

INFORME TÉCNICO-LEGAL N°001-2026- UNTP
DE OPINIÓN DEL PROYECTO DE LEY N°14141/2025-CR

**PROYECTO DE LEY QUE GARANTIZA LA CONTINUIDAD Y
CULMINACIÓN DEL SALDO DE INVERSIÓN DE LA NUEVA CARRETERA
CENTRAL Y ESTABLECE MECANISMOS DE SOSTENIBILIDAD FISCAL**

MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27783, Ley de Bases de Descentralización.

ANÁLISIS DE LA PROPUESTA

a) Análisis del marco normativo técnico

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79° de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la iniciativa materia de estudio cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú, ni ninguna norma legal peruana.

b) Análisis técnico – social

La brecha total nacional de infraestructura es aproximadamente \$110,100 millones, cifra que amerita reducir gradualmente para equiparar al Perú con la mediana de países de la OCDE en servicios esenciales.

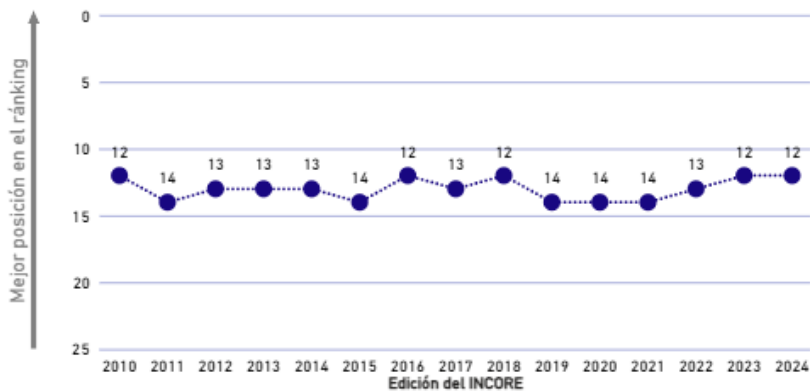
La brecha de infraestructura vial (carreteras y ferrocarriles) es 44 % del total y la mala calidad de los servicios que otorga este sector de transportes en la actual carretera central concesionada a DEVIANDES SAC (Colombia), es un factor limitante de la competitividad Macro Regional Centro, la inclusión social y el desarrollo sostenible.

Considerando en un corto plazo (05) años la brecha asciende a unos 35,000 millones de dólares, equivalente a 1.7 % del PBI anual; Para lograr un crecimiento de un PBI de 4 % en los próximos años, este crecimiento estaría impulsado por la reactivación de la inversión pública orientada al cierre de brechas de infraestructura social y productiva de la mano con las decisiones del Ministerio de Economía y Finanzas Vial, debido a que el sector transporte genera y traslada desarrollo nacional.

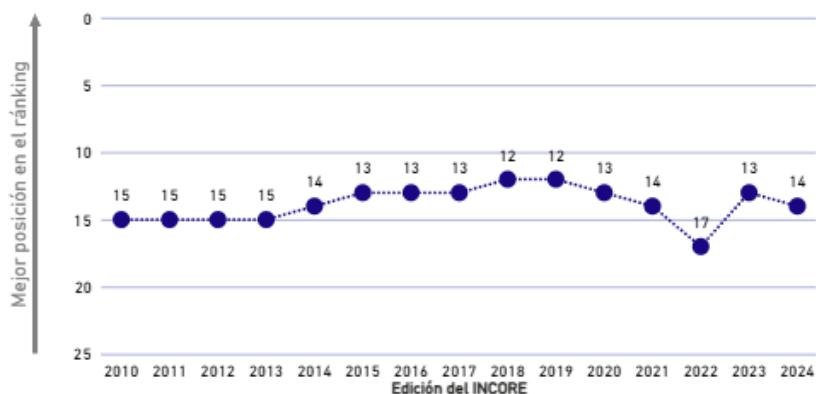
La carretera Central es una vía nacional que contribuye a fortalecer la industria y los procesos de producción, distribución y comercialización determinante para el desarrollo económico social del país y la Macro Región Centro conformado por más de 10 millones de peruanos permitiendo la conectividad e intercambio comercial de la población. con un aporte al PBI nacional de 2.5% a 3% por parte de la Región Junín.

Por ello, la inversión en esta infraestructura vial es indispensable, Impostergable; porque la actual carretera central concesionada a DEVIANDES SAC mediante una APP, tiene serias limitaciones técnicas y financieras, que incide fundamentalmente en el costo de los productos de agropecuario, minero, ganadero al mercado nacional e internacional, incidiendo en el nivel de competitividad de la Región Junín. Tal como mostramos en los cuadros

Evolución de Junín en el ranking regional:
Pilar Índice de Competitividad Regional 2010, General
Posición de 25 regiones



Evolución de Junín en el ranking regional:
Pilar Infraestructura, General
Posición de 25 regiones



La construcción de la nueva carretera central Daniel Alcides Carrión, permitirá dinamizar las actividades productivas de la macro región centro por la capital y el exterior, reduciendo los costos logísticos como; Los tiempos de viaje y menor consumo de combustible, los riesgos asociados a los accidentes, oportunidad

de llegar a tiempo al mercado nacional e internacional, crear nuevos mercados mediante la importación directa de los mismos.

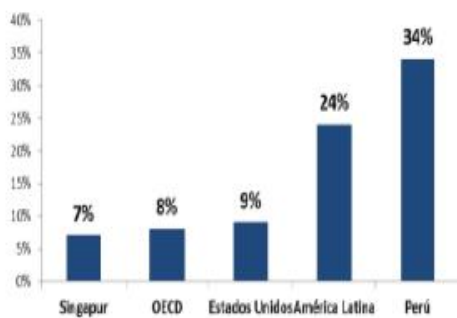
ESTADO SITUACIONAL DE LA CARRETERA CENTRAL ACTUAL ADMINISTRADA POR UNA MODALIDAD DE APP



SOBRE COSTOS LOGISTICOS

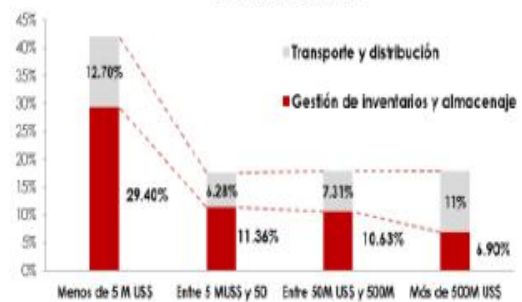
COSTO LOGISTICO_Competitividad en Corredor Central

Costo logístico en relación al valor del producto (%)



Fuente: Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos Transportes – P39C (2012)*

Costo logístico según tamaño de empresas en América Latina

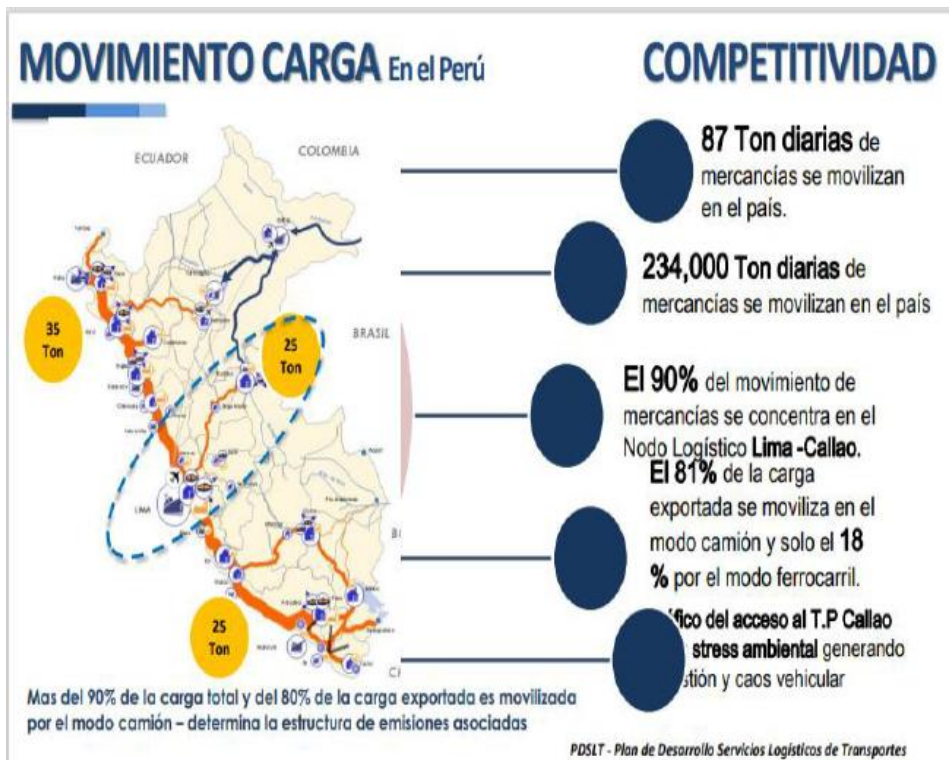


Fuente: Centro Logístico de Latinoamérica, Bogotá, Colombia. Benchmarking 2007: Estado de la Logística en América Latina

Problemática

- ✓ Elevados costos de transporte
- ✓ Altos niveles (costos) de inventarios
- ✓ Altas Mermas y pérdidas de mercancía
- ✓ Menor desarrollo de nuevos productos y negocios
- ✓ Incremento de fletes y disminución de la accesibilidad a mercados internacionales

30% DEL FLUJO DE CARGA NACIONAL POR LA CARRETERA CENTRAL



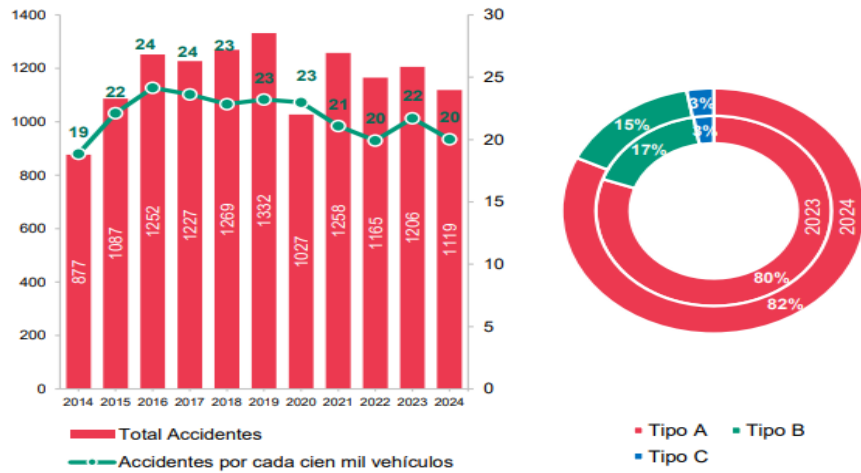
NIVEL DE ACCIDENTABILIDAD CARRETERA CENTRAL BAJO UNA CONCESION APP

Entre enero y agosto de 2025, se registraron al menos 425 accidentes de tránsito fatales en carreteras peruanas, incluyendo la Carretera Central, con un saldo superior a 573 fallecidos.





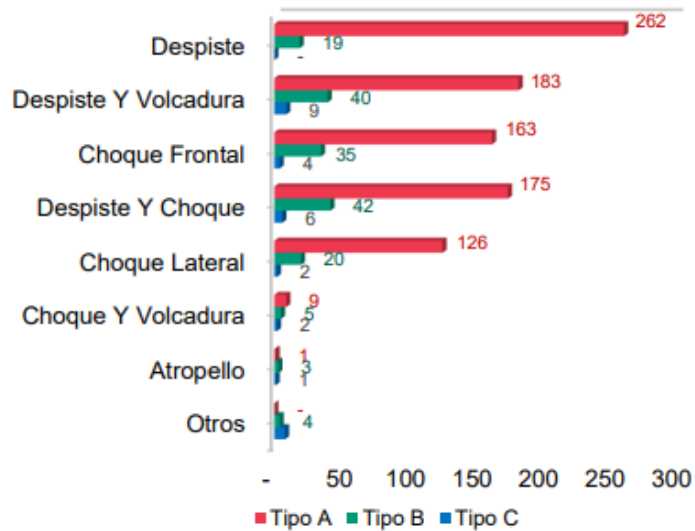
Gráfico N° 11
Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2024



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.
 Tipo B: Accidentes con personas heridas.
 Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.
 Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.



Gráfico N° 12
Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

c) Análisis Económico

Esquema tarifario en Vía concesionada por APP

El Contrato de Concesión establece que entre la fecha de inicio de la explotación de la Concesión y hasta antes de enero de 2012, el Concesionario, debía cobrar la tarifa de peaje vigente a la fecha en que se inició la explotación. Posteriormente, a partir de enero de 2012, la tarifa a cobrar por el Concesionario en las estaciones de peaje existentes aumentó a USD 1,50.

Demostrando que hicieron caja económica con los ingresos de los peajes para iniciar inversiones preliminares el año 2014

ESTRUCTURA DEL PEAJE DEVIANDES

$$Peaje = \left[(US\$1.50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_t}{CPI_0} \right) \times TC_t \right] + \left[(US\$1.50 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_t}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

Ingresos para nuevas inversiones

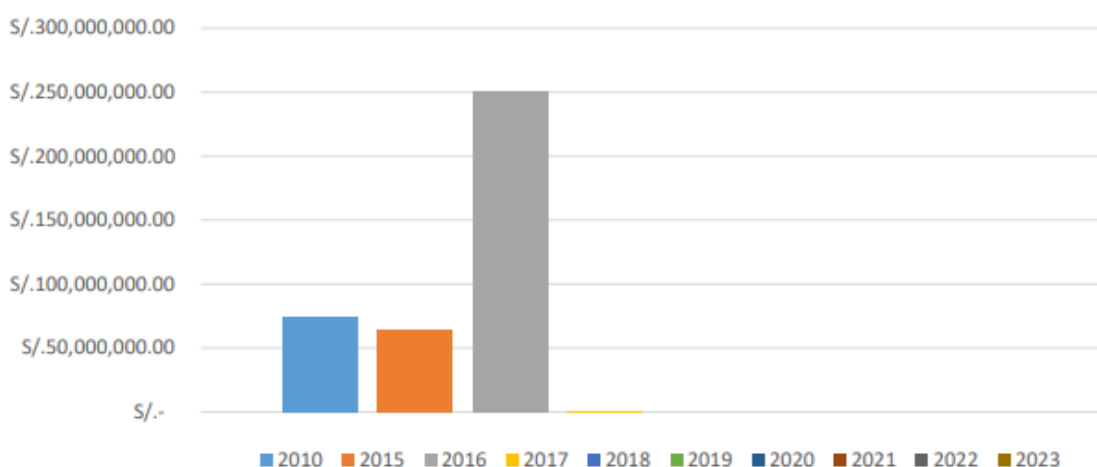
Ingresos para operación y mantenimiento

INVERSIONES (SUSPENDIDAS DESDE 2018)



Inversiones Ejecutadas

Cuadro No. 1 Evolución Histórico Anual de las Inversiones Ejecutadas						
Descripción	Fecha inicio de las obras	2010	2015	2016	2017	Total
Factor de Desempate		S/. 74,068,940.00				S/. 74,068,940.00
ONPA	15/11/14		S/. 14,603,263.17	S/. 25,627,947.80	S/. 387,235.25	S/. 40,618,446.22
OPA	12/02/15		S/. 49,249,745.73	S/. 225,122,781.12	S/. -	S/. 274,372,526.85
SubTotal			S/. 63,853,008.89	S/. 250,750,728.92	S/. 387,235.25	S/. 389,059,913.07



Las inversiones en infraestructura por Deviandes SAC están suspendidas desde 2018, por ser el MTC asumir el mayor riesgo en la APP y con aval del organismo regulador Ositran, que siempre opina a favor del concesionario.

RIESGOS FINANCIEROS

En el caso de las concesiones suscritos en la modalidad de Asociaciones Público Privadas (APP, los impactos que producen la materialización de los riesgos no previstos se reflejan en el incremento del presupuesto requerido, la paralización o retraso en la ejecución de obras, la disminución de la calidad del servicio prestado, Arbitrajes internacionales con perjuicio económico al estado entre otros.

Por ello una APP, se basa en el principio del Valor por Dinero, cuya aplicación permite cuantificar si efectivamente la participación privada vial crea valor, en seguridad, transpirabilidad, economía, modernidad en el largo plazo, durante el ciclo de construcción, operación y servicio de un proyecto; así como los costos y riesgos del proyecto y la eficiente provisión de servicios en el tiempo.

UNT PERU, ha analizado con mucha preocupación que las APP, no están cumpliendo su objetivo principal de generar valor, lo que hace, necesario una evaluación integral y pasar a una segunda generación de APP, donde el principal beneficiario sea el usuario y se fortalezcan las competencias del Estado, Caso DEVIANDES incumple todas las bondades de una APP. donde el estado a través del MTC asumió la mayor parte del riesgo.

Por el incumplimiento de los riesgos por el MTC, DEVIANDES ha iniciado un arbitraje ante el CIADI, por mas de 70 millones de dólares, como consecuencia de una inadecuada asignación de riesgo.

Como consecuencia de contratos APP actualmente, al Perú tiene 22 litigios abiertos en el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones, siendo México el único país que supera en cifras Perú podría perder **10 mil millones de dólares**, es decir, una cifra que equivale al 3,9% del Producto Bruto Interno (PBI) nacional.

La modalidad de financiamiento propuesto en el proyecto de ley considera

- Aporte Inicial sin Deuda Inmediata
- Emisión de Bonos Soberanos
- Fondo de Inclusión Vial (FIV):

CONCLUSIÓN:

Por lo expuesto; De conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, La Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Peru (UNT PERU) respalda la ejecución y su financiamiento a través de la propuesta por el proyecto de ley **Nº 14141/2025-CR**, para asegurar el cierre de brechas de infraestructura vial y elevar el nivel de competitividad de la macro región centro del Perú.

Junin, 24 de Marzo del 2026

Comité Directivo UNT FILIAL JUNIN