



Ana Zarith Zegarra Saboya

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



LEY QUE CREA LA UNIDAD EJECUTORA DEL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL DE LA PROVINCIA DE ALTO AMAZONAS, DISTRITO DE YURIMAGUAS, DEPARTAMENTO DE LA REGION LORETO

La congresista de la República, **ANA ZADITH ZEGARRA SABOYA**, integrante del grupo parlamentario **SOMOS PERÚ**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa reconocido en el artículo 107° de la constitución Política del Perú y en concordancia con el inciso c) del artículo 22, artículo 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE CREA LA UNIDAD EJECUTORA DEL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL DE LA PROVINCIA DE ALTO AMAZONAS, DISTRITO DE YURIMAGUAS, DEPARTAMENTO DE LA REGION LORETO

Artículo 1. Objeto y objetivo de la Ley

La presente Ley tiene como objeto crear la Unidad Ejecutora del Instituto Vial Provincial (IVP – Alto Amazonas) con el fin de dotarla de capacidad presupuestal y financiera, en aras de fortalecer su institucionalidad y que pueda concretizar proyectos de inversión de mayor envergadura con incidencia en la conectividad vial de la región Loreto.

Artículo 2. Creación de la Unidad Ejecutora

Créase la Unidad Ejecutora del Instituto Vial Provincial (IVP – Alto Amazonas), bajo la jurisdicción del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS NACIONAL (PVN), con autonomía administrativa, económica, financiera y técnica.

Artículo 3. Funciones de la Unidad Ejecutora

La Unidad Ejecutora tiene las siguientes funciones:

- a) Planificar, programar, coordinar, ejecutar, supervisar y evaluar la ejecución de estudios, obras y actividades del Plan Vial.
- b) Evaluar y actualizar el Plan Vial Provincial Participativo.
- c) Actuar como un órgano técnico-operativo de gestión para la ejecución de las diversas obras viales de la zona y su consecuente rehabilitación, mantenimiento



y operatividad.

- d) Gestionar, concertar y administrar los recursos provenientes del Gobierno Central, Gobierno Regional, entidades privadas, entidades cooperantes y de las municipalidades que participan en su creación, para destinarlos a la operatividad del IVP y al tratamiento de las vías priorizadas.
- e) Coordinar la ejecución de las inversiones que efectúe el Sector Público y el Privado en los caminos rurales de su jurisdicción.
- f) Participar en otras actividades relacionadas con el desarrollo integral de los caminos rurales de la Provincia.

Artículo 4. Recursos institucionales

Se destinará hasta **veinte millones de soles** como presupuesto límite para operatividad y/o ejecución de proyectos de inversión, mantenimiento de vías (periódico y rutinario), con cargo al presupuesto del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS NACIONAL (PVN).

Los límites presupuestales podrían ser superiores cuando exista un informe previo de necesidad y con cargo al presupuesto de la Unidad Ejecutora y del Gobierno Local o Regional con quien se suscriba convenios de cooperación para fortalecer la infraestructura vial.

La Unidad Ejecutora tendrá implementado el acceso al SIAF (Sistema Integrado de Administración Financiera del Sector Público) en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, con el fin de que los recursos asignados puedan ser correctamente transferidos.

Artículo 5. Supervisión

La supervisión de la Unidad Ejecutora estará a cargo directamente de Provias Nacional, en cuanto a la ejecución de mantenimiento de vías (periódico y rutinario) y en el desarrollo de sus funciones institucionales.

En cuanto a la ejecución de proyectos de inversión, la Municipalidad Provincial de Alto Amazonas tendrá a cargo la supervisión, asimismo, dicho Gobierno Local podrá asesorar para la proyección del expediente técnico, perfil técnico y demás documentación accesoria para hacer posible la ejecución de los proyectos de inversión,



sin ello significar que, la Municipalidad Provincial de Alto Amazonas pueda administrar o intervenir en la administración de los recursos propios de la Unidad ejecutora (IVP- Alto Amazonas).

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. Reglamentación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones reglamenta la presente ley, en el término de los sesenta (60) días hábiles, contados a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.

Segunda. Financiamiento

El financiamiento de la Unidad Ejecutora del Instituto Vial Provincial (IVP – Alto Amazonas) estará a cargo del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS NACIONAL (PVN), así como del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en cuanto se requiera.

Tercera. Exclusión de requisitos

La Unidad Ejecutora del Instituto Vial Provincial (IVP – Alto Amazonas) quedará exceptuada del requisito del monto del presupuesto anual por toda fuente de financiamiento establecido en el inciso 3 del numeral 68.4 y en el numeral 68.6 del artículo 68 del Decreto Legislativo N.º 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

Cuarta. Informe al Congreso de la República

El Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS NACIONAL (PVN) informará mensualmente a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República sobre las acciones adoptadas para la implementación de la Unidad Ejecutora del Instituto Vial Provincial (IVP – Alto Amazonas).

Quinta. Exclusividad de la norma

Los efectos de la norma serán exclusivos **únicamente** de la Unidad Ejecutora del Instituto Vial Provincial (IVP – Alto Amazonas) por su condición geográfica y por la urgencia de promoción de inversión en la conectividad vial de la región Loreto;



Ana Zadith Zegarra Saboya

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

exceptuando de sus efectos de la presente norma a los demás Institutos Viales Provinciales, que ejercerán sus funciones en el marco de la Ley N° 27972 "Ley Orgánica de Municipalidades"

Sexta. Vigencia de la Norma

La presente Ley, entra en vigencia a partir del día siguiente de la publicación en el Diario Oficial El Peruano.



Firmado digitalmente por:
ZEGARRA SABOYA Ana Zadith
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/03/2026 16:04:42-0500



Firmado digitalmente por:
MEDINA HERMOSILLA
Elizabeth Sara FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/03/2026 09:52:59-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/03/2026 14:38:51-0500



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/03/2026 13:09:36-0500



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/03/2026 13:09:54-0500



Firmado digitalmente por:
GUTIERREZ TICONA Paul
Silvio FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/03/2026 16:45:01-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES GONZALES Alex
Antonio FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/03/2026 16:49:18-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernado
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/03/2026 07:32:45-0500



EXPOSICION DE MOTIVOS

1. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

La presente propuesta legislativa busca otorgar soporte económico como financiero al Instituto Vial Provincial, ya que a la fecha es un organismo de derecho público adscrito a la Municipalidad de Alto Amazonas – Región Loreto y esa misma dependencia lo imposibilita de tener un plan de acción mucho más amplio al requerido por la región, asimismo, es de amplio conocimiento que la región Loreto adolece de conectividad vial; situación que hace imposible el traslado de las personas por vía terrestre, dificulta las redes de comunicación, encarece el traslado de insumos para infraestructura, entorpece la promoción y construcción de los grandes proyectos de inversión (por costos elevados, debido a la falta de vías), eleva el riesgo de pérdida de vidas humanas por la falta de vías para el traslado de pacientes (única vía aérea o fluvial), los insumos médicos son elevados, el costo de vida es elevado y ello promueve que se concentren los recursos en la provincia de Maynas, no generando una real descentralización.

De igual forma, es preciso mencionar que la región Loreto, siendo la región más grande del Perú, enfrenta un aislamiento extremo al no contar con carreteras y vías de acceso entre la Provincia de Maynas – Iquitos con sus demás provincias y asimismo, con las demás regiones del país; dicha problemática enerva los grandes problemas sociales que sufre la región, no pudiendo llegar el desarrollo a más de 400 comunidades nativas que sobreviven en las zonas de fronteras y no cuentan con servicios básicos, servicios de comunicación, ya que por el difícil acceso a sus comunidades, tanto el Gobierno Regional, Local o Central se les imposibilita llegar a atender sus necesidades álgidas, por lo que, es vital promover mecanismos alternos que promuevan la conectividad vial para que no exista excusa suficiente en poder llegar a atender las necesidades sociales de la población loreтана que especialmente vive en los límites fronterizos.



Ana Zadith Zegarra Saboya

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Asimismo, en cuanto a la atención de salud, el Ministerio de Salud reporta que hay apenas **06 médicos por cada 10,000 loretanos**. Esto convierte a la región en la de peor acceso a atención médica en todo el país, por debajo del promedio nacional que presenta 10 médicos por cada 10,000 ciudadanos.

En un territorio tan extenso y con comunidades a días de distancia por río, esta cifra es claramente insuficiente. El resultado: miles de loretanos ven retrasada o limitada la atención que necesitan para cuidar su vida y la de sus familias.¹

La precaria situación en salud en la región Loreto, sumada a la falta de conectividad vial, hace imposible la reconstrucción de la infraestructura hospitalaria, hace imposible la mejora de los servicios médicos y complica la presencia de mayor recurso humano que pueda abastecer la atención oportuna de los enfermos, ya que al ser comunidades lejanas y de difícil acceso por falta de vías, el personal de recurso humano médico requiere mayor remuneración para traslado y eso supone un mayor costo al Estado.

En esa misma línea, producto de la falta de conectividad vial, El Ministerio de Salud en lo que fue el año 2025, ha informado que se han registrado 90 muertes a nivel nacional según la Sala Situacional del Ministerio de Salud (Minsa), estando en el primer lugar de incidencia la región Loreto.

Estas cifras reflejan que en las regiones amazónicas y altoandinas aún persisten elevados índices de mortalidad materna. De acuerdo con especialistas en salud, este incremento se debe al deficiente sistema sanitario en esas zonas, la carencia de equipos especializados y la falta de personal médico.²

¹ <https://www.facebook.com/maryperezcomunica/posts/en-loreto-la-falta-de-m%C3%A9dicos-y-equipos-limita-el-acceso-a-atenci%C3%B3n-de-salud-%EF%B8%8Fcu/122268755222026009/>

² <https://larepublica.pe/sociedad/2025/07/12/loreto-en-emergencia-muertes-de-gestantes-se-incrementan-por-falta-de-puestos-de-salud-hnews-1156392>



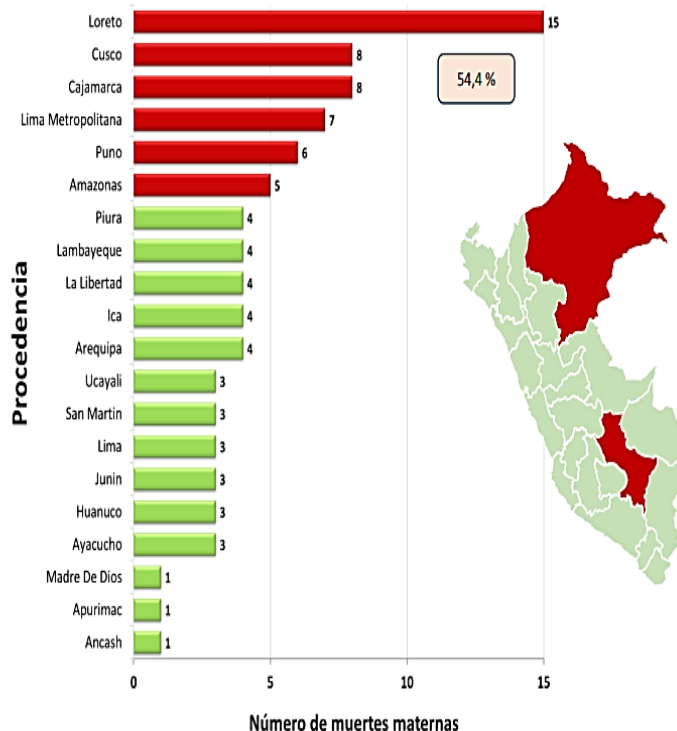
Ana Zarith Zegarra Saboya

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



Muerte materna directa e indirecta según procedencia, Perú, 2025 (SE 26)*



*2025: Hasta la SE 26 (28/06/2025)

Se ha considerado las muertes maternas de clasificación preliminar directa e indirecta ocurridas hasta los 42 días de culminada la gestación.

No incluye muertes maternas tardías.

Muerte materna directa e indirecta según procedencia, Perú, hasta SE 26, 2024 - 2025

Departamento de procedencia	2024*	2025*	Diferencia N°
Cusco	4	8	4
Loreto	11	15	4
Ayacucho	1	3	2
Lima Metropolitana Diris L. Centro		2	2
Lima	1	3	2
Ica	3	4	1
Lima Metropolitana Diris L. Este	1	2	1
Amazonas	5	5	0
Apurímac	1	1	0
Cajamarca	8	8	0
Madre De Dios	1	1	0
San Martín	3	3	0
Arequipa	6	4	-2
Callao	2		-2
Tacna	2		-2
Huancavelica	3		-3
Lambayeque	7	4	-3
Lima Metropolitana Diris L. Norte	5	2	-3
Lima Metropolitana Diris L. Sur	4	1	-3
Puno	9	6	-3
Ucayali	7	3	-4
Ancash	6	1	-5
Huanuco	8	3	-5
Piura	9	4	-5
Junín	9	3	-6
Pasco	6		-6
La Libertad	15	4	-11
Total general	137	90	-47

En Loreto se han reportado 14 muertes maternas, frente a las 10 registradas en 2024, lo que representa un incremento preocupante. Esta cifra contrasta con la de Lima Metropolitana, que reporta 10 casos, pese a contar con una población diez veces mayor. En Cajamarca se han registrado 10 muertes, seguida de Cusco con 7 y Puno con 6.

La evidencia señala que el 66,2 % de las muertes maternas en el país están relacionadas con complicaciones durante el parto, principalmente hemorragias obstétricas y trastornos hipertensivos, mientras que el 33,8 % se debe a enfermedades preexistentes sin diagnóstico ni tratamiento adecuado.



Según el médico infectólogo Juan Carlos Celis, quien labora en Loreto, múltiples factores explican el incremento de muertes maternas en las regiones, entre ellos la **lejanía geográfica, el déficit de personal capacitado, las barreras culturales y las limitaciones en infraestructura.**

Agrega que muchas mujeres embarazadas deben recorrer largas distancias, de cinco horas hasta un día entero, en bote o motocar, para poder recibir atención médica en el hospital más cercano.³

Bajo esa óptica, al no atenderse el problema de más de 40 años que vive la región Loreto en cuanto a la conectividad vial, estamos condenando a la población a que no tenga la posibilidad de un acceso digno a la salud, principalmente por la imposibilidad de traslado, por la lejanía planteada y por la falta de atención de las autoridades del Gobierno central, que lejos de promover la conectividad, fortaleciendo Provias Nacional y Provias Descentralizado y pese a que no se han propuesto nuevos ejes viales para contrarrestar la deficiencia existente, se insiste en promover desarrollo a través de vías aéreas (costosas) y vías fluviales (costosas y con demora de tiempo), cuando lo que se necesita frente a una emergencia de salud es precisamente una atención inmediata, ya a falta de ello, se pierde la vida de las personas.

De igual forma, como se trata de la Amazonía, es muy común y frecuente que la población contraiga enfermedades respiratorias, quienes son los más afectados los niños que contraen Tos ferina y ello viene demostrando una emergencia sanitaria que se agrava con la falta de medicamentos (a causa de imposibilidad del traslado) y falta de atención y/o prevención por parte de brigadas médicas (falta de recurso humano que llegue hasta la zona), todo ello, hace que la población y en especial los niños sufran los estragos de la Tos ferina y hasta dejando víctimas mortales; situación que podría ser atendida de mejor forma, si existiesen las vías de transporte para atender múltiples requerimientos.

³ <https://larepublica.pe/sociedad/2025/07/12/loreto-en-emergencia-muertes-de-gestantes-se-incrementan-por-falta-de-puestos-de-salud-hnews-1156392>

Es así que suceden situaciones como la ocurrida a finales del año 2025; cuando el brote de Tos Ferina continúa afectando con severidad a las comunidades indígenas de Loreto, donde las limitaciones estructurales del sistema de salud dificultan la atención oportuna. En la comunidad de Yancuntich, en la provincia del Datem del Marañón, dos niños de 1 y 4 años fueron evacuados por vía fluvial debido a complicaciones respiratorias asociadas a esta enfermedad. El traslado se extendió por dos días ante la inexistencia de un puente aéreo que permita acelerar la atención médica en zonas de difícil acceso.

La situación sanitaria en la región ha alcanzado niveles críticos. Según cifras oficiales del Ministerio de Salud, hasta el 8 de octubre de 2025 se registran 2,144 casos acumulados y 32 fallecimientos por tos ferina en Loreto, concentrándose la mayor parte en el Datem del Marañón. Autoridades indígenas señalan, sin embargo, que el impacto real sería mayor, pues el número de muertes infantiles reportadas por las propias comunidades supera las cifras oficiales.⁴

Asimismo, el único mecanismo de control y prevención contra la Tos Ferina son las vacunas y pese a que se realicen los esfuerzos para mantener la cadena de frío y estas vacunas no puedan perder su valor en salud, las dificultades logísticas y de traslado (tiempo excesivo a través de vía fluvial), ponen en riesgos dichos mecanismos de prevención, que definitivamente evitarían más muertes en la región Loreto.

Para aunar más en el problema, habiendo mencionado que la más grande deficiencia en atención en salud, en educación, en trabajo, en servicios básicos se circunscriben a las zonas más alejadas de la región Loreto, sin embargo, la ciudad “**más grande del mundo sin acceso por carretera**” referidos a la ciudad de Iquitos en la Provincia de Maynas, adolece del mismo punto, siendo la capital de la región; ya que al igual que todo el territorio

⁴ <https://larepublica.pe/sociedad/2025/11/17/dos-ninos-con-sintomas-de-tos-ferina-viajan-dos-dias-por-rio-para-recibir-atencion-medico-en-loreto-brote-suma-32-muertes-en-2025-1229015>



Ana Zadith Zegarra Saboya

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Loretano adolece de falta de carreteras y vías de acceso con otros puntos del Perú, lo que hace que, dicha ciudad preexista con sus actividades comerciales, turísticas, pesqueras, explotación de hidrocarburos y a su vez, concentre los recursos, ya que en Iquitos se encuentra el Gobierno Regional de Loreto y ante la poca posibilidad de traslado (vías de conectividad) la descentralización de los recursos es cada vez menos visible y todo se concentra en Iquitos, siendo a la vez, una ciudad que se encuentra limitada en acceso y desarrollo por falta de conectividad al igual que toda la región.



Iquitos no cuenta con carreteras debido a su situación geográfica. Foto: Howlanders Blog

Por consiguiente, si es bien es cierto, el Instituto Vial Provincial de Alto Amazonas tiene competencias enmarcadas en la Ley Orgánica de Municipalidades, dichas prerrogativas, dado lo expuesto y por la SINGULARIDAD de la región Loreto, deben ser ampliadas y se deba considerar al Instituto Vial Provincial de Alto Amazonas como una Unidad Ejecutora, no que límite las competencias de Provias Descentralizado, sino más bien que sea un órgano ejecutor y cooperador en la ejecución de proyectos de inversión que versen sobre conectividad vial; partiendo ello, lo que realmente se pretende es darle esa notoriedad e independencia económica al Instituto Vial Provincial de Alto Amazonas para que pueda



Ana Zarith Zegarra Saboya

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

coadyuvar a realizar los grandes proyectos de conectividad que requiere urgentemente la región Loreto y que vienen siendo pospuestos por más de 04 décadas, todo este mecanismo de trabajo, se hará en articulación con el Gobierno Regional de Loreto, la Municipalidad Provincial de Alto Amazonas, Provias Nacional, Provias Descentralizado y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Como se podrá denotar, con esta propuesta se pretende unificar un agente más de apoyo para suplir una necesidad pública, dado que, se necesita una articulación interinstitucional para hacer realidad una región más conectada como lo merece la región Loreto, lo que sin duda alguna, promoverá una región más próspera, en donde no prime la centralización de los recursos, mejor desarrollo de comercio e industria entre provincias y departamentos vecinos, mejora la atención del Gobierno central, mejora la atención en salud y los servicios médicos, la transitabilidad de recursos, entre otros aspectos benefactores para la región.

2. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta no contraviene las disposiciones constitucionales ni legales vigentes, por lo contrario, promueve un desarrollo integral de la Región Loreto, fomentando la conectividad vial como un tema de necesidad pública y a la vez, fomenta la descentralización como un pilar fundamental para el desarrollo de la nación.

Asimismo, la presente propuesta se encuentra enmarcada en los principios constitucionales recogidos en la Carta Magna y se pretende atender un globalizado de necesidades álgidas que requiere la región, promovidos mediante la conectividad vial y el fomento de proyectos de inversión enmarcados en la construcción de mecanismos de transporte.

3. ANALISIS COSTO-BENEFICIO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

La presente propuesta de aprobarse y su posterior promulgación, no generará costos adicionales al tesoro público, ya que se financiará con cargo a los presupuestos institucionales del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS NACIONAL (PVN), asimismo, se realizará con cargo a las partidas presupuestales del año fiscal 2026.

De igual forma, el beneficio tangible de la propuesta legislativa se da en mérito al fomento de la promoción de la conectividad vial en la región Loreto, como pilar fundamental para el desarrollo de la región, ya que es apreciable que, con solucionar el más grande problema de la región, podrá ser posible encontrar mejoras en cualquier rubro de interés de los distritos, provincias y ciudades conformantes de la región.

La presente propuesta se encuentra enmarcada en el reconocimiento de un Estado de derecho, priorizando el derecho de todas las personas a gozar de un Estado descentralizado que facilite a todos un acceso equitativo a los servicios de salud, servicios de educación, servicios de luz, agua y saneamiento, comunicación, entre otros establecidos en la Constitución; y que directamente se encuentran vinculados a primero encontrar una conectividad vial entre los integrantes de la región, para que luego gradualmente mejoren todos los componentes sociales anteriormente mencionados.

4. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa se encuentra relacionada con las siguientes políticas de Estado establecidas en el Acuerdo Nacional⁵:

⁵ Acuerdo Nacional, visible en: <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicasde-estado/poiiticas-de-estado-castellano/>



Ana Zadith Zegarra Saboya

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

4.1. Primera Política: "Fortalecimiento del Régimen Democrático y del

Estado de Derecho". La presente iniciativa fomenta el fortalecimiento del Estado de Derecho, ya que se prevé la primacía de los derechos fundamentales a la vida, integridad física, libre desarrollo y bienestar personal; consolidando fortalezas para promover calidad de vida de los integrantes de una región.

4.2. Octava Política: "Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú"

La presente propuesta pretende unificar un esfuerzo en los 03 niveles de Gobierno para propiciar un avance significativo y real en lo que se refiere a la conectividad vial como un mal histórico de la región Loreto, mediante la consolidación institucional del Instituto Vial Provincial de Alto Amazonas se logrará quebrar un hito fundamental en aras a la descentralización que requiere no solo Loreto como región, sino la provincia de Alto Amazonas frente a la provincia de Maynas; asimismo, podrá participar en la proyección y/o ejecución de proyectos de inversión a nivel regional.

4.3. Décimo Tercera Política: "Acceso Universal a los Servicios de Salud y a la Seguridad Social".

El espíritu de la presente iniciativa es justamente promover un acceso integral a la salud, ya que con la facilitación de vías en la región Loreto, será mucho más real la atención inmediata de los enfermos, deviniendo en menos víctimas mortales y fortaleciendo la capacidad preventiva en salud, como fortalecimiento de la infraestructura hospitalaria, en sentido concreto, es de vital importancia cimentar la conectividad vial para observar mejoras sociales en la región.

4.4. Trigésimo cuarta Política: "Ordenamiento y gestión territorial"

La propuesta pretende realizar una gestión territorial eficiente, otorgando la posibilidad que la Unidad Ejecutora del Instituto Vial Provincial de Alto Amazonas pueda concretizar planes de inversión a nivel regional, no centralizando todo nivel de actuación estatal al Gobierno Regional de Loreto, sino más bien, potencia su actividad mediante el Gobierno central por la problemática ya anteriormente expuesta.