



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

Lima, 23 de abril de 2026

OFICIO N° 139 -2026 -PR

Señor
FERNANDO MIGUEL ROSPIGLIOSI CAPURRO
Primer Vicepresidente
Encargado de la Presidencia del Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República, con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, el Proyecto de Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución de diversos proyectos de inversión en los departamentos de Áncash, Apurímac, Piura y La Libertad, y autoriza la expropiación de bienes inmuebles necesarios para su ejecución.

Mucho estaremos que se sirva disponer su trámite con el carácter de MUY URGENTE, según lo establecido por el artículo 105° de la Constitución Política del Perú.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovar los sentimientos de nuestra consideración

Atentamente,

JOSÉ MARÍA BALCÁZAR ZELADA
Presidente de la República

LUIS ENRIQUE ARROYO SÁNCHEZ
Presidente del Consejo de Ministros



EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA
EJECUCIÓN DE DIVERSOS PROYECTOS DE INVERSIÓN EN LOS
DEPARTAMENTOS DE ÁNCASH, APURÍMAC, PIURA Y LA LIBERTAD, Y
AUTORIZA LA EXPROPIACIÓN DE BIENES INMUEBLES NECESARIOS PARA SU
EJECUCIÓN**

**Artículo 1.- Declaración de necesidad pública e interés nacional de la
ejecución de diversos proyectos de inversión y autorización de expropiación de
los bienes inmuebles necesarios para su ejecución**

Se declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución de los proyectos de inversión referidos en el Anexo de la presente Ley, y se autoriza la expropiación de los bienes inmuebles necesarios para su ejecución en los departamentos de Áncash, Apurímac, Piura y La Libertad.

Artículo 2.- Justificación de la expropiación

2.1 La declaratoria de necesidad pública e interés nacional y la autorización de expropiación establecida en el artículo 1 de la presente Ley se justifican en la necesidad de reducir la brecha de infraestructura existente en el país, brindar conectividad a las poblaciones alejadas con fines de inclusión social y permitir la mejora económica de las poblaciones beneficiadas por la ejecución de los proyectos de inversión indicados en dicho artículo.

2.2 La expropiación se lleva a cabo de acuerdo con el procedimiento establecido en el Decreto Legislativo N° 1192, Decreto Legislativo que aprueba la Ley marco de adquisición y expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de interferencias y dicta otras medidas para ejecución de obras de infraestructura. En el caso de expropiación de bienes culturales, esta no se contrapone con la Ley N° 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación. Asimismo, en el caso de tierras o territorios de pueblos indígenas u originarios se aplica lo dispuesto en la Décima Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1192, independientemente de su situación jurídica.



Artículo 3.- Sujeto Activo y Beneficiario

Se considera como Sujeto Activo y Beneficiario de las expropiaciones autorizadas mediante la presente Ley a la Autoridad Nacional de Infraestructura, de conformidad con lo establecido en la Trigésima Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1192, Decreto Legislativo que aprueba la Ley Marco de Adquisición y Expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de Interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura.

Artículo 4.- Pago de la indemnización justipreciada

El pago de la indemnización justipreciada que se establezca como consecuencia de la expropiación es asumido por la Autoridad Nacional de Infraestructura, de conformidad con las disposiciones del Decreto Legislativo N° 1192, Decreto Legislativo que aprueba la Ley Marco de Adquisición y Expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de Interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura.

Artículo 5.- Financiamiento

Los gastos de implementación de lo dispuesto en la presente ley se financian con cargo a los recursos transferidos por los Gobiernos Regionales de Áncash, Piura, Apurímac y la Libertad a la Autoridad Nacional de Infraestructura, en el marco de los convenios de delegación suscritos con dichas entidades, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los



.....
JOSÉ MARÍA BALCÁZAR ZELADA
Presidente de la República



.....
LUIS ENRIQUE ARROYO SÁNCHEZ
Presidente del Consejo de Ministros





Firmado digitalmente por:
YAPEN ARESTEGUI Hernan
FAU 20611818953 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/04/2026 12:29:48-0500

ANEXO

LISTADO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN

N°	Proyecto de inversión	Código Único de Inversiones
1	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN CARRETERA DEPARTAMENTAL AN -106 TRAMO: EMP. PE-3N (YUNGAY) - SHILLCOP - LLANGANUCO – VAQUERÍA – YANAMA, - EMP. PE-14C (LLACMA) EN LOS DISTRITOS DE YUNGAY, YANAMA DE LA PROVINCIA DE YUNGAY DEL DEPARTAMENTO DE ÁNCASH.	2669383
2	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE AGUA PARA RIEGO EN LA ZONA DE INFLUENCIA DEL CANAL MIGUEL CHECA, PROVINCIAS DE SULLANA Y PAITA, DEPARTAMENTO DE PIURA.	2382880
3	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP-1NR (YAPATERA) – FÁTIMA – CHAPICA EL CARMELO – PALO BLANCO – CHILILIQUE ALTO (SALIDA) – PLATANAL ALTO – PAMPA DE RAMADA – HUASIPE - LIMÓN – TUCAQUE – MASTRANTE – FRÍAS, DISTRITO DE FRÍAS, DEL DISTRITO DE CHULUCANAS, LAS PROVINCIAS DE MORROPÓN Y AYABACA DEL DEPARTAMENTO DE PIURA.	2510582
4	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN CARRETERA DEPARTAMENTAL AP – 104 EMP. PE – 30B (PUCACCASA) – HUAYANA – CASTILLAPATA – SAN MIGUEL DE CHACCRAMPA – CHIARA – DV. CACHI DISTRITO DE SAN MIGUEL DE CHACCRAMPA DE LA PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS DEL DEPARTAMENTO DE APURÍMAC.	2650070
5	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA VÍA DEPARTAMENTAL LI-114: EMP. PE-10 A (DV. OTUZCO) – OTUZCO – PTE. CARATA – DV. CHARAT – SAHUACHIQUE – USQUIL – EMP. LI-111 (CUYUCHUGO) – DISTRITO DE USQUIL Y DISTRITO DE OTUZCO DE LA PROVINCIA DE OTUZCO DEL DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD.	2597478



Firmado digitalmente por:
MELENDEZ HUASASQUICHE
Alexander Octavio FAU 20611818953
hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 17/04/2026 12:00:47-0500



Firmado digitalmente por:
REYES ROQUE Maria
Elizabeth FAU 20611818953 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 17/04/2026 12:28:31-0500



Firmado digitalmente por:
REYES ROQUE Maria
Elizabeth FAU 20611818953 hard
Motivo: Doy Vº Bº
Fecha: 16/04/2026 18:33:14-0500



Firmado digitalmente por:
MELENDEZ HUASASQUICHE
Alexander Octavio FAU 20611818953
hard
Motivo: Doy Vº Bº
Fecha: 16/04/2026 18:25:21-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA
EJECUCIÓN DE DIVERSOS PROYECTOS DE INVERSIÓN EN LOS
DEPARTAMENTOS DE ÁNCASH, APURÍMAC, PIURA Y LA LIBERTAD, Y AUTORIZA
LA EXPROPIACIÓN DE BIENES INMUEBLES NECESARIOS PARA SU EJECUCIÓN

1. OBJETO

La presente ley tiene por objeto declarar de necesidad pública y de interés nacional la ejecución de diversos proyectos y autorizar la expropiación de los bienes inmuebles que resulten necesarios para tales fines, conforme al Anexo:

ANEXO: LISTADO DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN

Nº	Proyecto de inversión	Código Único de Inversiones
1	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN CARRETERA DEPARTAMENTAL AN -106 TRAMO: EMP. PE-3N (YUNGAY) - SHILLCOP - LLANGANUCO – VAQUERÍA – YANAMA, - EMP. PE-14C (LLACMA) EN LOS DISTRITOS DE YUNGAY, YANAMA DE LA PROVINCIA DE YUNGAY DEL DEPARTAMENTO DE ÁNCASH.	2669383
2	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE AGUA PARA RIEGO EN LA ZONA DE INFLUENCIA DEL CANAL MIGUEL CHECA, PROVINCIAS DE SULLANA Y PAITA, DEPARTAMENTO DE PIURA.	2382880
3	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP-1NR (YAPATERA) – FÁTIMA – CHAPICA EL CARMELO – PALO BLANCO – CHILILIQUE ALTO (SALIDA) – PLATANAL ALTO – PAMPA DE RAMADA – HUASIPE - LIMÓN – TUCAQUE – MASTRANTE – FRÍAS, DISTRITO DE FRÍAS, DEL DISTRITO DE CHULUCANAS, LAS PROVINCIAS DE MORROPÓN Y AYABACA DEL DEPARTAMENTO DE PIURA.	2510582
4	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN CARRETERA DEPARTAMENTAL AP – 104 EMP. PE – 30B (PUCACCASA) – HUAYANA – CASTILLAPATA – SAN MIGUEL DE CHACCRAMPA – CHIARA – DV. CACHI DISTRITO DE SAN MIGUEL DE CHACCRAMPA DE LA PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS DEL DEPARTAMENTO DE APURÍMAC.	2650070
5	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA VÍA DEPARTAMENTAL LI-114: EMP. PE-10 A (DV. OTUZCO) – OTUZCO – PTE. CARATA – DV. CHARAT – SAHUACHIQUE – USQUIL – EMP. LI-111 (CUYUCHUGO) – DISTRITO DE USQUIL Y DISTRITO DE OTUZCO DE LA PROVINCIA DE OTUZCO DEL DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD.	2597478

Fuente: *Elaboración propia.*



Firmado digitalmente por:
YAPEN ARESTEGUI Herman
FAU 20611818953 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/04/2026 18:36:11-0500

2. FINALIDAD

La presente ley tiene por finalidad contar con el marco normativo que permita a la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN) contar oportunamente con la libre disponibilidad de áreas necesarias para el inicio de ejecución de los proyectos, permitiendo reducir la brecha de infraestructura existente en nuestro país y lograr el desarrollo económico a través de la agricultura, así como también brindar conectividad a las poblaciones más alejadas con fines de inclusión social y permitir la mejora económica de las poblaciones que se verán beneficiadas por las obras señaladas en la ley.

3. ANTECEDENTES

- 3.1. La Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN) fue creada mediante la Ley N° 31841, como un organismo público ejecutor adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros para la formulación, ejecución y mantenimiento de los proyectos o programas de inversión a su cargo; asimismo, tiene por finalidad contribuir al cierre de brechas de infraestructura para garantizar la efectiva prestación de servicios públicos y dinamizar la economía, así como el desarrollo del país con enfoque territorial, de prevención y de sostenibilidad ambiental.
- 3.2. De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 31841, la cartera de proyectos o programas de inversión se establece y actualiza por decreto supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, a propuesta de la Presidencia del Consejo de Ministros; asimismo, el numeral 7.2 del acotado artículo precisa que, en el caso de proyectos o programas de inversión a cargo de los gobiernos regionales o gobiernos locales, su incorporación a la cartera de la ANIN requiere, además, del respectivo convenio de delegación.
- 3.3. En ese marco, mediante Decreto Supremo N° 096-2024-PCM, se aprueba la Cartera de Infraestructura de la ANIN, la misma que contiene cinco (05) proyectos de inversión, la cual fue actualizada con el Decreto Supremo N° 019-2025-PCM, en donde se incorporan tres (03) proyectos de inversión adicionales, en dicha Cartera se encuentran los proyectos de inversión de los Gobiernos Regionales de Piura, Apurímac, Áncash y La Libertad, descritos en el objeto del presente documento.
- 3.4. En tal sentido, previo a la aprobación de la Cartera de Infraestructura y de conformidad con lo dispuesto en el numeral 7.3 del artículo 7 de la Ley N° 31841, la ANIN ha suscrito los siguientes Convenios de delegación:
 - Con fecha 03 de junio de 2024, se suscribe el Convenio entre el **Gobierno Regional de Piura** y la ANIN para la elaboración de expedientes técnicos y/o documentos equivalentes, la ejecución física y el mantenimiento del proyecto denominado: *"Ampliación y Mejoramiento del Servicio de Agua para riego en la zona de Influencia del canal Miguel Checa, provincias de Sullana y Paita, Departamento de Piura"*, identificado con CUI N° 2382880 (en adelante, **Canal Miguel Checa**).
 - Con fecha 03 de junio de 2024, se suscribe el Convenio entre el **Gobierno Regional de Piura** y la ANIN para la ejecución física y el mantenimiento del proyecto denominado: *"Mejoramiento de la carretera Emp-1NR (Yapatera) –*

*Fátima – Chapica el Carmelo – Palo Blanco – Chililique Alto (salida) – Platanal Alto – Pampa de Ramada – Huasipe - Limón – Tucaque – Mastrante – Frías, Distrito de Frías, del distrito de Chulucanas, las provincias de Morropón y Ayabaca del departamento de Piura”, identificado con CUI N° 2510582 (en adelante, **Carretera Chulucanas-Frías**).*

- Con fecha 12 de junio de 2024, se suscribe el Convenio entre el **Gobierno Regional de Apurímac** y la ANIN para la elaboración de estudios de preinversión, expedientes técnicos y/o documentos equivalentes, la ejecución física y el mantenimiento de proyecto *“Mejoramiento del Servicio de Transitabilidad vial interurbana en AP -104 entre los distritos de San Antonio de Cachi – Chiara – Chaccrampa - Huayana – Tumayhuaraca – Pomacocha – Emp. PE-30B (Pucaccasa), distrito de San Antonio de Cachi de la Provincia de Andahuaylas del departamento de Apurímac”,* identificado con CUI N° 2650070 (en adelante, **Carretera San Antonio de Cachi**).
- Con fecha 18 de octubre de 2024, se suscribe el Convenio entre el **Gobierno Regional de Áncash** y la ANIN para la elaboración de expedientes técnicos y/o documentos equivalentes, la ejecución física y el mantenimiento de proyecto: *“Mejoramiento del Servicio de Transitabilidad vial interurbana en carretera departamental AN – 106 tramo Yungay – Llanganuco, Yanama – Puente Llacma en los distritos de Yungay del departamento de Áncash”,* identificado con CUI N° 2669383 (en adelante, **Carretera Yungay**).
- Con fecha 29 de octubre de 2024, se suscribe el Convenio entre el **Gobierno Regional de La Libertad** y la ANIN para el diseño y ejecución del proyecto *“Mejoramiento y ampliación del servicio de transitabilidad vial interurbana en la vía departamental LI-114: EMP. PE-10 a (DV. Otuzco) - Otuzco - PTE. Carata - DV. Charat - Sahuachique - Usquil - EMP. LI-111 (Cuyuchugo) entre los distritos de Otuzco, Charat y Usquil de la provincia de Otuzco del departamento de La Libertad”,* identificado con CUI N° 2597478 (en adelante, **Carretera Otuzco-Usquil**).

4. MARCO JURÍDICO Y JUSTIFICACIÓN

FUNCIONES DE LA ANIN

- 4.1. Mediante el numeral 6.1 del artículo 6 de la Ley N° 31841, se establece que la ANIN tiene a su cargo una cartera de proyectos o programas de inversión en infraestructura que cuenten con montos de inversión iguales o mayores a doscientos millones de soles, que se encuentren en la programación multianual de inversiones vigente y que no tengan ejecución física.
- 4.2. El numeral 6.2 del artículo 6 de la citada Ley, establece que es posible incluir en la cartera a cargo de la ANIN, programas o proyectos de inversión en infraestructura sin ejecución física, cuyo monto de inversión se encuentre entre cuarenta y doscientos millones de soles, solo cuando se trate de intervenciones multisectoriales conjuntas con enfoque de desarrollo territorial y alto impacto económico o social dentro de un determinado ámbito geográfico, o de intervenciones multisectoriales conjuntas que se enmarquen en situaciones de emergencia por desastres naturales, declarada por la autoridad competente.
- 4.3. De acuerdo a lo dispuesto en el numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 31841, la cartera de proyectos o programas de inversión se establece y actualiza por

decreto supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, a propuesta de la Presidencia del Consejo de Ministros; asimismo, el numeral 7.2 del acotado artículo precisa que, en el caso de proyectos o programas de inversión a cargo de los gobiernos regionales o gobiernos locales, su incorporación a la cartera de la ANIN requiere, además, del respectivo convenio de delegación.

- 4.4. El numeral 6.1 del artículo 6 del Reglamento de la Ley N° 31841, Ley que crea la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN), aprobado por Decreto Supremo N° 115-2023-PCM, señala que el titular del pliego del Gobierno Nacional (GN), Gobierno Regional (GR) o Gobierno Local (GL), puede proponer a la ANIN la inclusión en la Cartera de Infraestructura de los proyectos o programas de inversión que corresponden a su respectivo ámbito de competencia y que cumplan con lo previsto en los numerales 5.1 o 5.2 y se encuentren en alguno de los estados descritos en el numeral 5.3 del artículo 5 de la misma norma; agregando que, la propuesta debe contar con las opiniones previas favorables de la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) y de la Oficina de Presupuesto del pliego del GN, GR o GL, según corresponda, y en el marco de sus competencias.
- 4.5. En atención a las funciones establecidas en la Ley N° 31841, la ANIN tiene a su cargo los siguientes proyectos de inversión: El Canal Miguel Checa, la Carretera Chulucanas-Frías, la Carretera San Antonio de Cachi, la Carretera Yungay y la Carretera Otuzco-Usquil.

SOBRE LA NECESIDAD PÚBLICA DECLARADA POR LEY

- 4.6. Por su parte, el artículo 70 de la Constitución Política del Perú establece que:

“El derecho de propiedad es inviolable. El Estado lo garantiza. Se ejerce en armonía con el bien común y dentro de los límites de ley. A nadie puede privarse de su propiedad sino, exclusivamente, por causa de seguridad nacional o necesidad pública, declarada por ley, y previo pago en efectivo de indemnización justipreciada que incluya compensación por el eventual perjuicio. Hay acción ante el Poder Judicial para contestar el valor de la propiedad que el Estado haya señalado en el procedimiento expropiatorio” (subrayado nuestro).
- 4.7. En ese marco, el Decreto Legislativo N° 1192, Decreto Legislativo que aprueba la Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles de Propiedad del Estado, Liberación de Interferencias y dicta otras Medidas para la Ejecución de Obras de Infraestructura, modificado por los Decretos Legislativos Nros. 1210, 1330, 1366, 1486 y 1559 y Decreto de Urgencia N° 03-2020 (en adelante D.Leg. N° 1192), establece el régimen jurídico para el procedimiento de expropiación de inmuebles necesarios para la ejecución de obras de infraestructura.
- 4.8. Por lo antes expuesto, es preciso señalar que, de acuerdo a las normas precitadas, la Carretera Otuzco-Usquil, la Carretera Yungay, el Canal Miguel Checa, la Carretera Chulucanas-Frías y la Carretera San Antonio de Cachi no cuentan con una ley que los declare de necesidad pública e interés nacional; así como tampoco una ley que autorice la expropiación de los bienes inmuebles que resulten necesarios para tales fines.

- 4.9. En consecuencia, la declaratoria de necesidad pública e interés nacional de la Carretera Otuzco-Usquil, Carretera Yungay, Canal Miguel Checa, Carretera Chulucanas-Frías y Carretera San Antonio de Cachi constituye el requisito constitucional y legal imprescindible para que el Estado, a través de la ANIN, pueda ejecutar conforme al D. Leg. N° 1192, la expropiación de los predios que resulten estrictamente necesarios, una vez agotada la vía del trato directo y garantizando el pago previo y justipreciado a sus titulares, asegurando un equilibrio entre el interés colectivo y los derechos individuales.
- 4.10. De este modo, el marco jurídico de la iniciativa comprende dos componentes interdependientes:
- a) La declaratoria de necesidad pública e interés nacional del proyecto, por su contribución directa a la integración territorial, al desarrollo económico y social y a la seguridad del transporte.
 - b) La autorización de la expropiación, que constituye una medida instrumental y excepcional, aplicable solo en aquellos casos en que se agoten los mecanismos de trato directo previstos en el artículo 19 del D. Leg. N° 1192.
- 4.11. Ambos componentes conforman un mismo propósito: garantizar la ejecución oportuna de una obra prioritaria de infraestructura pública bajo condiciones de legalidad, proporcionalidad y respeto de los derechos constitucionales.
- 4.12. Conforme lo establece la Constitución Política del Perú, el derecho de propiedad es inviolable y es el Estado el que lo garantiza, en concordancia con lo contemplado en el Código Civil, que define a la propiedad como el poder jurídico (derecho real) que le permite al propietario ejercer los atributos de disponer, usar, disfrutar y reivindicar, en armonía con el interés social y dentro de los límites que señala la Ley.
- 4.13. De esta manera, el Estado no sólo reconoce el carácter pleno de la propiedad en el sentido que permite a su titular ejercer autónomamente un conjunto de atributos, sino que también se reserva la potestad de regular dicho ejercicio y goce mediante límites establecidos por Ley y la exigencia al propietario de armonizar el ejercicio de su derecho con el interés colectivo.
- 4.14. En consecuencia, el derecho de propiedad no es un derecho absoluto, pues tiene limitaciones en función al interés general y al bien común. Sin embargo, estas en tanto representan restricciones al goce y al ejercicio de un derecho fundamental, según el Tribunal Constitucional, deben cumplir los siguientes requisitos, de forma concurrente: a) estar establecidas por ley, b) ser necesarias, c) ser proporcionales, y d) lograr un objetivo legítimo en una sociedad democrática. En conclusión, el derecho de propiedad solamente puede ser materia de restricciones por las causas y finalidades señaladas en la propia Constitución.
- 4.15. En ese sentido, como bien lo señala la Carta Magna, el derecho de propiedad puede ser limitado a través de un proceso expropiatorio, entendido como la privación forzosa del derecho de propiedad del ciudadano, debido a la transferencia de su titularidad al Estado bajo causas de seguridad nacional o necesidad pública (interés público), autorizada por Ley expresa del Congreso de la República y a solicitud del gobierno nacional, regional o local y previo pago en

efectivo de la indemnización justipreciada que incluya compensación por el eventual perjuicio, tal como señala la Constitución. De lo contrario, la privación del derecho de propiedad sería inconstitucional.

- 4.16. Por lo expuesto, son requisitos para que proceda la expropiación: (i) emisión de ley que declare de seguridad nacional o necesidad pública con la consecuente autorización de privación de la propiedad; y, (ii) pago previo en efectivo de la indemnización justipreciada que incluya daños y perjuicios.
- 4.17. Si bien es cierto que el ejercicio de la facultad expropiatoria del Estado implica la privación forzosa de la propiedad, esta excepción tiene como primordial fundamento la primacía del interés general respecto del interés individual del titular. Así lo señala nuestro Tribunal Constitucional¹ cuando indica que: "(...) resulta válido afirmar que el constituyente, al haber establecido la función social del derecho de propiedad ha querido que la propiedad privada, como institución jurídica y como derecho subjetivo, no satisfaga únicamente los intereses privados de sus titulares, sino que al propio tiempo satisfaga los intereses sociales o colectivos que resulten involucrados en el uso y disfrute de cada tipo de bien". Así, de acuerdo a lo establecido por el Tribunal Constitucional, resulta evidente que la expropiación se justifica en un valor superior, el cual se fundamenta en el interés general de la sociedad.
- 4.18. Asimismo, la expropiación debe fundamentarse necesariamente en las causales de seguridad nacional o necesidad pública. Conforme lo señala el Dr. Enrique Bernalles Ballesteros², *"la seguridad nacional tiene que ver con la protección a la sociedad y al Estado de las amenazas exteriores (por ejemplo, guerra con países vecinos); mientras que la necesidad pública es un concepto que tiene relación con la indispensabilidad para la sociedad en su conjunto de hacer o no hacer determinada cosa"*. Sobre la necesidad pública, el mismo autor señala, como ejemplo, la construcción de carreteras de trazo recto, que por sus características justamente deviene indefectible la expropiación de propiedades ajenas que se encuentran en el trazo de la nueva vía de comunicación.
- 4.19. Además, la noción de necesidad pública, alude a las medidas que redundan en beneficio, ventaja o utilidad a favor de la ciudadanía. Son las demandas de una población que se rige bajo un gobierno, siendo uno de los objetivos el atenderlas y para lograrlo, el Estado debe invertir sus recursos en cuestiones de salud, educación, desarrollo social, desarrollo tecnológico, obras de Infraestructura, etc. que luego pone al servicio de la población. La *causa expropriandi* que legitima el ejercicio de la potestad expropiadora deberá basarse en una declaración de utilidad pública o interés social, mientras la utilidad pública se refiere a obras o servicios a cargo de los entes públicos, el interés social se asocia a una finalidad trascendente del individuo en relación con finalidades generales o colectivas³.

¹ Sentencia del Tribunal Constitucional Exp. N. 05614-2007-PA/TC. Caso Aspillaga Anderson Hermanos S.A. e Instituto Nacional de Desarrollo y Proyecto Especial Jequetepeque-Zaña. Fundamento Jurídico N° 6. 20 de marzo del 2009.

² Bernalles Ballesteros, Enrique. La Constitución de 1993, Análisis Comparado". Lima: Konrad Adenauer. 1996. p. 332

³ Josep Ramón Fuentes y Gazo "Análisis del Régimen Legal de la Expropiación Urbanística".

- 4.20. Adicionalmente, la Constitución Política del Perú prescribe que el pago previo del justiprecio debe incluir el pago por el valor del bien expropiado, así como la compensación integral por el eventual perjuicio. Tal como lo ha desarrollado el Tribunal Constitucional⁴ cuando indica que: “(...) el acto de expropiación para que sea constitucionalmente válido requiere: (...) b. Que el Estado pague previamente, en efectivo, una indemnización justipreciada que incluya el precio del bien expropiado y la compensación por el eventual perjuicio, que, a su vez, debe ser establecida en el procedimiento expropiatorio. Es decir, que el Estado tiene el deber de indemnizar en forma plena y completa al titular del derecho de propiedad privada, por el daño que no tenía el deber de soportar”.
- 4.21. Pese a dicho desarrollo constitucional de los requisitos indispensables que debe cumplir toda expropiación, esta institución administrativa necesita de la correspondiente configuración o desarrollo legal. Por dicha razón, se promulgó el D. Leg. N° 1192, el cual como ya indicamos establece el régimen jurídico aplicable a los procesos de adquisición y expropiación de inmuebles, transferencia de bienes inmuebles de propiedad del Estado y Liberación de interferencias para la ejecución de obras de infraestructura, de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política del Perú.
- 4.22. En el precitado Decreto Legislativo, ha establecido un régimen jurídico unificado que regula la adquisición y expropiación de inmuebles, así como la transferencia de inmuebles estatales y la liberación de interferencias para la ejecución de obras de infraestructura de interés nacional y de necesidad pública, en las obras públicas, asociaciones público privadas y otros de promoción de la inversión privada. El reconocimiento del valor de la propiedad, reflejado en la determinación del valor de la tasación y el correspondiente pago del justiprecio, dentro del procedimiento de adquisición y expropiación de inmuebles, necesario para la ejecución de la obra de infraestructura, pretende lograr un punto de equilibrio y armonización entre los intereses del propietario y el interés público, dotando al acto de todas las garantías legales.
- 4.23. Además, en el artículo 24 del D. Leg. N° 1192, se establece lo siguiente:

“Artículo 24.- Ámbito de aplicación

24.1. La Expropiación a que se refiere el Artículo 70 de la Constitución Política del Perú, el Artículo 928 del Código Civil, se rigen por la presente Ley.

24.2 La Expropiación consiste en la transferencia forzosa del derecho de propiedad privada, autorizada únicamente por ley en favor del Estado, a iniciativa del Poder Ejecutivo, Gobiernos Regionales o Gobiernos Locales, de inmuebles que se requieren para la ejecución de Obras de Infraestructura o por otras razones de necesidad pública o seguridad nacional declaradas por ley; y previo pago de la indemnización justipreciada que incluye compensación por el eventual perjuicio al Sujeto Pasivo.”

(Subrayado nuestro)

⁴ Sentencia del Tribunal Constitucional Exp. N. 05614-2007-PA/TC. Caso Aspillaga Anderson Hermanos S.A. e Instituto Nacional de Desarrollo y Proyecto Especial Jequetepeque-Zaña. Fundamento Jurídico N° 11. 20 de marzo del 2009.

- 4.24. En el Título IV del D. Leg. N° 1192, se establece que la expropiación a que se refiere el artículo 70 de la Constitución Política del Perú consiste en la transferencia forzosa del derecho de propiedad privada, autorizada únicamente por ley en favor del Estado, a iniciativa del Poder Ejecutivo, Gobiernos Regionales o Gobiernos Locales, de inmuebles que se requieren para la ejecución de Obras de Infraestructura o por otras razones de necesidad pública o seguridad nacional, declaradas por ley; y previo pago de la indemnización justipreciada que incluye compensación por el eventual perjuicio al Sujeto Pasivo (artículo 24 del D. Leg. N° 1192).
- 4.25. Debe tenerse presente, además, que el artículo 25 del D. Leg. N° 1192 dispone que: *“en la ley que se expida en cada caso debe señalarse la razón de necesidad pública o seguridad nacional que justifica la Expropiación”*.
- 4.26. Cabe precisar que, la Décima Disposición Complementaria Final del referido Decreto señala que las disposiciones contenidas en el Título IV no pueden ser aplicables en tierras y territorios de pueblos indígenas u originarios; ni en áreas de Reserva Territorial o Reserva Indígena de Poblaciones Indígenas en Aislamiento Voluntario y/o Contacto Inicial.
- 4.27. Ahora bien, conforme al artículo 70 de la Constitución y el D. Leg. N° 1192 y sus modificatorias, para el inicio de la expropiación de predios necesarios para la ejecución de una obra de infraestructura resulta indispensable que la obra de infraestructura haya sido declarada de necesidad pública mediante Ley expedida por el Congreso de la República, donde, además, se debe declarar la necesidad pública o de seguridad nacional que obligan a la emisión de la norma autoritativa.
- 4.28. Se precisa que, en cuanto a los bienes de propiedad del Estado Peruano, la propuesta no habilita su expropiación, no siendo ello jurídicamente posible. En los supuestos de que, sea necesaria la afectación de esta clase de inmuebles se siguen los procedimientos señalados en el Título VI del D. Leg. N° 1192.
- 4.29. Aunado a ello, se debe considerar que la ANIN ejerce las facultades otorgadas en el D. Leg. N° 1192, en lo que corresponda y cuando la ANIN sea la entidad ejecutora; asimismo, dicha entidad ejerce las facultades coactivas respecto de los procesos y procedimientos de su competencia de acuerdo con lo establecido en el literal f) del numeral 5.1 del artículo 5 de la Ley N° 31841; es decir, realiza los procedimientos de liberación de predios para la ejecución de obras: Carretera Otuzco-Usquil, Carretera Yungay, Canal Miguel Checa, Carretera Chulucanas-Frías y Carretera San Antonio de Cachi.
- 4.30. Por dichas consideraciones, se encuentra legalmente justificada la declaratoria de necesidad pública e interés nacional, a efectos de que se permita a la ANIN, cumplir con la liberación de todos los predios que se encuentren afectados con la ejecución de dichos proyectos de inversión a su cargo.

5. FUNDAMENTO TÉCNICO DE LA NORMA

Sobre la identificación del problema público

- 5.1. La presente norma aborda la problemática que se presenta con la ejecución de las obras, como es la adquisición de terrenos en tiempo y forma para cumplir los plazos establecidos en los contratos de obra suscritos para tal finalidad. Sin embargo, diversos factores ajenos a la ejecución natural de los proyectos retrasan esta adquisición, afectando gravemente el avance de las inversiones y generando perjuicios económicos significativos al Estado debido al incumplimiento de dichos plazos.
- 5.2. La adquisición de predios se presenta en la ejecución de la obra o en la convocatoria del Proceso de Contratación, donde resulta necesario que, en mérito a lo establecido en el literal e) del artículo 176⁵ del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado, aprobado con Decreto Supremo N° 009-2025-EF, se efectúe la entrega total o parcial del terreno donde se ejecuta la obra, para lo cual se realizan diversos procesos con los sujetos pasivos, poseedores u ocupantes de las áreas, tales como: suscripción de actas de compromiso, entrega de posesión del predio, pago hasta el 30% del valor comercial del inmueble y adquisición vía trato directo; sin embargo, pese a ello, en determinadas situaciones y agotados dichos mecanismos resulta necesario (por temas legales que imposibilitan la adquisición) utilizar, como *ultima ratio*, la expropiación, en el marco de lo establecido en el D. Leg. N° 1192.
- 5.3. Por otro lado, la carencia de infraestructura vial es otro de los principales problemas que el Estado debe solucionar, pues la falta de vías de comunicación incrementa los costos del transporte y del intercambio de bienes; situación que conlleva lamentablemente al retraso del crecimiento económico de las regiones y del país en su conjunto. De otro lado, la accidentada geografía del territorio nacional obstaculiza aún más la comunicación y creación de nuevas carreteras. Por ello, es indispensable que el Estado coadyuve con la ejecución de obras viales que permitan el acceso de la población a los bienes y servicios requeridos para su subsistencia.
- 5.4. Además, otro problema que se pretende atender con la presente norma es la falta de acceso al recurso hídrico para el riego, lo cual incrementa las pérdidas en cultivos y suspende la continuidad de la actividad agrícola en los distritos de Lancones, Querecotillo, Salitral, Marcavelica e Ignacio Escudero, de la provincia de Sullana, de la región de Piura. Dicha situación conlleva lamentablemente al retraso del crecimiento económico de la región Piura y del país en su conjunto, ya que dicho sector resulta de suma importancia en el desarrollo del país.

Sobre el estado actual de la situación fáctica que se pretende regular

- 5.5. Los cinco (05) proyectos se encuentran incluidos en el Programa Multianual de Inversiones (PMI) 2025-2028 del sector Presidencia del Consejo de Ministros. Esta iniciativa se encuentra alineada con los ejes estratégicos establecidos en el

⁵ **Artículo 176. Inicio de ejecución contractual para obras bajo los sistemas de entrega de sólo construcción y diseño y construcción.**

176.1. El inicio del plazo de ejecución de obra rige desde el día siguiente que se cumplan las siguientes condiciones:

e) En el caso de obras bajo el sistema de entrega de solo construcción, la entrega total o parcial del terreno o lugar donde se ejecuta la obra, según corresponda.

Decreto Supremo N° 042-2023-PCM, en particular el Eje 4 (Reactivación económica), al impulsar la conectividad y movilidad que dinamizan el comercio regional y la productividad local, el Eje 5 (Impulso al desarrollo de los departamentos), al promover el crecimiento equilibrado entre territorios, reduciendo brechas de desarrollo entre zonas rurales y urbanas y el Eje 9 (Más infraestructura y servicios para una mejor calidad de vida), al mejorar el acceso a servicios básicos y fomentar condiciones de vida dignas para la población nacional de inversión pública, asegurando su contribución al desarrollo sostenible y al cierre de brechas estructurales en el territorio.

Esta alineación estratégica refuerza el carácter prioritario de los proyectos Carretera Otuzco-Usquil, Canal Miguel Checa, Carretera Chulucanas-Frías, Carretera San Antonio de Cachi y Carretera Yungay, dentro de la política nacional de inversión pública, asegurando su contribución al desarrollo sostenible y al cierre de brechas estructurales en el territorio.

- 5.6. Sobre el particular, el Estado busca no sólo el crecimiento del país sino también la promoción de la interconexión de puestos de trabajo, creando un clúster regional con conectividad interregional, accesos a servicios básicos, reducción en tiempos de desplazamiento y costos logísticos, genera la integración social y territorial; ello produce una mayor dinamización de la economía por la utilización de bienes y servicios locales y el aumento de usuarios de las vías, lo que impactará favorablemente en la reducción del índice de pobreza en el Perú.
- 5.7. Actualmente, se tiene la siguiente información de los proyectos de inversión que son materia de declaratoria de necesidad pública e interés nacional:

Canal Miguel Checa:

- 5.8. El Canal Miguel Checa constituye un eje estratégico de integración territorial y productiva entre los distritos de Lancones, Querocotillo, Salitral, Marcavelica e Ignacio Escudero, beneficiando a 8640 usuarios que forman parte del área de influencia directa y dependen de la infraestructura de riego para el desarrollo de sus actividades agrícolas, que actualmente enfrentan limitaciones por las pérdidas de agua a consecuencia de las filtraciones que existe en la actualidad, perjudicando la seguridad hídrica y funcionalidad del sistema de riego. Su ejecución permitirá asegurar la continuidad del servicio agrícola en el valle del Chira, contribuyendo a los objetivos nacionales de seguridad hídrica, eficiencia productiva, desarrollo sostenible y al fortalecimiento de la competitividad regional.
- 5.9. El mejoramiento del Canal Miguel Checa se justifica ante las filtraciones de agua, lo que conlleva a que no se abastezca para asumir el riego de los cultivos y plantaciones, siendo uno de los principales problemas que el Estado debe solucionar, pues la falta de riego incrementa las pérdidas en sus cultivos y evitando la continuidad de la actividad agrícola; situación que conlleva lamentablemente al retraso del crecimiento económico de la región y del país en su conjunto. De otro lado es indispensable que el Estado desarrolle dicho proyecto de infraestructura hidráulica.

Nombre del proyecto: "Ampliación y Mejoramiento del Servicio de Agua para riego en la zona de Influencia del canal Miguel Checa,

provincias de Sullana y Paita, departamento de Piura".

CUI N°: 2382880

Tramos a ejecutar: El proyecto se encuentra dividido en siete (07) tramos

Tabla 2: Tramos del proyecto Canal Miguel Checa

TRAMOS	LUGARES	PROGRESIVAS (KM)	KM
T1	Lancones - Querecotillo	00+000 – 10+140	10.14
T2	Querecotillo	10+140 – 19+080	8.94
T3	Querecotillo	19+080 – 26+900	7.82
T4	Salitral - Marcavelica	26+900 – 35+400	8.50
T5	Marcavelica	35+400 – 44+800	9.40
T6	Marcavelica	44+800 – 55+800	11.00
T7	Marcavelica – Ignacio Escudero	55+800 – 66+070	10.27
TOTAL			66.07 KM

Fuente: Elaboración propia.

Ubicación: Distritos Lancones, Querecotillo, Salitral, Marcavelica e Ignacio Escudero de la provincia de Sullana del departamento de Piura

Convenio / Decreto: Fecha de Convenio: 03.06.2024
Inclusión a cartera ANIN: D.S N° 096-2024-PCM del 13.09.2024.

Estado Situacional de predios: Según el levantamiento de Información en el sitio (zona del proyecto): 503 afectaciones aproximadamente pendientes de adquisición.

Justificación: - Problema Social

El Canal Miguel Checa es de vital importancia para los distritos de Lancones, Querecotillo, Salitral, Marcavelica e Ignacio Escudero, provincia de Sullana, región de Piura, Perú, ya que es de vital importancia para la subsistencia de la agricultura en los distritos mencionados, siendo su principal actividad y única fuente de ingresos de los pobladores, por ello el mejoramiento y ampliación del canal permitirá el incremento de la frontera agrícola, lo cual traería un gran desarrollo económico a través de la agricultura para los cinco distritos mencionados.

- Objetivo

Permitir que muchos pobladores tengan acceso a una mejor calidad de vida, así como reducir las pérdidas de agua a consecuencia de las filtraciones que existe en la actualidad, aumentar la seguridad y funcionalidad del sistema de riego y asegurar la continuidad del servicio agrícola en el valle del Chira, contribuyendo a los objetivos nacionales de seguridad hídrica, eficiencia productiva y desarrollo sostenible.

- 5.10. En el marco de la Política General de Gobierno aprobada mediante el Decreto Supremo N° 042-2023-PCM - en particular el Eje 4 (Reactivación económica), Eje 5 (Impulso al desarrollo de los departamentos) y el Eje 9 (Más infraestructura y servicios para una mejor calidad de vida)-, el referido proyecto responde a los objetivos de reactivar la economía regional en los sectores de agricultura, implementando medidas de mitigación y adaptación frente al cambio climático con énfasis en la seguridad hídrica, así como cerrar las brechas de servicio de agua para uso de riego prioritariamente en el ámbito rural y periurbano. Asimismo, se encuentra alineado con el Plan Estratégico Institucional 2024-2027 de la ANIN, que prioriza la ejecución de proyectos de infraestructura resiliente y sostenible bajo enfoque de gestión por resultados.

Carretera Yungay:

- 5.11. La Carretera Yungay constituye un eje estratégico de integración territorial y productiva entre Yungay hasta el Callejón de Conchucos, articulando 52 centros poblados que actualmente enfrentan limitaciones de acceso a servicios básicos, mercados y equipamientos públicos. Su ejecución permitirá reducir tiempos de traslado, costos logísticos y riesgos de aislamiento, contribuyendo a la seguridad vial, a la inclusión social y al fortalecimiento de la competitividad regional.

Nombre del proyecto: “Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial interurbana en carretera departamental AN -106 tramo: EMP. PE-3N (Yungay) - Shillcop - Llanganuco – Vaquería – Yanama, - EMP. PE-14C (Llacma) en los distritos de Yungay, Yanama de la provincia de Yungay del departamento de Áncash”.

CUI N°: 2669383

Tramos a ejecutar:

Tabla 3: Tramos del proyecto Carretera Yungay

TRAMOS	LUGARES	PROGRESIVAS (KM)	KM
T1	Yungay-Humacchuco	14+860-66+080	14.86
T2	Humacchuco-Vaquería	00+000-14+861	51.22
T3	Vaquería-Yanama	66+0080-78+685	12.605

T4	Yanama-Puente Llacma	78+0685-101+498	22.813
TOTAL			101.498 KM

Fuente: *Elaboración propia.*

Ubicación : Distritos de Yungay y Yanama de la provincia de Yungay del departamento de Ancash

Convenio / Decreto: Fecha de Convenio: 18.10.2024
Inclusión a cartera ANIN: D.S N° 019-2025-PCM del 07.02.2025

Estado Situacional de predios: Según el Plan de Afectación y Compensaciones (PAC) del Perfil: 500 predios aprox. pendientes de adquisición.

Justificación: - **Problema Social**

La Carretera Yungay - Yanama es de vital importancia para la región de Ancash, Perú, ya que mejora la transitabilidad y la economía de la zona, beneficiando a miles de pobladores y potenciando el turismo. Facilita el acceso a una de las rutas más importantes de la provincia de Yungay y permite la interconexión con otras regiones.

- **Objetivo**
Lograr un fácil acceso a los centros poblados y productivos de la zona, aumentando la calidad del servicio ofrecido a través de la construcción de la carretera para reducir el tiempo de desplazamiento de los usuarios y costos de producción.

Carretera Chulucanas-Frías:

5.12. La ejecución de la carretera Chulucanas-Frías se justifica ante la carencia de la ejecución de la carretera Chulucanas-Frías se justifica ante la carencia de infraestructura vial como uno de los principales problemas que el Estado debe solucionar, pues la falta de vías de comunicación incrementa los costos del transporte y del intercambio de bienes; situación que conlleva lamentablemente al retraso del crecimiento económico de las regiones y del país en su conjunto. De otro lado, la accidentada geografía del territorio nacional obstaculiza aún más la comunicación y la creación de nuevas carreteras. Por ello, es indispensable que el Estado desarrolle el proyecto de infraestructura vial como es la carretera Chulucanas-Frías, que tendrá los siguientes beneficios:

- 1) La conectividad vial de 11 centros poblados aislados,
- 2) La reactivación económica de una zona con más del 40% de pobreza,
- 3) La integración territorial entre las provincias de Morropón y Ayabaca, y
- 4) La reducción de costos logísticos y tiempos de traslado. La falta de conectividad incrementa los costos de transporte en hasta un 60%, limita el acceso de servicios de salud y educación y frena la inversión privada.

Nombre del proyecto: “Mejoramiento de la carretera EMP-1NR (Yapatera) – Fátima – Chapica el Carmelo – Palo Blanco – Chililique Alto (salida) – Platanal Alto – Pampa de Ramada – Huasipe - Limón – Tucaque – Mastrante – Frías, distrito de Frías, del distrito de Chulucanas, las provincias de Morropón y Ayabaca del departamento de Piura”.

CUI N°: 2510582

Tramos a ejecutar: El proyecto se encuentra dividido en tres (03) tramos

Tabla 4: Tramos del proyecto Carretera Chulucanas-Frías

TRAMOS	LUGARES	PROGRESIVAS (KM)	KM
T1	Yapatera-Chapica-El Carmelo	00+000 - 05+200	5.200
T2	Chapica-El Carmelo -Chililique Alto	05+200 - 17+550	12.350
T3	Chililique Alto – Frías	17+550 - 40+901	23.351
TOTAL			40.901 KM

Fuente: *Elaboración propia.*

Ubicación: Distritos de Chulucanas y Frías de las provincias de Morropón y Ayabaca del departamento de Piura.

Convenio / Decreto: Fecha de Convenio: 03.06.2024
Inclusión a cartera ANIN: D.S N° 096-2024-PCM del 13.09.2024.

Estado Situacional de predios: Según el **Plan de Afectación y Compensaciones (PAC)** del estudio de perfil, se identifican más de **329 predios pendientes de adquisición.**

Justificación : - **Problema Social**

La Carretera Chulucanas-Frías es de vital importancia para la región de Piura, Perú, ya que mejora la transitabilidad, comercio, turismo, la reactivación económica de la zona, así como la reducción de tiempo, beneficiando a miles de pobladores y potenciando el turismo. Facilita el acceso a una de las rutas más importantes de las provincias de Morropón y Ayabaca y permite la interconexión con otras regiones.

- **Objetivo**

Lograr un fácil acceso a los centros poblados y productivos de la zona, aumentando la calidad del servicio ofrecido a través de la construcción de la

carretera para reducir el tiempo de desplazamiento de los usuarios y costos de producción.

Carretera San Antonio de Cachi:

- 5.13. Al respecto, la ejecución de esta obra pretende lograr lo siguiente:
- 1) La conectividad vial de quince (15) centros poblados aislados.
 - 2) La reactivación económica de una zona con más del 50% de pobreza.
 - 3) La integración territorial de 06 distritos aislados de la provincia de Andahuaylas.
 - 4) La reducción de costos logísticos y tiempos de traslado. La falta de conectividad incrementa los costos de transporte en hasta un 70%, limita el acceso de servicios de salud y educación y frena la inversión privada.

Nombre del proyecto: “Mejoramiento del Servicio de Transitabilidad Vial Interurbana en carretera departamental AP – 104 EMP. PE – 30B (Pucaccasa) – Huayana – Castillapata – San Miguel de Chaccrampa – Chiara – DV. Cachi distrito de San Miguel de Chaccrampa de la provincia de Andahuaylas del departamento de Apurímac.”

CUI N°: 2650070

Tramos a ejecutar: El proyecto considera la intervención de un único tramo de 152.78 Km de longitud.

Tabla 5: Tramo del proyecto Carretera San Antonio de Cachi

TRAMOS	LUGARES	PROGRESIVAS (KM)	KM
T1	Emp. PE-30B (Pucaccasa) – Huayana – Castillapata - San Miguel de Chaccrampa - Chiara - Dv. Cachi	00+000 - 152+778	152.78
TOTAL			152.78 KM

Fuente: *Elaboración propia.*

Ubicación: San Antonio de Cachi, Chiara, Chaccrampa, Huayana, Tumayhuaraca, y Pomacocha

Convenio / Decreto: Fecha de Convenio: 12.06.2024
Inclusión a cartera ANIN: D.S N° 096-2024-PCM del 13.09.2024.

Estado Situacional de predios: Según el **Plan de Afectación y Compensaciones (PAC)** del estudio de perfil, se identifican más de **115 predios afectados pendientes de adquisición.**

Justificación: - **Problema Identificado**

Actualmente se tiene inadecuadas condiciones de transitabilidad vial de la Carretera AP-104 entre los distritos de San Antonio de Cachi – Chiara – Chaccrampa – Huayana – Tumayhuaraca – Pomacocha – Empalme PE-30B (Pucaccasa), de la provincia de Andahuaylas del departamento de Apurímac.

- **Objetivo**

Contar con adecuadas condiciones de transitabilidad vial de la Carretera AP-104 entre los distritos de San Antonio de Cachi – Chiara – Chaccrampa – Huayana – Tumayhuaraca – Pomacocha – Empalme PE-30B (Pucaccasa), de la provincia de Andahuaylas del departamento de Apurímac.

La mejora de las condiciones de transitabilidad vehicular repercutirá en una mejora de la calidad de vida de la población afectada, permitiendo mayor articulación a los mercados locales, incremento del comercio de las actividades productivas, reducción de tiempos y costos de viaje de la población, así como el incremento de ingresos de la población asentada en el ámbito del proyecto.

Carretera Otuzco-Usquil:

- 5.14. La Carretera Otuzco-Usquil constituye un eje estratégico de integración territorial y productiva entre los distritos de Otuzco, Charat y Usquil, beneficiando a más de 62 mil personas, de 28 centros poblado, usuarios que forman parte del área de influencia directa que verían cerradas las brechas de transitabilidad.

Nombre del proyecto: "Mejoramiento y ampliación del Servicio de Transitabilidad Vial Interurbana en la vía departamental LI-114: EMP. PE-10 A (DV. Otuzco) – Otuzco – Pte. Carata – DV. Charat – Sahuachique – Usquil – EMP. LI-111 (Cuyuchugo) – distrito de Usquil y distrito de Otuzco de la provincia de Otuzco del departamento de La Libertad".

CUI N°: 2597478

Tramos a ejecutar: El proyecto se encuentra dividido en tres (03) tramos

Tabla 6: Tramos del proyecto Carretera Otuzco-Usquil

Tramo	I	II	III	TOTAL
-------	---	----	-----	-------

Longitud (km)	2+840	3+860	39+780	46+475
---------------	-------	-------	--------	--------

Fuente: *Elaboración propia.*

Ubicación: Distritos de Usquil, Charat y Otuzco de la provincia de Otuzco del departamento de la Libertad

Convenio / Decreto: Fecha de Convenio: 29.10.2024
Inclusión a cartera ANIN: D.S N° 019-2025-PCM del 06.02.2025.

Estado Situacional de predios: Según el levantamiento de Información en el sitio (zona del proyecto): Se ha identificado 1,099 afectaciones aproximadamente que tienen que ser liberadas, antes del inicio de la ejecución de las obras, utilizando los medios y la normativa vigente aplicable para tal fin.

Tabla 7: Afectaciones identificadas por tramos del proyecto Carretera Otuzco-Usquil

Tramo	I	II	III	TOTAL	km
Longitud (km)	2+840	3+860	39+775	46+475	
Predios afectados (aproximadamente) *	19	52	1,028	1,099	

Fuente: *Elaboración propia.*

Justificación: - **Problema Social**

La Carretera Otuzco-Usquil es de vital importancia para los distritos de Otuzco, Charat y Usquil, de la provincia de Otuzco, del departamento de la Libertad, debido a que actualmente la vía departamental pasa por varios centros poblados a través de su recorrido, en una vía en mal estado, con tramos con ancho insuficiente, estructuras con falla inminente y obras de arte que no cubren la demanda hidráulica, y pese a esto la población se desplaza en motos, autos y camiones, con alto riesgo de accidentes.

- **Objetivo**
- . Contribuir al cierre de brechas de la infraestructura vial.
 - . Impulsar el crecimiento económico
 - . Reducir el tiempo de traslado
 - . Mejorar la calidad de vida
 - . Acceso a los mercados de Otuzco, Charat y Usquil.

5.15. En el marco de la Política General de Gobierno aprobada mediante el Decreto Supremo N° 042-2023-PCM - en particular el Eje 4 (Reactivación económica), Eje 5 (Impulso al desarrollo de los departamentos) y el Eje 9 (Más infraestructura y servicios para una mejor calidad de vida)-, el referido proyecto responde a los

objetivos de reactivación económica, desarrollo del departamento e infraestructura para una mejor calidad de vida. Asimismo, se encuentra alineado con el Plan Estratégico Institucional 2024-2027 de la ANIN, que prioriza la ejecución de proyectos de infraestructura resiliente y sostenible bajo enfoque de gestión por resultados.

Sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad del proyecto normativa

- 5.16. En virtud de lo dispuesto en el artículo 58 de la Constitución Política del Perú⁶, el Estado Peruano ha venido ejecutando importantes inversiones en infraestructura. Así, el Sector Presidencia del Consejo de Ministros (PCM) impulsa diversos proyectos de infraestructura a través de la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN), con efectos exponenciales en la creación de empleo directo e indirecto, así como permitir la interconexión entre personas, y constituyen un instrumento de inclusión social que posibilite la creación, provisión y mejoramiento de las condiciones de vida de los ciudadanos (menor tiempo de traslado, valor agregado de los terrenos, la creación de zonas industriales y comerciales, descentralización productiva, además del ahorro de tiempo, mayores estándares de seguridad) en torno a la infraestructura desarrollada.
- 5.17. La ANIN, en el ámbito de sus competencias, asume mayores retos en el marco de los compromisos internacionales y el cumplimiento de la Política General de Gobierno. Por ello, busca desarrollar todos los modos de transporte con un enfoque integrado y multimodal, que permita reducir costos y tiempos de viaje, potenciar la infraestructura y mejorar los servicios, así como de las condiciones de seguridad de la infraestructura vial y servicios de transporte, a fin de evitar la ocurrencia de accidentes que afecte la salud, la vida y la propiedad, impulsando el desarrollo de la conectividad digital y disponibilidad para la población, buscando contribuir al desarrollo regional, fortaleciendo la gobernanza y la modernización.
- 5.18. Asimismo, el Estado, como promotor y responsable de la ejecución de proyectos de infraestructura hidráulica en el país, busca no sólo el crecimiento del país sino también que la población tengan acceso a una mejor calidad de vida, así como reducir las pérdidas de agua a consecuencia de las filtraciones existentes, así como también aumentar la seguridad y funcionalidad del sistema de riego y asegurar la continuidad del servicio agrícola en el valle del Chira, contribuyendo a los objetivos nacionales de seguridad hídrica, eficiencia productiva y desarrollo sostenible.
- 5.19. Por su parte, el Decreto Supremo N° 042-2023-PCM, Decreto Supremo que aprueba la Política General de Gobierno para el presente mandato presidencial, establece que dicha Política General se desarrolla sobre nueve ejes, los cuales se encuentran interrelacionados y guardan consistencia con el marco de políticas y planes del país, siendo los siguientes: 1. Paz social y gobernabilidad, 2. Concertación y diálogo nacional, 3. Protección social para el desarrollo, 4. Reactivación económica, 5. Impulso al desarrollo de los departamentos, 6. Lucha

⁶ Artículo 58 de la Constitución Política del Perú: "La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura."

contra la corrupción, orden público y seguridad, y defensa de la soberanía nacional, 7. Buen año escolar con recuperación de los aprendizajes, 8. La salud como derecho humano; y, 9. Más infraestructura y servicios para una mejor calidad de vida. (texto subrayado nuestro)

- 5.20. En el artículo 4 de la precitada norma se han establecido los lineamientos de la Política General de Gobierno para el presente mandato presidencial, entre los cuales destacan los siguientes: 1. Implementar medidas de reactivación, con énfasis en los sectores agricultura, producción, turismo, cultura, ambiente y transportes y comunicaciones (numeral 4.5 del Eje 4: Reactivación Económica); y, 2. Reducir la brecha de infraestructura e impulsar inversiones en materia de transportes y comunicaciones (numeral 9.4 del Eje 9: Más infraestructura y servicios para una mejor calidad de vida).
- 5.21. En ese sentido, la ley busca la declaratoria de necesidad pública e interés nacional de la ejecución de cinco proyectos de inversión que se encuentran en la Cartera de Infraestructura de la ANIN, a fin de viabilizar su ejecución en el menor plazo posible.

Sobre el nuevo estado que generaría la vigencia de la norma

- 5.22. La ley permitirá la expropiación de los inmuebles necesarios para la ejecución de las obras descritas, una vez agotadas las gestiones para la adquisición por la vía del trato directo, y en casos en donde no sea posible la transferencia mediante dicho mecanismo. En consecuencia, evitará el retraso en la licitación de las obras y/o la paralización o retraso durante su ejecución, fortaleciendo al Estado para el cumplimiento de sus obligaciones y compromisos contractuales, fomentando la inversión privada y pública, generando con ello beneficios para la economía nacional.

Sobre el financiamiento de las inversiones materia de la norma

- 5.23. Mediante Memorando N° 000873-2025-ANIN/OPP, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto remite la Nota de Elevación N° 000113-2025-ANIN/OPP-UP de la Unidad de Presupuesto, en donde se concluye que, el financiamiento de los proyectos de inversión Carretera Yungay, Canal Miguel Checa, Carretera Chulucanas-Frías y Carretera San Antonio de Cachi, será con cargo a los recursos transferidos por los Gobiernos Regionales de Áncash, Piura y Apurímac a la Autoridad Nacional de Infraestructura en el marco de lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley N° 32013, Ley que aprueba créditos suplementarios para el financiamiento de mayores gastos asociados a la Reactivación Económica y dicta otras medidas y el numeral 9.3 del artículo 9 del Decreto Legislativo 1659 Decreto Legislativo que establece disposiciones que permitan a la Autoridad Nacional de Infraestructura identificar, formular y ejecutar inversiones ubicadas en las zonas de influencia del corredor logístico asociado al Hub portuario de Chancay.
- 5.24. Asimismo, mediante Memorando N° 000016-2026-ANIN/OPP, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto remite la Nota de Elevación N° 000004-2026-ANIN/OPP-UP de la Unidad de Presupuesto, en donde se concluye que, el financiamiento del proyecto de inversión Carretera Otuzco-Usquil, será con cargo a los recursos transferidos por el Gobierno Regional de La Libertad a la Autoridad

Nacional de Infraestructura en el marco de lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley N° 32013, Ley que aprueba créditos suplementarios para el financiamiento de mayores gastos asociados a la Reactivación Económica y dicta otras medidas y el numeral 9.3 del artículo 9 del Decreto Legislativo N°1659 Decreto Legislativo que establece disposiciones que permitan a la Autoridad Nacional de Infraestructura identificar, formular y ejecutar inversiones ubicadas en las zonas de influencia del corredor logístico asociado al Hub portuario de Chancay.

Sobre el desarrollo del objetivo vinculado al problema identificado

- 5.25. Con la declaración de necesidad pública y de interés nacional de los proyectos Canal Miguel Checa, Carretera Chulucanas-Frías, Carretera San Antonio de Cachi, Carretera Yungay y Carretera Otuzco-Usquil se permite la adquisición de predios para su ejecución, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 70 de la Constitución Política del Perú y las disposiciones del Decreto Legislativo N° 1192, lo cual coadyuva a contar con dichas obras en un menor plazo, generando la promoción de la interconexión de puestos de trabajo, creando un clúster regional con conectividad interregional, accesos a servicios básicos, reducción en tiempos de desplazamiento y costos logísticos, la integración social y territorial, mayor dinamización de la economía por la utilización de bienes y servicios locales y el aumento de usuarios de las vías, lo que impactará favorablemente en la reducción del índice de pobreza en el Perú.

6. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA NORMA

- 6.1. La aprobación del presente instrumento normativo generará un impacto positivo significativo en el avance de los proyectos, al permitir que el Estado pueda cumplir con sus objetivos mediante la ejecución oportuna de los proyectos Carretera Otuzco-Usquil, la Carretera Yungay, el Canal Miguel Checa, la Carretera Chulucanas-Frías y la Carretera San Antonio de Cachi, al ser declarados de interés nacional, en el marco del Programa Multianual de Inversiones 2025-2027 y 2026-2028 de la Presidencia del Consejo de Ministros, permitiendo afianzar el crecimiento del país en los próximos años.
- 6.2. Cabe indicar que la Programación Multianual de Inversiones (PMI) tiene como objetivo lograr la vinculación entre el planeamiento estratégico y el proceso presupuestario mediante la elaboración y selección de una cartera de inversiones, bajo la normatividad del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.
- 6.3. El Ciclo de Inversión del referido Sistema trata de agilizar y dinamizar la aprobación y ejecución de las inversiones, para que ello se haga efectivo se requiere la libre disponibilidad de áreas de terreno; en ese orden de ideas, la aprobación de la ley permitirá la implementación de la expropiación de los inmuebles necesarios para la ejecución del proyecto, una vez agotadas las gestiones para la adquisición vía trato directo y en casos donde no sea posible la transferencia mediante dicho mecanismo, lo cual evitará la paralización o retraso durante la ejecución de las obras, fortaleciendo al Estado para el cumplimiento de sus obligaciones y compromisos contractuales, fomentando la

inversión privada y pública, generando con ello beneficios para la economía nacional.

- 6.4. A continuación, se muestra el PMI 2025-2027 y PMI 2026-2028, en donde la Presidencia del Consejo de Ministros ha incluido los siguientes proyectos con un presupuesto programado de ejecutar conforme al siguiente detalle:
- Carretera Otuzco – Usquil, ha sido incorporado en el PMI 2025-2027 de la PCM. El proyecto ha iniciado el proceso de procura el 31/10/2025 y se ha efectuado un gasto de S/ 149,054.00 durante el año 2025. Para el presente año 2026, se tiene programado la elaboración del expediente técnico y la ejecución de los tramos I y II, con una ejecución presupuestal de S/ 23,139,971.60, para el 2027 se tiene programado continuar con la ejecución de los tramos II y III, con un presupuesto de S/ 125,077,531.00 y el año 2028 se concluirá con la ejecución del tramo III con un presupuesto de S/ 20,222,790.24. Con esta programación se viene gestionando la INP tipo adelantada a fin de iniciar los trámites administrativos correspondientes para el logro de las metas establecidas.
 - Carretera Yungay teniendo programado ejecutar el monto de S/93,665,293.26 (Noventa y tres millones seiscientos sesenta y cinco mil doscientos noventa y tres con 26/100 soles), directamente relacionados a gastos variables. Cualquier impacto en el plazo establecido podría generar la paralización en la ejecución, y consecuentemente, la oportunidad que se le reconozca un evento compensable por cada día de afectación, estimándose el monto de S/130,090.69 (Ciento treinta mil noventa con 69/100 soles);
 - Canal Miguel Checa tuvo programado para ejecutar el año 2025 un presupuesto de S/ 1,712,345.00 (Un millón setecientos doce mil trescientos cuarenta y cinco con 69/100 soles);
 - Carretera Chulucanas-Frías tuvo programado para ejecutar el año 2025 un presupuesto de S/ 1,291,055.00 (Un millón doscientos noventa y un mil cincuenta y cinco con 00/100 soles); y,
 - Carretera San Antonio de Cachi tuvo programado para ejecutar el año 2025 un presupuesto de S/ 1,764,502.00 (Un millón setecientos sesenta y cuatro mil quinientos dos con 00/100 soles).
- 6.5. Por lo que resulta necesario declarar de necesidad pública e interés nacional, así como autorizar la expropiación de los bienes inmuebles que resulten necesarios para su ejecución, de los siguientes proyectos de inversión:

Tabla 8: Detalle de Inversiones: CUI, Costo Actualizado y Programación Presupuestal

NOMBRE DE LA INVERSION	CUI	COSTO ACTUALIZADO (S/)	PMI 2025-2026			
			PMI 2025 (S/)	PMI 2026 (S/)	PIM 2027 (S/)	PIM 2028 (S/)

MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL EN CARRETERA DEPARTAMENTAL AN – 106 , TRAMO: EMP. PE-3N (YUNGAY) - SHILLCOP - LLANGANUCO - VAQUERIA - YANAMA - EMP. PE-14 C (LLACMA), EN LOS DISTRITOS DE YUNGAY, YANAMA DE LA PROVINCIA DE YUNGAY DEL DEPARTAMENTO DE ANCASH	2669383	720,063,078.59	2,986,344.00	18,800,666.00	171,742,316.00	44,505,935.00
AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE AGUA PARA RIEGO EN LA ZONA DE INFLUENCIA DEL CANAL MIGUEL CHECA, PROVINCIAS DE SULLANA Y PAITA, DEPARTAMENTO DE PIURA"	2382880	235,622,018.90	1,712,345.00	166,089,718.20	67,819,955.70	-----
"MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP-1NR (YAPATERA) – FÁTIMA – CHAPICA EL CARMELO – PALO BLANCO – CHILILIQUE ALTO (SALIDA) – PLATANAL ALTO – PAMPA DE RAMADA - HUASIPE-LIMÓN – TUCAQUE – MASTRANTE – FRÍAS, DISTRITO DE FRÍAS, DEL DISTRITO DE CHULUCANAS, LAS PROVINCIAS DE MORROPÓN Y AYABACA DEL DEPARTAMENTO DE PIURA"	2510582	401,651,561.06	1,291,055.00	123,433,599	224,579,076.950	48,550,890.98
"MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL DE LA CARRETERA DEPARTAMENTAL AP-104 EMP. PE-30B (PUCACCASA) – HUAYANA – CASTILLAPATA – SAN MIGUEL DE CHACCRAMPA - CHIARA - DV. CACHI, EN EL DISTRITO DE SAN MIGUEL DE CHACCRAMPA, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS, DEPARTAMENTO DE APURÍMAC"	2650070	210,252,859	0.0	61,306,406	148,585,148	361,305
"MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA VÍA DEPARTAMENTAL LI-114: EMP. PE-10 A (DV. OTUZCO) - OTUZCO - PTE. CARATA - DV. CHARAT - SAHUACHIQUE - USQUIL - EMP. LI-111 (CUYUCHUGO) - DISTRITO DE USQUIL Y DISTRITO DE OTUZCO DE LA PROVINCIA DE OTUZCO DEL DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD"	2597478	168,589,347.32	149,054.48	23,139,971.60	125,077,531.00	20,222,790.24

Fuente: *Elaboración propia.*

6.6. La presente norma tiene como finalidad hacer viable la ejecución de los proyectos; generando mayores beneficios económicos y sociales para la

población comprendida en el área de influencia del proyecto, teniendo en cuenta que la infraestructura de transportes es el medio más idóneo para la integración y desarrollo de la población.

Carretera Yungay:

- 6.7. El proyecto **Carretera Yungay** con CUI N° 2669383 beneficiará directamente a más de **60 mil habitantes de 52 centros poblados y a 100 mil turistas al año**. De acuerdo al Estudio de Preinversión a nivel de Perfil del proyecto Yungay-Yanama, el Plan de Afectaciones y Compensaciones (PAC) para la liberación de las áreas requeridas para la ejecución del proyecto, se ha estimado un número de **500 afectaciones prediales** comprendidas en la longitud de la vía 101+498 Km., situados en los distritos de Yungay y Yanama, provincia de Yungay, departamento Ancash.
- 6.8. Del total de predios afectados por la ejecución de las obras del proyecto Carretera Yungay, se advierte un estimado del 4% de predios que se irían a expropiación, los cuales se encontrarían ubicados entre los tramos 1, 2 de la carretera, no obstante, el motivo de la expropiación no sería por la negativa de los sujetos pasivos de entregar de manera voluntaria las áreas afectadas, sino la inexistencia de sucesiones inscritas en el Registro de Sucesiones, de duplicidades de partidas existentes, entre otros.
- 6.9. Asimismo, de no contar con la Ley que autorice declarar de necesidad pública y de interés nacional la ejecución del proyecto y autorice la expropiación de los bienes inmuebles necesarios para su realización podría generar un impacto negativo en la ejecución programada, tomando en cuenta que, el proyecto se encuentra dividido en cuatro (04) tramos, y que la ejecución del tramo 01 (Yungay-Humacchuco) tiene como fecha de inicio del Diseño el 09.10.2025 y como fecha de inicio de la Construcción el 21.02.2026.
- 6.10. Además, se tiene programado dentro de los gastos generales que incurrirá el contratista durante la etapa de construcción que se realizará por un plazo de 720 días calendario y por el monto de S/93,665,293.26 (Noventa y tres millones seiscientos sesenta y cinco mil doscientos noventa y tres con 26/100 soles), directamente relacionados a gastos variables. Cualquier impacto en el plazo establecido podría generar la paralización en la ejecución, y consecuentemente, la oportunidad que se le reconozca un evento compensable por cada día de afectación, estimándose el monto de S/130,090.69 (Ciento treinta mil noventa con 69/100 soles), como gasto general diario, de acuerdo al siguiente cuadro:

Tabla 9: Cálculo del Gasto General Diario

ITEM	S/
GASTO GENERAL TOTAL	93,665,293.26
DIAS DE EJECUCION	720
GASTO GENERAL DIARIO	130,090.69

Fuente: *Elaboración propia.*

- 6.11. En términos generales, el proyecto genera impactos positivos de carácter económico y social, tanto para la población beneficiaria como para la

Administración Pública, vinculados a la mejora de la conectividad, la dinamización de la actividad económica y el fortalecimiento de las condiciones para el desarrollo social, así como a la disponibilidad oportuna de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras. El detalle de dichos impactos se presenta en el cuadro siguiente:

Tabla 10: Impactos del proyecto de inversión

Impactos	Beneficiarios del Proyecto	Sujeto Pasivo	Administración Pública (Gobierno Nacional)
Económicos	• Reducción de los tiempos de desplazamiento de la población. • Creación de puestos de trabajo y empleo para la ejecución del proyecto. • Creación de un clúster regional con conectividad interregional	• El propietario o poseedor del inmueble recibirá el justiprecio por el bien afectado, para proceder a ejecutar las obras en beneficio de los ciudadanos. • Incremento de valor del metro cuadrado de esta zona y alrededores.	• Con la transferencia forzosa de los bienes inmuebles, se realizará la entrega oportuna de áreas de terreno para la ejecución de los proyectos. • Para la elaboración del Diseño de la carretera Yungay-Yanama, se tiene programado ejecutar un presupuesto para este año 2025 ascendente a S/12,848,396.99.
Sociales	• Mejora de la calidad de vida de las personas. • Acceso a servicios básicos. • Genera integración social y territorial. • Dinamización de la economía por la utilización de bienes y servicios locales y por aumento de usuarios de las vías. • Promueve la reducción del índice de pobreza en el Perú.	• Desplazamiento del Sujeto Activo con la sensibilización a los afectados durante el proceso de adquisición y liberación.	• Promueve la inclusión social, la integración, la movilidad y la conectividad de los ciudadanos. • Disponibilidad oportuna de los terrenos que permitan la ejecución de las obras

Fuente: Elaboración propia

Canal Miguel Checa:

- 6.12. El proyecto **Canal Miguel Checa** beneficiará directamente a más de 8,640 usuarios, quienes forman parte del área de influencia directa y dependen de la infraestructura de riego para el desarrollo de sus actividades agrícolas. De acuerdo a los trabajos de campo, recopilación de documentos e identificación de afectaciones por parte del equipo técnico y legal de la Sub Dirección de Estudios de la Dirección de Estudios y Obras a cargo del proyecto Canal Miguel Checa, se ha estimado un número de **504 afectaciones prediales** comprendidas en la longitud de la vía 00+000 al 66+070 Km, situados en los distritos de Lancones, Querecotillo, Salitral, Marcavelica e Ignacio Escudero, provincia de Sullana, departamento Piura.
- 6.13. En ese sentido, del total de predios afectados por la ejecución de las obras del Canal Miguel Checa, se advierte un estimado del 3% de predios que se irían a expropiación, los cuales se encontrarían ubicados entre los tramos 4, 5 de la zona del proyecto, el motivo de la expropiación, sería por la negativa de los sujetos pasivos de entregar de manera voluntaria las áreas afectadas, así como inexistencia de sucesiones inscritas en el Registro de Sucesiones, entre otros.
- 6.14. Asimismo, de no contar con la ley que autorice declarar de necesidad pública y de interés nacional la ejecución del proyecto Miguel Checa se carecería del sustento jurídico habilitante para iniciar los procesos de expropiación de los predios afectados, lo que imposibilita liberar los terrenos necesarios, provocando riesgos significativos o incluso la paralización de las actividades del proyecto. Por lo que debería tomarse en cuenta que el inicio de ejecución de obra de los tramos 01 y 02 están proyectados para el mes de enero del 2026.
- 6.15. Además, respecto del referido proyecto, se tiene programado dentro de los gastos generales que incurrirá el contratista durante la etapa de construcción que se realizará por un plazo de 330 días calendario y por el monto de S/21'355,308.49 (Veintiún Millones Trescientos Cincuenta y Cinco Mil Trescientos Ocho con 49/100 soles), teniendo como gastos variables la suma de S/ 859,591.96 (Ochocientos Cincuenta y Nueve Mil Quinientos Noventa y Uno con 96/100 soles) directamente relacionados a i) gastos de personal (personal clave, no clave, de apoyo, administrativo), ii) alquiler y servicios y iii) mobiliario, materiales y útiles de escritorio. Cualquier impacto en el plazo establecido podría generar la paralización en la ejecución, y consecuentemente, la oportunidad que se le reconozca un evento compensable por cada día de afectación, estimándose el monto de S/ 28,653.07 (Veintiocho Mil Seiscientos Cincuenta y Tres con 07/100 soles), como gasto general diario, de acuerdo al siguiente cuadro:

Tabla 11: Cálculo del Gasto Variable Diario

ITEM	S/
GASTOS GENERALES	21'355,308.49
GASTO VARIABLE	859,591.96
DIAS DE EJECUCION	330 días calendarios
GASTO VARIABLE DIARIO	28,653.07

Fuente: *Elaboración propia.*

6.16. De manera general, el proyecto genera impactos favorables de carácter económico y social para los beneficiarios directos y para la Administración Pública, vinculados al fortalecimiento de la infraestructura productiva, la mejora de la eficiencia del servicio y la dinamización de la actividad económica, así como a la adecuada gestión de los terrenos necesarios para su ejecución. El detalle de dichos impactos se presenta en el cuadro siguiente:

Tabla 12: Impactos del proyecto de inversión

Impactos	Beneficiarios del Proyecto	Sujeto Pasivo	Administración Pública (Gobierno Nacional)
Económicos	• Reducción de filtraciones que existe en la actualidad, aumentar la seguridad y funcionalidad del sistema de riego y asegurar la continuidad del servicio agrícola en el valle del Chira. • Creación de puestos de trabajo y empleo para la ejecución del proyecto.	• El propietario o poseedor del inmueble recibirá el justiprecio por el bien afectado, para proceder a ejecutar las obras en beneficio de los ciudadanos. • Incremento de valor del metro cuadrado de esta zona y alrededores.	• Con la transferencia forzosa de los bienes inmuebles, se realizará la entrega oportuna de áreas de terreno para la ejecución del proyecto. • Para la elaboración del diseño y ejecución del mejoramiento del Canal Miguel Checa, se tiene programado ejecutar un presupuesto para este año 2025 ascendente a S/ 1,712,345.00
Sociales	• Mejora de la calidad de vida de las personas. • Dinamización de la economía por el desarrollo de la actividad agrícola por el aumento de la producción. • Promueve la reducción del índice de pobreza en el Perú.	• Desplazamiento del Sujeto Activo con la sensibilización a los afectados durante el proceso de adquisición y liberación.	• Promueve la inclusión social, aumenta la seguridad, funcionalidad del sistema de riego y asegurar la continuidad del servicio agrícola en el valle del Chira, contribuyendo a los objetivos nacionales de seguridad hídrica, eficiencia productiva y desarrollo sostenible.

Fuente: *Elaboración propia*

Carretera Chulucanas-Frías:

- 6.17. De otro lado, el proyecto **Carretera Chulucanas-Frías** permitirá el beneficio a más de 15,000 mil habitantes de 11 centros poblados. De acuerdo al Estudio de Preinversión a nivel de Perfil del referido proyecto, el Plan de Afectaciones y Compensaciones (PAC) para la liberación de las áreas requeridas para la ejecución del proyecto, se ha estimado **más de 329 afectaciones prediales** comprendidas en la longitud de la vía 40+908 Km., situados en los distritos de Frías y distrito de Chulucanas, provincias de Morropón y Ayabaca del departamento de Piura.
- 6.18. En este contexto, de no contar con una Ley que autorice declarar de necesidad pública y de interés nacional la ejecución de los proyectos y autorice la expropiación de los bienes inmuebles necesarios para su realización se podría generar un impacto negativo en la ejecución programada, tomando en cuenta que, el proyecto Chulucanas-Frías se encuentra dividido en tres (03) tramos, y que la ejecución del tramo 01 (Yapatera - C.P. Fátima) y 02 (C.P. Fátima - Chililique Alto) tienen como fecha de inicio de la Construcción el mes de enero de 2026, y el proyecto Miguel Checa se encuentra dividido en siete (07) tramos, y que la ejecución del tramo 06 y 07 (Marcavelica – Ignacio Escudero) tienen como fecha de inicio del Diseño el 17.12.2025 y como fecha de inicio de la Construcción el 16.05.2026.
- 6.19. Asimismo, el proyecto Carretera Chulucanas-Frías, permitirá el beneficio a más de 15,000 mil habitantes de 11 centros poblados. De acuerdo al Estudio de Preinversión a nivel de Perfil del proyecto Carretera Chulucanas -Frías el Plan de Afectaciones y Compensaciones (PAC) para la liberación de las áreas requeridas para la ejecución del proyecto, se ha estimado **más de 329 afectaciones prediales** comprendidas en la longitud de la vía 00+000 al 40+901 Km., situados en los distritos de Frías y distrito de Chulucanas, provincias de Morropón y Ayabaca del departamento de Piura.
- 6.20. Del total de predios afectados por la ejecución de las obras del proyecto, se advierte un estimado del 3% de predios que se irían a expropiación, los cuales se encontrarían ubicados entre los tramos 1, 2 y 3 de la carretera; no obstante, el motivo de la expropiación sería por la negativa de los sujetos pasivos de entregar de manera voluntaria las áreas afectadas y la inexistencia de sucesiones inscritas en el Registro de Sucesiones, de duplicidades de partidas existentes, entre otros.
- 6.21. Además, se tiene programado dentro de los gastos generales que incurrirá el contratista durante la etapa de construcción que se realizará por un plazo de 720 días calendario y por el monto de S/17,487,139.60 (Diecisiete millones cuatrocientos ochenta y siete mil ciento treinta y nueve con 60/100 soles), directamente relacionados a gastos variables. Cualquier impacto en el plazo establecido podría generar la paralización en la ejecución, y consecuentemente, la oportunidad que se le reconozca un evento compensable por cada día de afectación, estimándose el monto de S/24,287.69 (veinticuatro mil doscientos ochenta y siete con 69/100 soles), como gasto general diario, de acuerdo al siguiente cuadro:

Tabla 13: Cálculo del Gasto General Diario

ITEM	MONTO (S/)
GASTO GENERAL TOTAL	19,086,481.57
GASTOS GENERALES VARIABLES	17,487,139.60
DIAS DE EJECUCION	720
GASTO GENERAL DIARIO	24,287.69

Fuente: Elaboración propia.

6.22. De manera general, el proyecto genera impactos favorables de carácter económico y social para los beneficiarios directos y para la Administración Pública, vinculados al fortalecimiento de la infraestructura, la mejora de la conectividad y la dinamización de la actividad económica, así como a la adecuada gestión de los terrenos necesarios para su ejecución. El detalle de dichos impactos se presenta en el cuadro siguiente:

Tabla 14: Impactos del proyecto de inversión

Impactos	Beneficiarios del Proyecto	Sujeto Pasivo	Administración Pública (Gobierno Nacional)
Económicos	• Reducción de los tiempos de desplazamiento de la población. • Creación de puestos de trabajo y empleo para la ejecución del proyecto.	• El propietario o poseedor del bien inmueble recibirá el justiprecio por el bien afectado, para proceder a ejecutar las obras en beneficio de los ciudadanos. • Incremento de valor del metro cuadrado de esta zona y alrededores.	• Con la transferencia forzosa de los bienes inmuebles, se realizará la entrega oportuna de áreas de terreno para la ejecución de los proyectos. • Para la elaboración del diseño y la ejecución de la carretera Chulucanas -Frías, se tiene programado ejecutar un presupuesto para este año 2025 ascendente a S/ 1,291,055.00
Sociales	• Mejora de la calidad de vida de las personas. • Acceso a servicios básicos. • Genera integración social y territorial. • Dinamización de la economía por la utilización de	• Desplazamiento del Sujeto Activo con la sensibilización a los afectados durante el proceso de adquisición y liberación.	• Promueve la inclusión social, la integración, la movilidad y la conectividad de los ciudadanos. • Disponibilidad oportuna de los terrenos que permitan la ejecución de las obras.

	bienes y servicios locales y por aumento de usuarios de las vías.
	• Promueve la reducción del índice de pobreza en el Perú

Fuente: elaboración propia

6.23. En este contexto, de no contar con una Ley que autorice declarar de necesidad pública y de interés nacional la ejecución de los proyectos y autorice la expropiación de los bienes inmuebles necesarios para su realización se podría generar un impacto negativo en la ejecución programada, tomando en cuenta que, el proyecto Chulucanas-Frías se encuentra dividido en tres (03) tramos, la ejecución del tramo 01 (Yapatera - C.P. Fátima) y 02 (C.P. Fátima - Chililique Alto) tienen como fecha de inicio de la Construcción el mes de febrero de 2026.

Carretera San Antonio de Cachi:

- 6.24. Respecto del proyecto **Carretera San Antonio de Cachi**, de acuerdo con la información recabada y generada para el estudio de preinversión, el proyecto considera lo siguiente:
- El proyecto beneficiara a más de 9,186 habitantes de 15 centros poblados ubicados en seis distritos del área de influencia directa del proyecto.
 - De acuerdo al diagnóstico de afectaciones prediales y liberación de las áreas requeridas para la ejecución del proyecto, se ha estimado más de 115 afectaciones prediales comprendidas en los 152.78 Km de vía, situados en los distritos de San Antonio de Cachi, Chiara, Chaccrapma, Huayana, Tumayhuaraca, y Pomacocha, provincia de Andahuaylas del departamento de Apurímac.
 - Se estima que el plazo necesario para la implementación del proyecto (construcción) es de un (01) año o 365 días calendario a partir de enero del 2027.
 - Con respecto a los gastos generales programados, se ha considerado el monto de S/24,053,520.19 (Veinticuatro millones cincuenta y tres mil quinientos veinte con 19/100 soles), gastos en los que incurrirá el contratista y cualquier impacto en el plazo establecido podría generar la paralización en la ejecución, y consecuentemente, la oportunidad que se le reconozca un evento compensable por cada día de afectación, estimándose el monto de S/65,900.06 (sesenta y cinco mil novecientos con 06/100 soles), como gasto general diario, de acuerdo al siguiente detalle:

Tabla 15: Cálculo del Gasto General Diario

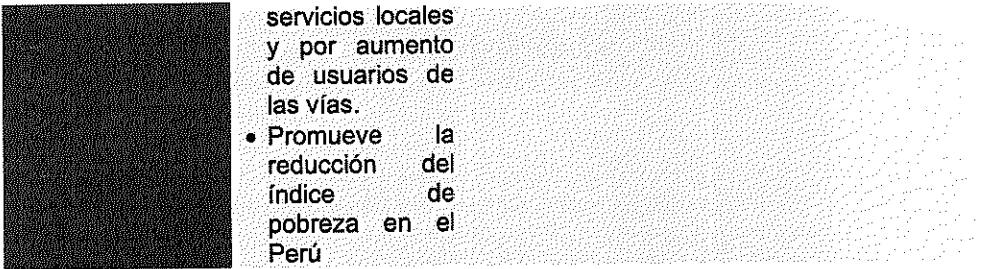
ITEM	S/
GASTO GENERAL TOTAL	24,053,520.19
DIAS DE EJECUCION	365
GASTO GENERAL DIARIO	65,900.06

Fuente: *Elaboración propia.*

6.25. De manera general, el proyecto genera impactos favorables de carácter económico y social para los beneficiarios directos y para la Administración Pública, vinculados al fortalecimiento de la infraestructura, la mejora de la conectividad y la dinamización de la actividad económica, así como a la adecuada gestión de los terrenos necesarios para su ejecución. El detalle de dichos impactos se presenta en el cuadro siguiente:

Tabla 16: Impactos del proyecto de inversión

Impactos	Beneficiarios del Proyecto	Sujeto Pasivo	Administración Pública (Gobierno Nacional)
Económicos	- Reducción de los tiempos de desplazamiento de la población. - Creación de puestos de trabajo y empleo para la ejecución del proyecto.	- El propietario o poseedor del bien inmueble recibirá el justiprecio por el bien afectado, para proceder a ejecutar las obras en beneficio de los ciudadanos. - Incremento de valor del metro cuadrado de esta zona y alrededores.	- Con la transferencia forzosa de los bienes inmuebles, se realizará la entrega oportuna de áreas de terreno para la ejecución de los proyectos. - Para la elaboración del diseño y la ejecución de la carretera San Antonio de Cachi, se tiene programado ejecutar un presupuesto para el año 2027 ascendente a S/ 6,620,000.00 y 2028 ascendente a S/ 95,500,000.00.
Sociales	- Mejora de la calidad de vida de las personas. - Acceso a servicios básicos. - Genera integración social y territorial. - Dinamización de la economía por la utilización de bienes y	Desplazamiento del Sujeto Activo con la sensibilización a los afectados durante el proceso de adquisición y liberación.	- Promueve la inclusión social, la integración, la movilidad y la conectividad de los ciudadanos. - Disponibilidad oportuna de los terrenos que permitan la ejecución de las obras.



Fuente: Elaboración propia

6.26. En ese contexto, de no contar con la ley que autorice declarar de necesidad pública y de interés nacional la ejecución del proyecto se carecería del sustento jurídico habilitante para iniciar los procesos de expropiación de los predios afectados, lo que imposibilita liberar los terrenos necesarios, provocando riesgos significativos o incluso la paralización de las actividades del proyecto. Por lo que debería tomarse en cuenta e importa resaltar que, el inicio de la Construcción de obra está proyectado para enero del 2027.

Carretera Otuzco-Usquil:

- 6.27. Adicional a ello, respecto del proyecto **Carretera Otuzco-Usquil**, necesita liberar áreas a lo largo de toda la vía, debido al ensanchamiento de la misma; con el atenuante que el proyecto no cuenta con presupuesto para la liberación de áreas, entonces se torna necesario tener las herramientas legales de liberación, entre ellas la declaratoria de necesidad pública e interés nacional. Es preponderante señalar que, la firma del Contrato para el diseño y la ejecución de las obras sería el 19 de marzo de 2026 y de inmediato comienza la elaboración del diseño, se prevé que el inicio de las obras sería el 19 de julio de 2026 y para ese entonces debe tenerse las 1,099 interferencias liberadas y “entregado” el terreno para la ejecución de las obras. El hecho de no hacer “entrega” del terreno para la ejecución de las obras, generaría afectaciones en costos y plazos en el proceso de ejecución de las obras, afectaciones que se materializarían en la solicitud de eventos compensables.
- 6.28. De manera general, el proyecto genera impactos favorables de carácter económico y social para los beneficiarios directos y para la Administración Pública, vinculados al fortalecimiento de la infraestructura, la mejora de la conectividad y la dinamización de la actividad económica, así como a la adecuada gestión de los terrenos necesarios para su ejecución. El detalle de dichos impactos se presenta en el cuadro siguiente:

Tabla 17: Impactos del proyecto de inversión

Impactos	Beneficiarios del Proyecto	Sujeto Pasivo	Administración Pública (Gobierno Nacional)
Económicos	• Reducción de los tiempos de desplazamiento de la población. • Creación de puestos de	• Incremento de valor del metro cuadrado de esta zona y alrededores.	• Con la liberación de las áreas, se realizará la entrega oportuna de áreas de terreno para la

	trabajo y empleo para la ejecución del proyecto.	Incremento de la producción agropecuaria y ganadera debido al mejoramiento del ancho de vía	ejecución de los proyectos. Para la elaboración del diseño y la ejecución de la carretera Otuzco - Usquil, se ha programado un gasto estimado que asciende a S/.23,139,971.60 para el año 2026, S/ 125,077,531,00 para el año 2027 y S/.20,222,790,24 para el año 2028.
Sociales	- Mejora de la calidad de vida de las personas. - Acceso a servicios básicos. - Genera integración social y territorial. - Dinamización de la economía por la utilización de bienes y servicios locales y por aumento de usuarios de las vías. - Promueve la reducción del índice de pobreza en el Perú	Desplazamiento del Sujeto Activo con la sensibilización a los afectados durante el proceso de adquisición y liberación.	- Promueve la inclusión social, la integración, la movilidad y la conectividad de los ciudadanos. - Disponibilidad oportuna de los terrenos que permitan la ejecución de las obras.

Fuente: Elaboración propia

6.29. Resulta oportuno precisar, que en caso de implementarse la presente norma permitirá dar viabilidad a la ejecución de los proyectos, generará costos relacionados a las gestiones para el pago del justiprecio producto de los predios en los cuales resulte aplicable la expropiación de los bienes inmuebles a favor de los Sujetos Pasivos, los cuales son asumidos por los Gobiernos Regionales de Áncash, Apurímac, Piura y la Libertad a favor de la Autoridad Nacional de Infraestructura, en el marco del convenio de delegación suscritos, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público, lo cual tendrá impacto económico y social.

7. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

A través de la presente ley se propone declarar de necesidad pública y de interés nacional los proyectos Carretera Otuzco-Usquil, Carretera Yungay, el Canal Miguel Checa, la Carretera Chulucanas-Frías y la Carretera San Antonio de Cachi que serán ejecutadas por el Estado a través del ANIN, así como autorizar la expropiación de los bienes inmuebles que resulten necesarios para tales fines.

De acuerdo con su contenido, la norma no crea un nuevo procedimiento, ni modifica, deroga o sustituye el marco normativo vigente sobre adquisición o expropiación. Por el contrario, se limita a complementar el ordenamiento jurídico mediante una declaración legislativa de necesidad pública e interés nacional respecto de proyectos específicos, habilitando la aplicación del procedimiento ya regulado en el Decreto Legislativo N° 1192.

En ese sentido, la norma es compatible con el artículo 70 de la Constitución Política del Perú, que admite la expropiación únicamente por causa de seguridad nacional o necesidad pública, declarada por ley, y condicionada al pago previo en efectivo de indemnización justipreciada, incluyendo la compensación por el eventual perjuicio. La norma se alinea con dicho mandato constitucional, en la medida que no altera los requisitos materiales ni las garantías que deben observarse en un procedimiento de expropiación.

Asimismo, la norma mantiene coherencia con el Decreto Legislativo N° 1192, norma marco que regula la adquisición y expropiación de inmuebles para la ejecución de obras de infraestructura, puesto que la presente ley no sustituye ni modifica dicho procedimiento, sino que remite a su aplicación para los actos de expropiación que correspondan.

Desde la perspectiva constitucional, la jurisprudencia del Tribunal Constitucional ha precisado que el derecho de propiedad no es absoluto y que su ejercicio debe armonizarse con su función social, siendo constitucionalmente legítima la expropiación cuando se sustenta en el interés general, se encuentra prevista por ley y se cumple con la indemnización previa.

En cuanto a las obligaciones internacionales del Estado peruano, la norma es coherente con el artículo 21 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, que reconoce el derecho de propiedad y admite su privación únicamente por causa de utilidad pública o interés social, conforme a ley y mediante el pago de una indemnización justa.

Finalmente, corresponde precisar que la presente norma no contiene disposiciones derogatorias ni modificatorias del ordenamiento vigente.

8. SOBRE LA NO APLICACIÓN DEL ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO – AIR EX ANTE

- 8.1. El numeral 33.2 del artículo 33 del Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General

de Mejora de la Calidad Regulatoria, aprobado por Decreto Supremo N° 023-2025-PCM (en adelante, Reglamento AIR Ex Ante) señala que *“las entidades públicas tienen la obligación de aplicar un AIR Ex Ante como herramienta de análisis previo, cuando el proyecto normativo de carácter general establezca y/o modifique una obligación, condición, requisito, responsabilidad, prohibición, limitación y/o cualquier otra regla que imponga exigencia(s): a) que genere(n) o modifique(n) costos en su cumplimiento por parte de las personas; y/o, b) que limite(n) el ejercicio, otorgamiento y/o reconocimiento de derechos de las personas, restringiendo el desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.”*

- 8.2. En ese caso, la presente norma al ser una norma declarativa que además habilita la implementación de un mandato constitucional, que es la expropiación, no corresponde la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio - AIR Ex Ante, dado que la Constitución Política del Perú, establece que la expropiación de la propiedad es posible sólo cuando se declara de necesidad pública y previo pago de una indemnización justa. Esto significa que los derechos de terceros están protegidos por la Constitución y que cualquier afectación a sus derechos debe estar regulada a través de un proceso de expropiación que cumpla con los requisitos constitucionales. Por lo tanto, con esta norma, no se establecen, incorporan o modifican obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades, prohibiciones, limitaciones o cualquier exigencia que genere o modifique costos en su cumplimiento por parte de las personas y/o que limite el ejercicio, otorgamiento y/o reconocimiento de derechos de las personas, restringiendo el desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.
- 8.3. Al respecto, la presente norma tiene como objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la ejecución de la Carretera Otuzco-Usquil, Carretera Yungay, el Canal Miguel Checa, la Carretera Chulucanas-Frías y la Carretera San Antonio de Cachi; así como autorizar la expropiación de los bienes inmuebles que resulten necesarios para tal fin; puesto que en determinadas situaciones y agotados los mecanismos de adquisición por trato directo con el Sujeto Pasivo, resulta necesario utilizar, como *ultima ratio*, la expropiación; ya que la disponibilidad de áreas de terreno es un elemento importante para la ejecución de las inversiones. Caso contrario, se afectaría directamente la provisión de infraestructura pública y servicios públicos, que resultan esenciales para la ciudadanía, limitando el desarrollo económico y social del país.
- 8.4. En tal sentido, la presenta norma no establece, incorpora o modifica reglas, prohibiciones, limitaciones, obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades o cualquier exigencia que genere o implique variación de costos en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil que limite el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social; sino que corresponde a una norma que busca establecer una declaración de interés nacional que no genera efectos a terceros.

- 8.5. En consecuencia, la presente norma se encuentra comprendida dentro de la excepción establecida en el literal a) del numeral 41.1 del artículo 41 del Reglamento AIR Ex Ante, el cual establece lo siguiente:

"41.1 Las entidades públicas están exceptuadas de presentar expediente AIR Ex Ante a la CMCR, por lo que se encuentran fuera de lo dispuesto en el numeral 33.2 del artículo 33 del presente Reglamento, en los siguientes supuestos:

- a) *Disposiciones normativas emitidas para la designación de funcionarios o cualquier cargo de confianza, así como representantes ante consejos directivos; autorización o comisiones de viaje, creación y conformación de comisiones sectoriales o multisectoriales, grupos de trabajo, comisiones consultivas, oficialización de eventos, declaración de interés público en la realización de eventos, **declaración de interés nacional que no generen efectos a terceros**, otorgamiento de subsidios, subvenciones, bonos, donaciones, transferencias financieras y similares de parte del Estado, realización de concursos o eventos, peticiones de gracia, indultos y conmutaciones de penas, extradiciones, reparaciones económicas, la fe de erratas y la publicación de proyectos regulatorios o cualquier disposición normativa de carácter particular."* (Énfasis agregado).

9. SOBRE LA EXCEPCIÓN DE PUBLICACIÓN DEL PROYECTO NORMATIVO

- 9.1. Mediante Decreto Supremo N° 009-2024-JUS, publicado el 30 de agosto de 2024, se aprobó el Reglamento que establece disposiciones sobre publicación y difusión de normas jurídicas de carácter general, resoluciones y proyectos normativos (en adelante, Reglamento sobre publicación y difusión de normas), el cual tiene como finalidad garantizar una actuación efectiva y transparente de la función normativa y administrativa que desarrollan las entidades de la Administración Pública, estableciendo reglas uniformes para la publicación y difusión de normas jurídicas de carácter general y proyectos normativos, así como la difusión de los precedentes constitucionales, judiciales y administrativos, y la jurisprudencia vinculante.
- 9.2. De acuerdo a lo establecido en el numeral 4.10 del artículo 4 del Reglamento sobre publicación y difusión de normas, la publicación de proyectos normativos implica la puesta en conocimiento de proyectos normativos a la ciudadanía, con el objeto de recabar sus comentarios, aportes u opiniones, garantizando el principio de transparencia y máxima divulgación, así como el principio de participación ciudadana y/o de los administrados, antes que, en ejercicio de la potestad normativa, se aprueben normas de carácter general que puedan afectar derechos, obligaciones e intereses.
- 9.3. El Reglamento sobre publicación y difusión de normas en su Capítulo IV, numeral 19.2, artículo 19, establece las excepciones a la publicación del proyecto normativo según determinadas disposiciones.

- 9.4. En ese sentido, resulta aplicable el literal h) del numeral 19.2, artículo 19 del referido Reglamento, que señala:

“Artículo 19.- Difusión de los proyectos de normas jurídicas de carácter general

19.2. Se exceptúa de la publicación del proyecto normativo a las siguientes disposiciones:

h) Las disposiciones cuya prepublicación sea contraria a la seguridad o al interés público. En la exposición de motivos debe justificarse debidamente la aplicación de esta excepción.”

- 9.5. En atención a ello, se justifica la aplicación de la excepción, toda vez que su difusión anticipada podría resultar contraria al interés público y a la seguridad jurídica vinculada a la viabilidad técnica y social de los proyectos Carretera Otuzco-Usquil, Carretera Yungay, el Canal Miguel Checa, la Carretera Chulucanas-Frías y la Carretera San Antonio de Cachi. Asimismo, su publicación previa podría generar expectativas, especulación o interferencias que comprometan su adecuada evaluación técnica, económica y social de los referidos proyectos.

La reserva temporal de su contenido responde a la necesidad de proteger la seguridad jurídica de la gestión predial e inversión pública, conforme a los principios de razonabilidad, proporcionalidad y eficacia establecidos en la norma reglamentaria citada, garantizando que la medida preserve el principio de legalidad y la motivación exigida por la citada norma reglamentaria.

10. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS DE LA NORMA

- 10.1. En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 9 del Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, se ha efectuado la estimación preliminar del impacto presupuestal que generaría la ejecución de las expropiaciones vinculadas a los proyectos de inversión comprendidos en la presente Ley, los cuales se detallan a continuación:

Proyecto de inversión		Costo aproximado de la expropiación
1	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN CARRETERA DEPARTAMENTAL AN -106 TRAMO: EMP. PE-3N (YUNGAY) - SHILLCOP - LLANGANUCO – VAQUERÍA – YANAMA, - EMP. PE-14C (LLACMA) EN LOS DISTRITOS DE YUNGAY, YANAMA DE LA PROVINCIA DE YUNGAY DEL DEPARTAMENTO DE ÁNCASH - CUI N° 2669383.	S/ 45 311 516.09
2	AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE AGUA PARA RIEGO EN LA	S/ 325,000.00 (sin IGV) ⁷

⁷ El valor propuesto en la oferta económica Apéndice C1, ítem 2.02.04.01 Plan de Adquisición y Adquisición de áreas afectadas e interferencias, indicado por el contratista ganador Consorcio Ingeniería Diamante GA, es de

	ZONA DE INFLUENCIA DEL CANAL MIGUEL CHECA, PROVINCIAS DE SULLANA Y PAITA, DEPARTAMENTO DE PIURA - CUI N° 2382880.	
3	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP-1NR (YAPATERA) – FÁTIMA – CHAPICA EL CARMELO – PALO BLANCO – CHILILIQUE ALTO (SALIDA) – PLATANAL ALTO – PAMPA DE RAMADA – HUASIPE - LIMÓN – TUCAQUE – MASTRANTE – FRÍAS, DISTRITO DE FRÍAS, DEL DISTRITO DE CHULUCANAS, LAS PROVINCIAS DE MORROPÓN Y AYABACA DEL DEPARTAMENTO DE PIURA - CUI N° 2510582.	S/ 8 432 280.90
4	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN CARRETERA DEPARTAMENTAL AP – 104 EMP. PE – 30B (PUCACCASA) – HUAYANA – CASTILLAPATA – SAN MIGUEL DE CHACCRAMPA – CHIARA – DV. CACHI DISTRITO DE SAN MIGUEL DE CHACCRAMPA DE LA PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS DEL DEPARTAMENTO DE APURÍMAC - CUI N° 2650070.	S/ 18,500,000.00
5	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA VÍA DEPARTAMENTAL LI-114: EMP. PE-10 A (DV. OTUZCO) – OTUZCO – PTE. CARATA – DV. CHARAT – SAHUACHIQUE – USQUIL – EMP. LI-111 (CUYUCHUGO) – DISTRITO DE USQUIL Y DISTRITO DE OTUZCO DE LA PROVINCIA DE OTUZCO DEL DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD – CUI N° 2597478.	S/10 130 000,00

10.2. Asimismo, se debe precisar que algunos costos estimados para la ejecución de las expropiaciones se encuentran comprendidos, dentro del Costo Total de Inversión previsto para los referidos proyectos, conforme a la información registrada en el Banco de Inversiones del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.

10.3. Sin perjuicio de lo antes expuesto, se debe indicar que en el marco de los convenios interinstitucionales mediante los cuales los Gobiernos Regionales delegan a la ANIN la ejecución de los proyectos de inversión, dichas entidades se comprometieron a asegurar el financiamiento integral para la ejecución de los proyectos, lo cual incluye los costos que se pudieran incurrir con motivo de la expropiación, por lo tanto, con la información disponible se ha realizado la estimación de costos respecto a la liberación predial que asumiría el Gobierno Regional.

S/ 325,000,00 sin IGV, tener en cuenta que de acuerdo al alcance señalado en Anexo 3, volumen 2 S300, indica que se deberá de considerar la aprobación del polígono del diseño definitivo y/o aprobación del derecho de vía para el inicio del procedimiento de la adquisición de predios y liberación de interferencias.
Se debe tener en cuenta que la oferta económica no incluye el valor de los predios que se van a adquirir, ya que eso será el resultado del Plan de Adquisición y Adquisición de áreas afectadas e interferencias, que se anexará al estudio definitivo del proyecto.

10.4. En tal sentido, la presente norma no genera gastos adicionales al Tesoro Público distintos a los ya previstos en la programación multianual, debiendo su ejecución sujetarse a la disponibilidad presupuestaria y a las reglas del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

PROYECTO CONSENSUADO EN LA CCV PARA AGENDA DE CDM

Ayuda Memoria¹

Denominación del Proyecto	PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DE DIVERSOS PROYECTOS DE INVERSIÓN EN LOS DEPARTAMENTOS DE ÁNCASH, APURÍMAC, PIURA Y LA LIBERTAD, Y AUTORIZA LA EXPROPIACIÓN DE BIENES INMUEBLES NECESARIOS PARA SU EJECUCIÓN
Sector Proponente	Presidencia del Consejo de Ministros
Fecha de Consenso en la CCV	10.04.2026
Número de Sesión de la CCV en la que fue agendado	Sesión N° 06
Problema que se busca resolver	La presente norma aborda la problemática que se presenta con la ejecución de las obras, como es la adquisición de terrenos en tiempo y forma para cumplir los plazos establecidos en los contratos de obra suscritos para tal finalidad. Sin embargo, diversos factores ajenos a la ejecución natural de los proyectos retrasan esta adquisición, afectando gravemente el avance de las inversiones y generando perjuicios económicos significativos al Estado debido al incumplimiento de dichos plazos.
Descripción	Se declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución de cinco proyectos de inversión: 1. Mejoramiento de carretera en Yungay del departamento de Áncash 2. Mejoramiento de servicio de agua para riego en Sullana y Paita de Piura. 3. Mejoramiento de carretera en Morropón y Ayabaca de Piura 4. Mejoramiento de carretera en Andahuaylas de Apurímac 5. Mejoramiento de carretera de Otuzco de La Libertad Em ese marco, se autoriza la expropiación conforme el marco normativo vigente (identificación de persona expropiada y pago de justiprecio [lucro cesante y daño emergente]).
Impacto de la medida / estrategia / política	La aprobación del presente instrumento normativo generará un impacto positivo significativo en el avance de los proyectos, al permitir que el Estado pueda cumplir con sus objetivos mediante la ejecución oportuna de los proyectos Carretera Otuzco-Usquil, la Carretera Yungay, el Canal Miguel Checa, la Carretera Chulucanas-Frías y la Carretera San Antonio de Cachi, al ser declarados de interés nacional, en el marco del Programa Multianual de Inversiones 2025-2027 y 2026-2028 de la Presidencia del Consejo de Ministros, permitiendo afianzar el crecimiento del país en los próximos años.
Beneficios	Permitirá la expropiación de los inmuebles necesarios para la ejecución de las obras descritas, una vez agotadas las gestiones para la adquisición por la vía del trato directo, y en casos en donde no sea posible la transferencia mediante dicho mecanismo. Evitará el retraso en la licitación de las obras y/o la paralización o retraso durante su ejecución, fortaleciendo al Estado para el cumplimiento de sus obligaciones y compromisos contractuales, fomentando la inversión privada y pública, generando con ello beneficios para la economía nacional.

¹ Extensión: MÁXIMO una página.