

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

**COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026
Segunda Legislatura Ordinaria**

Señor presidente:

Han ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones las iniciativas legislativas siguientes:

- Proyecto de Ley 14089/2025-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Bloque Democrático Popular, a iniciativa del congresista Edward Reymundo Mercado, que propone la Ley que asegura el financiamiento y ejecución de la “Nueva Carretera Central”.
- Proyecto de Ley 14141/2025-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Acción Popular, a iniciativa del congresista Juan Carlos Mori Celis, que propone la Ley que garantiza la continuidad y culminación del saldo de inversión de la Nueva Carretera Central y establece mecanismos de sostenibilidad fiscal”.

Después de los debates realizados en las sesiones del 27 de abril y 4 de mayo de 2026, el presente dictamen fue aprobado por mayoría, en la decimosexta sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, realizada en Lima, el 4 de mayo de 2026.

Votaron a favor los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, Karol Ivett Paredes Fonseca, Segundo Héctor Acuña Peralta, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Jorge Luis Flores Ancachi, Mery Eliana Infantes Castañeda, Alfredo Pariona Sinche, José Bernardo Pazo Nunura, Luis Raúl Picón Quedo, Hilda Marleny Portero López, María Elizabeth Taipe Coronado, Rosío Torres Salinas, Norma Martina Yarrow Lumbreras y Oscar Zea Choquechambi.

Se abstuvieron las señoras congresistas Jeny Luz López Morales, Auristela Ana Obando Morgan y Cruz María Zeta Chunga.

Presentaron licencia los señores congresistas Lady Mercedes Camones Soriano, Patricia Rosa Chirinos Venegas y Roberto Sánchez Palomino.

I. SITUACIÓN PROCESAL

i. Antecedentes procedimentales

1. El Proyecto de Ley 14089/2025-CR, fue presentado al Área de Trámite Documentario el 26 de febrero de 2026. Fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora el 2 de marzo de 2026.
2. El Proyecto de Ley 14141/2025-CR, fue presentado al Área de Trámite Documentario el 5 de marzo de 2026. Fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora el 10 de marzo de 2026.

ii. Antecedentes parlamentarios

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

Se tiene el Proyecto de Ley 10915/2024-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Alianza para el Progreso, a iniciativa de la congresista Magaly Rosmery Ruíz Rodríguez, que propone la “Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución óptima del proyecto Carretera Central con CUI N°2623129” el cual fue dictaminado por unanimidad en la décima sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones realizada el 1 de diciembre de 2025 en el PAS 2025-2026.

Ley 30568, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la modernización de la infraestructura vial de la Ruta PE-22 Carretera Central y la creación de la Nueva Autopista Central, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 31 de mayo de 2017, la que tuvo como antecedente los Proyectos de Ley 00597/2016-CR 00631/2016-CR y 00907/2016-CR, todos ellos presentados por congresistas del Grupo Parlamentario Fuerza Popular.

II. CONTENIDO DE LAS PROPOSICIONES LEGISLATIVAS

El **Proyecto de Ley 14089/2026-CR**, propone establecer un marco normativo orientado a garantizar el financiamiento y la ejecución del proyecto de inversión “Nueva Carretera Central”, mediante la adopción de medidas que permitan asegurar su continuidad y desarrollo dentro del marco del sistema fiscal y presupuestario vigente.

En ese sentido, la iniciativa plantea disposiciones relacionadas con la modalidad de ejecución del proyecto, facultando al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a implementar mecanismos de asistencia técnica especializada, incluyendo la contratación de una Oficina de Gestión de Proyectos (PMO), así como la posibilidad de celebrar acuerdos de Gobierno a Gobierno u otros instrumentos permitidos por la normativa vigente.

Asimismo, establece disposiciones orientadas al financiamiento del proyecto, contemplando el uso de recursos provenientes de operaciones de endeudamiento público, conforme a la normativa aplicable, así como otras fuentes de financiamiento que se determinen dentro del marco legal vigente, con el objetivo de garantizar la sostenibilidad fiscal.

De igual manera, la propuesta incorpora medidas para el seguimiento y control del proyecto, mediante la creación de una instancia de coordinación orientada a supervisar el avance físico y financiero, promover la transparencia y facilitar la articulación entre los distintos niveles de gobierno, sin interferir con las competencias del Sistema Nacional de Control.

Finalmente, la iniciativa dispone la reglamentación de la ley a cargo del Poder Ejecutivo, a fin de establecer las condiciones necesarias para su adecuada implementación.

El **Proyecto de Ley 14141/2025-CR**, propone establecer un marco normativo especial que garantice la continuidad y culminación del saldo de inversión del proyecto Nueva Carretera Central, mediante la autorización de operaciones de endeudamiento público destinadas a financiar el saldo neto del gasto de capital del referido proyecto, bajo criterios de sostenibilidad

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

fiscal.

Asimismo, dispone que el Poder Ejecutivo incorpore el proyecto en la Programación Multianual de Inversiones y asigne un financiamiento inicial sin recurrir a endeudamiento, a fin de asegurar su ejecución en las etapas iniciales.

De igual manera, la propuesta establece un mecanismo de financiamiento mixto que incluye la utilización de ingresos por peajes, la creación del Fondo de Inclusión Vial (FIV) como recurso extra presupuestal y la constitución de un fideicomiso macrorregional administrado por COFIDE, destinado a centralizar y gestionar los recursos del proyecto.

Finalmente, se regulan aspectos relacionados con la cobertura del servicio de la deuda, la compatibilidad con las reglas fiscales vigentes, la fijación de tarifas de peaje, y la incorporación de mecanismos de gobernanza y vigilancia ciudadana para la supervisión del proyecto.

III. MARCO NORMATIVO

i. Legislación nacional

1. Constitución Política del Perú, en su artículo 44, establece como deber primordial del Estado promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación. En ese sentido, el desarrollo de infraestructura vial constituye un elemento fundamental para garantizar la conectividad territorial, el acceso a servicios y la mejora de la calidad de vida de la población.
Asimismo, el artículo 58 reconoce que el Estado orienta el desarrollo del país, promoviendo la inversión en infraestructura y servicios públicos, lo que incluye la implementación de sistemas de transporte eficientes y seguros.
Por su parte, el artículo 75 establece que las operaciones de endeudamiento del Estado deben ser aprobadas conforme a ley, en concordancia con los principios de sostenibilidad fiscal.
2. Ley N°27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Establece el marco normativo para el desarrollo del sistema de transporte terrestre, señalando que el Estado debe garantizar un sistema eficiente, seguro y sostenible.
En ese contexto, el desarrollo de infraestructura vial estratégica constituye una prioridad para la conectividad nacional.
3. Ley N°28563, Ley General del Sistema Nacional de Endeudamiento. Establece las reglas fiscales aplicables al Sector Público No Financiero, incluyendo límites al déficit fiscal, endeudamiento y manejo responsable de las finanzas públicas.
4. Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo. Establece la organización, competencias y funciones del Poder Ejecutivo, incluyendo la rectoría del Ministerio de Economía y Finanzas en materia de política fiscal y endeudamiento, y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en materia de infraestructura de transporte.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

5. Ley N°30099, Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal. Establece las reglas fiscales aplicables al Sector Público No Financiero, incluyendo límites al déficit fiscal, endeudamiento y manejo responsable de las finanzas públicas.
6. Ley N°30568, Ley que declara de necesidad pública la modernización de la Carretera Central, constituyendo el antecedente directo del proyecto de la Nueva Carretera Central.
7. Decreto Legislativo N°1252, Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe), que regula el ciclo de inversión pública, desde la programación hasta la ejecución de proyectos, con el objetivo de cerrar brechas de infraestructura y garantizar la eficiencia del gasto público.
8. Normativa sobre fideicomisos y COFIDE. La Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE) actúa como banco de desarrollo del Estado y puede administrar fideicomisos para la gestión de recursos destinados a proyectos de inversión, conforme a la normativa financiera vigente.
9. Normativa regulatoria sectorial (OSITRAN y OSINERGMIN)
 - OSITRAN regula la infraestructura de transporte de uso público, incluyendo la fijación y supervisión de tarifas de peaje en concesiones viales.
 - OSINERGMIN tiene competencia en la regulación de tarifas eléctricas, lo cual resulta relevante en el marco del Fondo de Inclusión Vial propuesto.

IV. ANÁLISIS DE LAS PROPOSICIONES LEGISLATIVAS

i. Análisis técnico

Problema público identificado

Los Proyectos de Ley 14089/2025-CR y 14141/2025-CR coinciden en identificar un problema público central: la existencia de riesgos estructurales de discontinuidad, fragmentación y eventual no culminación del proyecto de inversión pública Nueva Carretera Central, pese a haber sido declarado de necesidad pública e interés nacional mediante la Ley N° 30568. Ambos reconocen que se trata de una infraestructura estratégica de alcance nacional y macrorregional, cuya ejecución reviste una alta complejidad técnica, financiera e institucional.

El problema no radica en la ausencia de habilitación legal ni en la inexistencia de instrumentos financieros en el marco normativo vigente, sino en una falla de gobernanza pública y continuidad institucional. En la práctica, la sola declaratoria de interés nacional no ha sido suficiente para garantizar una priorización sostenida del proyecto en la programación multianual, una articulación estable entre las entidades responsables ni una programación financiera coherente con el horizonte temporal del proyecto. Esta brecha ha generado riesgos de fragmentación presupuestal, reprogramaciones sucesivas, retrasos acumulados y pérdida de eficiencia económica y social, fenómenos recurrentes en la ejecución de megaproyectos de infraestructura de largo plazo.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

Propuestas financieras del Proyecto de Ley 14089/2025-CR

El Proyecto de Ley 14089/2025-CR presenta una propuesta financiera diversificada y estructural, orientada no solo a asegurar la culminación del proyecto, sino también a reducir su dependencia del presupuesto público anual y evitar compromisos fiscales futuros derivados de esquemas de participación privada. Su enfoque combina múltiples fuentes de financiamiento dedicadas y mecanismos de administración específicos.

Una de las principales propuestas es la creación del Impuesto a la Renta Extraordinaria Minera (IREM), concebido como un gravamen aplicado a las sobreganancias del sector minero metálico. Los recursos recaudados por este impuesto tendrían destino exclusivo al financiamiento de la Nueva Carretera Central, bajo la lógica de capturar rentas extraordinarias de un sector estratégico para reinvertirlas en infraestructura nacional de gran impacto.

De manera complementaria, el proyecto propone la asignación de un porcentaje del Impuesto General a las Ventas (IGV) generado en determinadas regiones directamente beneficiadas por el proyecto —como Junín, Huancavelica, Ayacucho, Pasco y Huánuco—, destinando dichos recursos al financiamiento de la obra. Esta propuesta se sustenta en el principio de retorno territorial y en la idea de que la inversión en conectividad genera efectos positivos directos sobre la actividad económica regional.

El Proyecto de Ley 14089 también plantea la creación de una cuenta especial o fondo intangible de carácter exclusivo, destinada a concentrar y administrar los recursos provenientes del impuesto a las sobreganancias, del porcentaje del IGV asignado y de otras fuentes que se definan. Este fondo tendría como finalidad asegurar la intangibilidad de los recursos, impedir su reasignación a otros fines y garantizar un flujo continuo de financiamiento para la ejecución del proyecto.

Adicionalmente, el proyecto contempla la posibilidad de operaciones de endeudamiento público complementarias, respaldadas por las rentas generadas por el propio proyecto y por los recursos del fondo, configurando un esquema de financiación mixto que combine ingresos tributarios afectados, recursos presupuestarios y crédito público.

En cuanto al modelo de ejecución, el Proyecto de Ley 14089 establece la preferencia obligatoria por la obra pública, excluyendo expresamente los esquemas de concesión y las Asociaciones Público-Privadas, y permitiendo únicamente el uso de herramientas de apoyo a la gestión, como Oficinas de Gestión de Proyectos (PMO) y contratos de Gobierno a Gobierno. Este diseño busca minimizar riesgos fiscales de largo plazo y preservar el control público de la infraestructura.

Finalmente, el proyecto incorpora mecanismos de seguimiento, control y vigilancia, a través

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

de un Consejo de Seguimiento y Control con participación regional y social, orientado a supervisar el avance físico y financiero del proyecto y asegurar la transparencia en el uso de los recursos.

Propuestas y financieras del Proyecto de Ley 14141/2025-CR

El Proyecto de Ley 14141/2025-CR aborda el problema de la continuidad y culminación de la Nueva Carretera Central desde un enfoque eminentemente financiero, partiendo de la premisa de que la magnitud del proyecto —estimada en más de S/ 24 000 millones— requiere un esquema de financiamiento estructurado y de largo plazo, distinto al utilizado ordinariamente para proyectos de menor escala.

Con ese objetivo, el proyecto propone un conjunto de mecanismos financieros específicos y complementarios, orientados a asegurar el “cierre financiero” del proyecto y su ejecución continua hasta la culminación total de la inversión. Entre las principales opciones planteadas se encuentran las siguientes:

En primer lugar, el proyecto propone la autorización excepcional de operaciones de endeudamiento público dirigidas específicamente al Proyecto Nueva Carretera Central, facultando al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, a emitir bonos soberanos u otros instrumentos financieros destinados exclusivamente a financiar el saldo neto de la inversión. Esta propuesta incorpora la idea de un endeudamiento temático o por proyecto, con plazos de amortización de hasta treinta años contados desde el inicio de la operación de la infraestructura, y con una programación de pagos alineada con la vida útil del activo.

En segundo término, el Proyecto de Ley 14141 plantea un esquema de cobertura del servicio de la deuda que combina recursos del Tesoro Público con ingresos generados por la propia infraestructura, particularmente ingresos por peajes, de modo que una parte del servicio anual de la deuda sea atendida con dichos flujos, reduciendo la carga fiscal neta. Bajo este enfoque, el endeudamiento no se concibe como un pasivo aislado, sino como parte de una estructura financiera integral del proyecto.

Asimismo, el proyecto contempla la posibilidad de articular el financiamiento mediante diferentes mecanismos contractuales y de gestión, incluyendo Asociaciones Público-Privadas, contratos de Gobierno a Gobierno y otros esquemas permitidos por la normativa vigente, siempre que estos contribuyan a optimizar la eficiencia financiera y operativa del proyecto.

Finalmente, el Proyecto de Ley 14141 enfatiza que estas medidas se aplicarían bajo criterios de sostenibilidad fiscal y dentro del marco de las reglas macrofiscales, aunque introduce elementos de rigidez normativa al proponer autorizaciones legales específicas, dirigidas y

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

exclusivas para el proyecto. Es precisamente este carácter excepcional y dirigido del endeudamiento, así como la vinculación legal de determinados flujos al repago del proyecto, lo que genera tensiones con el Sistema Nacional de Endeudamiento Público y motiva las observaciones técnicas posteriores.

Inviabilidad de las propuestas financieras originales y observaciones técnicas

El análisis técnico consolidado evidencia que, aun cuando ambas iniciativas identifican correctamente el riesgo de falta de continuidad y culminación del proyecto, las soluciones financieras originalmente propuestas no resultan viables dentro del marco jurídico y fiscal vigente.

En el caso del PL 14089/2025-CR, la creación de tributos con destino específico, la afectación parcial del IGV y la constitución de fondos extrapresupuestarios o cuentas intangibles vulneran principios estructurales del sistema fiscal y presupuestario, como la unidad de caja, la integralidad presupuestaria y la sostenibilidad macrofiscal. Estas medidas limitan la capacidad del Estado para reasignar recursos conforme a prioridades nacionales y generan distorsiones tributarias y regulatorias.

En el caso del PL 14141/2025-CR, la autorización legal de endeudamiento dirigido y exclusivo por proyecto introduce rigideces incompatibles con el Sistema Nacional de Endeudamiento Público y con la rectoría técnica del Ministerio de Economía y Finanzas. Asimismo, la vinculación legal de ingresos específicos al servicio de la deuda y la configuración de un esquema de financiamiento “por proyecto” generan tensiones con la programación conjunta de las finanzas públicas y con las reglas macrofiscales vigentes.

Estas observaciones técnicas hacen necesario reformular completamente el enfoque normativo, sin desatender el problema público identificado.

Reformulación financiera en el texto sustitutorio

El texto sustitutorio consolidado adopta una reformulación financiera prudente y compatible con el ordenamiento vigente, que no reproduce los esquemas excepcionales de los proyectos originales, pero integra sus preocupaciones centrales. En ese sentido, la nueva fórmula legal no crea tributos, no afecta impuestos existentes, no constituye fondos extrapresupuestarios ni autoriza endeudamiento específico.

El financiamiento de la Nueva Carretera Central se remite expresamente a los mecanismos previstos en la normativa vigente, incluyendo recursos del presupuesto público, operaciones de endeudamiento público conforme a las leyes anuales correspondientes e ingresos que genere la operación del propio proyecto, de acuerdo con la normativa aplicable. Asimismo, introduce la obligación de una programación financiera progresiva y coordinada en el horizonte multianual, sin fijar montos ni comprometer recursos de manera rígida,

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

preservando íntegramente la rectoría del Ministerio de Economía y Finanzas y la sostenibilidad fiscal.

Efecto del nuevo marco financiero propuesto

El efecto del nuevo marco financiero no es la creación de un régimen especial de financiamiento, sino la mejora sustantiva de la calidad de la decisión pública en materia financiera. Al reforzar la priorización del proyecto en la programación multianual y mejorar la coherencia entre planeamiento, presupuesto y endeudamiento, la norma reduce el riesgo de fragmentación, reprogramaciones y sobrecostos.

El nuevo marco incrementa la previsibilidad institucional y la eficiencia en el uso de recursos públicos escasos, elevando el retorno social de una inversión estratégica ya reconocida por el Estado, sin generar presiones fiscales adicionales ni distorsiones regulatorias.

¿Cómo el texto sustitutorio resuelve el problema público identificado?

El texto sustitutorio consolidado resuelve el problema público identificado al trasladar el énfasis desde soluciones financieras excepcionales hacia mecanismos de gobernanza, continuidad y coordinación institucional.

En primer lugar, establece una priorización expresa del proyecto en la Programación Multianual de Inversiones, introduciendo una regla de continuidad que evita su desplazamiento discrecional, sin asignar recursos automáticamente ni alterar los criterios técnicos del sistema.

En segundo lugar, corrige la fragmentación financiera y temporal mediante la incorporación progresiva del proyecto en la programación financiera multianual, mejorando la previsibilidad sin comprometer montos rígidos.

En tercer lugar, fortalece la gobernanza del proyecto a través de una Comisión Multisectorial de Coordinación y Seguimiento, que articula a las principales entidades involucradas, anticipa riesgos y refuerza la transparencia, sin invadir competencias decisorias ni financieras.

Finalmente, al descartar las soluciones inviables propuestas originalmente —tributos afectados, fondos extrapresupuestarios y endeudamiento dirigido— y sustituirlas por reglas claras de priorización, programación y coordinación, el texto sustitutorio incrementa de manera significativa la probabilidad de ejecución y culminación exitosa de la Nueva Carretera Central, resolviendo eficazmente el problema público identificado por ambos proyectos de ley, dentro de los límites del marco jurídico y fiscal vigente.

ii. Labor legislativa y de control político

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

En el marco del estudio de la problemática vinculada a la Nueva Carretera Central (NCC), la Comisión de Transportes y Comunicaciones ha desarrollado un proceso sostenido de trabajo técnico, articulación institucional y control político, evidenciando su disposición activa para contribuir a la construcción de una propuesta legislativa sólida y viable.

1. Articulación inicial y convocatoria técnica (25 de febrero de 2026)

La Comisión promovió la realización de una mesa técnica de trabajo en coordinación con el congresista Juan Carlos Mori, con el propósito de abordar la situación del proyecto y recoger aportes especializados.

Se generó un primer espacio de diálogo técnico con participación de especialistas.

Se identificaron los principales desafíos del proyecto, especialmente en materia de financiamiento y sostenibilidad.

Se reafirmó la necesidad de intervención legislativa para garantizar su ejecución.

2. Ejercicio de control político y recopilación de información (02 de marzo de 2026)

En la Undécima Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones se convocó a las entidades del Poder Ejecutivo, organismos autónomos y autoridades competentes con el fin de recabar información directa y transparente.

- Se requirió información al MTC, al MEF, a la Contraloría General de la República y a la Defensoría del Pueblo.
- Se abordaron aspectos críticos como:
 1. Sostenibilidad fiscal
 2. Ejecución de proyectos g2g
 3. Situación contractual (PMO Vías)

Se expusieron alertas técnicas y riesgos en la ejecución de proyectos de infraestructura.

3. Desarrollo técnico del predictamen (17 de abril de 2026)

La Comisión impulsó una mesa técnica de trabajo con el equipo especializado, orientada a consolidar la propuesta normativa.

- Se integraron los aportes recogidos en sesiones previas.
- Se avanzó en la estructuración del predictamen, incorporando:
 1. Mecanismos de financiamiento.
 2. Criterios de sostenibilidad fiscal.
- Se promovió el análisis técnico detallado del modelo propuesto.

4. Ajuste final y validación técnica (21 de abril de 2026)

Se realizó una mesa técnica final orientada a la verificación y ajuste del predictamen, conforme a la programación oficial de actividades de la Comisión.

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

- Se dejó constancia de la inasistencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a la mesa técnica programada.
- El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) remitió su opinión técnica por escrito, la cual fue incorporada en el análisis de la Comisión.
- Se desarrolló una coordinación técnica conjunta con representantes del Gobierno Regional de Junín (GORE), a fin de evaluar y analizar las respuestas emitidas, particularmente en lo referido al financiamiento del proyecto.
- Se contrastó la información recibida con los insumos recogidos en sesiones y mesas técnicas previas, asegurando coherencia y sustento técnico del dictamen.

5. Mesa de trabajo (29 de abril de 2026)

Se realizó con la participación de representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), asesores del despacho del congresista Edgard Cornelio Reymundo Mercado y el señor Jesús Capcha Carbaja, contador público de la comisión sectorial. No asistieron los representantes del MEF.

La reunión tuvo como finalidad evaluar de manera conjunta los aportes formulados por los congresistas mencionados durante la sesión del 27 de abril de 2026.

Se aceptó eliminar el numeral 2.2, incluir informar a la comisión competente del Congreso en el numeral 3.2, mantener el numeral 4.3 estableciendo plazos iguales para todas las modalidades de ejecución del proyecto, nueva redacción para el artículo 6, eliminar a PROINVERSIÓN en el artículo 8, no aceptar las disposiciones complementarias finales referidas a creación de un Fondo de Inclusión Vial, la creación del Fideicomiso Macrorregional, la fijación de tarifas y peajes para la NCC, entre otros.

Más bien se adicionará una disposición complementaria final para incluir los Mecanismos complementarios de financiamiento para la Nueva Carretera Central, mencionando los propuestos en el párrafo anterior.

También se aceptó incluir lo propuesto por el congresista López Ureña referido a establecer un mecanismo de evaluación ante variaciones significativas del costo del proyecto, señalando que, cuando el costo supere el veinte por ciento (20%) del presupuesto aprobado, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, disponga la evaluación integral correspondiente, incluyendo la revisión de aspectos técnicos, contractuales y financieros. Se mantiene reserva respecto a la renegociación del eventual contrato de concesión.

iii. Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la proposición legislativa.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

Análisis de necesidad

Los Proyectos de Ley 14089/2025-CR y 14141/2025-CR parten del reconocimiento de que el proyecto de inversión Nueva Carretera Central constituye una infraestructura estratégica para la conectividad vial entre Lima Metropolitana y la macrorregión centro del país, condición que fue formalmente declarada mediante la Ley N° 30568. No obstante, pese a dicho reconocimiento legal, el proyecto continúa enfrentando riesgos estructurales de discontinuidad, fragmentación y retraso en su ejecución, propios de los megaproyectos de infraestructura de largo plazo.

La necesidad de la norma se explica por la brecha existente entre la declaratoria de necesidad pública e interés nacional y la ejecución efectiva, sostenida y ordenada del proyecto en el tiempo. La experiencia en la gestión pública de inversiones demuestra que la sola declaratoria legal no garantiza, por sí misma, una priorización sostenida en la programación multianual, ni una coordinación interinstitucional estable entre los sectores, niveles de gobierno y entidades rectoras involucradas.

Las limitaciones asociadas a la elevada magnitud de la inversión, sumadas a la fragmentación de decisiones presupuestales anuales y a la ausencia de mecanismos normativos explícitos de continuidad institucional, generan riesgos de reprogramaciones sucesivas, retrasos acumulados y pérdida de eficiencia económica y social. En ese contexto, la intervención legislativa resulta necesaria no por la falta de instrumentos financieros en el ordenamiento vigente, sino por la existencia de una falla de gobernanza pública que afecta la ejecución de proyectos estratégicos multianuales.

El texto sustitutorio responde a esta necesidad al desarrollar los efectos de la Ley 30568, sin duplicarla ni reemplazarla, introduciendo reglas mínimas de priorización, programación progresiva y seguimiento institucional, orientadas a asegurar la continuidad del proyecto dentro del marco normativo existente.

Análisis de viabilidad

La viabilidad de la fórmula legal sustitutoria se sustenta en su plena compatibilidad con el marco fiscal, presupuestario y administrativo vigente. A diferencia de las versiones originales de los proyectos de ley, el texto consolidado no crea gasto público, no autoriza endeudamiento específico, no fija montos mínimos de inversión ni introduce fuentes extraordinarias de financiamiento o mecanismos extrapresupuestarios.

Por el contrario, la norma reafirma expresamente la sujeción del proyecto al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, al Sistema Nacional de Presupuesto Público, al Sistema Nacional de Endeudamiento Público, al Sistema Nacional de Tesorería y a las reglas macrofiscales vigentes, preservando la rectoría técnica del

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

Ministerio de Economía y Finanzas y la gestión centralizada de las finanzas públicas. Asimismo, incorpora el principio de Unidad de Caja, descartando estructuras paralelas de administración de recursos.

Desde el punto de vista regulatorio, la norma es igualmente viable, en tanto no afecta tarifas ni crea recargos vinculados a servicios públicos, respetando las competencias de los entes reguladores sectoriales. Cualquier referencia al uso de ingresos que genere el proyecto se realiza estrictamente conforme al marco legal vigente, sin introducir afectaciones específicas ni distorsiones regulatorias.

En el plano jurídico, el texto mantiene una naturaleza complementaria y de desarrollo, sin alterar jerarquías normativas ni introducir excepciones permanentes, lo que reduce de manera significativa el riesgo de observaciones de constitucionalidad o de incompatibilidad legal.

Análisis de oportunidad

La oportunidad de la norma se justifica por el momento crítico del ciclo de ejecución del proyecto Nueva Carretera Central, en el cual decisiones de corto plazo pueden generar efectos irreversibles en costos, plazos y calidad de la inversión. En un contexto de restricciones fiscales y múltiples demandas de inversión pública, la ausencia de reglas claras de continuidad y coordinación incrementa el riesgo de postergaciones estructurales y sobrecostos futuros.

Asimismo, el proyecto se enmarca en un escenario nacional que exige cerrar brechas de infraestructura de transporte, mejorar la competitividad logística y fortalecer la integración territorial entre la costa y la sierra central del país. La ejecución ordenada de la Nueva Carretera Central es clave para reducir tiempos de desplazamiento, mejorar la seguridad vial y optimizar el transporte de mercancías, con impactos directos en la productividad y el desarrollo regional.

La norma resulta oportuna porque permite emitir una señal legislativa clara, pero fiscalmente responsable, sobre la prioridad estratégica del proyecto, sin comprometer la estabilidad macroeconómica ni distorsionar el marco regulatorio. Adicionalmente, capitaliza el aprendizaje institucional reciente del Estado en la gestión de megaproyectos, incorporando prácticas de coordinación, gerenciamiento y transparencia que hoy forman parte de los estándares modernos de la administración pública.

De este modo, la intervención legislativa se adopta en un momento en el cual su impacto institucional es mayor, al incrementar la probabilidad de ejecución exitosa del proyecto y

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

mejorar la calidad de la decisión pública, precisamente cuando esa mejora resulta más necesaria para evitar retrasos estructurales y pérdidas de eficiencia.

iv. Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma.

iv.1. Análisis del marco normativo

El ordenamiento jurídico nacional reconoce la importancia del desarrollo de infraestructura vial como un elemento fundamental para garantizar la conectividad territorial, la movilidad de personas y mercancías, así como el desarrollo económico y social del país.

En ese sentido, la Constitución Política del Perú establece que el Estado tiene como deber primordial promover el bienestar general y orientar el desarrollo del país mediante la inversión en infraestructura y servicios públicos. Asimismo, dispone que las operaciones de endeudamiento público deben sujetarse a los principios de legalidad y sostenibilidad fiscal.

De igual manera, la Ley General del Sistema Nacional de Endeudamiento y la Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal regulan las condiciones bajo las cuales el Estado puede asumir obligaciones financieras, estableciendo límites y reglas orientadas a preservar la estabilidad macroeconómica.

Por su parte, el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe) regula la formulación, evaluación y ejecución de proyectos de inversión pública, asegurando que estos contribuyan al cierre de brechas de infraestructura y se desarrollen bajo criterios de eficiencia, sostenibilidad y priorización.

En el ámbito sectorial, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre establece el marco normativo para el desarrollo de la infraestructura vial, reconociendo su carácter estratégico para la integración territorial. Asimismo, los organismos reguladores como OSITRAN y OSINERGMIN ejercen funciones de supervisión en materia de tarifas y servicios vinculados al transporte y la energía, lo cual resulta relevante en el contexto del financiamiento y operación del proyecto.

En ese contexto, la propuesta legislativa se enmarca en el ordenamiento jurídico vigente, en tanto no altera la estructura del sistema fiscal ni de inversión pública, sino que establece disposiciones orientadas a fortalecer la priorización, programación y gestión financiera de un proyecto de infraestructura de gran envergadura.

Asimismo, la versión final del dictamen prescinde de la creación de mecanismos extrapresupuestales obligatorios o estructuras paralelas de administración de

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

recursos, a fin de garantizar su compatibilidad con el principio de unidad de caja y con el Sistema Nacional de Tesorería, manteniendo coherencia con las reglas fiscales vigentes.

iv.2. Efecto de la vigencia de la norma

La propuesta legislativa tiene un carácter habilitante, orientado a permitir la estructuración de un esquema financiero y de gestión que garantice la continuidad, ejecución y culminación del proyecto de la Nueva Carretera Central.

En ese sentido, la eventual aprobación de la norma no implica la derogación ni modificación expresa de disposiciones estructurales del ordenamiento jurídico vigente, sino que introduce medidas complementarias dentro del marco normativo existente, orientadas a fortalecer la gestión de proyectos de inversión pública de gran envergadura.

Asimismo, la norma habilita al Poder Ejecutivo a implementar mecanismos de financiamiento y gestión dentro de los límites establecidos por el Sistema Nacional de Endeudamiento Público, la programación multianual de inversiones y las reglas fiscales vigentes, garantizando la sostenibilidad de las finanzas públicas.

De igual manera, la propuesta contribuye a mejorar la articulación institucional entre los distintos niveles de gobierno y entidades competentes, incorporando mecanismos de seguimiento, transparencia y rendición de cuentas que fortalecen la gobernanza del proyecto.

En consecuencia, la vigencia de la norma genera un efecto complementario en el ordenamiento jurídico, al introducir herramientas orientadas a viabilizar la ejecución de infraestructura estratégica, sin alterar la estructura normativa existente, pero ampliando las capacidades del Estado para el financiamiento y gestión de proyectos de gran envergadura.

v. Análisis de las opiniones e información solicitadas

En cumplimiento del artículo 75 del Reglamento del Congreso de la República y con la finalidad de enriquecer el debate parlamentario con la participación de entidades públicas vinculadas a la materia de transporte, infraestructura y economía, la Comisión de Transportes y Comunicaciones remitió los siguientes oficios solicitando opinión para los Proyectos de Ley 14089/2025-CR y 14141/2025-CR.

Opiniones solicitadas para el PL 14089/2025-CR:

1. OFICIO N°0139-2026-PD-OSITRAN, de fecha 17 de abril de 2026, mediante el cual el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

- OSITRAN remite el Informe Conjunto N°00064-2026-IC-OSITRAN, que contiene su opinión sobre el Proyecto de Ley 14089-2025-CR.
2. OFICIO N°01696-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 04 de marzo de 2026, dirigido al señor Aldo Martín Prieto Barrera, Ministro de Transportes y Comunicaciones – MTC, mediante el cual se solicita opinión técnico-legal sobre diversos proyectos de ley, incluyendo el Proyecto de Ley 14089-2025-CR.
 3. OFICIO N°01731-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 09 de marzo de 2026, dirigido a la señora Nelly Paredes del Castillo, Ministra del Ambiente – MINAM, mediante el cual se solicita opinión técnico-legal sobre diversos proyectos de ley, incluyendo el Proyecto de Ley 14089-2025-CR.
 4. OFICIO N°01754-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 09 de marzo de 2026, dirigido al señor César Enrique Aguilar Surichaqui, Contralor General de la República, mediante el cual se solicita opinión técnico-legal sobre el Proyecto de Ley 14089-2025-CR.
 5. OFICIO N°01756-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 10 de marzo de 2026, dirigido al señor Zósimo Cárdenas Muje, Gobernador Regional de Junín, mediante el cual se solicita opinión técnico-legal sobre el Proyecto de Ley 14089-2025-CR.
 6. OFICIO N°01757-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 10 de marzo de 2026, dirigido a la señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado, Gobernadora Regional de Lima, mediante el cual se solicita opinión técnico-legal sobre el Proyecto de Ley 14089-2025-CR.
 7. OFICIO N°01758-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 10 de marzo de 2026, dirigido a la señora Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, mediante el cual se solicita opinión técnico-legal sobre diversos proyectos de ley, incluyendo el Proyecto de Ley 14089-2025-CR.
 8. OFICIO N°01744-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 12 de marzo de 2026, dirigido al señor Renzo Andrés Reggiardo Barreto, Alcalde (e) de la Municipalidad Metropolitana de Lima, mediante el cual se solicita opinión técnico-legal sobre diversos proyectos de ley, incluyendo el Proyecto de Ley 14089-2025-CR.
 9. OFICIO N°01813-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 16 de marzo de 2026, dirigido al señor Rodolfo Acuña Namihas, Ministro de Economía y Finanzas – MEF, mediante el cual se solicita opinión técnico-legal sobre diversos proyectos de ley, incluyendo el Proyecto de Ley 14089-2025-CR.
 10. OFICIO N°01817-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 16 de marzo de 2026, dirigido a la señora Claudia Liliana Dávila Moscoso, Directora Ejecutiva de PROVIAS Nacional, mediante el cual se solicita opinión técnico-legal sobre los Proyectos de Ley 13990-2025-CR y 14089-2025-CR.

Opiniones recibidas

1. Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN

El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), mediante Oficio N°0139-2026-PD-OSITRAN, remitió el Informe

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

Conjunto N°00064-2026-IC-OSITRAN, que contiene su opinión sobre el Proyecto de Ley 14089-2025-CR.

En dicho informe, la entidad señala que el proyecto establece expresamente que la ejecución de la Nueva Carretera Central se realizará bajo un esquema de gestión pública, excluyendo las modalidades de concesión, Asociación Público-Privada o cualquier forma de participación privada.

En ese contexto, precisa que su ámbito de competencia se encuentra limitado a la supervisión y regulación de infraestructura de transporte explotada por entidades prestadoras bajo contratos de concesión u otros esquemas de participación privada, por lo que concluye que la propuesta normativa no se encuentra dentro de su ámbito de competencia.

Análisis de la opinión recibida

De la revisión de la opinión emitida, se advierte que OSITRAN no formula observaciones de fondo sobre la propuesta legislativa, sino que delimita su pronunciamiento al ámbito de sus competencias institucionales.

En particular, señala que, al tratarse de un proyecto que excluye la participación privada y será ejecutado bajo gestión pública, no se configuran los supuestos que habilitan su intervención como organismo regulador.

En ese contexto, la opinión emitida no constituye un cuestionamiento a la viabilidad del proyecto, sino una precisión respecto a la ausencia de competencia del OSITRAN, lo que resulta coherente con el diseño del proyecto como infraestructura de ejecución pública.

Opiniones solicitadas para el PL 14141/2025-CR:

1. OFICIO N°01834-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Ángelo Victorino Alfaro Lombardi, Ministro de Energía y Minas.
2. OFICIO N°01835-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Omar Franco Chambergó Rodríguez, Presidente del Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería – OSINERGMIN.
3. OFICIO N°01836-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Jorge Manuel Velarde Arnáez, Presidente del Directorio de la Corporación Financiera de Desarrollo S.A. – COFIDE.
4. OFICIO N°01837-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor César Enrique Aguilar Surichaqui, Contralor General de la República.
5. OFICIO N°01838-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Josué Manuel Gutiérrez Córdor, Defensor del Pueblo.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

6. OFICIO N°01839-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Arturo Manuel Martínez Ortiz, Secretario Técnico del Consejo Fiscal.
7. OFICIO N°01840-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido a la señora Rosa Gloria Vásquez Cuadrado, Gobernadora Regional del Gobierno Regional de Lima.
8. OFICIO N°01841-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Juan Luis Chombo Heredia, Gobernador Regional del Gobierno Regional de Pasco.
9. OFICIO N°01842-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Wilfredo Ocorima Núñez, Gobernador Regional del Gobierno Regional de Ayacucho.
10. OFICIO N°01843-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Walter Sciutto, Gerente General de Pluz Energía Perú.
11. OFICIO N°01844-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Mario Gonzales del Carpio, Gerente General de Luz del Sur.
12. OFICIO N°01845-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Juan Antonio Aguilar Molina, Gerente General (e) de la Empresa Regional de Servicio Público de Electricidad del Centro S.A.
13. OFICIO N°01846-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Augusto Pacaya Villacorta, Gerente General (e) de la Empresa Concesionaria de Electricidad de Ucayali S.A.
14. OFICIO N°01847-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Juan Antonio Aguilar Molina, Gerente General (e) de la Empresa Regional de Servicio Público de Electricidad Electronortemedio S.A.
15. OFICIO N°01848-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido a la señora Julia Torreblanca Marmanillo, Presidenta de la Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía – SNMPE.
16. OFICIO N°01849-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Jorge Zapata Ríos, Presidente de la Confederación Nacional de Instituciones Empresariales Privadas – CONFIEP.
17. OFICIO N°01850-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Felipe James Callao, Presidente de la Sociedad Nacional de Industrias (SNI).
18. OFICIO N°01851-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Roberto de la Torre Aguayo, Presidente de la Cámara de Comercio de Lima (CCL).
19. OFICIO N°01852-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Martín Naranjo Landerer, Presidente del Consejo Directivo de la Asociación de Bancos del Perú (ASBANC).
20. OFICIO N°01853-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Zósimo Juan Pichihua Serna, Superintendente de la Superintendencia del Mercado de Valores (SMV).

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

21. OFICIO N°01854-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Carlos Fidel Ponce Sánchez, Decano Nacional del Colegio de Ingenieros del Perú.
22. OFICIO N°01855-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Bruno Aberasturi Seoane, representante de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga (ANATEC).
23. OFICIO N°01856-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Oswaldo Sandoval Aguirre, Presidente de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional (APACIT).
24. OFICIO N°01857-2025-2026-CTC-JCMC-CR, de fecha 18 de marzo de 2026, dirigido al señor Fernando Fuentes Peralta, Presidente de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú.

Opiniones recibidas

1. Gobierno Regional de Junín

El Gobierno Regional de Junín emitió opinión favorable al Proyecto de Ley 14141/2025-CR, señalando que la iniciativa es indispensable para garantizar la ejecución de la Nueva Carretera Central, destacando su alineamiento con el Plan de Desarrollo Regional Concertado y su impacto en la competitividad económica, integración territorial y bienestar social. Asimismo, considera viable el esquema de financiamiento propuesto, basado en aportes iniciales, emisión de bonos y mecanismos extrapresupuestales.

Análisis de la opinión recibida

La opinión del Gobierno Regional de Junín señala que el Proyecto de Ley 14141/2025-CR es indispensable y estratégico, y que constituye una alternativa viable para la ejecución del proyecto, indicando además que modelos como las Asociaciones Público-Privadas podrían implicar mayores costos y plazos de ejecución más extensos.

2. Gobierno Regional de Huánuco

El Gobierno Regional de Huánuco emitió opinión favorable al Proyecto de Ley 14141/2025-CR, señalando que la iniciativa constituye una herramienta jurídica idónea para garantizar la ejecución de una infraestructura estratégica nacional, destacando su contribución al desarrollo económico, la integración territorial y la reducción de brechas regionales.

Asimismo, mediante el Informe Legal N°235-2026-GRH-GRAJ, que sustenta dicha opinión, se desarrolla un análisis de la viabilidad financiera y fiscal del proyecto, su compatibilidad con las reglas macrofiscales, así como sus impactos regionales y mecanismos de gobernanza. En dicho documento se concluye expresamente que el proyecto presenta una estructura financiera viable y sostenible, es compatible con las reglas fiscales vigentes y genera impactos positivos en la economía regional, incorporando además mecanismos adecuados de transparencia y control.

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

Análisis de la opinión recibida

De la revisión del informe legal remitido, se advierte que la conclusión favorable del Gobierno Regional de Huánuco se encuentra sustentada en un análisis integral que evalúa los principales componentes del proyecto, incluyendo su esquema de financiamiento, su alineamiento con el marco fiscal vigente y sus efectos en el desarrollo regional.

En particular, el documento desarrolla de manera expresa la viabilidad financiera del proyecto, señalando que el esquema propuesto combina recursos públicos, endeudamiento responsable y mecanismos extrapresupuestales sin generar presión fiscal significativa en el corto plazo, así como su compatibilidad con las reglas macrofiscales y presupuestarias.

En ese contexto, la conclusión emitida por la entidad no constituye una afirmación aislada, sino que responde a una evaluación técnica estructurada que sustenta su respaldo institucional al proyecto.

3. Gobierno Regional de Huancavelica

El Gobierno Regional de Huancavelica, mediante Oficio N° 621-2026/GOB.REG.HVCA/GGR, emitió opinión favorable al Proyecto de Ley 14141/2025-CR, señalando que la iniciativa resulta fundamental para garantizar la continuidad y culminación de la Nueva Carretera Central, destacando su importancia para la conectividad, seguridad vial y desarrollo económico de la macrorregión centro.

Asimismo, a través del Informe Técnico N°019-2026, sustenta su posición en un análisis de la viabilidad financiera y fiscal del proyecto, su compatibilidad con las reglas macrofiscales vigentes y sus impactos en el transporte, la logística y la economía regional, concluyendo que el proyecto es viable, sostenible y necesario para el desarrollo territorial.

Análisis de la opinión recibida

De la revisión de la opinión remitida, se advierte que el Gobierno Regional de Huancavelica sustenta su posición favorable en una evaluación técnica que aborda aspectos financieros, fiscales y territoriales del proyecto.

En particular, se destaca que la iniciativa incorpora un esquema de financiamiento que permite garantizar la continuidad de la obra bajo criterios de sostenibilidad fiscal, así como su alineamiento con las reglas macrofiscales vigentes.

Asimismo, se resalta el impacto positivo del proyecto en la reducción de tiempos de desplazamiento, la mejora de la seguridad vial y el fortalecimiento de la competitividad

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

regional.

En ese contexto, la opinión emitida constituye un sustento técnico que respalda la propuesta legislativa, evidenciando su viabilidad y relevancia para el desarrollo de la macrorregión centro del país.

4. Municipalidad Provincial de Huancayo

La Municipalidad Provincial de Huancayo emitió opinión favorable al Proyecto de Ley 14141/2025-CR, señalando en sus conclusiones que la propuesta es de vital importancia para el desarrollo de la macrorregión centro y la ciudad de Lima, en la medida que la Nueva Carretera Central contribuiría a dinamizar la economía y fortalecer la integración territorial en beneficio de la población.

Análisis de la opinión recibida

De la revisión del documento remitido, se advierte que la entidad sustenta su posición favorable en los impactos económicos y territoriales del proyecto, destacando su contribución al desarrollo regional y nacional. Asimismo, dicha conclusión forma parte expresa del pronunciamiento institucional, lo que evidencia un respaldo al proyecto en términos de su relevancia estratégica.

No obstante, el propio documento precisa que la validación técnica de la ingeniería y la sostenibilidad financiera corresponden a las entidades rectoras del Poder Ejecutivo, lo que delimita el alcance de su evaluación.

5. Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú (UNT PERÚ)

La Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú (UNT PERÚ) emitió opinión favorable al Proyecto de Ley 14141/2025-CR, señalando de manera expresa su posición “a favor y respaldo” de la iniciativa, en atención a la necesidad de garantizar la continuidad del proyecto de la Nueva Carretera Central y su impacto en el transporte de mercancías y la logística nacional.

Asimismo, en el Informe Técnico Legal N°001-2026-UNT PERÚ, que sustenta dicha comunicación, se concluye expresamente que el gremio respalda la ejecución y el financiamiento del proyecto conforme al esquema propuesto en la iniciativa legislativa, en el marco de la necesidad de cerrar brechas de infraestructura vial y mejorar la competitividad de la macrorregión centro del país.

Análisis de la opinión recibida

De la revisión del documento remitido, se advierte que la conclusión del informe técnico-legal se encuentra sustentada en un análisis previo que desarrolla la problemática de la infraestructura vial, los sobrecostos logísticos, los niveles de accidentabilidad y las

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

limitaciones del modelo actual de concesión bajo Asociación Público-Privada.

En ese contexto, el respaldo expresado por el gremio no constituye una afirmación aislada, sino que responde a una evaluación técnica orientada a justificar la necesidad de implementar un nuevo esquema de financiamiento y ejecución del proyecto.

No obstante, si bien el pronunciamiento presenta un desarrollo técnico en materia sectorial, su análisis se concentra principalmente en aspectos operativos y logísticos, sin abordar de manera integral los impactos fiscales o la sostenibilidad financiera a nivel del Estado.

6. PMO VÍAS

La Oficina de Dirección de Proyectos (PMO VÍAS), en el marco del Contrato de Estado a Estado suscrito para la ejecución de la Nueva Carretera Central, mediante Carta N°GENE-GB-PMO-GEN-CAR-0389-A, solicitó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones la realización de una reunión a fin de presentar información sobre los avances y alcances del proyecto, así como de otros proyectos complementarios como la Vía Expresa Santa Rosa y el Puente Santa Rosa.

En dicho documento, la entidad no emite una opinión técnica formal sobre el Proyecto de Ley 14141/2025-CR, sino que manifiesta su disposición para exponer información relevante vinculada al desarrollo de los proyectos, destacando su impacto en la conectividad, competitividad y calidad de vida.

Análisis de la opinión recibida

De la revisión del documento remitido, se advierte que la comunicación de PMO VÍAS no constituye una opinión técnica sobre la propuesta legislativa, sino una solicitud de coordinación institucional orientada a presentar avances y alcances del proyecto de la Nueva Carretera Central.

No obstante, la disposición de la entidad para brindar información técnica resulta relevante en el marco del análisis del proyecto, en tanto permite a la Comisión contar con insumos actualizados sobre el estado de ejecución, los aspectos técnicos y los beneficios esperados de la infraestructura.

En ese contexto, la participación de la PMO VÍAS en las sesiones y espacios de trabajo promovidos por la Comisión contribuye al fortalecimiento del análisis técnico del proyecto, sin que ello implique una posición formal respecto al contenido de la propuesta legislativa.

7. Corporación Financiera de Desarrollo S.A. – COFIDE

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

La Corporación Financiera de Desarrollo S.A. (COFIDE), mediante Carta N°000004-2026-COFIDE/DAJN, remitió comentarios al Proyecto de Ley 14141/2025-CR, formulando observaciones técnicas vinculadas al esquema de financiamiento propuesto.

En dicho documento, la entidad señala la necesidad de evaluar el impacto del mecanismo de financiamiento en los contratos de concesión vigentes vinculados al proyecto, advirtiendo que la canalización de recursos mediante fideicomisos y la recaudación de peajes podría afectar los flujos comprometidos, el equilibrio económico-financiero de las concesiones y, eventualmente, la posición fiscal del Estado.

Asimismo, COFIDE formula observaciones respecto a la estructura del fideicomiso propuesto, recomendando precisar los roles de los actores involucrados, en particular en lo referido al fiduciario, fideicomitente y administrador de los recursos, así como las condiciones de gestión, uso y destino de los fondos.

De igual manera, advierte la necesidad de evaluar la viabilidad constitucional y presupuestaria del esquema planteado, en relación con las restricciones sobre iniciativa de gasto público, así como asegurar la coherencia del modelo con el marco fiscal vigente.

Análisis de la opinión recibida

De la revisión de la opinión emitida por COFIDE, se advierte que sus observaciones se orientan a fortalecer la consistencia técnica, financiera y legal del proyecto, especialmente en lo referido al diseño del mecanismo de financiamiento.

En particular, se identifican recomendaciones relevantes respecto a la necesidad de evitar afectaciones a contratos de concesión vigentes, garantizar la correcta estructuración del fideicomiso y asegurar la compatibilidad del esquema con las reglas fiscales y presupuestarias.

En ese contexto, las observaciones formuladas han sido consideradas en la elaboración del presente dictamen, lo que ha permitido adecuar la propuesta legislativa al marco normativo vigente, prescindiendo de mecanismos que pudieran generar rigideces o riesgos fiscales, y orientando el modelo hacia esquemas compatibles con el Sistema Nacional de Endeudamiento y el principio de sostenibilidad fiscal.

En consecuencia, la opinión de COFIDE no constituye una oposición a la iniciativa, sino un aporte técnico que contribuye a mejorar la viabilidad y solidez del proyecto legislativo.

8. Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería – OSINERGMIN

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

El Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN), mediante Informe N°204-2026-GRT/OS, emitió opinión técnica respecto al Proyecto de Ley 14141/2025-CR, formulando observaciones al mecanismo de financiamiento propuesto, en particular a la creación del Fondo de Inclusión Vial (FIV) financiado mediante un recargo en las tarifas eléctricas.

En dicho informe, la entidad señala que la incorporación de un recargo en la facturación del servicio público de electricidad para financiar infraestructura vial no resultaría viable, en la medida que implicaría trasladar a los usuarios costos ajenos a la prestación del servicio eléctrico, contraviniendo el marco legal vigente.

Asimismo, advierte que dicho mecanismo podría generar distorsiones en la estructura tarifaria, afectar el acceso al servicio eléctrico y contravenir principios de eficiencia, proporcionalidad y sostenibilidad del sistema tarifario. En esa línea, precisa que la normativa vigente prohíbe incluir conceptos ajenos al servicio en los recibos de electricidad, y que el esquema propuesto no guarda relación con la finalidad del servicio eléctrico ni con los mecanismos de subsidio existentes.

Adicionalmente, el informe señala que la aplicación del FIV generaría incrementos en la facturación eléctrica de los usuarios, estimándose aumentos promedio de aproximadamente 3.81%, pudiendo alcanzar hasta 4.72% en algunas regiones, lo que impactaría directamente en los usuarios del servicio. (Ver cuadro de impacto tarifario en la página 9 del informe)

Análisis de la opinión recibida

De la revisión del informe emitido por OSINERGMIN, se advierte que sus observaciones se centran específicamente en el mecanismo de financiamiento vinculado al recargo en tarifas eléctricas, sin cuestionar la relevancia ni la necesidad del proyecto de la Nueva Carretera Central.

En particular, la entidad plantea la necesidad de que los mecanismos de financiamiento sean compatibles con el marco regulatorio del sector eléctrico, evitando la incorporación de cargos ajenos a la prestación del servicio que puedan generar distorsiones tarifarias o afectar a los usuarios.

En ese contexto, las observaciones formuladas han sido consideradas en el presente dictamen, orientando la propuesta legislativa hacia esquemas de financiamiento compatibles con el marco normativo vigente y las reglas fiscales, evitando la implementación de mecanismos que puedan generar impactos negativos en los servicios públicos regulados.

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

En consecuencia, la opinión de OSINERGMIN constituye un aporte técnico relevante que ha permitido perfeccionar la propuesta legislativa, asegurando su coherencia con el ordenamiento jurídico y su sostenibilidad en la implementación.

9. Empresa del sector eléctrico (ELCTO – Grupo Distriluz)

La empresa del sector eléctrico, mediante Carta N°ELCTO-GT-0352-2026, emitió opinión técnico-legal sobre el Proyecto de Ley 14141/2025-CR, desarrollando un análisis del modelo de financiamiento propuesto.

En dicho documento, señala que el proyecto “presenta un modelo híbrido de financiamiento, técnicamente consistente”, al diversificar fuentes y reducir la presión inmediata sobre el Tesoro Público. No obstante, advierte riesgos como la “sobrestimación de ingresos futuros (peajes y FIV)” y la “dependencia de demanda proyectada no garantizada”.

Respecto al Fondo de Inclusión Vial (FIV), indica que “introduce un recargo cruzado entre sectores (electricidad → transporte)”, pudiendo generar “distorsión tarifaria” y afectar a usuarios eléctricos no necesariamente beneficiarios del proyecto.

Asimismo, advierte que “el Estado asume riesgo contingente implícito”, lo que podría generar “presión fiscal futura no registrada explícitamente”. Finalmente, concluye que el proyecto es “legalmente viable en términos generales”, aunque presenta debilidades en el sustento financiero y la evaluación del impacto fiscal.

Análisis de la opinión recibida

De la revisión de la opinión emitida, se advierte que la entidad reconoce la consistencia del modelo de financiamiento, pero formula observaciones técnicas vinculadas a la estimación de ingresos, el diseño del FIV y los riesgos fiscales.

En ese contexto, dichas observaciones han sido consideradas en el presente dictamen, permitiendo fortalecer el sustento técnico y asegurar la compatibilidad del proyecto con el marco fiscal y regulatorio vigente.

10. Ministerio de Economía y Finanzas

El Ministerio de Economía y Finanzas, mediante Oficio N°1474-2026-EF/13.01, remite el Informe N°0103-2026-EF/46.01, que contiene la opinión técnica sobre el Proyecto de Ley 14141/2025-CR, consolidando los aportes de sus direcciones generales competentes.

En dicho informe, el MEF formula observaciones al proyecto, señalando expresamente que:

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

“La propuesta normativa **NO ES VIABLE**”, en tanto “vulneraría el Principio de Responsabilidad Fiscal y el Principio de Sostenibilidad Fiscal de la Administración Financiera del Sector Público” (numeral 3.5).

Asimismo, respecto al esquema de endeudamiento propuesto, precisa que: “limita la capacidad de gestión estratégica del Sistema Nacional de Endeudamiento Público (SNEP)” (numeral 3.3).

De igual manera, sobre la necesidad de la norma, indica que: “la propuesta normativa deviene en **INNECESARIA**”, dado que ya existe un marco legal vigente que permite el financiamiento de proyectos mediante endeudamiento público (numeral 3.7).

En relación con los mecanismos extrapresupuestales, el informe señala que: “la propuesta de constitución de fondos, fideicomisos u otros mecanismos **NO RESULTA VIABLE**”, al contravenir el principio de unidad de caja y la normativa del Sistema Nacional de Tesorería (numeral 3.10).

Asimismo, respecto al financiamiento inicial, precisa que: “el Tesoro Público no cuenta con ingresos adicionales, por lo que la propuesta, resulta **NO VIABLE**” (numeral 3.13).

11. PROINVERSIÓN

PROINVERSIÓN señala de manera expresa que no es competente para pronunciarse sobre la viabilidad ni el impacto del Proyecto de Ley 14141/2025-CR, debido a que la propuesta no se encuentra dentro del ámbito de sus funciones, centradas en la promoción de la inversión privada (APP y Proyectos en Activos).

Asimismo, precisa que la iniciativa tiene carácter habilitante, por lo que su eventual aprobación no sustituye la evaluación técnica, económica y financiera que determinará la viabilidad real del proyecto.

12. Gobierno Regional de Pasco

Mediante Oficio N°203-2026-GRP-GGR/OGDAC, el Gobierno Regional de Pasco remite opinión técnico-institucional respecto al Proyecto de Ley N°14141/2025-CR, adjuntando el Informe N°0357-2026-GRP/DRTC/DC, elaborado por su Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.

De la revisión del informe (páginas 3 y 4), se advierte que la entidad emite una opinión favorable, sustentada en los impactos positivos que generaría la ejecución del proyecto en la región y en la macrorregión centro.

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

En particular, destaca:

- Impacto en la conectividad y logística: la Nueva Carretera Central permitirá mejorar la transitabilidad, reducir tiempos de viaje y optimizar el transporte de mercancías, fortaleciendo la competitividad regional.
- Dinamización económica: se prevé un incremento en la actividad comercial, minera y de servicios, así como la reducción de costos logísticos, especialmente para productores locales.
- Beneficios sociales: se resaltan mejoras en seguridad vial, acceso a servicios y desarrollo territorial.
- Impulso al turismo y desarrollo local: la reducción de tiempos de desplazamiento favorecerá el crecimiento del turismo y de actividades económicas conexas.

No obstante, el Gobierno Regional también advierte la necesidad de:

- Garantizar la disponibilidad de recursos para la ejecución del proyecto.
- Contar con un marco normativo que asegure la continuidad financiera y evite paralizaciones.

Conclusión del análisis:

La opinión del Gobierno Regional de Pasco respalda la aprobación del proyecto de ley, enfatizando su relevancia estratégica para el desarrollo territorial y económico. Asimismo, refuerza la necesidad de establecer mecanismos de financiamiento sostenibles que garanticen la continuidad del proyecto, en línea con los objetivos de la propuesta legislativa.

13. Comisión Multisectorial de la Nueva Carretera Central

Mediante Oficio N°024-2026-CMNCC, la Comisión Multisectorial para la Nueva Carretera Central remite opinión técnica respecto al Proyecto de Ley N°14141/2025-CR, solicitando la revisión de las observaciones formuladas por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y planteando precisiones al esquema de financiamiento propuesto.

De la revisión del documento, se advierte que la Comisión sustenta una posición favorable al proyecto de ley, desarrollando un análisis técnico orientado a desvirtuar las principales observaciones del MEF.

En particular:

- Señala que la emisión de bonos soberanos constituye un mecanismo financiero válido y ampliamente utilizado a nivel internacional para financiar infraestructura, por lo que no resulta incompatible con la sostenibilidad fiscal.
- Precisa que el fideicomiso macrorregional y el Fondo de Inclusión Vial (FIV) no vulneran el principio de unidad de caja, en tanto constituyen instrumentos de

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

gestión financiera orientados a asegurar la ejecución progresiva del proyecto.

- Cuestiona la interpretación restrictiva del MEF respecto a las reglas fiscales, señalando que podría limitar la ejecución de proyectos estratégicos de gran envergadura.
- Sostiene que el impacto macrofiscal del proyecto es manejable, considerando los niveles actuales de deuda pública y el carácter progresivo del financiamiento.

Asimismo, la Comisión propone ajustes relevantes al proyecto, tales como:

- La optimización del aporte inicial del MEF, reduciendo su rigidez y alineándolo al cronograma de ejecución.
- La incorporación de mecanismos de transparencia y monitoreo del uso de recursos.
- La regulación del FIV bajo criterios de progresividad y protección a usuarios vulnerables.
- La precisión del esquema de emisión de bonos conforme a la programación financiera.

Conclusión del análisis:

La opinión constituye un aporte técnico sustantivo que respalda la viabilidad del proyecto y plantea mejoras normativas relevantes. No obstante, sus propuestas deben ser evaluadas en concordancia con el marco fiscal vigente, a fin de asegurar su compatibilidad con los principios de sostenibilidad y responsabilidad fiscal.

14. Ministerio de Transportes y Comunicaciones

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Oficio N°1189-2026-MTC/04, remitió su opinión respecto al Proyecto de Ley N°14141/2025-CR, adjuntando el Informe N°0610-2026-MTC/18.01 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal y el Informe N°0533-2026-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica, a través de los cuales se desarrolla el análisis técnico y legal de la propuesta legislativa

Análisis de la opinión recibida

De la revisión de la documentación remitida, se advierte que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no se limita a una evaluación formal, sino que desarrolla un análisis técnico y jurídico del proyecto, en el marco de sus competencias como ente rector del sector transporte.

En particular, su opinión se orienta a evaluar la coherencia de la propuesta con el marco normativo vigente aplicable a la ejecución de proyectos de infraestructura vial, así como con los sistemas administrativos del Estado, especialmente en lo referido a la programación multianual de inversiones, la modalidad de ejecución y los mecanismos

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

de financiamiento.

Asimismo, se identifican observaciones vinculadas a la necesidad de que cualquier esquema normativo propuesto se mantenga alineado con las competencias del Poder Ejecutivo, evitando generar disposiciones que puedan interferir con la rectoría sectorial o introducir rigideces en la gestión del proyecto.

En ese contexto, la opinión del MTC constituye un aporte técnico relevante que refuerza la necesidad de que la propuesta legislativa se enmarque estrictamente en los sistemas administrativos vigentes, particularmente en lo referido a la planificación, ejecución y sostenibilidad del proyecto.

En atención a ello, los aportes formulados han sido considerados en la elaboración del texto sustitutorio, orientando la propuesta hacia un esquema que privilegia la continuidad del proyecto bajo criterios de coordinación interinstitucional, sin introducir mecanismos que desnaturalicen el marco normativo existente ni generen riesgos en su implementación.

En consecuencia, la opinión del MTC no configura una oposición al proyecto, sino que aporta criterios técnicos que han permitido fortalecer la coherencia normativa y operativa del predictamen, asegurando su viabilidad dentro del ordenamiento jurídico vigente.

15. Defensoría del Pueblo

La Defensoría del Pueblo, mediante Oficio N°0204-2026-DP/PAD, remitió el Informe Jurídico Defensorial N°0007-2026-DP/ADESC, que contiene su opinión técnico-legal sobre el Proyecto de Ley N°14141/2025-CR, en el cual se desarrolla un análisis integral de la propuesta desde una perspectiva jurídica, fiscal y de derechos ciudadanos.

Análisis de la opinión recibida

De la revisión del informe remitido, se advierte que la Defensoría del Pueblo reconoce la importancia estratégica del proyecto de la Nueva Carretera Central, destacando su impacto en la conectividad, la reducción de costos logísticos, la seguridad vial y el acceso a servicios básicos, así como las consecuencias negativas que implicaría su no ejecución.

No obstante, formula observaciones sustantivas respecto al esquema normativo y financiero propuesto en la iniciativa legislativa, particularmente en lo referido a la afectación de recursos públicos, la creación de mecanismos extrapresupuestarios y la rigidez en la programación financiera.

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

En particular, la Defensoría advierte que la propuesta podría vulnerar el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en la medida que implicaría la creación o asignación directa de gasto público desde el Congreso, así como afectar el principio de unidad de caja y la rectoría del Ministerio de Economía y Finanzas en la administración financiera del sector público.

Asimismo, cuestiona la viabilidad de establecer montos específicos de financiamiento, la creación de fideicomisos con recursos públicos determinados y la imposición de esquemas rígidos de endeudamiento y repago, señalando que estas disposiciones podrían generar distorsiones en la programación multianual, limitar la capacidad de respuesta del Estado ante contingencias y comprometer la sostenibilidad fiscal.

En ese sentido, la entidad recomienda que la propuesta legislativa tenga un carácter habilitante y no imperativo, respetando las competencias del Poder Ejecutivo en materia de endeudamiento, presupuesto y gestión financiera, así como el marco normativo vigente aplicable.

En atención a ello, las observaciones formuladas han sido consideradas en la elaboración del texto sustitutorio, orientando la propuesta hacia un esquema que evita la creación de mecanismos rígidos de financiamiento, elimina disposiciones que puedan afectar la unidad de caja y reafirma la sujeción del proyecto a los sistemas administrativos y reglas fiscales vigentes.

En consecuencia, la opinión de la Defensoría del Pueblo constituye un aporte técnico relevante que, si bien advierte riesgos de constitucionalidad y sostenibilidad en la propuesta original, ha contribuido a la reformulación del dictamen, fortaleciendo su viabilidad jurídica, fiscal e institucional.

16. Decimosexta Sesión Ordinaria

En la Décima Sexta Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, realizada el 27 de abril de 2026, se debatieron los Proyectos de Ley 14089/2025-CR y 14141/2025-CR, y se recogieron para análisis los aportes formulados por el congresista Edgard Cornelio Reymundo Mercado e Ilich López Ureña.

El congresista Reymundo Mercado propuso la incorporación de Disposiciones Complementarias Finales referidas principalmente a la creación de mecanismos de financiamiento específicos, tales como el Fondo de Inclusión Vial (FIV), fideicomisos extrapresupuestarios y la afectación de ingresos provenientes de tarifas y peajes para el financiamiento del proyecto.

El congresista López Ureña propuso la incorporación de un artículo orientado a

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

establecer un mecanismo de evaluación ante variaciones significativas del costo del proyecto, señalando que, cuando el costo supere el veinte por ciento (20%) del presupuesto aprobado, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, disponga la evaluación integral correspondiente, incluyendo la revisión de aspectos técnicos, contractuales y financieros.

En atención a dichos aportes, la comisión convocó a una mesa de trabajo para el 29 de abril, invitando a los representantes del MTC, del MEF y de los despachos congresales, para evaluar su pertinencia técnica y jurídica.

17. Mesa de trabajo del 29 de abril de 2026

La reunión tuvo como finalidad evaluar de manera conjunta los aportes formulados por los señores congresistas, propiciando un espacio de concertación técnica orientado a definir aquellos aspectos que resultan pertinentes incorporar, así como aquellos que no son viables. Para el texto final del dictamen.

Durante la reunión se formularon observaciones y propuestas principalmente en materia de financiamiento, mecanismos de ejecución, y criterios de sostenibilidad fiscal y operativa del proyecto, en línea con lo previsto en el texto sustitutorio.

En atención a lo expuesto, la comisión ha recogido opiniones que han contribuido para realizar modificaciones al texto original del predictamen, que se han desarrollado en el apartado correspondiente (IV. ii. 5) del análisis técnico de este dictamen.

V. Análisis costo beneficio

Análisis de costos

La fórmula legal sustitutoria presenta costos fiscales directos nulos, dado que no autoriza gasto público, no fija montos mínimos de inversión, no crea obligaciones financieras plurianuales ni introduce endeudamiento dirigido. La norma se limita a reforzar reglas de coordinación, priorización y seguimiento, manteniendo intacta la sujeción al Marco Macroeconómico Multianual, a las leyes anuales de presupuesto y endeudamiento y al principio de equilibrio fiscal.

Los costos administrativos asociados son marginales y se circunscriben al funcionamiento de una comisión multisectorial de carácter temporal y a la elaboración de informes periódicos de seguimiento. Estos costos no implican la creación de nuevas entidades ni estructuras permanentes, y son absorbidos por las capacidades ya existentes en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas, la Presidencia del Consejo de Ministros y los gobiernos regionales involucrados.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

Existe también un costo de oportunidad institucional limitado, derivado de una menor discrecionalidad para desplazar el proyecto dentro de la programación multianual sin motivación. Sin embargo, este costo es inherente a cualquier mecanismo de control y rendición de cuentas y no afecta las competencias técnicas del MEF ni la rectoría de los sistemas administrativos. En ese sentido, no constituye una distorsión, sino un ajuste razonable para una obra declarada por ley de necesidad pública e interés nacional.

En conjunto, los costos de la norma son bajos, controlados y plenamente proporcionales, especialmente si se consideran frente a la magnitud económica, territorial y estratégica del proyecto al que se aplica.

En términos generales el mayor costo para el país sería que este proyecto continúe en un escenario de incertidumbre normativa y financiera.

Análisis de beneficios

Desde el punto de vista económico, el proyecto de la Nueva Carretera Central constituye un corredor logístico de alcance nacional que permitirá reducir significativamente los costos de transporte y los tiempos de desplazamiento. De acuerdo con la información técnica disponible, se estima una reducción del tiempo de viaje entre Lima y La Oroya de aproximadamente 6 horas a 2.5 horas, así como una disminución de al menos 10% en los costos logísticos para el transporte de carga pesada.

Estos efectos inciden directamente en la competitividad de sectores productivos como la minería, agricultura, industria y comercio, generando un impacto positivo en el crecimiento económico y la integración de mercados regionales.

El principal beneficio de la fórmula legal sustitutoria radica en la mejora sustantiva de la eficiencia del gasto público existente y potencial, sin necesidad de incrementar dicho gasto. Al reforzar la priorización del Proyecto Nueva Carretera Central dentro de la programación multianual y exigir su incorporación progresiva y sostenida, la norma reduce el riesgo de fragmentación, reprogramaciones sucesivas y decisiones aisladas que históricamente han generado sobrecostos, retrasos contractuales y pérdida de valor social en megaproyectos de infraestructura.

Desde una perspectiva institucional, la norma introduce mayor continuidad y previsibilidad en la ejecución del proyecto frente a cambios de gestión, coyunturas fiscales o variaciones en prioridades sectoriales. Este beneficio es particularmente relevante en proyectos multianuales de gran escala, donde la falta de continuidad institucional constituye uno de los principales factores de ineficiencia.

Un beneficio adicional de alta relevancia es la mejora de la coordinación interinstitucional. La

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

comisión multisectorial permite alinear decisiones entre el MEF, el MTC, Proinversión y los gobiernos regionales, reduciendo asimetrías de información y anticipando riesgos técnicos, financieros o contractuales. Esta coordinación temprana disminuye la probabilidad de conflictos intersectoriales y de decisiones tardías que encarezcan o ralenticen la ejecución.

La norma también genera beneficios significativos en transparencia y rendición de cuentas, al establecer obligaciones de información periódica y pública sobre el avance físico y financiero del proyecto. La evidencia comparada muestra que mayores niveles de transparencia disminuyen la probabilidad de corrupción, arbitrajes y controversias contractuales, lo que incide positivamente en los costos finales y en la legitimidad social del proyecto.

Finalmente, aunque la ley no crea directamente los beneficios económicos del proyecto —que ya están incorporados en los estudios de inversión de la Nueva Carretera Central—, sí aumenta sustancialmente la probabilidad de que dichos beneficios se materialicen, al mejorar las condiciones institucionales para una ejecución ordenada, continua y coherente. En ese sentido, la norma incrementa el retorno social esperado de una inversión ya justificada, sin generar distorsiones fiscales ni regulatorias.

VI. CONCLUSIÓN

Por los fundamentos expuestos, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** de los Proyectos de Ley 14089/2025-CR y 14141/2025-CR con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL.

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer medidas excepcionales de continuidad, priorización y coordinación interinstitucional para la ejecución del Proyecto Nueva Carretera Central, declarado de necesidad pública e interés nacional por la Ley 30568, con la finalidad de garantizar su ejecución progresiva, sostenida y oportuna, en el marco de la sostenibilidad fiscal y del ordenamiento jurídico vigente, atendiendo a su carácter estratégico para la integración territorial y el desarrollo económico del país.

Artículo 2. Marco normativo y sujeción a los sistemas administrativos

La ejecución del Proyecto Nueva Carretera Central se realiza en estricta sujeción a los siguientes sistemas administrativos y marco normativo:

- a) El Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.
- b) El Sistema Nacional de Presupuesto Público.
- c) El Sistema Nacional de Endeudamiento Público.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

- d) El Sistema Nacional de Tesorería.
- e) Las reglas fiscales y el Marco Macroeconómico Multianual.

Artículo 3. Priorización en la programación multianual de inversiones

- 3.1. En atención a la declaratoria vigente contenida en la Ley 30568, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la modernización de la infraestructura vial de la Ruta PE-22 Carretera Central y la creación de la Nueva Autopista Central, se considera prioritario y de alcance nacional el Proyecto Nueva Carretera Central para efectos de la Programación Multianual de Inversiones del sector Transportes y la articulación intersectorial e intergubernamental necesaria para su ejecución.
- 3.2. La priorización señalada en el párrafo 3.1 orienta la acción del Estado hacia la continuidad efectiva del proyecto e implica incorporarlo y mantenerlo de manera continua en la Programación Multianual de Inversiones del sector Transportes y no ser excluido de la cartera priorizada, salvo decisión expresa y debidamente motivada por razones fiscales, la que debe ser informada a la comisión competente del Congreso de la República.
- 3.3. La priorización dispuesta no implica asignación automática de recursos ni exonera del cumplimiento de los criterios técnicos, económicos y fiscales exigidos por la normativa vigente.

Artículo 4. Modalidad de ejecución y gestión del proyecto

- 4.1. La ejecución del Proyecto Nueva Carretera Central se desarrolla bajo titularidad pública, correspondiendo al Poder Ejecutivo definir la modalidad de ejecución conforme al marco normativo vigente.
- 4.2. Para efectos de asegurar continuidad, eficiencia y adecuados estándares de gestión, la ejecución puede realizarse mediante la ejecución directa de obra pública o por contratos de gobierno a gobierno (G2G), considerando, además, los esquemas de gerenciamiento integral y oficinas de gestión de proyectos, y la asistencia técnica especializada.
- 4.3. La eventual participación del sector privado se realiza de manera excepcional, conforme a la Ley 32441, Ley que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, debiendo justificarse su conveniencia frente a las otras modalidades de ejecución mediante un informe técnico debidamente motivado e informando a la comisión competente del Congreso de la República.
- 4.4. La modalidad señalada en el numeral 4.3 solo es viable si el plazo de ejecución del proyecto es igual a cualesquiera de las modalidades señaladas en el numeral 4.2.

Artículo 5. Financiamiento y programación financiera

- 5.1. El financiamiento del Proyecto Nueva Carretera Central se realiza mediante los mecanismos previstos en la normativa vigente, incluyendo:
 - a) Los recursos del presupuesto público.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

- b) Las operaciones de endeudamiento público sujetas a las leyes anuales de endeudamiento.
 - c) Los ingresos que genere la operación del proyecto, conforme a la normativa aplicable.
- 5.2. El Ministerio de Economía y Finanzas, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, incorpora progresivamente el financiamiento del proyecto en la programación multianual, en concordancia con el Marco Macroeconómico Multianual y las reglas fiscales vigentes.

Artículo 6. Endeudamiento público

Las operaciones de endeudamiento público que eventualmente se requieran para la ejecución del Proyecto Nueva Carretera Central se sujetan a lo dispuesto en el Sistema Nacional de Endeudamiento Público, a las correspondientes leyes anuales de endeudamiento y a lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 7. Administración de los recursos

Los recursos públicos destinados al Proyecto Nueva Carretera Central se administran conforme al principio de unidad de caja, a través de la Cuenta Única del tesoro público, de acuerdo con la normativa del Sistema Nacional de Tesorería.

Artículo 8. Creación de una comisión de coordinación multisectorial y seguimiento

- 8.1. Se crea una Comisión Multisectorial de Coordinación y Seguimiento del Proyecto Nueva Carretera Central, de carácter temporal y adscrita a la Presidencia del Consejo de Ministros.
- 8.2. La Comisión está integrada por representantes de entidades públicas de la siguiente manera:
 - a) Un representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien la preside.
 - b) Un representante del Ministerio de Economía y Finanzas.
 - c) Un representante de cada uno de los gobiernos regionales vinculados al ámbito de influencia del proyecto.

Artículo 9. Funciones de la Comisión Multisectorial de Coordinación y Seguimiento del Proyecto Nueva Carretera Central

La Comisión Multisectorial de Coordinación y Seguimiento del Proyecto Nueva Carretera Central tiene las siguientes funciones:

- a) Coordinar acciones interinstitucionales vinculadas a la ejecución del proyecto.
- b) Monitorear el cumplimiento de la programación multianual de inversiones.
- c) Realizar seguimiento general del avance físico y financiero, con fines informativos.
- d) Promover la transparencia y el acceso a la información pública relacionada con el proyecto.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

- e) Informar semestralmente a la comisión competente del Congreso de la República sobre el cumplimiento de sus funciones.

Artículo 10. Transparencia

El Poder Ejecutivo garantiza la publicación periódica y desagregada de información relevante sobre el avance del Proyecto Nueva Carretera Central, incluyendo ejecución presupuestal, principales hitos y cronogramas referenciales, conforme a la normativa de transparencia y acceso a la información pública.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Mecanismos complementarios de estructuración financiera

Se autoriza al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y Finanzas a implementar mecanismos financieros complementarios orientados a contribuir a la sostenibilidad económica del Proyecto Nueva Carretera Central y al cumplimiento de las obligaciones derivadas de las operaciones de endeudamiento público que se aprueben para su ejecución, conforme a la normativa vigente.

Para tal efecto debe considerar:

- a) La creación de fondos de inclusión vial orientados a canalizar recursos vinculados al financiamiento del proyecto.
- b) La constitución de fideicomisos, incluyendo fideicomisos de alcance regional, para la administración de recursos asociados al proyecto.
- c) El establecimiento de esquemas de participación en los ingresos generados por la infraestructura, incluyendo peajes.
- d) Otros mecanismos de financiamiento compatibles con los sistemas administrativos del Estado.

Las medidas que se adopten se sujetan a la normativa de los sistemas administrativos, sin constituir mandato de gasto, ni generar obligaciones firmes o contingentes, ni constituir afectación específica de ingresos, en concordancia con el principio de unidad de caja, la disponibilidad presupuestaria y las reglas fiscales vigentes.

SEGUNDA. Evaluación integral ante variaciones significativas del costo del proyecto

Cuando, durante la ejecución del Proyecto Nueva Carretera Central, se verifique una variación acumulada del costo total superior al veinte por ciento respecto del presupuesto de inversión aprobado o del último costo referencial validado por la entidad competente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, dispone la evaluación integral de las causas del incremento, incluyendo aspectos técnicos, contractuales, financieros y de programación.

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 14089/2025-CR Y 14141/2025-CR QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS EXCEPCIONALES DE CONTINUIDAD, PRIORIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL

Como resultado de dicha evaluación, las entidades competentes adoptan las medidas que correspondan conforme a la normativa vigente, lo que puede incluir ajustes en el alcance, cronograma, modalidad de ejecución o gestión del proyecto

TERCERA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo no mayor de noventa días hábiles contados a partir de su entrada en vigor.

Dase cuenta.

Sala de Comisión

Lima, 4 de mayo de 2026.