Proyecto de Ley N° 7565/2023-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

PASIÓN NEOMIAS DÁVILA ATANACIO
Congresista de la República

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
11 ABR. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 8:38pm

PROYECTO DE LEY QUE FOMENTA LA CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DE CARGA Y PASAJEROS

El grupo parlamentario **Bloque Magisterial de Concertación Nacional**, a iniciativa del congresista que suscribe, **PASIÓN NEOMIAS DÁVILA ATANACIO**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 22 literal c), 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente PROYECTO DE LEY:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE FOMENTA LA CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DE CARGA Y PASAJEROS

Artículo 1. Objetivo

El presente proyecto tiene como objetivo fomentar la construcción de la infraestructura ferroviaria nacional para la prestación de servicios públicos de carga y pasajeros, con el fin de promover el desarrollo económico, mejorar la eficiencia del transporte y reducir la congestión vial.

Artículo 2. Definiciones

Para efectos de la presente Ley, se establecen las siguientes definiciones:

a) **Infraestructura ferroviaria:** Se refiere a las vías férreas, estaciones, terminales y demás instalaciones necesarias para la operación del servicio ferroviario.

b) **Servicio público de carga:** Se refiere al transporte de mercancías y productos a través de la red ferroviaria nacional.

c) **Servicio público de pasajeros:** Se refiere al transporte de personas a través de la red ferroviaria nacional.

Artículo 3. Creación del Programa Nacional de Infraestructura Ferroviaria

Se crea el Programa Nacional de Infraestructura Ferroviaria, el cual estará a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y será responsable de coordinar, promover y supervisar la construcción y operación de la infraestructura ferroviaria en el país.

El Programa Nacional de Infraestructura Ferroviaria contará con los recursos necesarios para llevar a cabo sus funciones, los cuales serán asignados en el presupuesto anual del Estado.

Artículo 4. Incentivos para la Construcción de Infraestructura Ferroviaria

4.1. Se establecerán incentivos económicos y fiscales para fomentar la construcción de la infraestructura ferroviaria en el país.

4.2. Los inversionistas y empresas que participen en la construcción de la infraestructura ferroviaria podrán acceder a beneficios fiscales, como la exoneración de impuestos o la reducción de tasas impositivas.

4.3. Se promoverá la participación de empresas privadas, nacionales e internacionales, en la construcción y operación de la infraestructura ferroviaria.

Artículo 5. Planificación y Ejecución de Proyectos

El Programa Nacional de Infraestructura Ferroviaria será responsable de elaborar un plan nacional de construcción de la infraestructura ferroviaria, el cual establecerá las metas, los plazos y las áreas prioritarias para llevar a cabo dicha construcción.

Se fomentará la participación de las comunidades locales y los gobiernos regionales en la planificación y ejecución de proyectos de construcción de la infraestructura ferroviaria, garantizando su participación activa y el respeto a sus derechos.

Artículo 6. Regulación y Supervisión

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones será responsable de regular y supervisar la operación de los servicios públicos de carga y pasajeros a través de la infraestructura ferroviaria nacional.

Se establecerán mecanismos de control y sanciones para garantizar la calidad y seguridad de los servicios ferroviarios.

Artículo 7. Financiamiento

El Estado destinará los recursos necesarios para la construcción y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria nacional, a través del presupuesto anual y la búsqueda de financiamiento externo.

Se promoverá la participación del sector privado en la financiación de proyectos de construcción de la infraestructura ferroviaria, a través de alianzas público-privadas u otros mecanismos de inversión.

Artículo 8. Responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el transporte ferroviario

8.1. El Ministerio de Transporte y Comunicaciones será el órgano encargado de formular y adoptar las políticas de transporte ferroviario, su infraestructura y regulación técnica en el territorio nacional. Asimismo, tendrá la responsabilidad de diseñar y definir el Marco de regulación económica de los servicios de transporte férreo y la infraestructura, con el objetivo de promover la eficiencia, la competitividad y la sostenibilidad del sector.

8.2. El Ministerio promoverá la participación activa de los actores involucrados en el transporte ferroviario, como las empresas operadoras, los usuarios, las comunidades locales y los expertos en la materia, en la formulación de las políticas y regulaciones correspondientes.

8.3. El Ministerio deberá coordinar con otras entidades del Estado, como los gobiernos regionales y locales, para asegurar la integración y complementariedad de las políticas y acciones relacionadas con el transporte ferroviario.

8.4. El Ministerio podrá establecer convenios de cooperación con entidades nacionales e internacionales para fortalecer la capacidad técnica y operativa en el ámbito del transporte ferroviario.

8.5. El Ministerio estará facultado para dictar las disposiciones complementarias y reglamentarias necesarias para la implementación y cumplimiento de lo establecido en el presente artículo.

Artículo 9. Recuperación de las vías ferroviarias a nivel nacional

Se dispone la recuperación de todas las vías ferroviarias a nivel nacional, con el fin de fomentar el desarrollo económico, la conectividad y la sostenibilidad del transporte en el país, para lo cual:

9.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con las autoridades competentes, realizará un inventario exhaustivo de todas las vías ferroviarias existentes en el territorio nacional, incluyendo aquellas que se encuentran deshabilitadas, en desuso, concesionadas o privatizadas.

9.2. Se llevará a cabo una evaluación de la viabilidad técnica, económica y social de la recuperación de cada vía ferroviaria identificada. Esta evaluación considerará

factores como la demanda de transporte, el estado de la infraestructura existente, los costos de rehabilitación y mantenimiento, y los beneficios esperados.

9.3. Con base en la evaluación de viabilidad, se elaborará un Plan de Recuperación de Vías Ferroviarias detallado para cada vía ferroviaria. Este plan incluirá los plazos, los recursos necesarios, las estrategias de financiamiento y las acciones específicas a realizar para la rehabilitación y puesta en funcionamiento de las vías.

9.4. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones promoverá la participación activa de la sociedad civil, incluyendo a las comunidades locales y a los usuarios del transporte ferroviario, en el proceso de recuperación de las vías.

9.5. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con las autoridades competentes, estará a cargo de la implementación y supervisión de las acciones establecidas en el presente artículo.

9.6. Se podrán establecer disposiciones complementarias para asegurar la efectividad y el cumplimiento de este artículo.

9.7. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones presentará un informe anual al Congreso de la República, en el que se detallará el avance en la ejecución del Plan de Recuperación de Vías Ferroviarias.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo no mayor a treinta (30) días calendario contados a partir de la publicación de la presente Ley, emitirán las disposiciones reglamentarias necesarias para su implementación.

SEGUNDA. Derogatoria

Se derogan todas las disposiciones legales que se opongan a lo establecido en la presente ley.

Lima, once de abril del año dos mil veinticuatro

CONGRESISTAS

Segundo Quiroz B.
Elizabeth Medina H.
Elías Tello Montes
Pasión Dávila
Dicas
Paul Gutiérrez T.
Vocela
Germán Tacuri

PROYECTO DE LEY QUE FOMENTA LA CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DE CARGA Y PASAJEROS

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

Problemática actual

El Perú cuenta con una red ferroviaria limitada y en muchos casos obsoleta, que no satisface las necesidades actuales de transporte de carga y pasajeros. Esta situación afecta la competitividad de nuestra economía, limita el acceso a servicios básicos y oportunidades de desarrollo para la población, y contribuye al incremento del tráfico y la contaminación en las ciudades.

El presente Proyecto de Ley tiene como objetivo fomentar la construcción de la infraestructura ferroviaria nacional para la prestación de servicios públicos de carga y pasajeros. Esta iniciativa surge de la necesidad de mejorar y expandir la red de transporte público en el país, con el fin de facilitar la movilidad de las personas y mercancías, impulsar el desarrollo económico y contribuir a la reducción de la contaminación ambiental.

La problemática que se pretende solucionar en el Perú con el proyecto de ley que fomenta la construcción de la infraestructura ferroviaria nacional para la prestación de servicios públicos de carga y pasajeros es la deficiente situación actual de la infraestructura ferroviaria en el país. A continuación, describiré la problemática y la situación actual:

En la actualidad, el Perú cuenta con una infraestructura ferroviaria limitada y obsoleta. Las vías férreas existentes presentan deficiencias en su estado de conservación, lo que dificulta la operación eficiente de los trenes. Además, la falta de inversión en la infraestructura ha limitado la capacidad de transporte de carga y pasajeros por ferrocarril.

La falta de una infraestructura ferroviaria adecuada ha generado una limitada conectividad en el país. Muchas zonas rurales y alejadas de los centros urbanos no cuentan con acceso a servicios de transporte ferroviario, lo que dificulta la movilidad de las personas y el transporte de mercancías. Esto ha generado una

dependencia excesiva del transporte por carretera, lo que a su vez ha contribuido a la congestión vehicular y la contaminación ambiental.

La falta de una infraestructura ferroviaria eficiente ha generado altos costos logísticos en el transporte de carga y pasajeros. El transporte por carretera, que es el principal medio utilizado, presenta limitaciones en términos de capacidad y eficiencia, lo que se traduce en mayores costos para las empresas y los usuarios. Esto afecta la competitividad de las empresas peruanas y limita el desarrollo económico del país.

El transporte por carretera, al ser el principal medio utilizado, genera un alto impacto ambiental debido a la emisión de gases de efecto invernadero y la contaminación del aire. La falta de una infraestructura ferroviaria adecuada ha contribuido a este problema, ya que el transporte de carga y pasajeros por ferrocarril es más eficiente y menos contaminante en comparación con el transporte por carretera.

Es por ello, el Proyecto de Ley busca fomentar la construcción de la infraestructura ferroviaria nacional mediante la promoción de la inversión pública y privada, la simplificación de los trámites administrativos, la implementación de incentivos fiscales y la adopción de medidas para garantizar la sostenibilidad y la eficiencia de los servicios ferroviarios.

Respecto de la recuperación de las vías ferroviarias

El transporte ferroviario ha sido históricamente fundamental para el desarrollo económico y social del Perú. Sin embargo, en las últimas décadas, muchas vías ferroviarias han caído en desuso, abandono o han sido privatizadas, lo que ha contribuido a la disminución de la conectividad y el deterioro de la infraestructura nacional.

La recuperación de las vías ferroviarias existentes representa una oportunidad para impulsar el desarrollo sostenible, mejorar la movilidad de las personas y mercancías, y fortalecer la integración regional. Es por ello que se propone la presente ley, con el fin de establecer un marco legal que permita al Estado peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, coordinar y ejecutar la recuperación de todas las vías ferroviarias en el territorio nacional.

La recuperación de las vías ferroviarias en el Perú es vital para promover el desarrollo económico, mejorar la conectividad y reducir la huella ambiental del transporte. Esta ley establece un marco legal claro y transparente para coordinar y ejecutar las acciones necesarias para lograr dicho objetivo, asegurando la participación de la sociedad civil y respetando el patrimonio cultural y ambiental del país.

Necesidad, viabilidad y oportunidad del proyecto de ley

La construcción de una infraestructura ferroviaria moderna y eficiente es fundamental para el desarrollo del país. Los trenes son uno de los medios de transporte más eficientes y sostenibles, capaces de transportar grandes volúmenes de carga y pasajeros a largas distancias y con un menor impacto ambiental en comparación con otros medios de transporte.

Además, la inversión en infraestructura ferroviaria puede generar un efecto multiplicador en la economía, al impulsar la creación de empleo, fomentar la inversión privada, facilitar el comercio y la integración regional, y mejorar la calidad de vida de la población.

La construcción de la infraestructura ferroviaria nacional para la prestación de servicios públicos de carga y pasajeros es una necesidad imperante en el Perú. Actualmente, el país enfrenta diversos desafíos en materia de transporte, como la congestión vehicular, la falta de conectividad entre regiones y la limitada capacidad para el transporte de mercancías.

La infraestructura ferroviaria es una solución eficiente y sostenible para abordar estos problemas. Los trenes tienen la capacidad de transportar grandes volúmenes de carga y pasajeros a largas distancias, reduciendo la dependencia de los vehículos particulares y disminuyendo la congestión en las carreteras. Además, el transporte ferroviario es menos contaminante y contribuye a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

La construcción de la infraestructura ferroviaria nacional es viable en el Perú debido a diversos factores. En primer lugar, el país cuenta con una extensa red de vías férreas que pueden ser rehabilitadas y modernizadas para su uso eficiente. Además, existen terrenos disponibles para la construcción de nuevas vías y estaciones, lo que facilita la expansión de la red ferroviaria.

En cuanto a la viabilidad económica, el transporte ferroviario puede ser rentable a largo plazo. Aunque requiere una inversión inicial significativa, los costos operativos y de mantenimiento son menores en comparación con otros medios de transporte. Además, el transporte de carga y pasajeros en tren puede generar ingresos adicionales a través de tarifas y peajes.

El presente proyecto de ley que fomenta la construcción de la infraestructura ferroviaria nacional se presenta en un momento oportuno para el Perú. El país está experimentando un crecimiento económico sostenido y una mayor demanda de transporte de mercancías y pasajeros. Además, la implementación de este

proyecto contribuirá a la descentralización y al desarrollo de las regiones, al facilitar el acceso a servicios básicos y oportunidades de desarrollo.

Finalmente, la construcción de la infraestructura ferroviaria nacional puede generar empleo y promover la inversión privada en el sector. Esto impulsará la economía y contribuirá al desarrollo sostenible del país. Por lo tanto, es fundamental contar con el apoyo de los legisladores para su aprobación y posterior ejecución.

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

La vigencia del proyecto de ley que fomenta la construcción de la infraestructura ferroviaria nacional para la prestación de servicios públicos de carga y pasajeros tendrá un impacto significativo en la legislación nacional en el Perú. A continuación, se detallan los efectos más relevantes:

La implementación de este proyecto de ley requerirá la modificación de la legislación existente relacionada con el transporte y la infraestructura ferroviaria. Se deberán realizar ajustes en las normas que regulan los procedimientos de construcción, operación y mantenimiento de las vías férreas, así como en aquellas que establecen los requisitos para la prestación de servicios públicos de carga y pasajeros.

La vigencia de esta norma también implicará la creación de nuevas normas específicas para regular la construcción y operación de la infraestructura ferroviaria nacional. Estas normas establecerán los estándares de seguridad, calidad y eficiencia que deben cumplir las empresas encargadas de brindar los servicios de carga y pasajeros.

La norma también puede contemplar la creación de incentivos y beneficios para promover la inversión en la construcción de la infraestructura ferroviaria. Estos incentivos pueden incluir exoneraciones tributarias, facilidades para la obtención de financiamiento y la simplificación de trámites administrativos.

La implementación de este proyecto de ley requerirá una estrecha coordinación entre diferentes entidades del Estado, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas, y los gobiernos regionales y locales. Será necesario establecer mecanismos de coordinación y cooperación para garantizar la correcta ejecución de las obras y la prestación de los servicios.

Asimismo, la vigencia de esta norma tendrá un impacto positivo en la economía y el desarrollo del país. La construcción de la infraestructura ferroviaria generará empleo y promoverá la inversión privada en el sector. Además, la mejora en la

conectividad y el transporte de carga y pasajeros impulsará el comercio interno y externo, facilitando el desarrollo de las regiones y la descentralización.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

El proyecto de ley destinado a fomentar la construcción de la infraestructura ferroviaria nacional para la prestación de servicios públicos de carga y pasajeros es de suma importancia para el desarrollo socioeconómico del Perú. Este análisis costo-beneficio busca evaluar exhaustivamente las implicaciones financieras y socioeconómicas de esta iniciativa.

3. 1. Costos

Costos	Sustento
Inversión Inicial	La construcción de una red ferroviaria nacional requerirá una inversión significativa en infraestructura, equipos y tecnología, lo que podría representar un desafío financiero para el gobierno y los inversores privados.
Costos Operativos	A pesar de que el transporte ferroviario suele ser más económico que otras formas de transporte, todavía hay costos operativos relacionados con el mantenimiento de las vías, el personal, la energía y otros factores.
Riesgos de Financiamiento	Los costos del proyecto podrían superar las estimaciones iniciales, lo que podría requerir más fondos y aumentar los impuestos.

3.2. Beneficios

Beneficios	Sustento
Mejora de la Conectividad	La construcción de una infraestructura ferroviaria moderna facilitará el transporte de pasajeros y carga, mejorando significativamente la conectividad entre regiones remotas y centros urbanos.
Reducción de Costos Logísticos	El transporte ferroviario suele ser más económico y eficiente que otras formas de transporte, lo que podría ahorrar dinero para

	las empresas y fomentar el comercio nacional e internacional.
Desarrollo Regional	Al facilitar el acceso a los mercados y mejorar la movilidad de las personas, la inversión en infraestructura ferroviaria puede impulsar el desarrollo económico en regiones menos desarrolladas.
Reducción de Emisiones	El transporte ferroviario es menos contaminante que el transporte por carretera, lo que ayuda a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la calidad del aire.
Generación de Empleo	La construcción y operación de la infraestructura ferroviaria impulsaría el crecimiento económico y beneficiaría a las comunidades locales al generar empleo tanto a corto como a largo plazo.

El proyecto de ley para la construcción de la infraestructura ferroviaria nacional en el Perú representa una oportunidad única para impulsar el desarrollo económico, mejorar la conectividad y promover la sostenibilidad ambiental. Si se implementa de manera adecuada, este proyecto podría tener un impacto transformador en la economía y la sociedad peruana, posicionando al país como un líder regional en infraestructura de transporte.

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

La presente iniciativa se encuentra relacionada con la Octava Política de Estado denominada **"Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú"**, que establece lo siguiente: "*...el Estado: (a) apoyará el fortalecimiento administrativo y financiero de los gobiernos regionales y locales (b) institucionalizará la participación ciudadana en las decisiones políticas, económicas y administrativas; (c) promoverá la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales; (d) establecerá una clara delimitación de funciones, competencias y mecanismos de coordinación entre los tres niveles de gobierno; (e) desarrollará plataformas regionales de competitividad orientadas al crecimiento de las economías locales y regionales; (f) desarrollará una estructura de captación de recursos fiscales, presupuestales y del gasto público que incluyan mecanismos de compensación para asegurar la equitativa distribución territorial y social, en un marco de estabilidad macroeconómica y de equilibrio fiscal y monetario; (g) incorporará los mecanismos necesarios para mejorar la capacidad de gestión, la*

competencia y la eficiencia de los entes públicos y privados, así como la competitividad de las empresas y las cadenas productivas en los niveles nacional, regional y local; (h) favorecerá la conformación de espacios macro regionales desde una perspectiva de integración geoeconómica; (i) favorecerá el asociacionismo intermunicipal e interregional para el tratamiento de temas específicos; (j) fomentará el acceso al capital en los niveles regional y local, particularmente para la micro, pequeña y mediana empresa; y (k) fomentará mecanismos de compensación presupuestal para casos de desastre natural y de otra índole, de acuerdo al grado de pobreza de cada región."

Sobre todo, el proyecto de ley se encuentra directamente vinculada con la Décima Política de Estado denominada **"Reducción de la pobreza"**, que señala lo siguiente: *"...el Estado: (a) Promoverá la producción, el desarrollo empresarial local y el empleo; (b) fortalecerá las capacidades locales de gestión que promuevan el acceso a la información, la capacitación, la transferencia tecnológica y un mayor acceso al crédito; (c) promoverá la ejecución de proyectos de infraestructura logística y productiva, como parte de planes integrales de desarrollo local y regional con intervención de la actividad privada; (d) asignará recursos crecientes de inversión social en educación y salud para maximizar la eficiencia de los programas, orientándolos hacia las personas de mayor pobreza; (e) fomentará el pleno ejercicio de la ciudadanía y la participación de los ciudadanos en situación de pobreza en la identificación de necesidades, el diseño de soluciones y la gestión de los programas; (f) establecerá un sistema local de identificación, atención y promoción del empleo a personas sin sustento; (g) fomentará el desarrollo institucional, la eficacia, la equidad y la transparencia del Estado en el uso de los recursos en general y, especialmente, en aquellos orientados a programas de reducción de la pobreza, propiciando el concurso y la vigilancia de la sociedad civil; (h) garantizará el ejercicio de los derechos de las personas y el acceso a la administración de justicia de la población que vive en situación de pobreza; (i) fomentará una cultura de prevención y control de riesgos y vulnerabilidades ante los desastres, asignando recursos para la prevención, asistencia y reconstrucción."*

Del mismo modo, se encuentra relacionada con la Décima Primera política de Estado denominada **"Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación"**, que establece lo siguiente: *"...el Estado: (a) combatirá toda forma de discriminación, promoviendo la igualdad de oportunidades; (b) fortalecerá la participación de las mujeres como sujetos sociales y políticos que dialogan y conciertan con el Estado y la sociedad civil; (c) fortalecerá una institución al más alto nivel del Estado en su rol rector de políticas y programas para la promoción de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, es decir, equidad de género; (d) dará acceso equitativo a las mujeres a recursos productivos y empleo; (e) desarrollará sistemas que permitan proteger a niños, niñas, adolescentes, adultos mayores, mujeres responsables de hogar, personas*

desprovistas de sustento, personas con discapacidad y otras personas discriminadas o excluidas; y (f) promoverá y protegerá los derechos de los integrantes de las comunidades étnicas discriminadas, impulsando programas de desarrollo social que los favorezcan integralmente."

Asimismo, se encuentra relacionada con la Décima Novena política de Estado denominada **"Desarrollo sostenible y gestión ambiental"**, que establece lo siguiente: *"...el Estado: (a) fortalecerá la institucionalidad de la gestión ambiental optimizando la coordinación entre la sociedad civil, la autoridad ambiental nacional, las sectoriales y los niveles de gestión descentralizada, en el marco de un sistema nacional de gestión ambiental; (b) promoverá la participación responsable e informada del sector privado y de la sociedad civil en la toma de decisiones ambientales y en la vigilancia de su cumplimiento, y fomentará una mayor conciencia ambiental; (c) promoverá el ordenamiento territorial, el manejo de cuencas, bosques y zonas marino costeras así como la recuperación de ambientes degradados, considerando la vulnerabilidad del territorio; (d) impulsará la aplicación de instrumentos de gestión ambiental, privilegiando los de prevención y producción limpias; (e) incorporará en las cuentas nacionales la valoración de la oferta de los recursos naturales y ambientales, la degradación ambiental y la internalización de los costos ambientales; (f) estimulará la inversión ambiental y la transferencia de tecnología para la generación de actividades industriales, mineras, de transporte, de saneamiento y de energía más limpias y competitivas, así como del aprovechamiento sostenible de los recursos forestales, la biotecnología, el biocomercio y el turismo; (g) promoverá y evaluará permanentemente el uso eficiente, la preservación y conservación del suelo, subsuelo, agua y aire, evitando las externalidades ambientales negativas; (h) reconocerá y defenderá el conocimiento y la cultura tradicionales indígenas, regulando su protección y registro, el acceso y la distribución de beneficios de los recursos genéticos; (i) promoverá el ordenamiento urbano, así como el manejo integrado de residuos urbanos e industriales que estimule su reducción, reuso y reciclaje; (j) fortalecerá la educación y la investigación ambiental; (k) implementará el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental para asegurar la participación ciudadana, la coordinación multisectorial y el cumplimiento de las empresas de los criterios y condiciones de protección ambiental; (l) regulará la eliminación de la contaminación sonora; (m) cumplirá los tratados internacionales en materia de gestión ambiental, así como facilitará la participación y el apoyo de la cooperación internacional para recuperar y mantener el equilibrio ecológico; y (n) desarrollará la Estrategia Nacional de Comercio y Ambiente."*

Finalmente, se encuentra relacionada con la Vigésimo Primero política de Estado denominada **"Desarrollo en infraestructura y vivienda"**, que establece lo siguiente: *"... el Estado: (a) elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones; (b) otorgará un tratamiento*

especial a las obras de servicio social, con especial énfasis en la infraestructura de salud, educación, saneamiento, riego y drenaje, para lo cual buscará la participación de la empresa privada en su gestión; (c) promoverá el desarrollo de corredores turísticos y de exportación, que permitan trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y consolidar una integración fronteriza acorde con los planes nacionales; (d) edificará infraestructura local con participación de la población en su construcción y mantenimiento. Asimismo, con el objetivo de desarrollar la vivienda, el Estado: (e) elaborará un plan nacional de vivienda y la normatividad necesaria para simplificar la construcción y el registro de viviendas en tiempo y costo, y permitir su densificación, abaratamiento y seguridad; (f) contribuirá a consolidar un sistema habitacional integrado al sistema económico privado, con el Estado en un rol subsidiario, facilitador y regulador; (g) apoyará a las familias para facilitar el acceso a una vivienda digna; (h) fomentará la implantación de técnicas de construcción masiva e industrializada de viviendas, conjuntamente con la utilización de sistemas de gestión de la calidad; (i) fomentará la capacitación y acreditación de la mano de obra en construcción; (j) fomentará el saneamiento físico legal, así como la titulación de las viviendas para incorporar a los sectores de bajos recursos al sistema formal; y (k) buscará mejorar la calidad de las viviendas autoconstruidas."

El proyecto de ley que fomenta la construcción de la infraestructura ferroviaria nacional para la prestación de servicios públicos de carga y pasajeros se relaciona con la agenda legislativa y las políticas de Estado expresadas en el Acuerdo Nacional en términos de desarrollo económico, competitividad, descentralización, desarrollo regional, sostenibilidad, cuidado del medio ambiente, inclusión social y equidad; ya que el proyecto busca impulsar el crecimiento económico, mejorar la conectividad, promover el desarrollo regional, reducir el impacto ambiental del transporte y garantizar el acceso a servicios de transporte para todas las personas a nivel nacional.