



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Secretaría General

“DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES”
“AÑO DE LA ESPERANZA Y EL FORTALECIMIENTO DE LA DEMOCRACIA”

Lima, 22 ABR. 2026

OFICIO N° 1508-2026-EF/13.01

Señor

JUAN CARLOS MORI CELIS

Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n, Cercado de Lima

Presente.-

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N°14141/2025-CR, “Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal”.

Referencia : Oficio N°1824-2025-2026-CTC-JCMC-CR

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo cordialmente, y a la vez, con relación al documento de la referencia, mediante el cual solicita al Presidente Ejecutivo de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN, opinión técnico legal respecto de la viabilidad técnica y jurídica del Proyecto de Ley N°14141/2025-CR, “Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal”.

Al respecto, se remite el Oficio N°0103-2026-PROINVERSION/GG que adjunta el Informe N°00009-2026-PROINVERSION/DEP e Informe N°00312-2026/OAJ, mediante los cuales PROINVERSION opina *carecer de competencia* para pronunciarse sobre el citado Proyecto de Ley. Documentos que se adjuntan al presente, para conocimiento y fines pertinentes.

Hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,


GINO MARIO MARTIN ROLLERI ALVARADO
Secretario General



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Gerencia General

PRO
INVERSIÓN

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

Lima, 17 de abril de 2026.

OFICIO N° 00103-2026-PROINVERSIÓN/GG

Señor

GINO MARIO ROLLERI ALVARADO

Secretario General

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

Presente.-

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal".

Referencia : Oficio N° 1824-2025-2026-CTC-JCMC-CR (E012604157)

De mi especial consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual, solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal".

Al respecto, se remite copia del Informe N° 00009-2026-PROINVERSION/DEP y el Informe Legal N° 00312-2026/OAJ, elaborados por la Dirección Especial de Proyectos y la Oficina de Asesoría Jurídica, respectivamente.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi estima y consideración personal.

Atentamente,

FERNANDO ALARCÓN DÍAZ

Gerente General

PROINVERSIÓN



Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por PROINVERSIÓN, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la lectura del código QR o el siguiente enlace:

<https://consulta.proinversion.gob.pe/consulta/dlFile?var=wcGCunl0eX%2FFPrc%2BiYFKeiWCkZVNmm7KFw3l%2FhnXCsrnBfk61nWHimYc%3D>

Av. Enrique Canaval Moreyra 150, San Isidro. Lima, Perú
T: +511 200 1200 | E: contact@proinversion.gob.pe

WWW.INVESTINPERU.PE

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

INFORME N° 009-2026/DEP

PARA : **EMERSON JUNIOR CASTRO HIDALGO**
Director Especial de Proyectos

DE : **VERÓNICA PATRICIA VILLENA VIVAR**
Sub Directora Especial de Proyectos

ASUNTO : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR - “Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal”

REFERENCIA : Oficio N° 1824-2025-2026-CTC-JCMC-CR (E012604157)

FECHA : 10 de abril de 2026

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante el Oficio N° 1824-2025-2026-CTC-JCMC-CR, del 13 de marzo de 2026, el señor Juan Carlos Mori Celis, presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, solicitó opinión sobre el Proyecto de Ley N° 14141/2025-CR – “Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal” (en adelante, el PDL).
- 1.2 Mediante Proveído N° 00012-2026/2026/DPP/SSP del 19 de marzo de 2026, la Sub Dirección de Servicios de los Proyectos de la Dirección de Portafolio de Proyectos derivó el Registro N° E012604157 para que la Dirección Especial de Proyectos evalué el PDL.
- 1.3 Con fecha 23 de marzo de 2026, la Dirección Especial de Proyectos (en adelante, DEP) delegó el referido documento a la Sub Dirección Especial de Proyectos, solicitando evaluar el PDL.

II. BASE LEGAL

- 2.1 Ley N° 32441, Ley que regula la promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos (en adelante, la Ley N° 32441).
- 2.2 Decreto Supremo N° 316-2025-EF, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Ley N° 32441 (en adelante, el Reglamento).
- 2.3 Reglamento de Organización y Funciones de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada, aprobado por Decreto Supremo N° 185-2017-EF (en adelante, ROF).

III. ANÁLISIS

Al respecto, la DEP ha solicitado la evaluación del PDL, efectuada por el Congreso de la República, para lo cual se tiene presente los siguientes puntos:

a) Sobre las competencias de PROINVERSIÓN

- 3.1 PROINVERSIÓN es un Organismo técnico especializado, adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas, con personería jurídica de derecho público, con competencia a nivel nacional,

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

autonomía técnica, funcional, administrativa, económica y financiera, conforme a lo establecido en el artículo 15 de la Ley N° 32441.

3.2 Asimismo, se encuentra facultado para ejercer funciones de Entidad Pública Titular del Proyecto (“EPTP”) y Organismo Promotor de la Inversión Privada (“OPIP”), en los proyectos de Asociación Público-Privada (“APP”) de Gobierno Nacional, por asignación normativa, por delegación o encargo, conforme a lo indicado en los artículos 7 y 15 de la Ley N° 32441 y los artículos 19 y 26 del Reglamento.

b) Descripción del propósito del PDL

3.3 El PDL tiene como **objeto** “autorizar, de manera excepcional y bajo criterios de sostenibilidad fiscal, operaciones de endeudamiento público destinadas exclusivamente al financiamiento del saldo neto del gasto de capital del Proyecto Nueva Carretera Central, en el marco del Sistema Nacional de Endeudamiento y de las reglas fiscales vigentes”, conforme a lo indicado en el Artículo 1 del PDL.

3.4 Respecto al **Artículo 2. Autorización de Endeudamiento Especial**, el PDL propone la siguiente redacción:

“(…)

2.1 Autorízase al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, a concertar operaciones de endeudamiento público mediante la emisión de bonos soberanos u otros instrumentos financieros permitidos por la legislación vigente, destinados exclusivamente al financiamiento del saldo neto del Proyecto Nueva Carretera Central a la fecha de su conformación.

2.2 Las operaciones de endeudamiento a que se refiere el presente artículo se sujetan estrictamente a lo dispuesto en la Ley de Endeudamiento del Sector Público, la Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal y demás normativa aplicable.

2.3 El servicio de la deuda correspondiente se estructura hasta por un plazo máximo de treinta (30) años, contados desde el inicio de operación del proyecto. (...)

3.5 Respecto al **Artículo 3. Financiamiento inicial sin endeudamiento**, el PDL propone siguiente la siguiente redacción:

“(…)

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, deberá incorporar el Proyecto Nueva Carretera Central en la Programación Multianual de Inversiones y en el Marco Macroeconómico Multianual, conforme a la normativa vigente, a fin de destinar el presupuesto, conforme a la normativa presupuestaria vigente y sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público, saldos de balance, recursos directamente recaudados u otras fuentes permitidas por ley, a fin de garantizar la continuidad y ejecución inicial del proyecto, sin necesidad de efectuar emisiones de deuda en el año fiscal 2027. Dicho aporte inicial entre 2027 y 2028 no deberá de ser menor a 6,000 mil millones de soles y será depositado en el fideicomiso macrorregional de la Nueva Carretera Central para fines exclusivos de ejecución de la obra de acuerdo a plazos programados por Provías Nacional. (...)

3.6 Respecto al **Artículo 4. Mecanismo de sostenibilidad y cobertura**, el PDL propone siguiente la siguiente redacción:

“(…)

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

4.1 Autorízase al Ministerio de Economía y Finanzas a efectuar la atención del servicio anual de la deuda derivada de las operaciones autorizadas en el artículo 2, en el marco de las leyes anuales de presupuesto y endeudamiento.

4.2 La cobertura que efectúe el Ministerio de Economía y Finanzas será por el saldo neto resultante, conforme a la programación multianual correspondiente.

4.3. El saldo neto de la deuda estará conformado por el excedente del servicio de la deuda no cubierto por el 50% de los peajes recaudados durante 30 años desde el inicio de la operación de la Nueva Carretera Central que no excederá al 2033 y los montos recaudados anualmente por el Fondo de Inclusión Vial que se conformará por efectos de la presente ley. (...)

3.7 Respecto al **Artículo 5. Compatibilidad con reglas fiscales**, el PDL propone la siguiente redacción:

“(...)

Las autorizaciones contenidas en la presente ley se ejecutan en estricta observancia de las reglas macrofiscales vigentes, el Marco Macroeconómico Multianual y los límites establecidos en la Ley de Endeudamiento del Sector Público correspondiente a cada ejercicio fiscal. (...)

3.8 Respecto al Artículo 5. Naturaleza habilitante, el PDL propone la siguiente redacción:

“(...)

La presente ley tiene carácter habilitante y no constituye, por sí misma, autorización de gasto ni modifica las leyes anuales de presupuesto del sector público. (...)

3.9 Por último, respecto a las **Disposiciones Complementarias Finales**, el PDL propone la siguiente redacción:

“(...)

Primera.- Creación del Fondo de Inclusión Vial (FIV) del proyecto de la Nueva Carretera Central (NCC)

Créase el Fondo de Inclusión Vial (FIV) como un mecanismo de financiamiento extrapresupuestal, intangible y de destinación específica, orientado exclusivamente a coadyuvar al cierre financiero, repago y sostenibilidad del proyecto de la Nueva Carretera Central (NCC).

El FIV tiene naturaleza de fondo especial sin personería jurídica y se constituye mediante un recargo solidario aplicado a la facturación del servicio público de electricidad en las regiones de Lima, Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali, conforme a los siguientes criterios:

- a) *El recargo será recaudado por las empresas concesionarias y empresas públicas de distribución eléctrica dentro de su sistema regular de facturación.*
- b) *Los montos recaudados serán transferidos directamente, de manera automática e intangible, al Fideicomiso Macroregional de la Nueva Carretera Central, constituido en Corporación Financiera de Desarrollo S.A.-COFIDE, como Fideicomisario, quedando prohibido su uso para fines distintos al repago del financiamiento del proyecto.*

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

- c) *El FIV tendrá una vigencia temporal de veinte (20) años contados a partir del 1 de enero de 2027 hasta el 31 de diciembre de 2046, plazo dentro del cual se aplicará exclusivamente para el financiamiento de la Nueva Carretera Central.*
- d) *Los recursos del FIV no constituyen recursos del Tesoro Público, no forman parte del presupuesto institucional de ninguna entidad pública y no pueden ser objeto de embargo, compensación o afectación distinta a su finalidad legal.*
- e) *Respecto a la fijación de la alícuota del Fondo de Inclusión Vial, por criterios de eficiencia, se delega a Osinergmin la facultad de calcular y fijar trimestralmente el factor o alícuota del recargo, asegurando que se recaude la meta exacta de S/ 250 millones anuales.*

Segunda.- Creación del Fideicomiso Macroregional del proyecto de la Nueva Carretera Central (NCC)

Autorízase al Poder Ejecutivo a constituir un fideicomiso de administración de carácter extrapresupuestal e intangible destinado a canalizar los recursos provenientes del aporte inicial del MEF hasta por 6,000 millones de soles entre 2027 y 2028, el Fondo de Inclusión vial FIV desde el 2027 y durante 20 años y la recaudación de peajes desde el 2033 al 2063 en un 50% de las tarifas establecidas para el financiamiento del servicio de la deuda del proyecto.

Dicho Fideicomiso Macroregional de la Nueva Carretera Central estará a cargo de la Corporación Financiera de Desarrollo S.A. - COFIDE como Fideicomisario quien gestionará los recursos derivados de la presente Ley exclusivamente para fines de ejecución de la obra y para cubrir las cuotas del servicio de la deuda generados por la emisión de Bonos soberanos previstos para su financiamiento.

Tercera.- Fijación de tarifas y peajes de la Nueva Carretera Central

La fijación, revisión y actualización de las tarifas de peaje de la Nueva Carretera Central se realizará conforme al marco normativo aplicable a la infraestructura vial nacional y al contrato de concesión que corresponda, respetando las competencias del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), cuando se trate de infraestructura bajo régimen concesionado.

El esquema tarifario deberá garantizar que hasta el cincuenta por ciento (50%) de los ingresos por concepto de peaje pueda destinarse al servicio de la deuda derivada de la emisión de bonos soberanos autorizados para el financiamiento del proyecto, durante el plazo de programación correspondiente, y el porcentaje restante será asignado a los costos de operación, mantenimiento y conservación de la infraestructura, conforme a los instrumentos financieros y presupuestales aplicables.

Cuarta.- Gobernanza regional y vigilancia ciudadana

La vigilancia ciudadana, en el marco de lo dispuesto por la Ley N° 26300 y demás normas concordantes, se ejercerá a través de los Comités de Vigilancia Ciudadana y de los Monitores Ciudadanos de Control, voluntarios debidamente acreditados por la Contraloría General de la República.

Dichos mecanismos serán organizados, articulados y coordinados por la Mancomunidad Macroregional correspondiente, conforme al Modelo Integrado de Gobernanza Estratégica (MIGE), que tendrá por finalidad fortalecer la transparencia, la rendición de cuentas y la eficiencia en la gestión pública, así como promover acciones complementarias orientadas a la atracción y promoción de inversiones vinculadas a infraestructura regional."

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

c) Evaluación del PDL

3.10 La propuesta contenida en el PDL tiene por objeto autorizar, de manera excepcional y bajo criterios de sostenibilidad fiscal, operaciones de endeudamiento público destinadas exclusivamente al financiamiento del saldo neto del gasto de capital del Proyecto Nueva Carretera Central, en el marco del Sistema Nacional de Endeudamiento y de las reglas fiscales vigentes.

3.11 Respecto al Fundamento de la propuesta normativa, en la Exposición de Motivos se precisa lo siguiente:

“(…)

La Nueva Carretera Central es un megaproyecto de infraestructura vial que el Estado peruano impulsa para conectar de manera moderna la ciudad de Lima con la Sierra Central, atravesando las regiones de Lima y Junín. Se trata de una autopista de alta montaña de aproximadamente 183 kilómetros, diseñada con cuatro carriles (dos por sentido) para mejorar la capacidad y seguridad vial entre la costa y la sierra del país. La vía incluirá más de 35 kilómetros de túneles y alrededor de 15 kilómetros de puentes y viaductos que permitirán sortear la complicada topografía andina. Dentro del diseño destaca un túnel de aproximadamente 6 km entre Ate y el Valle de Lurín, que reducirá en gran medida el tiempo de viaje en esa zona específica. (...)

3.12 Respecto al financiamiento del proyecto Nueva Carretera Central, en la Exposición de Motivos del PDL, se detalla lo siguiente:

“(…)

En cuanto a costo y financiamiento, las cifras han variado en el tiempo. Inicialmente se planteó una inversión alrededor de S/ 24 000 millones (aproximadamente US\$ 6,21 mil millones) para desarrollar la totalidad del proyecto bajo un estándar moderno. Sin embargo, informes más recientes señalan que el costo estimado ha subido hasta cerca de S/ 30 000 millones, lo cual ha generado un debate sobre la viabilidad de financiarlo únicamente con recursos públicos. Las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas han declarado que insistir en un financiamiento íntegramente público pondría en riesgo la estabilidad del gasto estatal y podría comprometer otros rubros prioritarios como educación, salud y servicios básicos, por lo que se evalúan esquemas mixtos de financiamiento. (...)

3.13 En adición, en la Exposición de Motivos del PDL, se sustenta la necesidad de creación del Fondo de Inclusión Vial (FIV):

“(…)

Actualmente, el ordenamiento jurídico carece de un mecanismo transversal que permita capturar las externalidades positivas intersectoriales e interregionales de una megaobra de infraestructura para financiarla de manera solidaria. No existe una norma que autorice el cobro de un recargo solidario en las tarifas eléctricas orientado a infraestructura vial, siendo necesario crear una ley análoga a la Ley N° 27510 (Ley que crea el Fondo de Compensación Social Eléctrica - FOSE), la cual demostró el éxito de un esquema de recargos tarifarios administrados de forma eficiente y equitativa. La creación del Fondo de Inclusión Vial (FIV) requiere ineludiblemente de una Ley por el Principio de Legalidad aplicable a la creación de recargos o tributos en los servicios públicos. Esta medida administrativa no puede darse por decreto, y se sustenta en los siguientes pilares de eficiencia, equidad territorial y protección social:

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

- *Creación y Naturaleza del FIV (Análogo al FOSE): La ley autorizará a las empresas públicas eléctricas de distribución a recaudar un recargo en la facturación de los usuarios de 6 regiones beneficiarias (Lima, Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali) durante 20 años, desde el 2027 al 2047. La recaudación se depositará directamente y de manera intangible en las cuentas del Fideicomiso Macroregional a conformarse en el COFIDE, destinado exclusivamente al repago de la infraestructura de la NCC.*
- *Temporalidad y Regulación Técnica: El FIV tendrá una vigencia temporal estrictamente definida de 20 años (desde 2027). Por criterios de eficiencia, se delega a Osinergmin la facultad de calcular y fijar trimestralmente el factor o alícuota del recargo, asegurando que se recaude la meta exacta de S/ 250 millones anuales (replicando la gobernanza técnica del FOSE/MCTER).*
- *Equidad y Compensación Geopolítica: La región Lima asumirá el 90.70% del financiamiento del FIV, lo cual se justifica geopolíticamente porque la capital es la principal beneficiaria del ahorro logístico (descongestión de transporte metropolitano con Túnel Pariachi y reducción en 35% de costos de carga agrícola y 20% en construcción por el tramo de la vía mayoritariamente ubicada en Lima), además de ser una retribución histórica por el uso del recurso hídrico (Trasvase Huascacocha) por pobladores de Lima y de recursos eléctricos (Central Hidroeléctrica Mantaro) provenientes de la sierra central.*
- *Protección Ciudadana y Exclusión de Vulnerables: Se establece un marco riguroso de protección tarifaria para no afectar la economía popular. El recargo mensual tendrá un tope máximo inamovible del 1.5% del total del recibo de luz. Adicionalmente, la ley excluirá de manera absoluta a los hogares en situación de vulnerabilidad: no aplicará a los beneficiarios actuales del FOSE ni a aquellos usuarios residenciales con consumos de supervivencia menores a 30 kWh/mes.*
- *La vigilancia ciudadana en el Perú se basa en un marco legal que garantiza el control social sobre los recursos públicos, especialmente en proyectos de infraestructura como carreteras regionales. El Marco Legal Principal es la Ley N° 26300 (Ley de los Derechos de Participación y Control Ciudadanos): Es la norma matriz. Establece mecanismos como la Rendición de Cuentas, mediante la cual los ciudadanos pueden interpelar a las autoridades sobre la ejecución presupuestal de las obras. La vigilancia ciudadana abarca todo el ciclo de vida de la infraestructura vial de competencia regional. Dentro de sus Mecanismos Prácticos se pueden establecer: Comités de Vigilancia Ciudadana: Grupos organizados que monitorean que los acuerdos del presupuesto participativo se cumplan y Monitores Ciudadanos de Control: Voluntarios acreditados por la Contraloría General de la República para visitar y reportar el estado de las obras en campo. Dado el carácter macrorregional de esta obra pública dicha vigilancia social se conformará a través de la mancomunidad macrorregional respectiva. Adicionalmente a ello dicha Mancomunidad Macroregional puede desarrollar actividades de planificación de infraestructura de alcance macrorregional y promover inversiones regionales, hub logísticos e infraestructura verde complementaria a la NCC para impulsar un desarrollo competitivo del centro del país. (...)*

3.14 Aunado a ello, en la Exposición de Motivos del PDL, la propuesta concluye en:

“(…) la presente iniciativa no solo garantiza la continuidad y culminación de la Nueva Carretera Central bajo criterios de sostenibilidad fiscal, sino que se articula plenamente con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional y con la Agenda Legislativa en materia de competitividad, descentralización, transparencia y desarrollo sostenible. Se trata de una norma estructural que consolida un modelo de financiamiento responsable, socialmente equilibrado y jurídicamente coherente con el ordenamiento nacional vigente. (...)”



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Dirección Especial de
Proyectos

PRO
INVERSIÓN

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

- 3.15 Respecto a la competencia de PROINVERSIÓN, es importante considerar que el Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, conforme al Artículo 1 de la Ley N° 32441, tiene por objeto regular el marco institucional y los procesos para el desarrollo de proyectos con participación privada bajo las modalidades de Asociación Público Privada y de Proyectos en Activos; asimismo, PROINVERSIÓN tiene la función de articular las acciones de promoción de inversiones extranjeras que desarrollen las diversas entidades del sector público de los tres niveles de gobierno¹. Por tanto, PROINVERSIÓN no tiene competencia para pronunciarse respecto al objeto del PDL.
- 3.16 Por último, en caso de que el Congreso de la República decida aprobar una ley que autorice operaciones de endeudamiento público destinadas al financiamiento del proyecto Nueva Carretera Central (NCC), creación del Fondo de Inclusión Vial (FIV) del proyecto de la NCC y creación de Fondo del Fideicomiso Macroregional del Proyecto NCC. Sin embargo, su alcance debe entenderse como de carácter habilitante y no sustitutivo del proceso técnico que definirá la viabilidad real del proyecto.

d) Conclusión del impacto negativo o positivo del PDL en los procesos de promoción. Definir si es viable o no el Proyecto de Ley

Teniendo en cuenta el objeto del PDL, PROINVERSIÓN no es el organismo competente para pronunciarse sobre su impacto, al no encontrarse en el marco de la finalidad, objeto y funciones de esta entidad, conforme a las disposiciones establecidas en la Ley N° 32441 y su Reglamento.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- 4.1 PROINVERSIÓN no tiene dentro de sus competencias evaluar la viabilidad del PDL; no obstante, se recomienda que la aprobación del PDL debe entenderse como de carácter habilitante y no sustitutivo del proceso técnico que definirá la viabilidad real del proyecto Nueva Carretera Central.

Atentamente,

VERÓNICA PATRICIA VILLENA VIVAR
Sub Directora Especial de Proyectos
PROINVERSIÓN

¹ Conforme a lo establecido en el literal h) del artículo 3 del Reglamento de Organización y Funciones de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada, aprobado por Decreto Supremo N° 185-2017-EF.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por PROINVERSIÓN, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la lectura del código QR o el siguiente enlace:
<https://consulta.proinversion.gob.pe/consulta/dlFile?var=t8F8wnaAgn21vr7RYFGehmyfZ1FipI93uYBfoJTW>





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

INFORME LEGAL N.º 00312-2026/OAJ

PARA : **FERNANDO ALARCÓN DÍAZ**
Gerente General.

ASUNTO : Opinión institucional al Proyecto de Ley N.º 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal".

REFERENCIA: a) Oficio N.º 1824-2025-2026-CTC-JCMC-CR.
b) Proveído N.º 0332-2025/PE.
c) Informe N.º 00009-2026/DEP.
d) Memorándum N.º 00105-2026/DEP.

FECHA : 16 de abril de 2026.

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención a los documentos de la referencia para informar lo siguiente:

1. OBJETO

El presente informe tiene como objeto sustentar la opinión institucional solicitada por el congresista Juan Carlos Mori Celis, presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República al Proyecto de Ley N.º 14141/2025-CR, "Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de inversión de la nueva carretera central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal", (en adelante, el "Proyecto de Ley").

2. ANTECEDENTES

- 2.1 Mediante el Oficio N. 1824-2025-2026-CTC-JCMC-CR presentado el 17 de marzo de 2026, el presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República solicitó a PROINVERSIÓN emitir opinión al Proyecto de Ley.
- 2.2 Mediante el Proveído N.º 0332-2025/PE del 18 de marzo de 2026, el Presidente Ejecutivo solicitó la evaluación y atención correspondiente.
- 2.3 Mediante el Informe N.º 00009-2026/DEP del 10 de abril de 2026, la Sub Dirección de la Dirección Especial de Proyectos emitió opinión sobre el Proyecto de Ley.
- 2.4 Mediante el Memorándum N.º 00405-2026/DPP del 10 de abril de 2025, la Dirección Especial de Proyectos envió la opinión técnica a esta oficina.

3. BASE LEGAL

Las referidas normas incluyen sus respectivas disposiciones modificatorias que se encuentran vigentes a la fecha de este informe.

- 3.1 Ley N.º 32441, Ley que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.
- 3.2 Decreto Supremo N.º 316-2025-EF, que aprueba el Reglamento del Ley N.º 32441, Ley que



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

regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

- 3.3 Decreto Supremo N.º 185-2017-EF que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de PROINVERSIÓN (en adelante, el "ROF").
- 3.4 Resolución de la Dirección Ejecutiva N.º 0001-2026.

4. ANÁLISIS

Funciones de la Oficina de Asesoría Jurídica

- 4.1 El artículo 16 del ROF establece que la Oficina de Asesoría Jurídica ("OAJ") es el órgano responsable de asesorar y brindar orientación, opinión e información jurídica a los órganos y unidades orgánicas de la institución, en los asuntos institucionales de PROINVERSIÓN, dependiendo de la Secretaría General.
- 4.2 Asimismo, de acuerdo con lo dispuesto en el literal a) del artículo 17 del ROF, la OAJ debe prestar servicios de asesoría legal en asuntos institucionales que requiera la entidad, emitiendo para tal efecto los informes legales que le fueran solicitados.

Proyecto de Ley

- 4.3 El Proyecto de Ley propone, entre otros aspectos:
 - Asegurar la continuidad y culminación del proyecto de la Nueva Carretera Central mediante un esquema especial de financiamiento y sostenibilidad fiscal.
 - Autorizar al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y Finanzas a realizar realice operaciones de endeudamiento público, incluyendo bonos soberanos u otros instrumentos permitidos, destinadas exclusivamente a financiar el saldo neto del gasto de capital del referido proyecto, con un servicio de deuda de hasta 30 años contados desde el inicio de operación.
 - Disponer un un financiamiento inicial sin endeudamiento en 2027, encargando al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, incorporar la inversión en la Programación Multianual de Inversiones y en el Marco Macroeconómico Multianual. Ese aporte inicial entre 2027 y 2028 no podría ser menor a S/ 6,000 millones, y debería depositarse en un fideicomiso macrorregional para fines exclusivos de ejecución de la obra.
 - Autoriza al Ministerio de Economía y Finanzas a atender el servicio anual de la deuda, del saldo neto resultante. Ese saldo neto se calcularía descontando dos fuentes principales: hasta el 50% de los peajes recaudados durante 30 años desde el inicio de operación de la Nueva Carretera Central, y los montos anuales del futuro Fondo de Inclusión Vial (FIV).
 - Crea Fondo de Inclusión Vial (FIV) como un fondo extrapresupuestal, intangible y de destinación específica para apoyar el cierre financiero, repago y sostenibilidad del proyecto. Este fondo se alimentaría mediante un recargo solidario en la facturación del servicio público de electricidad en las regiones de Lima, Junín, Pasco, Huancavelica, Ayacucho y Ucayali. La recaudación sería transferida automáticamente al fideicomiso, tendría vigencia de 20 años —del 1 de enero de 2027 al 31 de diciembre de 2046— y Osinergmin fijaría trimestralmente la alícuota para recaudar S/ 250 millones anuales.



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

- Crea un Fideicomiso Macroregional de la Nueva Carretera Central, a cargo de COFIDE como fiduciario, para canalizar tres fuentes: el aporte inicial del Ministerio de Economía y Finanzas, los recursos del FIV y el 50% de la recaudación de peajes desde 2033 hasta 2063. Ese fideicomiso tendría como único destino financiar la ejecución de la obra y cubrir las cuotas del servicio de la deuda generada por la emisión de bonos soberanos.
- Establecer que la fijación, revisión y actualización de las tarifas de peaje se sujete al marco aplicable y a las competencias de OSITRAN, garantizando que hasta el 50% de los ingresos por peaje pueda destinarse al servicio de la deuda.
- Establecer un esquema de gobernanza regional y vigilancia ciudadana, a través de comités y monitores ciudadanos articulados por la mancomunidad macroregional bajo el Modelo Integrado de Gobernanza Estratégica, orientado a transparencia, rendición de cuentas y promoción de inversiones vinculadas a infraestructura regional.

Opinión de la Dirección Especial de Proyectos

- 4.4 La Dirección Especial de Proyectos manifestó en su Informe que PROINVERSIÓN no es el organismo competente para pronunciarse sobre su impacto, al no encontrarse en el marco de la finalidad, objeto y funciones de esta entidad, conforme a las disposiciones establecidas en la Ley N.º 32441 y su Reglamento.

Opinión legal institucional

- 4.5 Mediante Ley N.º 28660, se determinó la naturaleza jurídica de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN, como organismo público adscrito al sector Economía y Finanzas, con personería jurídica, autonomía funcional, administrativa, económica y financiera, constituyéndose en pliego presupuestal.
- 4.6 Asimismo, en el numeral 15.1 del artículo 15 de la Ley N.º 32441, establece que PROINVERSIÓN es un organismo técnico especializado, adscrito al MEF, con personería jurídica de derecho público, con competencia a nivel nacional, autonomía técnica, funcional, administrativa, económica y financiera. Constituye pliego presupuestal.
- 4.7 El artículo 7 de la Ley N.º 32441, establece que PROINVERSIÓN asume funciones como Entidad Pública Titular del Proyecto (EPTP) o como Organismo Promotor de la Inversión Privada (OPIP) de proyectos bajo su competencia o por encargo.
- 4.8 PROINVERSIÓN como EPTP y ejerce las siguientes funciones:
1. Gestionar y administrar los contratos que suscriban, derivados de las modalidades reguladas en la presente ley, y cumplir las obligaciones contractuales a su cargo.
 2. Interpretar las cláusulas de los contratos que hayan suscrito, conforme al marco legal vigente.
 3. Acordar la modificación de los contratos, conforme a las condiciones que establezca la Ley N.º 32441 y su Reglamento.
 4. Efectuar el seguimiento de la ejecución física y financiera de los proyectos regulados en la presente ley bajo su competencia.
 5. Sustentar la capacidad de financiamiento o la capacidad presupuestal, según



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

corresponda, para asumir los compromisos de los contratos de APP y de sus modificaciones.

6. Declarar la suspensión o caducidad del contrato, cuando concurran las causales previstas en el mismo.
7. Formular los proyectos bajo la modalidad de APP.
8. Elaborar los estudios técnicos para el Informe de Evaluación.
9. Suscribir los contratos bajo la modalidad de APP.
10. Otras funciones conforme al marco normativo vigente.

4.9 Respecto del rol como OPIP, tenemos que los numerales 9.1 y 9.2 del artículo 9 de la Ley N.º 32441, establecen que los OPIP se encargan de diseñar, conducir y concluir el proceso de promoción de la inversión privada mediante las modalidades de Asociación Público Privada (APP) y de Proyectos en Activos (PA), bajo el ámbito de su competencia. Además, son responsables de los documentos técnicos y las opiniones que emiten, así como por sus respectivos sustentos. En el caso de PROINVERSIÓN es el OPIP del Gobierno Nacional.

4.10 En tal sentido, el numeral 15.5 del artículo 15 de la Ley N.º 32441, estableció que además de las funciones de EPTP reguladas en el artículo 7, PROINVERSIÓN ejerce las siguientes funciones:

1. Diseñar, conducir y concluir el proceso de promoción de la inversión privada de los proyectos desarrollados mediante las modalidades de APP y de PA, bajo el ámbito de su competencia, unificando la toma de decisiones dentro del proceso; así como, promoción y asistencia a la inversión extranjera en otras actividades económicas.
2. Intervenir en la fase de ejecución contractual, de acuerdo con lo previsto en la Ley N.º 32441 y en su Reglamento.
3. Brindar Asistencia Técnica mediante la suscripción de convenios o apoyo a las entidades públicas a las que se refiere el artículo 2 de la Ley N.º 32441, en las distintas fases de los proyectos de APP y de PA.
4. Actuar como Unidad Formuladora, para lo cual se debe suscribir el respectivo convenio con la EPTP en los casos que no actúe como entidad pública titular del proyecto.
5. Durante la fase de ejecución contractual y siempre que la EPTP lo haya solicitado, Proinversión emite informe no vinculante sobre el contenido, sustento y aplicación de las cláusulas establecidas en los contratos de APP en los que haya participado como Organismo Promotor de Inversión Privada. La referida facultad no implica la limitación del derecho del inversionista de someter la interpretación del contrato de Asociación Público Privada a los mecanismos de solución de controversias establecidos en el respectivo contrato y aquellos permitidos por la ley.
6. Establecer oficinas desconcentradas a nivel nacional, como órganos que impulsan y apoyan la promoción de la inversión privada en las localidades y regiones del país.
7. Ejecutar la meta para la adquisición o expropiación de predios y liberación de interferencias que requiere el proyecto para su adjudicación, y diseñar la estrategia



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

para su implementación, para lo cual cuenta con la opinión previa favorable de la entidad pública titular del proyecto. Para ello, Proinversión ejerce el rol de Sujeto Activo al que se refiere el Decreto Legislativo N.º 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, hasta la suscripción del respectivo contrato de APP, conforme a lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley N.º 32441.

8. Otras funciones conforme al marco normativo vigente.

4.11 En este sentido, en el artículo 16 del Reglamento de la Ley N.º 32441 se establece que se asignan a PROINVERSIÓN en su calidad de OPIP del Gobierno Nacional, aquellos proyectos que cumplan con alguno de los siguientes criterios:

1. Los proyectos de APP del Gobierno Nacional, sin perjuicio de su clasificación u origen.
2. Los proyectos de APP de Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales originados por IPC.
3. Los PA de Gobierno Nacional originados por iniciativa estatal que tengan un monto de inversión superior a cuarenta mil (40,000) UIT.
4. Los PA de Gobiernos Nacional originados por IP.
5. Los proyectos que por ley son asignados a Proinversión.
6. En los proyectos asignados a Proinversión, y previa coordinación con la EPTP, el Comité Especial de Inversiones aprueba el cronograma para el desarrollo del IE, en un plazo máximo de veinte (20) días hábiles de asignado el proyecto a dicho Comité. Este cronograma no incluye el plazo para la elaboración de los Estudios Técnicos, salvo cuando se le encargue a Proinversión la elaboración de dichos Estudios Técnicos.

4.12 Por otro lado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo numeral 18.2 del artículo de la Ley N.º 32441, PROINVERSIÓN puede actuar como OPIP en virtud de encargos de proyectos que realiza la EPTP, el mismo que está sujeto a una evaluación por parte de esta entidad, según los criterios siguientes:

1. Tamaño actual de la cartera de proyectos de PROINVERSIÓN.
2. Gastos esperados del Proceso de Promoción y,
3. Características del proyecto.

4.13 Por su parte, el Proyecto de Ley plantea un esquema excepcional para financiar el proyecto de la Nueva Carretera Central mediante endeudamiento público destinado al saldo neto de inversión, un aporte inicial estatal de al menos S/ 6,000 millones entre 2027 y 2028, un Fondo de Inclusión Vial financiado con recargos en la facturación eléctrica de seis regiones y un fideicomiso macroregional administrado por COFIDE para canalizar esos recursos y hasta el 50% de los peajes; ámbitos que no se hallan bajo las competencias asignadas a PROINVERSIÓN, por lo que no nos encontramos facultados para emitir pronunciamiento, conforme ha opinado la Dirección Especial de Proyectos, al no encontrarse en Proyecto de Ley en el marco de la finalidad, objeto y funciones de esta entidad, conforme a las



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

disposiciones establecidas en la Ley N.º 32441 y su Reglamento.

5. CONCLUSIONES

- 5.1 PROINVERSIÓN es un organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas que, conforme a la Ley N.º 32441 y su Reglamento, ejerce funciones como Organismo Promotor de la Inversión Privada (OPIP) del Gobierno Nacional, así como, en determinados casos, como Entidad Pública Titular del Proyecto (EPTP), participando, según corresponda, en el diseño, estructuración, promoción y ejecución contractual de proyectos desarrollados mediante las modalidades de Asociación Público Privada y Proyectos en Activos.
- 5.2 En el marco de dichas funciones, PROINVERSIÓN como OPIP puede intervenir en proyectos cuando estos le sean asignados conforme al marco normativo vigente o mediante encargo de la Entidad Pública Titular del Proyecto, correspondiéndole conducir el proceso de promoción de la inversión privada y desarrollar los estudios y documentos técnicos necesarios para su estructuración.
- 5.3 Por otro lado, con la Ley N.º 32441, PROINVERSIÓN actúa como Entidad Pública Titular del Proyecto, sin perjuicio de las funciones sectoriales que le correspondan al Ministerio competente según la naturaleza del proyecto.
- 5.4 El Proyecto de Ley plantea esencialmente un esquema excepcional para financiar el proyecto de la Nueva Carretera Central mediante endeudamiento público destinado al saldo neto de inversión, un aporte inicial estatal de al menos S/ 6,000 millones entre 2027 y 2028, un Fondo de Inclusión Vial financiado con recargos en la facturación eléctrica de seis regiones y un fideicomiso macroregional administrado por COFIDE para canalizar esos recursos y hasta el 50% de los peajes.
- 5.5 Por lo que, PROINVERSIÓN no es el organismo competente para pronunciarse sobre su impacto, al no encontrarse en el marco de la finalidad, objeto y funciones de esta entidad, conforme a las disposiciones establecidas en la Ley N.º 32441 y su Reglamento.
- 5.6 Para efectos de atender la solicitud, se adjunta el proyecto de oficio a ser remitido para su evaluación y las acciones que estime pertinentes, de así estimarlo.

Atentamente,

ADOLFO ALONSO PULGAR SOAREZ
Asesor Legal de la Oficina de Asesoría Jurídica
PROINVERSIÓN

Visto el informe que antecede que este Despacho hace suyo, pase a la Gerencia General para las acciones correspondientes.

Atentamente,

GISELLA SÁNCHEZ MANZANARES
Jefa de la Oficina de Asesoría Jurídica
PROINVERSIÓN



Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por PROINVERSIÓN, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la lectura del código QR o el siguiente enlace:
<https://consulta.proinversion.gob.pe/consulta/dlFile?var=t8F8wnaAgn21vry3d2K6tYHRZVFjn5RgpmBjZl2%2FoLqgolXU>