Proyecto de Ley N° 389/2021-PE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE Y DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS
04 OCT 2021
RECIBIDO
Firma ..... Hora 3:45 pm

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

Lima, 04 de octubre de 2021

OFICIO Nº 590 -2021 –PR

Señora
MARÍA DEL CARMEN ALVA PRIETO
Presidenta del Congreso de la República
Congreso de la República
Presente. –

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 107º de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República, con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, el Proyecto de Ley que deroga la Ley N° 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el proyecto geopolítico bioceánico Perú – Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry - Leoncio Prado - Frontera Perú – Brasil (FERRIPEB), y la Ley N° 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la Construcción de la Ferrovía Transcontinental "Brasil – Perú" Atlántico – Pacifico (FETAB) y su reglamento.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

GUIDO BELLIDO UGARTE
Presidente del Consejo de Ministros

Firmado digitalmente por:
CASTRO HIDALGO Emerson
Junior FAU 20131379944 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 17/09/2021 15:25:40-0500

REPUBLICA DEL PERU

Ley

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE DEROGA LA LEY N° 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY - LEONCIO PRADO - FRONTERA PERÚ - BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY N° 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ" ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO

Artículo Único.- Derogación de la Ley N° 29613, Ley N° 29207 y su Reglamento

Deróganse la Ley N° 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú - Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry - Leoncio Prado - Frontera Perú - Brasil (FERRIPEB), así como la Ley N° 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la ferrovía transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico-Pacífico (FETAB) y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 014-2009-MTC.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los

JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

GUIDO BELLIDO UGARTE
Presidente del Consejo de Ministros

Firmado Digitalmente por:
REGALADO TAMAYO Raul FAU
20131379944 hard
Razón: Doy VA° BA°
Ubicación: Lima - Lima
Fecha: 16/09/2021 10:53:43

Firmado digitalmente por:
CACERES FERNANDEZ DE
CHAVARRI Veronica Marizol FAU
20131379944 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/09/2021 14:20:44-0500

Firmado digitalmente por:
CERNA CHORRES Fernando
Hugo FAU 20131379944 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/09/2021 13:25:19-0500

21-0017632

Firmado digitalmente por:
CACERES FERNANDEZ DE
CHAVARRI Veronica Marizol FAU
20131379944 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/09/2021 14:19:45-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

LEY QUE DEROGA LA LEY N° 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY - LEONCIO PRADO - FRONTERA PERÚ - BRASIL (FERRIPEB), ASÍ COMO LA LEY N° 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ" ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 014-2009-MTC

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 16 de noviembre del 2018, la ex Dirección General de Caminos y Ferrocarriles con Informe Nº 42-2018-MTC/14 propuso la derogación de la Ley N° 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el proyecto Geopolítico Bioceánico Perú – Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry – Leoncio Prado – Frontera Perú – Brasil (FERRIPEB); y, la Ley N° 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional, la construcción de la ferrovía transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico- Pacífico (FETAB), considerando que si bien se encuentran vigentes, ambas resultan inaplicables.

2. Con Informes N° 269-2020-MTC/19.01 del 28 de junio de 2020, N° 304-2020-MTC/19.01 del 13 de julio de 2020 y N° 185-2021-MTC/19.01 del 19 de mayo de 2021, la Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes concluye que a la fecha subsisten las razones antes expuestas en el Informe Nº 42-2018-MTC/14, en virtud de las cuales considera la no viabilidad de reglamentar la Ley N° 29613 y recomienda su derogación, así como la derogación de la Ley N° 29207.

II. BASE LEGAL

El presente informe tiene como referencia, la siguiente base legal:

- Constitución Política del Perú.
- Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre
- Ley N° 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional, el proyecto geopolítico bioceánico Perú-Brasil Ferrovía interoceánica Salaverry-Leoncio Prado-Frontera Perú- Brasil (FERRIPEB).
- Ley N° 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional, la construcción de la ferrovía transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico- Pacífico (FETAB).
- Decreto Supremo N° 032-2005-MTC que aprueba el Reglamento Nacional de Ferrocarriles.
- Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01, que aprueba el Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

III. FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA

Sobre el marco normativo y competencial en materia de transporte ferroviario

3. De acuerdo con lo señalado en el inciso 3 del artículo 7 de la Ley N° 29370, el MTC cumple las funciones de planear, regular, gestionar, ejecutar, supervisar y evaluar la infraestructura

Firmado Digitalmente por:
REGALADO TAMAYO Raul FAU
20131379944 hard
Razón: Doy VÃ° BÃ°
Ubicación: Lima - Lima
Fecha: 16/09/2021 10:55:38

Firmado digitalmente por:
CASTRO HIDALGO Emerson
Junior FAU 20131379944 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 17/09/2021 15:26:37-0500

Firmado digitalmente por:
CERNA CHORRES Fernando
Hugo FAU 20131379944 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/09/2021 13:23:33-0500

vial, ferroviaria, aeroportuaria, portuaria y vías navegables, en el ámbito de su competencia. Asimismo, de acuerdo al artículo 16 de la LGTT, el MTC es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre[1], asumiendo competencias normativas, de gestión y fiscalización.

4. La Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, LGTT), establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, incluyendo al transporte ferroviario[2].

5. El artículo 11 de la LGTT, establece que es competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante MTC, la potestad de dictar reglamentos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado.

6. En ese marco, el MTC aprobó por Decreto Supremo N° 032-2005-MTC, el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, el cual, de acuerdo al precitado artículo 23 de la LGTT, define *"las normas generales de la operación ferroviaria y de los distintos servicios conexos, así como los criterios para la protección ambiental, la interconexión y compatibilidad de los servicios y tecnologías relevantes"*.

7. El Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 0658-2021-MTC/01 (en adelante, ROF del MTC), establece en su artículo 101 que la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Ferroviario (en lo sucesivo, DPNTF) de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (en lo sucesivo, DGPRTM), es la unidad orgánica encargada de la formulación de políticas y normas en materia de infraestructura y servicios de transporte ferroviario. Asimismo, conforme al artículo 102 de la mencionada norma, la DPNTF, tiene entre sus funciones, elaborar las políticas nacionales, planes, estrategias y lineamientos en materia de infraestructura y servicios de transporte ferroviario.

8. Por otro lado, de acuerdo al artículo 116 del ROF del MTC, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (en lo sucesivo, DGPPT), es responsable de la gestión, coordinación y seguimiento de la ejecución de las inversiones, a través de programas, proyectos de inversión y otros, en materia de infraestructura y servicios de transportes, plataformas logísticas, vías navegables, con excepción del transporte aéreo. Asimismo, es responsable de la identificación y evaluación de la inversión en infraestructura y servicios de transporte, en todos sus modos, a ser ejecutado con participación del sector privado; así como de la administración de los contratos de asociación público privadas, convenios de inversión y otros de similar naturaleza, suscritos por el ministerio, en el marco de la normatividad sobre promoción de la inversión privada vigente.

9. Consecuentemente, la DGPPT es competente para emitir opinión sobre los proyectos de inversión ferroviario FERRIPEB y FETAB a que se refieren las Leyes N° 29613 y N° 29207; por su parte, la DPNTF tiene competencia para pronunciarse sobre la concordancia de la propuesta normativa de derogación con el marco normativo vigente.

<u>Sobre la Ley N° 29613 y la Ley N° 29207</u>

---

[1] Cabe señalar que el transporte terrestre incluye al transporte ferroviario, de acuerdo al art. 2 de la LGTT que señala que el transporte terrestre es el desplazamiento de personas y mercancías en vías terrestres y que las vías terrestres son infraestructuras que sirven al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas.

[2] De acuerdo al artículo 2 de la LGTT, se entiende por Vías Terrestres a la infraestructura terrestre que sirve al transporte de vehículos, <u>ferrocarriles</u> y personas.

Ley N° 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional, el proyecto geopolítico bioceánico Perú-Brasil Ferrovía interoceánica Salaverry-Leoncio Prado-Frontera Perú- Brasil (FERRIPEB)

10. La Ley N° 29613, publicada en el diario oficial "El Peruano" el 10 de noviembre de 2010, está conformada por 8 artículos y una Disposición Complementaria Final. De acuerdo al artículo 1 de la Ley, su objeto es declarar de necesidad pública e interés nacional, la construcción del tramo nacional del Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú-Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry-Leoncio Prado-Frontera Perú-Brasil (FERRIPEB), conforme a lo siguiente:

    "Artículo 1.- Objeto de la Ley
    Declárase de necesidad pública e interés nacional la construcción del tramo nacional del Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú-Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry-Leoncio Prado-Frontera Perú-Brasil (Ferripeb).

    El desarrollo del Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú-Brasil se iniciará en el Puerto de Salaverry, continuando por las zonas de influencia de Juanjuí, Picota, Leoncio Prado, Orellana, Contamana, hasta la frontera Perú-Brasil; y se proyectará considerando su conexión con la ciudad de Cruzeiro do Sul, en el Estado de Acre de la República Federativa de Brasil.

    El mencionado ferrocarril debe realizar el transporte de pasajeros y de mercancías."

11. El artículo 2 dispone que el inversionista privado que resulte favorecido con el otorgamiento de la concesión, asumirá la elaboración de los estudios técnicos, la construcción de la obra, la operación y el mantenimiento del Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú-Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry- Leoncio Prado- Frontera Perú- Brasil (FERRIPEB), así como los gastos que generen la adquisición o expropiaciones de los predios necesarios para la ejecución de la obra.

12. El artículo 3 autoriza a PROINVERSION a realizar el proceso de promoción de la inversión privada en la modalidad de concesión autosostenible y a adjudicar la buena pro al postor que resulte ganador; el artículo 4 establece que se podrá otorgar una concesión temporal para la elaboración de los estudios técnicos; y, el artículo 5 dispone que el MINAM y el MINCUL emitirán las opiniones técnicas sobre los estudios de impacto ambiental, social y cultural.

13. El artículo 6 señala que la ejecución del proyecto se realizará en coordinación con los gobiernos regionales, locales y otras entidades del Estado involucradas; el artículo 7 dispone que la concesión será efectuada en el marco del Decreto Legislativo N° 1012 y el artículo 8 establece las consideraciones mínimas contractuales entre el Estado y los inversionistas.

14. Finalmente, la Única Disposición Complementaria Final, contiene un mandato de reglamentación a cargo del MTC, conforme a lo siguiente:

    "ÚNICA.- Reglamento
    El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley en un plazo que no excederá de noventa (90) días calendario, mediante decreto supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones y el Ministro de Economía y Finanzas."

15. De la revisión del Sistema Peruano de Información Jurídica, se aprecia que a la fecha, la Ley N° 29613, no ha sido reglamentada.

Ley N° 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional, la construcción de la ferrovía transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico- Pacífico (FETAB)

16. La Ley N° 29207 publicada en el diario oficial "El Peruano" el 25 de marzo del año 2008, está conformada por 6 artículos, dos Disposiciones Complementarias y una Disposición Final. De acuerdo al artículo 1 de la Ley, su objeto es declarar de necesidad pública e interés nacional, la construcción del tramo nacional del Proyecto Ferrovía Transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico-Pacífico (Fetab), conforme a lo siguiente:

    "Artículo 1.- Objeto de la Ley
    Declárase de necesidad pública y de interés nacional la construcción del tramo nacional del Proyecto Ferrovía Transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico-Pacífico, en adelante Proyecto FETAB, que abarca los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco, San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura.

    La construcción del Proyecto FETAB se iniciará desde la localidad de Boqueiráo da Esperanca, Cruceiro do Sol, Estado de Acre en la República Federal de Brasil, y concluirá en los Puertos de Paita y Bayóvar, en las provincias de Paita y Sechura, respectivamente, del departamento de Piura, e interconectará con la línea férrea de Cerro de Pasco en el departamento de Pasco, que conduce al Puerto del Callao en la Provincia Constitucional del Callao, en el Perú."

17. El artículo 2 dispone que la elaboración de los estudios técnicos, la operación y el mantenimiento de la vía, así como los gastos que generen la adquisición o expropiaciones de los predios necesarios para la ejecución de la obra del proyecto Fetab, serán asumidos íntegramente por el inversionista.

18. El artículo 3 autoriza a PROINVERSION a realizar el proceso de promoción de la inversión privada en la modalidad de concesión onerosa y a adjudicar la buena pro al postor que resulte ganador; y, el artículo 4 establece que el INRENA, el CONAM y el INC emitirán opiniones sobre los estudios de impacto ambiental y social, y el informe de inexistencia de restos arqueológicos correspondientes.

19. El artículo 5 dispone que la ejecución del proyecto se realizará en coordinación con los gobiernos regionales y otras entidades del Estado involucradas; y, el artículo 6 establece que la construcción, operación y mantenimiento del Fetab, estará a cargo del inversionista al que se otorgue la concesión, sin la necesidad de cofinanciamiento del Estado ni la contratación de garantías o avales.

20. Asimismo, la Primera Disposición Complementaria Final, establece que el procedimiento y los plazos para el otorgamiento de la concesión temporal, entre otros aspectos del proyecto, se establecerán mediante un decreto supremo con el refrendo del MEF y del MTC. La Segunda Disposición Complementaria Final, establece que las disposiciones establecidas en la Ley, prevalecerán sobre cualquier otra norma, no siendo aplicables al Proyecto FETAB aquellas disposiciones que se oponen a lo señalado en su texto.

    Finalmente, la Única Disposición Final contiene un mandato de reglamentación a cargo del MTC, conforme a lo siguiente:

"ÚNICA.- Reglamentación
El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley en un plazo que no excederá de noventa (90) días, mediante decreto supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones."

21. De la revisión del Sistema Peruano de Información Jurídica, se aprecia que la Ley N° 29207, fue reglamentada a través del Decreto Supremo N° 014-2009-MTC, publicado el 21 de abril del 2009. Dicho Reglamento está conformado por 32 artículos y una Disposición Complementaria y Final.

22. Al respecto, el artículo 1 del Reglamento de la Ley N° 29207, dispone que su objeto es regular el procedimiento y los plazos para la elaboración de los estudios técnicos, la promoción, el otorgamiento y la supervisión de la Concesión del tramo nacional del proyecto FETAB.

    El capítulo I regula las características técnicas, la autoridad competente de la conducción de los procedimientos de otorgamiento de la concesión temporal, las condiciones económicas y las etapas del proyecto. Por su parte, el capítulo II establece disposiciones para la elaboración de estudios técnicos del proyecto; y, el capítulo III regula la concesión definitiva del proyecto que se realiza de manera directa, cuando solo hay un único inversionista, cuyos estudios técnicos han sido aprobados o tras un proceso de selección, así como el supuesto en el cual hay más de un inversionista. Finalmente, el capítulo IV establece las competencias del MTC y del OSITRAN para la supervisión de la elaboración de estudios técnicos y de la ejecución de las obras de construcción, el mantenimiento y la operación de la concesión, respectivamente.

23. Respecto a la justificación del Decreto Supremo N° 014-2009-MTC, la Exposición de Motivos de dicha norma señala lo siguiente[3]:

    "(...)
    La Ley N° 29207 declaró de necesidad pública y de interés nacional, la construcción del tramo nacional del Proyecto Ferrovía Transcontinental "Brasil-Perú", el cual cruza los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco, San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura.

    La Única Disposición Final de la citada norma dispone que el Poder Ejecutivo reglamentará la Ley N° 29207 mediante Decreto Supremo, refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

    Asimismo, la Primera Disposición Complementaria de la citada norma, establece que el procedimiento y plazos para el otorgamiento de la concesión temporal, la aprobación de los estudios técnicos del Proyecto FETAB, así como las disposiciones especiales referidas a la promoción, adjudicación y supervisión del referido proyecto se establecerán mediante decreto supremo, refrendado por los ministros de Transportes y Comunicaciones y de Economía y Finanzas.

    En este sentido, a fin de cumplir con ambas disposiciones para la reglamentación de dichas normas, es necesario regular lo concerniente a ello en un solo decreto supremo.

    En tal sentido, el presente Decreto Supremo reglamenta las disposiciones contenidas en la Ley N° 29207- Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la

---

[3] Consultado en el portal web del Sistema Peruano de Información Jurídica.

construcción de la Ferrovía Transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico – Pacífico (FETAB), a fin de regular el procedimiento concerniente a la entrega en concesión al sector privado, desde la elaboración de los estudios técnicos hasta la construcción y operación de dicho proyecto ferroviario.
(...)

Sobre el financiamiento y participación del Estado, se declara expresamente que el Proyecto FETAB no requiere del cofinanciamiento del Estado Peruano (...). El establecer que el referido proyecto no significará para el Estado Peruano compromiso alguno de recursos públicos radica la importancia de otorgar seguridad jurídica al privado, es decir, ***el único compromiso que se está asumiendo es darle garantía al inversionista de que será este quien inicie y culmine por cuenta propia todo el proyecto.***

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Con la emisión del presente Decreto Supremo ***se permite dar inicio al procedimiento de selección del concesionario temporal que permitirá la elaboración de los estudios necesarios para la ejecución del Proyecto FETAB, para su posterior concesión definitiva, que incluye la ejecución de las obras necesarias y la explotación de la infraestructura ferroviaria****. En este sentido, al ser un proyecto que no requiere ningún tipo de financiamiento por parte del Estado, los beneficios obtenidos por el mismo serán íntegros (...)". El resaltado es nuestro.*

24. Como se puede apreciar, el Decreto Supremo N° 014-2009-MTC, se expidió dando cumplimiento a los mandatos de reglamentación establecidos en la Primera Disposición Complementaria y la Única Disposición Final de la Ley N° 29207. No obstante, como se desprende de la Exposición de Motivos, a la fecha en que se emitió el Reglamento, no se habían iniciado los estudios técnicos ni el proceso de concesión definitiva del Proyecto Fetab, situación que se mantiene hasta la actualidad.

25. Conforme a lo expuesto, se concluye que a la fecha, las Leyes N° 29207 y N° 29613, se encuentran vigentes. Las precitadas leyes contienen una declaratoria de necesidad pública e interés nacional de los proyectos ferroviarios FERRIPEB y FETAB. Asimismo, en el caso de la Ley N° 29207, fue reglamentada por el Decreto Supremo N° 014-2009-MTC, mientras que la Ley N° 29613, no ha sido reglamentada a la fecha. Asimismo, es necesario señalar que ambos proyectos ferroviarios no han sido ejecutados.

<u>Análisis sobre la propuesta de derogación de las Leyes N° 29207 y N° 29613</u>

26. De la revisión de los antecedentes del presente expediente, se aprecia que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha impulsado la tramitación de un proyecto de ley de derogación de las citadas leyes, conforme al siguiente detalle:

- Mediante Oficio N° 2159-2018-MTC/04 del 18 de setiembre de 2018, la Secretaría General del MTC solicitó la inclusión en la próxima sesión del Consejo de Ministros de Proyecto de Ley que deroga las Leyes N° 29207 y N° 26913, adjuntando la propuesta normativa y su Exposición de Motivos, señalando que éstos fueron aprobados en la Comisión de Coordinación Viceministerial – CCV, del 13 de agosto de 2018, así como el Informe N° 2713-2018-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica que sustenta la aprobación de la norma.

- Por Oficio N° 001413-2018-DP-SG-SCM del 26 de setiembre de 2018, el Secretario de Consejo de Ministros comunica a la Secretaria General del MTC que se devuelve el original del proyecto de ley de derogación, indicando que fue retirado a solicitud del MTC de la Sesión del Consejo de Ministros del 27 de setiembre del 2018.

27. En ese sentido, en la medida que el proyecto de ley de derogación no continuó su trámite en el CCV, corresponde analizar la pertinencia de impulsar el proyecto de ley de derogación, considerando que los proyectos FERRIPEB y FETAB no cuentan con estudios técnicos aprobados ni se encuentran en proceso de ejecución a la fecha. En ese contexto, a continuación, se exponen las opiniones vertidas por la DGPPT, la DGPRTM y la ex DGCF, por las cuales se sustenta que no resultan viables los proyectos FERRIPEB y FETAB; y, por tanto, corresponde derogar las Leyes N° 29613 y N° 29207.

28. Conforme a lo señalado en los puntos 7, 8 y 9 de la presente Exposición de Motivos, de acuerdo al ROF del MTC, la DGPPT, en el marco de sus competencias en materia de inversiones en infraestructura de transporte ferroviario, es competente para emitir opinión sobre los proyectos de inversión ferroviario FERRIPEB y FETAB, a que se refieren las Leyes N° 29613 y N° 29207; por su parte, la DGPRTM, en el marco de sus competencias normativas, tiene competencia para pronunciarse sobre la concordancia de la propuesta normativa de derogación con el marco normativo vigente.

Sobre la opinión de la DGPPT

29. Al respecto, de acuerdo a la información proporcionada por la DGPPT, no es viable la reglamentación de la Ley N° 29613; y, por el contrario, recomienda su derogación, así como de la ley N° 29207, debido a lo siguiente:

    i) Falta de interés de los inversionistas para llevar a cabo el proyecto,

    ii) Las Leyes establecen una ruta específica, sin la previa elaboración de los estudios que demuestren su viabilidad

    iii) En paralelo a las Leyes, se están realizando estudios para determinar la ruta más conveniente para la interconexión entre el Perú y Brasil, lo cual genera contradicción entre los posibles inversionistas y en los Gobiernos de los países de la República Federativa de Brasil y la República Popular China en cuanto a su ejecución; y,

    iv) El MTC – Perú, a través de la Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes - DGISTR de la DGPPT, mantiene conversaciones a nivel de Cancillería conjuntamente con Bolivia, Brasil y Paraguay, para desarrollar un proyecto de interconexión ferroviaria por el Sur del Perú, denominado Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI).

30. Dicha opinión ha sido sustentada a través de los Informes N° 269-2020-MTC/19.01 del 28 de junio de 2020, N° 304-2020-MTC/19.01 del 13 de julio de 2020; y, N° 185-2021-MTC/19.01 del 19 de mayo de 2021, elaborados por la DGISTR de la DGPPT, que textualmente señalan lo siguiente:

    a) Informe N° 269-2020-MTC/19.01:

    *"(...) en ese contexto, **la sustentación efectuada por la Ex Dirección General de Caminos y Ferrocarriles para derogar ambas leyes persisten** la cual obtuvo opinión*

favorable de la Comisión de Coordinación Viceministerial, Control Previo del Secretaría de Coordinación del Secretario de Coordinación de la PCM y de la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC.

En atención a lo expuesto, a la fecha subsisten las razones antes expuestas, en virtud de las cuales consideramos la no viabilidad de Reglamentar la Ley Nº 29613, Ley que Declara de Necesidad Pública e Interés Nacional el Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú – Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry – Leoncio Prado – Frontera Perú – Brasil (FERRIPEB).

Adicionalmente al tema expuesto, consideramos oportuno señalar que ***el MTC - Perú a través de la DGISTR - DGPPT mantiene conversaciones a nivel de Cancillería conjuntamente con Bolivia, Brasil, y Paraguay para desarrollar un proyecto de interconexión ferroviaria por el Sur del Perú, denominado Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI), por lo que en virtud a lo expuesto, consideramos la no viabilidad de Reglamentar la Ley Nº 29613****, Ley que Declara de Necesidad Pública e Interés Nacional el Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú – Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry – Leoncio Prado – Frontera Perú – Brasil (FERRIPEB).*

III CONCLUSIÓN

No resulta conveniente reglamentar la Ley Nº 29613, Ley que Declara de Necesidad Pública e Interés Nacional el Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú – Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry – Leoncio Prado – Frontera Perú – Brasil (FERRIPEB), por las razones expuestas en el análisis del presente informe.
(…)". (El subrayado y resaltado es nuestro).

b) Informe N° 304-2020-MTC/19.01:

"(…) En ese contexto, ***la sustentación efectuada por la Ex Dirección General de Caminos y Ferrocarriles para derogar ambas leyes persisten*** *la cual obtuvo opinión favorable de la Comisión de Coordinación Viceministerial, Control Previo del Secretaría de Coordinación del Secretario de Coordinación de la PCM y de la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC.*

III CONCLUSIÓN

Resulta viable la derogatoria de las Leyes Nos 29613 y 29207*, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el proyecto Geopolítico Bioceánico Perú – Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry – Leoncio Prado – Frontera Perú – Brasil (FERRIPEB) y Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la Ferrovía transcontinental "Brasil – Perú" Atlántico – Pacifico (FETAB), conforme al análisis del presente informe". (El subrayado y resaltado es nuestro).*

c) Informe N° 185-2021-MTC/19.01

"(…) En ese sentido, la sustentación efectuada por la Oficina General de Asesoría Jurídica con Informe N° 1688-2018-MTC/08 en concordancia con la información proporcionada por la Ex Dirección General de Caminos y Ferrocarriles para derogar la Ley N° 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú - Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry - Leoncio Prado - Frontera Perú - Brasil (FERRIPEB); ***se encuentran vigentes y persisten por cuanto se establece una ruta específica sin contar con estudios que demuestren su***

viabilidad y la inexistencia de estudios para calificar la concesión como auto sostenible y que dicha ley no está reglamentada; razón por la cual se puede determinar, si bien la Ley se encuentra vigente, la misma resulta inaplicable.

III CONCLUSIÓN

Conforme al análisis efectuado en el presente informe se concluye con lo siguiente: Resulta viable la derogatoria de la Ley No 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el proyecto Geopolítico Bioceánico Perú – Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry – Leoncio Prado – Frontera Perú – Brasil (FERRIPEB)". (El subrayado y resaltado es nuestro).

Sobre la opinión de la ex DGCF

31. Con Informe N° 42-2018-MTC/14 del 16 de noviembre de 2018, la ex Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC, opinó que resultaba conveniente derogar las Leyes N° 29207 y 29613, según lo siguiente:

    "(...)
    Al respecto, si bien las Leyes N° 29207 y 29613 se encuentra vigentes, ambas resultan inaplicables de acuerdo a lo informado oportunamente por esta Dirección General, lo que genera además, imposibilidad para la reglamentación de la Ley N° 29613. ***En este sentido, la existencia de las citadas Leyes y la realización en paralelo de estudios para determinar la ruta más conveniente para la interconexión entre el Perú y Brasil, genera contradicción entre los posibles inversionistas y en los Gobiernos de los países de la República Federativa de Brasil y la República Popular China en cuanto a su ejecución; por lo que es necesario derogarlas****, conforme a lo establecido por el artículo 107 de la Constitución Política del Perú." (...) El subrayado y resaltado es nuestro. (El subrayado y resaltado es nuestro).*

32. Por tales razones, en atención a que con Oficio N° 001413-2018-DP-SG-SCM, el Secretario del Consejo de Ministros devolvió el proyecto de ley de derogación de las Leyes N° 29207 y N° 29613, a través del precitado informe, la ex DGCF solicitó al Despacho Viceministerial de Transportes, la inclusión en la próxima sesión del Consejo de Ministros del citado proyecto de Ley.

33. Conviene señalar que los argumentos señalados por la ex DGCF, fueron recogidos por la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC, a través del Informe N° 1688-2018-MTC/08, que sustentó la aprobación del proyecto de ley de derogación.

Sobre la opinión de la DGPRTM

34. A través del Informe N° 013-2019-MTC/18.02, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Ferroviario - DPNTF de la DGPRTM, opinó que la reglamentación de la Ley N° 29613 es inviable, considerando la falta de interés de los inversionistas y el establecimiento de una ruta específica, sin que existan estudios previos, conforme a lo siguiente:

    "4. Al respecto, es opinión de esta Dirección que los argumentos señalados como motivo de falta de interés de los inversionistas para llevar a cabo el proyecto continúan siendo válidos y lo seguirán siendo en virtud de las condiciones particularmente desfavorables previstas en la Ley sobre ese particular. 5. Cabe agregar a lo ya expuesto que la referida Ley establece una ruta específica, sin la previa elaboración de los estudios que demuestren su viabilidad, situación que contradice las disposiciones vigentes. 6. Estos

dos argumentos pueden ser considerados como suficientes para promover la inviabilidad de la Ley N° 29613, así como la inconveniencia de su reglamentación. (...)".

35. Del mismo modo, a través del Informe Técnico N° 0022-2021-MTC/18.02, la DPNTF señala que el Decreto Supremo N° 014-2009-MTC, se expidió para dar cumplimiento a los mandatos de reglamentación establecidos en la Primera Disposición Complementaria y la Única Disposición Final de la Ley N° 29207. No obstante, hasta la actualidad no se han iniciado los estudios técnicos, ni el proceso de concesión definitiva del Proyecto FETAB.

36. Cabe señalar que los argumentos antes indicados que sustentan la pertinencia de derogar la Ley N° 29613, referidos a FERRIPEB, son igualmente aplicables al caso de la Ley N° 29207, referida al FETAB. Como se ha señalado en el análisis de la Ley N° 29207, esta norma establece en su artículo 1, que *"La construcción del Proyecto FETAB se iniciará desde la localidad de Boqueirão da Esperanca, Cruceiro do Sol, Estado de Acre en la República Federal de Brasil, y concluirá en los Puertos de Paita y Bayóvar, en las provincias de Paita y Sechura"*, de manera que, la ley determina la ruta del proyecto, aun cuando no se han realizado los estudios que lo sustenten, lo cual es indispensable para garantizar su viabilidad técnica. Asimismo, tampoco existen a la fecha inversionistas interesados en la ejecución del proyecto FETAB. Por ello, en opinión de la DGPRTM, la ejecución del proyecto FETAB no es viable y, en consecuencia, corresponde derogar la Ley N° 29207 y su Reglamento.

Descripción de la propuesta legislativa

37. Conforme a lo expuesto, de acuerdo a la opinión de la DGPPT y de la DGPRTM del MTC, se deben derogar las Leyes N° 29613 y N° 29207, así como el Reglamento de ésta última, toda vez que devienen en inaplicables por las razones técnicas señaladas en el apartado precedente; razón por la cual, se recomienda tramitar un proyecto de ley que las derogue.

    En ese línea, se propone la aprobación de la Ley que deroga las Leyes N° 29613 y N° 29207; y, el Decreto Supremo N° 014-2009-MTC, que reglamenta esta última, con el siguiente texto:

    LEY QUE DEROGA LA LEY N° 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY - LEONCIO PRADO - FRONTERA PERÚ - BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY N° 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ" ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO

    ARTÍCULO ÚNICO. Derogación de la Ley N° 29613 y la Ley N° 29207

    Deróganse la Ley N° 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú - Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry - Leoncio Prado - Frontera Perú - Brasil (FERRIPEB)", así como la Ley N° 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la ferrovía transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico-Pacífico (FETAB) y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 014-2009-MTC.

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

38. La presente propuesta normativa derogaría a las Leyes N° 29207, N° 29613; así como el Decreto Supremo N° 014-2009-MTC, que se aprobaron sin los estudios técnicos necesarios y sin que previamente existan inversionistas interesados en la ejecución de los proyectos FERRIPEB y FETAB, lo cual es contrario a las buenas prácticas regulatorias.

39. Entendemos que una regulación de calidad es aquella que coadyuva a resolver un problema público y que ha sido formulada bajo estándares que garanticen dicho propósito. Es decir, la calidad regulatoria debe ser vista desde dos vertientes; por un lado debe contar con mecanismos que garanticen su propósito (que se desarrolle de modo transparente y en articulación con los grupos de interés, bajo la aplicación del análisis de impacto regulatorio –o metodología de costo/beneficio-); y por otro, los efectos que tenga al ser aprobada, es decir, que tenga efectividad en reducir o eliminar el problema público que la originó, y siendo, desde luego, la mejor alternativa en términos económicos y sociales. Es así que, una buena regulación mejora la competitividad y gobernanza, tal como ha enfatizado la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos - OCDE en los estudios: "Política regulatoria en América Latina: Un análisis de la situación actual" y "Política Regulatoria en el Perú: Uniendo el marco para la calidad regulatoria".

    En ese contexto, la existencia de normas que no pueden aplicarse en la práctica genera una falta de claridad sobre las reglas aplicables a las inversiones en infraestructura en transportes, lo cual perjudica el interés de los inversionistas. Por ello, los beneficios de la presente ley consisten en fortalecer el marco legal en materia de transportes, incentivando las inversiones de manera que se promueva la competitividad y gobernanza del país.

    Respecto a los costos, es necesario precisar que la presente propuesta normativa no irroga gastos al Tesoro Público, debido a que expulsa del ordenamiento jurídico a normas que no pueden ser llevadas a la práctica y su implementación no requiere de recursos adicionales, ya que el derogar las mencionadas normas no genera obligaciones presupuestales para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ni para alguna otra entidad del Poder Ejecutivo.

V. IMPACTO EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE

40. La propuesta normativa plantea la derogación de las siguientes normas:

    - Ley N° 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional, el proyecto geopolítico bioceánico Perú-Brasil Ferrovía interoceánica Salaverry-Leoncio Prado-Frontera Perú- Brasil (FERRIPEB).

    - Ley N° 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional, la construcción de la ferrovía transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico- Pacífico (FETAB).

    - Decreto Supremo N° 014-2009-MTC, que aprueba el Reglamento de la Ley Nº 29207 - Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la Ferrovía Transcontinental "Brasil - Perú" Atlántico - Pacífico (FETAB).