invierte.pe* para la formulación y evaluación de proyectos de inversión, así como las regulaciones ambientales pertinentes. En consecuencia, la aprobación de esta ley representará un instrumento habilitador y orientador para que el Poder Ejecutivo, el Gobierno Regional del Callao y los gobiernos locales involucrados emprendan las acciones necesarias tendientes a hacer realidad la Carretera Litoral Norte, una obra impostergable dada su relevancia para el desarrollo sostenible del Callao, de la Macro Región Lima y de todo el Perú.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa es de carácter declarativo, por lo que no irroga gastos ni compromete recursos presupuestales de forma directa. Su aprobación, sin embargo, propiciará la adopción de medidas oportunas y coordinadas por parte de los distintos niveles de gobierno para viabilizar el proyecto. En términos de costos, la ejecución física de la Carretera Litoral Norte requerirá una inversión significativa estimada en aproximadamente S/ 1,500 millones (1.5 *billones* de soles) conforme a estudios preliminares. Dicho monto refleja

la envergadura de la obra (incluyendo pasos a desnivel, viaductos costeros, rellenos, etc., a ejecutarse en *cuatro etapas*). No obstante, existen mecanismos para financiar esta inversión sin afectar negativamente las finanzas públicas, por ejemplo mediante asociaciones público-privadas (APP), concesiones o financiamiento escalonado multianual, que deberán ser evaluados en la fase de estudios. En cuanto a los beneficios, estos son sustanciales y duraderos: a la reducción de costos logísticos ya mencionada, se suma la prevención de pérdidas humanas y materiales por accidentes (al ofrecer una vía más segura y exclusiva para camiones), la disminución de horas-hombre perdidas en el tráfico, el ahorro en costos de operación vehicular (menos detenciones y consumo de combustible en congestión), y la mejora ambiental urbana por menor emisión de gases contaminantes en zonas residenciales. Adicionalmente, al mejorar la conectividad, el proyecto incrementará la productividad portuaria y comercial, generando un efecto multiplicador en el crecimiento económico tanto del Callao como del país en su conjunto. Estudios de experiencias similares demuestran que la inversión en infraestructura vial estratégica produce retornos socioeconómicos elevados y sostenibles en el tiempo, justificando ampliamente el esfuerzo inversor inicial. En síntesis, los beneficios sociales, económicos y ambientales esperados superan con creces los costos del proyecto, contribuyendo al bienestar general y al desarrollo nacional.

IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La propuesta se encuentra alineada con los objetivos del Estado Peruano expresados en el Acuerdo Nacional, especialmente con la Política de Estado N° 17: Afirmación de una Economía Social de Mercado orientada a lograr la competitividad del país con equidad social. Esta política establece, entre otros aspectos, el compromiso de impulsar un crecimiento económico sostenido y equilibrado, para lo cual el Estado promoverá la competitividad mediante planificación estratégica consensuada y desarrollo sectorial en los niveles nacional, regional y local, así como fomentará el desarrollo de la infraestructura en todo el territorio. La ejecución de la Carretera Litoral Norte se inscribe precisamente en ese marco: es una inversión en infraestructura que potenciará la competitividad logística y productiva del país, reduciendo brechas de conectividad y apoyando la integración de los mercados. Asimismo, la iniciativa coadyuva a la Política de Estado de Descentralización y Desarrollo Regional, al dotar a una región clave como el Callao de medios para un desarrollo sostenible articulado con el resto del país. De igual forma, guarda correspondencia con las políticas nacionales de transporte y movilidad sostenible, al promover una solución vial

moderna que separa el tránsito pesado del urbano, mejorando la seguridad y reduciendo impactos ambientales, en concordancia con los lineamientos de desarrollo sostenible y cuidado del medio ambiente establecidos en la legislación peruana.

V. RELACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA, APROBADA POR RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL CONGRESO 006-2024-2025-CR.

La presente propuesta legislativa se encuentra vinculada con la Agenda Legislativa aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso N.º 006-2024-2025-CR, en los siguientes términos:

OBJETIVO III: COMPETITIVIDAD EN EL PAÍS

Política de Estado N.º 21: Desarrollo en infraestructura y vivienda

- **Tema 83:** *Leyes declarativas de interés nacional y necesidad pública referidas a obras de infraestructura.*
- **Tema 85:** *Medidas para promover el desarrollo de infraestructura en el sector urbano, rural, en las comunidades campesinas y en la Amazonía.*

La ejecución de la carretera Litoral Norte constituye una obra estratégica de integración vial que promueve la conectividad territorial, el acceso a mercados y servicios, y fomenta el desarrollo económico descentralizado, en línea con los objetivos señalados.