CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00924-2026-2031-CD
RU 73700-CD
24 NOVIEMBRE 2026 09:25 a. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ASABARIAN

LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS DE ARTICULACIÓN INTERGUBERNAMENTAL, PLANIFICACIÓN Y TRANSPARENCIA PARA LA GESTIÓN DE LA INVERSIÓN EN LA RUTA DEPARTAMENTAL LO-102, PUERTO ARICA (RÍO NAPO) – FLOR DE AGOSTO (RÍO PUTUMAYO), EN EL DEPARTAMENTO DE LORETO

Los diputados de la República integrantes del Grupo Parlamentario JUNTOS POR EL PERÚ que suscriben; a iniciativa de la Diputada AZUCENA ISLA ROJAS, en ejercicio de la atribución que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 98 y 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presentan la siguiente proposición legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS DE ARTICULACIÓN INTERGUBERNAMENTAL, PLANIFICACIÓN Y TRANSPARENCIA PARA LA GESTIÓN DE LA INVERSIÓN EN LA RUTA DEPARTAMENTAL LO-102, PUERTO ARICA (RÍO NAPO) – FLOR DE AGOSTO (RÍO PUTUMAYO), EN EL DEPARTAMENTO DE LORETO

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer medidas de articulación intergubernamental, planificación y transparencia para la formulación, evaluación y, de ser declarada viable, ejecución de la inversión pública en la Ruta Departamental LO-102, de trayectoria Puerto Arica – Flor de Agosto (frontera con Colombia), del departamento de Loreto, en adelante la Ruta LO-102.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente ley tiene por finalidad reducir el aislamiento terrestre de la población de las cuencas de los ríos Napo y Putumayo mediante la articulación vial entre ambas, en el marco de la política de fronteras a que se refiere el artículo 44 de la Constitución Política del Perú, con respeto de las competencias de cada nivel de gobierno, del ambiente y de los derechos colectivos de los pueblos indígenas u originarios.

Artículo 3. Titularidad de la vía y alcance de la Ley

3.1. El Gobierno Regional de Loreto es la entidad titular de la Ruta LO-102 y responsable de su gestión, conforme a la Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, y al clasificador de rutas del Sistema Nacional de Carreteras.

3.2. Lo dispuesto en la presente ley no modifica las competencias de las entidades que intervienen ni exceptúa la aplicación de las normas de los sistemas nacionales de presupuesto público, de programación multianual y gestión de inversiones y de abastecimiento, ni de las normas sobre evaluación del impacto ambiental, áreas naturales protegidas y consulta previa.

Artículo 4. Registro de la inversión y pronunciamiento sobre su programación

4.1. El Gobierno Regional de Loreto, en el plazo de ciento ochenta días calendario contados desde la entrada en vigor de la presente ley, registra o, de corresponder, actualiza en el Banco de Inversiones del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones la inversión destinada a la rehabilitación y mejoramiento de la Ruta LO-102, tomando como antecedente los estudios del proyecto identificado con código SNIP 288726.

4.2. En el mismo plazo, la Oficina de Programación Multianual de Inversiones del Gobierno Regional de Loreto emite un informe técnico en el que se pronuncia, de manera motivada, sobre la inclusión de dicha inversión en la cartera de su Programa Multianual de Inversiones, conforme a los criterios de priorización vigentes. El informe se publica en la sede digital del Gobierno Regional de Loreto.

Artículo 5. Asistencia técnica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

5.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado, Provías Descentralizado, brinda asistencia técnica al Gobierno Regional de Loreto, a solicitud de este, para la formulación y evaluación de la inversión a que se refiere el artículo 4 y para la elaboración de sus estudios.

5.2. El Gobierno Regional de Loreto puede encargar o delegar a Provías Descentralizado, mediante convenio, la formulación y evaluación o la elaboración del expediente técnico de dicha inversión, conforme a la normativa del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.

Artículo 6. Participación del Ministerio de Defensa

El Gobierno Regional de Loreto puede suscribir convenios con el Ministerio de Defensa, a través del Ejército del Perú, para la ejecución de obras o de actividades de mantenimiento en la Ruta LO-102, en el marco del artículo 171 de la Constitución Política del Perú y de la normativa de los sistemas administrativos aplicables, con cargo al presupuesto institucional de la entidad que financie la intervención.

Artículo 7. Salvaguardas ambientales y de derechos colectivos

7.1. Toda intervención en el tramo de la Ruta LO-102 que se superponga con el Área de Conservación Regional Maijuna Kichwa, establecida por el Decreto Supremo 008-2015-MINAM, requiere, de manera previa a su aprobación, la compatibilidad y la opinión técnica previa vinculante del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (Sernanp), conforme a la Ley 26834, Ley de Áreas Naturales Protegidas, y su reglamento.

7.2. Antes de aprobar la decisión de construir o mejorar la vía, el Gobierno Regional de Loreto realiza el proceso de consulta previa con los pueblos indígenas u originarios cuyos derechos colectivos puedan verse afectados, conforme a la Ley 29785, Ley del derecho a la consulta

previa a los pueblos indígenas u originarios, reconocido en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Este proceso da cumplimiento al acuerdo sobre la carretera Napo-Putumayo adoptado en la consulta previa del establecimiento del área de conservación regional señalada en el párrafo 7.1.

7.3. La ejecución de la inversión requiere la certificación ambiental correspondiente, conforme a la Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental.

Artículo 8. Articulación con el Fideicomiso para el Desarrollo Fronterizo de Loreto

La Presidencia del Consejo de Ministros, a través de la Secretaría de Descentralización, incorpora en el Plan de Cierre de Brechas de la Zona de Frontera del departamento de Loreto, en su elaboración o en su siguiente actualización, el diagnóstico de la brecha de conectividad terrestre entre las cuencas de los ríos Napo y Putumayo, incluida la Ruta LO-102, así como la identificación de las inversiones complementarias de los gobiernos locales beneficiarios de la Ley 32422, Ley que dispone la creación del Fideicomiso para el Desarrollo Fronterizo de Loreto, vinculadas a dicha ruta.

Artículo 9. Transparencia y rendición de cuentas

9.1. El Gobierno Regional de Loreto publica semestralmente en su sede digital el estado de la inversión en la Ruta LO-102, con indicación de la fase del ciclo de inversión, los estudios elaborados o en curso, el financiamiento programado, el avance físico y financiero, y el estado de los procesos de consulta previa y de certificación ambiental.

9.2. El Gobierno Regional de Loreto y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remiten, dentro del primer trimestre de cada año, un informe sobre el cumplimiento de la presente ley a la comisión ordinaria competente en materia de transportes de la Cámara de Diputados y al Consejo Regional de Loreto.

9.3. Las obligaciones previstas en este artículo rigen hasta el registro del cierre de la inversión en el Banco de Inversiones o hasta que el Gobierno Regional de Loreto declare, mediante informe técnico publicado, que la inversión no es viable.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Financiamiento

La implementación de la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.



Firmado digitalmente por: ISLA ROJAS Azucena FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/11/2026 10:01:22-0500

AZUCENA ISLA ROJAS
Diputada de la República

Lima, 03 de noviembre de 2026



Firmado digitalmente por: ZUNINI YERREN Ernesto Alonzo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/11/2026 19:51:05-0500



Firmado digitalmente por: ZUNINI YERREN Ernesto Alonzo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/11/2026 19:51:10-0500



Firmado digitalmente por: SOTO FERRARI Luz Merida FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/11/2026 11:56:26-0500



Firmado digitalmente por: VARAS SEGUIN Daniel Jefferson FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/11/2026 12:04:55-0500



Firmado digitalmente por: FLORES VALDIZAN Marco Antonio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/11/2026 12:26:09-0500



Firmado digitalmente por: FERNANDEZ GONZALEZ Svieta Valia FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/11/2026 12:37:48-0500



Firmado digitalmente por: PALOMINO CASAVILCA Catherin Norma FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/11/2026 14:15:30-0500



Firmado digitalmente por: GUILLEN VALENCIA Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/11/2026 15:44:54-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA PÚBLICO

1.1. **Problema público.** La población de la provincia de Putumayo y del distrito de Napo, en el norte de Loreto, carece de conexión terrestre con el resto del departamento. Su único medio regular de transporte es fluvial, con tiempos de viaje que la propia iniciativa antecedente estima en veinte o más días entre San Antonio del Estrecho e Iquitos[1]. Ese aislamiento encarece los bienes y servicios, limita el acceso a salud, educación y mercados, y debilita la presencia efectiva del Estado en una zona de frontera.

1.2. **Causa inmediata que aborda esta ley.** La Ruta Departamental LO-102, que une Puerto Arica (río Napo) con Flor de Agosto (río Putumayo), es el eslabón terrestre entre ambas cuencas. Fue abierta parcialmente en la década de 1980 y sus obras están paralizadas desde 1989. El proyecto de rehabilitación y mejoramiento (código SNIP 288726) cuenta con estudios de preinversión elaborados por Provías Descentralizado por delegación del Gobierno Regional de Loreto, pero no ha logrado avanzar a la fase de ejecución dentro del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe)[2].

1.3. **Diagnóstico: el problema no es la falta de una declaración, sino la falta de un responsable con plazos.** La revisión de antecedentes muestra un patrón de compromisos sin seguimiento: convenios de delegación en 2015 y 2016, un anuncio regional de mantenimiento en 2023, un anuncio presidencial en el Mensaje a la Nación del 28 de julio de 2024 para completar los 13 kilómetros faltantes con el servicio de ingeniería del Ejército[3] y, finalmente, una iniciativa legislativa (PL 12153/2025-CR) que, tras ser dictaminada, quedó sin aprobar al término del periodo parlamentario 2021-2026. En ninguno de esos momentos se fijó quién debía registrar la inversión, en qué plazo, con qué salvaguardas ni ante quién rendir cuentas. Ese vacío de gestión es lo que la presente ley corrige.

1.4. **Afectados.** La población de los distritos de Napo (provincia de Maynas) y de Putumayo, Teniente Manuel Clavero, Rosa Panduro y Yaguas (provincia de Putumayo); las comunidades nativas Kichwa y Maijuna del ámbito de la vía; y, en términos institucionales, las entidades a cargo de la defensa, el control fronterizo y la prestación de servicios públicos en la zona.

[1] Proyecto de Ley 12153/2025-CR, exposición de motivos, p. 4. Dato declarado por el proponente; no se ha encontrado una medición oficial de tiempos de viaje que lo confirme o corrija.

[2] Convenios 006-2015-MTC/21 y 587-2016-MTC/21, citados en el PL 12153/2025-CR, pp. 8-9, y en el dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del 1 de diciembre de 2025.

[3] Mensaje a la Nación del 28 de julio de 2024, p. 37. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6756015/415-mensaje-a-la-nacion-fiestas-patrias.pdf

II. EVIDENCIA QUE SUSTENTA EL PROBLEMA

La siguiente tabla distingue los datos verificados en fuente oficial de los que proceden de documentos de terceros o del proponente del antecedente. Se corrigen expresamente dos cifras del PL 12153/2025-CR que no resisten contraste.

Indicador	Dato	Fuente y nivel de verificación
Población de la provincia de Putumayo	9 093 habitantes (Censo 2017); superficie de 45 928 km²	INEI, Censos Nacionales 2017; BCRP, Caracterización del departamento de Loreto. Verificado en fuente secundaria que reproduce INEI.
Población del distrito de Napo (Maynas)	16 766 habitantes (Censo 2017)	INEI, Censos Nacionales 2017 (compilación). Confirmar en REDATAM antes de presentar.
Longitud de la vía	69,5 km según el convenio de 2016; el dictamen de 2025 la divide en un tramo de 45 km y otro de 24 km, con 13 km sin construir (incluido un puente sobre el río Algodón)	Convenio 587-2016-MTC/21 y dictamen CTC (1/12/2025). El Plan Vial Departamental 2006-2015 menciona 104 km: discrepancia por resolver en los estudios.
Costo estimado de la inversión	Alrededor de S/ 286 millones (estimación de 2017)	Revista de Marina, año 115, n.º 2-2022, citada en el PL 12153/2025-CR. Cifra desactualizada; requiere reformulación en Invierte.pe.
Cultivos de coca	1 548 ha en la zona Putumayo en 2024, sobre un total nacional de 89 755 ha	Devida, Monitoreo de Cultivos de Coca 2024. Corrige la cifra de 60 000 ha (63 %) del PL 12153, que no corresponde al lado peruano.
Frontera con Colombia	Aproximadamente 1 626 km en toda su extensión	Cancillería de Colombia. Corrige la afirmación de que solo la provincia de Putumayo tiene 1 600 km de frontera.

Sobre las cifras de coca, el informe de Devida de 2024 reporta 89 755 hectáreas a nivel nacional[4] y 1 548 hectáreas en la zona Putumayo, con una reducción de más de 600 hectáreas respecto del año anterior[5]. La cifra de unas 60 000 hectáreas que citaba el antecedente parece corresponder al departamento colombiano de Putumayo y no debe reproducirse. El argumento de seguridad se mantiene, pero en su dimensión real: la zona tiene presencia de economías

[4]Devida, nota de prensa "Perú reduce por segundo año consecutivo los cultivos de coca", 27 de junio de 2025. https://www.gob.pe/institucion/devida/noticias/1195330-peru-reduce-por-segundo-ano-consecutivo-los-cultivos-de-coca

[5]Agraria.pe, "Área de coca en Perú se redujo en 3.029 hectáreas en 2024", 30 de junio de 2025, que reproduce la presentación de Devida. https://agraria.pe/noticias/area-de-coca-en-peru-se-redujo-en-3-029-hectareas-en-2024-39943

ilegales, y una vía terrestre puede tanto facilitar el control estatal como abrir rutas a esas economías, lo que exige que el diseño de la inversión incorpore componentes de control.

En cuanto a la frontera, la Cancillería de Colombia estima la longitud total del límite colombo-peruano en unos 1 626 km[6]. La relevancia geopolítica de la zona se acentuó tras la creación del distrito de Santa Rosa de Loreto mediante la Ley 32403, publicada el 3 de julio de 2025, y las declaraciones del Gobierno colombiano que siguieron[7], aunque ese distrito se ubica en Mariscal Ramón Castilla y no en el ámbito directo de la LO-102.

Posición de las entidades consultadas sobre el antecedente. Durante el estudio del PL 12153/2025-CR, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones advirtió que la LO-102 pertenece a la Red Vial Departamental, a cargo del Gobierno Regional de Loreto, y que el proyecto contenía disposiciones presupuestales que exceden la iniciativa congresal (artículo 79 de la Constitución); el Ministerio del Ambiente advirtió una posible superposición con el Área de Conservación Regional Maijuna Kichwa; y el Gobierno Regional de Loreto emitió opinión favorable[8]. La presente propuesta recoge las tres observaciones.

Superposición con el área de conservación. El Decreto Supremo 008-2015-MINAM estableció el Área de Conservación Regional Maijuna Kichwa sobre 391 039,82 hectáreas. Sus considerandos recogen que, en la consulta previa que precedió a su creación, se acordó mantener la trocha carrozable como zona de recuperación y que, si se construye la carretera, se realizará un nuevo proceso de consulta previa. Su artículo 5 precisa que el área no impide obras viales, siempre que respeten su zonificación, su plan maestro, las normas ambientales y la consulta previa[9]. Entre las comunidades que participaron en esa consulta figura la comunidad nativa Kichwa de Puerto Arica, punto de inicio de la vía.

III. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

Objetivo general. Destrabar la gestión de la inversión en la Ruta LO-102 mediante obligaciones verificables de registro, pronunciamiento, coordinación y transparencia, sin crear gasto y respetando la titularidad regional de la vía.

Objetivos específicos:

I. Lograr que la inversión quede registrada o actualizada en Invierte.pe en un plazo cierto y que el Gobierno Regional de Loreto se pronuncie motivadamente sobre su programación.

[6] Cancillería de Colombia, "Frontera terrestre Colombia-Perú". https://cancilleria.gov.co/politica-exterior/asuntos-bilaterales/frontera-terrestre-colombia-peru

[7] Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, Comunicado Oficial 034-25, 13 de agosto de 2025.

[8] Oficio 248-2025-MTC/01, Oficio 01769-2025-MINAM/SG y Oficio 989-2025-GRL-GGR, resumidos en el dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones recaído en el PL 12153/2025-CR, pp. 21-23.

[9] Decreto Supremo 008-2015-MINAM, publicado en El Peruano el 17 de junio de 2015, considerandos y artículo 5. https://www.actualidadambiental.pe/wp-content/uploads/2015/06/Decreto-Supremo-008-2015-MINAM.pdf

II. Dar base legal clara a la asistencia técnica de Provías Descentralizado y a la eventual participación del Ejército del Perú.

III. Asegurar que cualquier intervención cumpla la compatibilidad del Sernanp, la consulta previa y la certificación ambiental, en línea con lo acordado en 2013.

IV. Integrar la brecha de conectividad Napo-Putumayo en el Plan de Cierre de Brechas del Fideicomiso para el Desarrollo Fronterizo de Loreto.

V. Generar información pública periódica y rendición de cuentas ante la Cámara de Diputados y el Consejo Regional.

IV. FUNDAMENTACIÓN DE LA INICIATIVA

4.1. Alternativas evaluadas. Se analizaron cuatro opciones regulatorias:

Alternativa	Ventajas	Riesgos o problemas
A. Ley que autoriza al MTC, exonera de restricciones presupuestales y autoriza modificaciones del MEF (PL 12153 original)	Señal política fuerte; apunta al financiamiento	Incompatible con el art. 79 de la Constitución y el art. 107.a del Reglamento (rechazo de plano); atribuye al MTC una vía departamental que no es de su competencia; las exoneraciones del D. Leg. 1440 son materia de la ley de presupuesto
B. Ley declarativa de interés nacional y necesidad pública (texto sustitutorio de 2025)	Bajo costo; amplio consenso	El art. 139 del Reglamento de la Cámara de Diputados manda archivar sin dictamen las proposiciones que piden declaraciones de interés nacional fuera del cauce del art. 99; además, el propio dictamen reconoció que no genera obligaciones exigibles
C. No legislar y dejarlo a la gestión administrativa	Respeta al máximo la autonomía regional	Es la vía que se ha seguido desde 2015 sin resultados; no hay plazos ni responsables exigibles
D. Ley de articulación, plazos y transparencia (esta propuesta)	Crea obligaciones verificables sin crear gasto; respeta la titularidad regional; incorpora salvaguardas y una vía de financiamiento existente	Su eficacia depende de que el Gobierno Regional y el Ejecutivo prioricen la inversión; no garantiza por sí sola la construcción

Se elige la alternativa D porque es la única que agrega efectos jurídicos exigibles sin incurrir en los vicios de las alternativas A y B. Debe decirse con franqueza que una parte de lo que la ley ordena podría hacerse por decisión administrativa. El valor de la norma está en convertir esas decisiones, postergadas durante una década, en deberes con plazo, responsable identificado y control público.

4.2. Contenido de la propuesta. El artículo 3 reconoce la titularidad del Gobierno Regional de Loreto y deja claro que la ley no exceptúa ningún sistema administrativo. El artículo 4 fija el núcleo obligacional: registrar o actualizar la inversión en el Banco de Inversiones dentro de 180 días y emitir un informe motivado sobre su programación; la ley no ordena el resultado de esa evaluación, lo que preserva la autonomía regional. Los artículos 5 y 6 dan base expresa a la asistencia técnica del MTC y a la colaboración del Ejército, que el antecedente quería imponer y que aquí se plantean como mecanismos disponibles. El artículo 7 hace explícitas las salvaguardas ambientales y de consulta previa. El artículo 8 conecta la vía con el Fideicomiso para el Desarrollo Fronterizo de Loreto, y el artículo 9 establece la rendición de cuentas.

4.3. Por qué se reiteran exigencias que ya existen en otras normas. El Manual de Técnica Legislativa desaconseja reproducir disposiciones vigentes. El artículo 7 lo hace de manera deliberada por una razón técnica: la ruta atraviesa un área de conservación cuya creación se condicionó, mediante consulta previa, a que cualquier carretera futura sea consultada. Explicitar esa condición evita que una ley específica sobre la vía se interprete como una dispensa, y protege la inversión frente a conflictos y nulidades posteriores.

4.4. Análisis de constitucionalidad y competencia. La propuesta se sustenta en el artículo 44 de la Constitución, que impone al Estado el deber de establecer y ejecutar la política de fronteras y promover el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas; en el artículo 171, según el cual las Fuerzas Armadas participan en el desarrollo económico y social del país; y en el artículo 192, incisos 7 y 8, que atribuyen a los gobiernos regionales la promoción y regulación de la vialidad y el fomento de la infraestructura de alcance regional. Respecto de los límites:

- **Artículo 79 de la Constitución y artículo 107.a del Reglamento:** la propuesta no crea ni aumenta gasto. No asigna partidas, no autoriza créditos ni modificaciones presupuestarias, no exonera de reglas fiscales y dispone que su implementación se financia con los presupuestos institucionales existentes.
- **Autonomía regional (artículo 191):** la ley impone deberes de gestión, información y coordinación, pero no sustituye la decisión del Gobierno Regional sobre la priorización de su cartera. El informe del artículo 4.2 puede concluir a favor o en contra.
- **Derechos de los pueblos indígenas y ambiente (artículos 2.19, 68 y 89; Convenio 169 de la OIT):** el artículo 7 garantiza la consulta previa y la intervención del Sernanp antes de cualquier decisión.
- **Artículo 139 del Reglamento de la Cámara:** la proposición no contiene declaraciones de interés nacional o necesidad pública.

V. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS, INVESTIGACIONES Y FUENTES UTILIZADAS

Antecedente directo y atribución. Esta proposición toma como antecedente el Proyecto de Ley 12153/2025-CR, presentado el 19 de agosto de 2025 por el grupo parlamentario Acción Popular, a iniciativa del congresista Juan Carlos Mori Celis, y el dictamen por unanimidad de la Comisión de Transportes y Comunicaciones aprobado el 1 de diciembre de 2025, que propuso un texto sustitutorio declarativo. Se reconocen ambos documentos como fuente de la problemática, de los antecedentes institucionales y de parte de los datos, que aquí se verifican o corrigen. El proyecto no fue aprobado durante el periodo 2021-2026 y, con la instalación del Congreso bicameral, no puede continuar su trámite; por ello se presenta una iniciativa nueva y sustancialmente reformulada.

Normas vigentes relacionadas:

- Constitución Política del Perú, artículos 44, 79, 171, 191 y 192.
- Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; Decreto Supremo 029-2006-MTC, que crea Provías Descentralizado.
- Decreto Legislativo 1252, que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (TUO aprobado por Decreto Supremo 242-2018-EF; reglamento aprobado por Decreto Supremo 284-2018-EF).
- Decreto Legislativo 1440, del Sistema Nacional de Presupuesto Público.
- Ley 29778, Ley Marco para el Desarrollo e Integración Fronteriza, modificada por la Ley 32422 y por la Ley 32588.
- Ley 32422, Ley que dispone la creación del Fideicomiso para el Desarrollo Fronterizo de Loreto, y su reglamento (Decreto Supremo 037-2026-PCM, modificado por Decreto Supremo 095-2026-PCM).
- Ley 26834, Ley de Áreas Naturales Protegidas; Decreto Supremo 008-2015-MINAM, que establece el Área de Conservación Regional Maijuna Kichwa.
- Ley 29785, Ley del derecho a la consulta previa; Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental; Ley 28611, Ley General del Ambiente.
- Resolución Ministerial 621-2018-MTC/01.02, que modifica la trayectoria de la Ruta LO-102 (El Peruano, 10 de agosto de 2018).

La Ley 32422 merece atención especial: sus beneficiarios incluyen precisamente los distritos de Napo y de la provincia de Putumayo [10]. Su reglamento encarga a la Secretaría de Descentralización de la PCM un Plan de Cierre de Brechas de la Zona de Frontera, que debía aprobarse hasta el 30 de junio de 2026[11]. A la fecha de elaboración no se ha identificado la publicación del decreto supremo que lo aprueba, por lo que el artículo 8 alude tanto a su elaboración como a su actualización. Debe tenerse en cuenta que el fideicomiso financia inversiones de los gobiernos locales registradas en sus programas multianuales; la LO-102, como vía departamental, no es financiable directamente por esa vía, pero sí lo son las inversiones locales complementarias (caminos vecinales, embarcaderos, accesos) que el artículo 8 ordena identificar.

Antecedentes de política y gestión: Plan Vial Departamental Participativo de Loreto 2006-2015; Convenios 006-2015-MTC/21 y 587-2016-MTC/21 entre Provías Descentralizado y el Gobierno Regional de Loreto; anuncio de mantenimiento periódico de 18 km en 2023; Mensaje a la Nación del 28 de julio de 2024.

VI. SECTORES COMPRENDIDOS

Entidad o nivel de gobierno	Rol en la ley
Gobierno Regional de Loreto	Titular de la vía. Registra la inversión, se pronuncia sobre su programación, realiza la consulta previa, publica información y rinde cuentas (arts. 3, 4, 7 y 9)
Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Provías Descentralizado)	Asistencia técnica; encargo o delegación por convenio; informe anual (arts. 5 y 9.2)
Ministerio de Defensa (Ejército del Perú)	Posible ejecución de obras o mantenimiento por convenio (art. 6)
Ministerio del Ambiente (Sernanp)	Compatibilidad y opinión técnica previa vinculante (art. 7.1)
Ministerio de Cultura	Órgano técnico especializado en consulta previa, conforme a la Ley 29785 (art. 7.2)
Presidencia del Consejo de Ministros (Secretaría de Descentralización)	Incorporación de la brecha en el Plan de Cierre de Brechas (art. 8)
Municipalidades distritales de Napo, Putumayo, Teniente Manuel Clavero, Rosa Panduro y Yaguas	Identificación de inversiones complementarias en el marco del fideicomiso (art. 8)
Cámara de Diputados y Consejo Regional de Loreto	Destinatarios de la rendición de cuentas (art. 9.2)

[10] Ley 32422, artículo 3, literales c) y d), publicada en El Peruano el 15 de agosto de 2025. https://www.congreso.gob.pe/Docs/DGP/DIDP/files/ley_32422.pdf

[11] Decreto Supremo 037-2026-PCM, artículo 5 y Segunda Disposición Complementaria Final, modificada por el Decreto Supremo 095-2026-PCM (El Peruano, 24 de junio de 2026). https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2528792-1

VII. NORMAS QUE SE MODIFICAN O DEROGAN

La propuesta no modifica ni deroga ninguna norma. Es una ley especial que complementa la Ley 27867, el Decreto Legislativo 1252 y la Ley 32422 en lo referido a la Ruta LO-102. Por no modificar textos vigentes, no corresponde cuadro comparativo de texto vigente y texto propuesto. Se incluye, en cambio, una comparación con los textos antecedentes, útil para la evaluación de la comisión:

Tema	PL 12153/2025-CR (original)	Texto sustitutorio (dictamen 2025)	Esta propuesta
Naturaleza	Autoritativa y presupuestal	Declarativa	Obligaciones de gestión con plazo
Entidad responsable	MTC (sin competencia sobre la vía)	Varias, sin plazo	Gobierno Regional de Loreto, como titular
Presupuesto	Exoneraciones del D. Leg. 1440 y autorización al MEF	Priorización con cargo a presupuestos	Sin incidencia presupuestal; articulación con la Ley 32422
Invierte.pe	No regulado	Mencionado en la motivación	Registro o actualización en 180 días e informe motivado
Ambiente y consulta	No regulado	Normativa ambiental y cultural en general	Sernanp, consulta previa y certificación ambiental expresas
Riesgo reglamentario	Rechazo de plano (art. 107.a)	Archivo sin dictamen (art. 139)	Admisible

8.1. Actores y grupos de interés. Ganan: la población de Napo y Putumayo, que obtiene un horizonte verificable para la vía; las comunidades Kichwa y Maijuna, cuyos derechos quedan expresamente resguardados; y las entidades de seguridad y servicios, que contarán con información sobre el avance. Asumen cargas: el Gobierno Regional de Loreto, que debe registrar, evaluar, consultar e informar; el MTC, que debe dar asistencia técnica a pedido e informar; y la PCM, que debe incluir la brecha en el plan. Pueden percibirse afectados quienes se oponen a la carretera por razones ambientales o territoriales; la ley no decide la construcción, pero sí garantiza que esa posición sea escuchada en la consulta previa.

8.2. Efectos monetarios. La ley no transfiere recursos ni crea partidas. Sus costos son de gestión: horas de trabajo de la Oficina de Programación Multianual de Inversiones del Gobierno Regional para el registro y el informe técnico; la asistencia técnica de Provías Descentralizado, que forma parte de sus funciones ordinarias; y la elaboración de informes de transparencia. Todos se atienden con personal y presupuesto existentes. La decisión de financiar estudios definitivos u obras, cuyo costo se estimó en 2017 en unos S/ 286 millones, sigue correspondiendo al Gobierno Regional y al Poder Ejecutivo dentro de los ciclos de programación ordinarios.

8.3. Efectos no monetarios. Reducción de la incertidumbre sobre el estado del proyecto; mayor control ciudadano y parlamentario; prevención de conflictos socioambientales al exigir la consulta antes de decidir; y alineamiento de la inversión regional con el instrumento de financiamiento fronterizo creado por la Ley 32422.

8.4. Impacto económico. Si la inversión llega a ejecutarse, el beneficio esperado es la reducción de tiempos y costos de transporte entre el Putumayo y el eje Napo-Iquitos, con efectos en precios, acceso a servicios y comercialización de la producción local. No existe a la fecha un estudio actualizado de rentabilidad social; la propia ley obliga a producir la información que permita estimarla en el marco de Invierte.pe. Por esa razón, este análisis no asigna valores monetarios a esos beneficios.

8.5. Impacto presupuestal y cumplimiento del artículo 107.a del Reglamento. La proposición no contiene propuestas de creación ni de aumento de gasto público: no autoriza créditos suplementarios, transferencias ni modificaciones presupuestarias; no exonera de los artículos 48 y 49 del Decreto Legislativo 1440; no crea entidades, plazas ni programas; y no obliga a ejecutar la obra. Las obligaciones que impone son de gestión, coordinación e información, financiadas con los presupuestos institucionales vigentes, según lo dispuesto en su disposición complementaria final.

8.6. Riesgos.

1) Que el registro se cumpla formalmente sin voluntad de priorización; el informe motivado y la rendición de cuentas mitigan, sin eliminar, este riesgo.
2) Que la discrepancia sobre la longitud y el costo de la vía retrase la reformulación; se trata de un problema técnico que la ley obliga a resolver.
3) Que la vía, una vez construida, facilite la deforestación y las economías ilegales; lo mitigan el artículo 7 y la exigencia de evaluación ambiental.

IX. IMPACTO AMBIENTAL

La ley no autoriza obras, por lo que no genera impacto ambiental directo. Sin embargo, regula una inversión con efectos ambientales potencialmente significativos: las vías en la Amazonía tienden a inducir deforestación y ocupación desordenada a lo largo de su trazo, y la LO-102 se superpone con un área de conservación regional que protege terrazas altas, cabeceras de cuenca y zonas de desove de importancia para la pesca regional. Por ello la ley exige, antes de cualquier aprobación, la compatibilidad y la opinión técnica previa vinculante del Sernanp, la certificación ambiental y la consulta previa. El efecto ambiental neto de la ley es preventivo: reduce el riesgo de que la presión política lleve a ejecutar la vía sin esos filtros.

X. LISTA DE BENEFICIARIOS

Beneficiario	Ubicación	Referencia
Población del distrito de Napo	Provincia de Maynas	16 766 habitantes (Censo 2017)
Población de los distritos de Putumayo, Teniente Manuel Clavero, Rosa Panduro y Yaguas	Provincia de Putumayo	9 093 habitantes en la provincia (Censo 2017)
Comunidades nativas Maijuna: Orejones, San Pablo de Totolla, Puerto Huamán y Nueva Vida	Ámbito del ACR Maijuna Kichwa	Participantes en la consulta previa de 2013 (DS 008-2015-MINAM)
Comunidades nativas Kichwa: Nueva Argelia - Anexo Cruz de Plata, Morón Isla, Puerto Arica, Nuevo San Roque, Nueva Libertad y Nueva Antioquía; y comunidad campesina Kichwa Tutapishco	Ámbito del ACR Maijuna Kichwa	Participantes en la consulta previa de 2013 (DS 008-2015-MINAM)
Municipalidades distritales beneficiarias de la Ley 32422 vinculadas a la ruta	Napo, Putumayo, Teniente Manuel Clavero, Rosa Panduro y Yaguas	Ley 32422, art. 3

La ley no otorga beneficios económicos individuales. En ese sentido, los beneficiarios lo son en tanto destinatarios de la mejora de la gestión pública y de las salvaguardas que la norma establece.