Proyecto de Ley N° 7763/2023-CR

SILVIA MARÍA MONTEZA FACHO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

CONGRESO REPÚBLICA PERÚ

201 ANIVERSARIO

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
06 MAYO 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 12:15 pm

PROYECTO DE LEY QUE PROPONE DECLARAR DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO: "TREN NOR ORIENTAL DEL MARAÑÓN"

La congresista de la República que suscribe **SILVIA MARÍA MONTEZA FACHO**, ejerciendo el derecho que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado, concordante con los artículos 22° - C, 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente fórmula legal.

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República;

Ha dado la Ley siguiente

LEY QUE DECLARAR DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO "TREN NOR ORIENTAL DEL MARAÑÓN"

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública, la ejecución del proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayóvar – Cajamarca - Saramiriza" que integre los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas y Loreto, y coadyuvar la pronta construcción de esta e interconectarse con la hidrovía amazónica.

Artículo 2. Finalidad de la ley

La finalidad de la presente ley es llamar la atención del Poder Ejecutivo, para la ejecución del proyecto del Tren Nor Oriental del Marañón Bayóvar – Cajamarca – Saramiriza, Obra que genera conectividad vial entre las diversas regiones y un fuerte impacto en la generación de empleo y desarrollo económico en los departamento de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas y Loreto, así como el desarrollo turístico de las regiones que intervienen en radio de acción del proyecto, continuar con la conexión de la hidrovía Amazónica, para finalmente llegar a interconectarnos con Brasil y el Océano Atlántico, generando desarrollo económico en el país y mejorar la calidad de vida de nuestros ciudadanos.

Jr. Huallaga N° 330 Of. 203 - Edificio Fernando Belaúnde Terry - Cercado de Lima
Email: smonteza@congreso.gob.pe

Artículo 3. Declaratoria de interés nacional y necesidad pública la ejecución del proyecto del Tren Nor Oriental del Marañón.

Se declara de interés nacional y necesidad pública la ejecución del proyecto del Tren Nor Oriental del Marañón Bayóvar – Cajamarca – Saramiriza, que integre los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas y Loreto, sin afectar las áreas naturales y arqueológicas, así como el medio ambiente.

Artículo 4. Prioridad de las entidades ejecutivas pertinentes

Las entidades ejecutivas pertinentes priorizarán y dispondrán la ejecución del proyecto del Tren Nor Oriental del Marañón Bayóvar – Cajamarca – Saramiriza, hasta su culminación y uso beneficioso.

Artículo 5. Prioridad del respeto a la normativa sobre el medio ambiente

Para la implementación de la presente ley, las entidades competentes respetarán la normativa ambiental, en particular las disposiciones de la Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental – SEIA, y su reglamento, en caso de ser aplicable.

Lima, mayo de 2024.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MORI CELIS Juan Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 03/05/2024 11:22:04-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MONTEZA FACHO Silvia Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/05/2024 17:27:36-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/05/2024 10:41:49-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARAGON CARREÑO Luis Alberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/05/2024 15:27:00-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARRIOLA TUEROS JOSE ALBERTO FIR 25542661 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2024 11:31:35-0500

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa legislativa declarativa tiene por finalidad llamar la atención del Poder Ejecutivo, para que tome acciones destinadas a la pronta ejecución del proyecto del Tren Nor Oriental del Marañón Bayóvar – Cajamarca – Saramiriza, el mismo que empalma con el transporte fluvial por el Rio Marañón. Obra que genera conectividad vial entre las diversas regiones y un fuerte impacto en la generación de empleo y desarrollo económico en los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas y Loreto, así como el desarrollo turístico de las regiones que intervienen en radio de acción del proyecto, conectarse con la hidrovía Amazónica, para finalmente llegar a interconectarnos con Brasil y el Océano Atlántico, generando desarrollo económico en el país y mejorar la calidad de vida de nuestros ciudadanos.

En las visitas que efectuamos a diversas regiones del Nor Oriente de nuestro país, el clamor de la población es que se cuente con un transporte rápido, seguro y eficiente tanto para personas como para el intercambio de productos entre regiones, y fuera del país; es en ese contexto, proponemos la presente iniciativa legislativa. Para que, una vez aprobado en el Congreso de la República, el Poder Ejecutivo priorice el proyecto generando el trámite correspondiente para la autorización de transferencia de partida presupuestaria en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones conforme a Ley y/o a través de mecanismos que permitan vincular al sector privado para promover bienes y servicios públicos asociados a una infraestructura – alianzas público privadas (APP).

Esta iniciativa, no se aleja del proyecto promovido por ProInversión, **Hidrovía Amazónica**: *ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza – Iquitos – Santa Rosa, río Huallaga, tramo Yurimaguas – Confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón,* así como del corredor ferroviario Bioceánico entre el Atlántico y el Pacífico uniendo a Perú y Brasil entre otros, proporcionando impulso al intercambio comercial entre países, así como incremento de exportaciones e importaciones a otros mercados internacionales, consolidando condiciones de conectividad y desarrollo económico y social.

NECESIDAD DE TRANSPORTE EN LOS DEPARTAMENTOS DE CAJAMARCA, PIURA, LAMBAYEQUE, AMAZONAS Y LORETO

En el departamento de Cajamarca, en declaraciones, Adrián Revilla, gerente general de la Asociación Automotriz del Perú, informó que mal diseño vial provoca congestión vehicular en las calles de Cajamarca, trayendo consigo perdida de cien millones de soles al año en la actividad económica en diversos sectores (construcción, agricultura, transporte y las actividades extractivas).[1]

El transporte es una actividad del sector terciario, permite el desplazamiento de personas o cosas desde un punto de origen a otro destino, utilizando una red de trasporte.

[2]

Imagen 1

Cajamarca: longitud de la red vial de carreteras, según tipo de superficie, 2015-2022

(Kilómetros)

Cobertura/ Tipo de superficie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Longitud total	**14 722**	**14 581**	**14 720**	**14 650**	**14 684**	**14 712**	**15 611**	**15 632**
Nacional								
Pavimentada	1 282	1 405	1 403	1 465	1 502	1 510	1 528	1 529
No pavimentada	472	336	336	274	237	230	217	217
Departamental								
Pavimentada	32	32	32	32	32	32	32	32
No pavimentada	824	702	843	855	889	857	857	888
Vecinal 1/								
Pavimentada	41	41	41	40	40	40	70	70
No pavimentada	12 071	12 065	12 065	11 984	11 984	12 043	12 907	12 898

RENAC = Registro Nacional de Carreteras.
1/ Se considera las rutas vecinales no registradas, en proceso de su registro en el REANC.
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Oficina General de Planeamiento y Presupuesto.

[1] Red de Comunicación Regional. (Junio de 09 de 2023). Obtenido de https://www.rcrperu.com/cajamarca-problemas-de-transito-vehicular-se-debe-al-mal-diseno-vial-que-origina-perdidas-de-mas-de-100-millones-de-soles-al-ano/
[2] Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2023). Cajamarca Compendio Estadístico 2023. Obtenido de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6073235/5377908-compendio-estadistico-cajamarca-2023.pdf

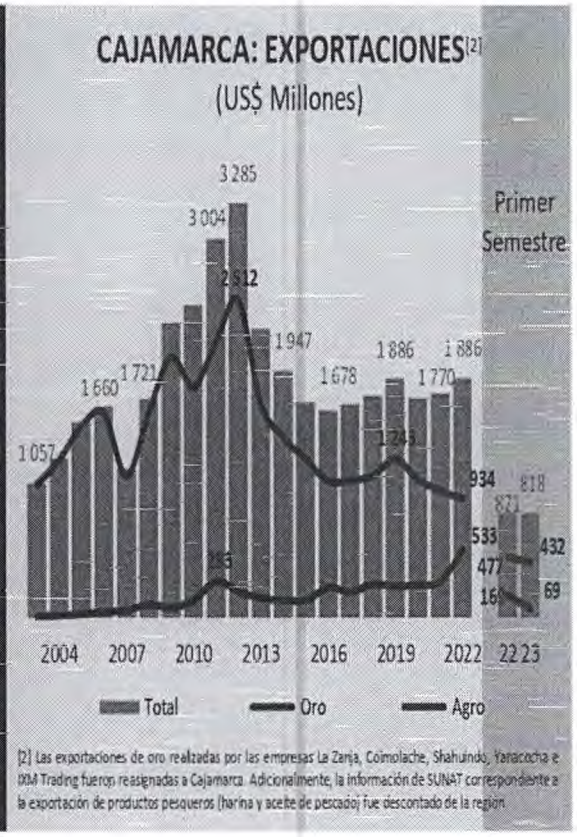
El mejoramiento de transporte contribuye a elevar la economía de Cajamarca basada en la minería, el agro y la ganadería, pues este departamento es el primer productor de café, tara y leche, y tercer productor de oro. Cajamarca está integrada por el 77% de minerales, tales como oro y cobre, y el 23% de bienes agropecuarios, como el café.

Imagen 2

Cajamarca: Exportaciones

INDICADORES 2022		CAJAMARCA	PERÚ
Superficie	Mil km²	33	1 285
Población	Millones Hab.	1,5	33,4
Densidad Poblacional	Hab./Km²	44	26
PBI Nominal	US$ Millones	6 207	244 789
PBI per Cápita	US$	4 268	7 330
Exportaciones	US$ Millones	1 886	63 645
Pobreza	Tasa %	44,5	27,5
Pobreza Extrema	Tasa %	18,4	5,0
Crec. Promedio Población	% (2018-2022)	0,4	1,52
Crec. Promedio PBI real	% (2018-2022)	1,8	2,0
Crec. Prom. Exportaciones	% (2018-2022)	2,3	7,5
Superficie	Part.%	2,6	100
Población	Part.%	4,4	100
PBI Nominal	Part.%	2,5	100
Exportaciones	Part.%	3,0	100
Exportaciones / PBI	%	30,4	26,0

Fuente: INEI, BCRP, SUNAT / Elaboración: Mincetur-VMCE-DDPI



En el primer semestre de 2023 la exportación de bienes totalizo US$ 818 mil. La exportación de minerales creció en un 15%, esto debido a las ventas del +79% de cobre, sin embargo, la exportación de oro se disminuyó en un 9%. Asimismo, la exportación agropecuaria se vio afectada en las bajas ventas de café (-61%), debido al bajo precio y el stock. La venta de la tara disminuyó (-49%), no obstante, se aumentó la venta de palta (+559%), aguaymanto (+US$ 208 mil), cacao en grano (+210%), hongos en conserva (+407%) y palo santo (+394%).

Imagen 3

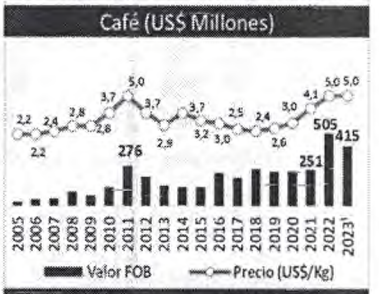
Cajamarca: Exportaciones por Sectores 2023[3]

Cajamarca: Exportaciones por Sectores (US$ Miles)

Part. % [1]	Descripción	Anual 2020	Anual 2021	Anual 2022	Var % 22/21	Enero - Junio 2022	Enero - Junio 2023	Var % 23/22
77%	**Minería [2]**	**1 472 239**	**1 487 168**	**1 348 532**	**-9%**	**651 793**	**748 320**	**15%**
47%	Oro [2]	1 085 539	997 651	934 158	-6%	476 794	432 483	-9%
	Volumen (troy oz)	613 211	554 365	518 803	-6%	254 469	223 703	-12%
	Precio (Miles US$/troy oz)	1,8	1,8	1,8	0%	1,9	1,9	3%
29%	Cobre	381 796	479 826	406 121	-15%	170 861	306 525	79%
	Volumen (TM)	61 842	51 500	46 033	-11%	17 518	35 196	101%
	Precio (Miles US$/TM)	6,2	9,3	8,8	-5%	9,8	8,7	-11%
1%	Conc. Plata	4 889	9 579	8 253	-14%	4 137	9 312	125%
0%	Mineral manganeso	15	111	-	-100%	-	-	-
23%	**Agropecuario (T|NT)**	**254 785**	**281 457**	**533 429**	**90%**	**168 714**	**69 380**	**-59%**
22%	Café	239 279	251 131	504 992	101%	148 322	58 048	-61%
	Volumen (TM)	79 410	61 486	100 857	64%	30 725	12 457	-59%
	Precio (US$/Kg)	3,0	4,1	5,0	23%	4,8	4,7	-3%
1%	Tara	12 659	27 865	25 224	-9%	18 433	9 470	-49%
	Volumen (TM)	8 460	8 599	7 904	-8%	4 472	2 207	-51%
	Precio (US$/Kg)	1,5	3,2	3,2	-2%	4,1	4,3	4%
0%	Frutas	200	437	317	-27%	223	692	210%
0%	- Palta	-	205	70	-66%	70	458	559%
0%	- Aguaymanto	-	-	89	-	-	208	-
0%	- Deshidratado	-	-	89	-	-	117	-
0%	- Fresco	-	-	-	-	-	91	-
0%	- Nueces del Brasil	5	10	5	-54%	-	9	-
0%	Hortalizas	688	293	1 464	400%	831	73	-91%
0%	- Frijoles	20	162	858	431%	232	65	-72%
0%	- Páprika	-	-	484	-	481	-	-100%
0%	- Habas	-	-	34	-	34	-	-100%
0%	Cacao y derivados	990	662	454	-31%	343	492	43%
0%	- Cacao en grano	978	572	200	-65%	95	296	210%
0%	- Pasta de cacao	1	-	43	-	43	73	70%
0%	- Cacao en polvo	12	-	74	-	70	68	-3%
0%	Harina de maca	0	-	161	-	114	129	13%
0%	Palo santo	121	45	89	99%	8	39	394%
0%	Hongos en conserva	136	196	22	89%	22	113	407%
0%	**Otros**	**1 025**	**1 022**	**3 591**	**251%**	**784**	**561**	**-28%**
100%	**Exportación Total**	**1 728 054**	**1 769 648**	**1 885 553**	**7%**	**821 290**	**818 260**	**-0,4%**
2%	**No Tradicional**	**18 974**	**50 975**	**39 621**	**-22%**	**22 116**	**20 536**	**-7%**
98%	**Tradicional**	**1 709 080**	**1 718 673**	**1 845 932**	**7%**	**799 174**	**797 724**	**0%**
	N° de Subpartidas	81	143	93	-35%	67	60	-10%
Nota:								
23%	Exportaciones No Mineras	255 815	282 480	537 020	90,1%	169 497	69 941	-58,7%

[1] Últimos 12 meses (julio 2022 - junio 2023). [2] Incluye compuestos de oro.
Fuente: SUNAT, MINCETUR / Elaboración: MINCETUR-VMCE-DGIECE

Productos



En el departamento de Lambayeque el servicio de transporte terrestre se divide en servicio público de pasajeros y el de mercancías (carga), cuenta con dos terminales, uno ubicado en la salida sur cuyo destino principal son las ciudades de Trujillo, Lima y Cajamarca; el otro terminal se ubica a la salida norte cuyo destino son las ciudades de Jaén, Bagua, Tarapoto, Moyobamba y

[3] Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2023). Reporte de comercio regional I semestre 2023. Obtenido de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5567609/4951819-rcr-cajamarca-i-semestre-2023.pdf?v=1702928745.

Chachapoyas,[4] sin embargo, el problema en este departamento es la transitabilidad durante la época de lluvias, donde las vías se ven interrumpidas por estas, y/o por el insuficiente mantenimiento de las vías. Lambayeque tiene una longitud nacional total de red vial de 3197, los cuales 451 son pavimentadas y 18 son no pavimentadas.

Imagen 4

Longitud de la red vial de carreteras, por tipo de superficie, según departamento [5]

(Kilómetros)

Departamento	Longitud total	Nacional		Departamental		Vecinal	
		Pavimentada	No pavimentada	Pavimentada	No pavimentada	Pavimentada	No pavimentada
Total	**173 058**	**22 600**	**4 441**	**4 661**	**23 286**	**2 808**	**115 262**
Amazonas	3 461	852	4	31	850	-	1 725
Áncash	10 738	1 432	450	527	696	118	7 516
Apurímac	8 123	1 049	235	9	1 282	11	5 537
Arequipa	10 231	1 215	280	974	762	588	6 412
Ayacucho	12 570	1 727	65	313	1 541	103	8 821
Callao	15 611	1 529	217	32	857	70	12 907
Cajamarca	52	45	-	5	2	-	-
Cusco	17 416	1 624	409	565	2 156	304	12 357
Huancavelica	8 244	1 188	258	21	1 981	1	4 795
Huánuco	7 861	925	387	9	763	81	5 695
Ica	3 646	683	14	49	694	182	2 024
Junín	12 022	1 062	720	77	1 049	240	8 875
La Libertad	8 798	953	308	105	1 824	162	5 444
Lambayeque	**3 197**	**451**	**18**	**206**	**466**	**28**	**2 029**
Lima	7 604	1 358	327	160	1 449	154	4 155
Loreto	894	89	40	97	224	19	425
Madre de Dios	2 015	399	-	2	338	6	1 269
Moquegua	2 931	470	-	128	777	110	1 446
Pasco	3 597	367	221	35	878	13	2 083
Piura	8 864	1 670	62	170	464	333	6 165
Puno	13 596	1 804	215	790	1 558	86	9 143
San Martín	5 443	770	54	192	774	2	3 651
Tacna	2 643	580	51	85	405	184	1 338
Tumbes	993	138	-	72	216	9	558
Ucayali	2 508	223	104	6	1 281	2	893

Nota: La diferencia en los totales se debe al redondeo de cifras.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - "Compendio Estadístico Perú 2022".

[4] Del Carpio, H., & Espino, P. (s.f.). Obtenido de https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2710488.pdf
[5] Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2022). Lambayeque Compendio Estadístico 2022. Obtenido de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4423092/Compendio%20Estad%C3%ADstico%2C%20Lambayeque%202022.pdf

La región de Lambayecana exporta principalmente bienes agropecuarios (99% del total), el cual aumentó 6% durante el 1º semestre 2023 producto de despachos de fruta (+15%), tales como el 81 % de frutas (arándano, palta, uva, mango, piña y maracuyá) y el 10% de hortalizas (pimientos y espárragos).

Imagen 5

Lambayeque: Exportaciones

INDICADORES 2022		LAMBAYEQUE	PERÚ
Superficie	Mil km²	14	1 285
Población	Millones Hab.	1,3	33,4
Densidad Poblacional	Hab./Km²	92	26
PBI Nominal	US$ Millones	6 332	244 789
PBI per Cápita	US$	4 729	7 330
Exportaciones	US$ Millones	882	63 656
Pobreza	Tasa %	14,1	27,5
Pobreza Extrema	Tasa %	1,0	5,0
Crec. Promedio Población	% (2018-2022)	1,4	1,5
Crec. Promedio PBI real	% (2018-2022)	3,3	2,0
Crec. Prom. Exportaciones	% (2018-2022)	22,0	7,5
Superficie	Part.%	1,1	100
Población	Part.%	4,0	100
PBI Nominal	Part.%	2,6	100
Exportaciones	Part.%	1,4	100
Exportaciones / PBI	%	13,9	26,0

Fuente: INEI, BCRP, SUNAT / Elaboración: Mincetur-VMCE-DDPI

[2] La exportación de palmito en conserva de la empresa Caynarachi fue deducida y reasignada a San Martín al igual que la exportación de plata de la empresa Volcan que fue reasignada a Junín. Además se excluyeron las exportaciones de café de Lambayeque debido a que es una región acopiadora.

En el departamento de Lambayeque la exportación frutícola aumento debido a las altas ventas de arándano (+124%), palta (+17%), uva (+28%) y banano (+18%). Además, crecieron los despachos de azúcar (+US$ 9,1 millones), aceite esencial de limón (+67%) y pallares (+55%). No obstante, disminuyo la venta de ajíes y pimientos en un -45%, asimismo, la exportación pesquera creció 47% por la venta de pota.

Imagen 6

Lambayeque: exportaciones por sectores 2023 [6]

Lambayeque: Exportaciones por Sectores (US$ Miles)

Part. % [1]	Descripción	Anual 2020	Anual 2021	Anual 2022	Var % 22/21	Enero - Junio 2022	Enero - Junio 2023	Var % 23/22
99,2%	**Agro y derivados [2]**	**655 995**	**845 264**	**875 637**	**4%**	**321 245**	**341 252**	**6%**
98,1%	**Agropecuario (T y NT)**	**651 107**	**839 253**	**868 891**	**4%**	**316 820**	**333 849**	**5%**
80,9%	Frutas	486 032	660 695	693 219	5%	242 540	280 061	15%
37,3%	- Arándano [3]	196 542	270 822	313 011	16%	19 277	43 197	124%
21,3%	- Palta [3]	133 621	209 925	171 855	-18%	126 145	146 977	17%
9,3%	- Uva	58 121	71 621	79 735	11%	13 316	17 107	28%
5,7%	- Mango	51 662	53 530	56 461	5%	49 769	44 944	-10%
2,8%	- Conserva de piña	2 153	7 617	27 318	259%	5 785	4 102	-29%
2,2%	- Jugo de maracuyá	27 452	27 613	24 328	-12%	15 430	10 995	-29%
0,9%	- Banana	6 335	7 432	7 752	4%	4 241	5 009	18%
0,5%	- Limón fresco	3 114	3 410	4 329	27%	2 721	2 753	1%
0,3%	- Corteza de limón	2 194	2 602	2 322	-11%	1 786	2 023	13%
0,2%	- Jugo de limón	2 362	2 493	2 512	1%	1 630	1 025	-37%
0,1%	- Fresa	144	796	1 363	71%	896	730	-18%
0,1%	- Maracuyá [4]	919	1 210	820	-32%	458	795	73%
9,9%	Hortalizas	120 163	130 443	116 563	-11%	54 309	27 061	-50%
5,8%	- Ajíes y pimientos	77 300	84 056	69 934	-17%	38 588	21 165	-45%
2,9%	- Espárrago	33 568	36 933	35 764	-3%	14 083	4 246	-70%
1,2%	- Cebolla	8 913	8 889	10 629	20%	1 463	1 619	11%
3,3%	Legumbres	28 953	36 949	31 518	-15%	12 605	10 620	-16%
2,3%	- Frijol	22 729	28 203	24 557	-13%	9 256	5 415	-41%
1,0%	- Pallar	6 169	8 682	6 917	-20%	3 349	5 202	55%
3,1%	Caña de azúcar y derivados	7 023	6 290	19 610	212%	3 783	12 487	230%
2,2%	- Azúcar	2 755	0	10 918	-	0	9 055	-
0,8%	- Melaza	3 673	6 290	8 278	32%	3 783	2 885	-24%
0,1%	- Ron	595	-	414	-	-	548	-
0,3%	Condimentos [5]	2 459	2 800	3 712	33%	2 314	1 185	-49%
0,2%	Arroz	1 701	21	1 314	6024%	4	703	18981%
0,1%	Semillas	123	3	561	19513%	-	309	-
0,1%	Maní	1 321	875	1 283	47%	839	228	-73%
1,1%	**Químicos derivados del agro**	**4 888**	**6 011**	**6 745**	**12%**	**4 425**	**7 404**	**67%**
1,1%	Aceite esencial de limón	4 293	5 977	6 745	13%	4 425	7 404	67%
0,5%	**Pesquero (T y NT)**	**5 777**	**3 180**	**3 580**	**13%**	**2 703**	**3 979**	**47%**
0,3%	Pota	5 657	2 965	551	-81%	65	2 331	3502%
0,2%	Filete de perico	-	135	2 306	1602%	1 915	1 648	-14%
0,3%	**Otros**	**1 940**	**5 320**	**2 751**	**-48%**	**1 875**	**1 486**	**-21%**
0,1%	Yeso	875	1 412	807	-43%	495	811	64%
100,0%	**Exportación Total**	**663 711**	**853 764**	**881 968**	**3%**	**325 823**	**346 718**	**6%**
97,0%	**No Tradicional**	**657 185**	**847 473**	**862 773**	**2%**	**322 040**	**334 779**	**4%**
3,0%	**Tradicional**	**6 526**	**6 290**	**19 196**	**205%**	**3 783**	**11 939**	**216%**
	N° de Subpartidas	217	218	217	-0,5%	141	145	3%
Nota:								
2,1%	Limón y derivados	11 964	14 481	15 908	10%	10 562	13 205	25%

[1] Últimos 12 meses (julio 2022 - junio 2023). [2] Incluye químicos derivados del agro. [3] Fresco y congelado.
[4] Fresco, preparado y congelado. [5] Principalmente salsa y pasta de ajíes.
Fuente: SUNAT, MINCETUR / Elaboración: MINCETUR-VMCE-DGIECE

En el departamento de Piura el transporte interprovincial se ha visto afectado por la decadente infraestructura de los terminales, empresas que trabajan de manera informal, inadecuada ubicación de las empresas de transporte, congestión vehicular y mala calidad del servicio terrestre,

[6] Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2023). Reporte de comercio regional I semestre 2023. Obtenido de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5366458/4805011-rcr-lambayeque-i-semestre-2023.pdf?v=1699024444

por tanto, todos estos problemas han provocado una deficiente prestación en los servicios de transporte interprovincial en el departamento de Piura.

Imagen 7

Piura: Infraestructura vial existente del SINAC, 2021 [7]

(Kilómetros)

Departamento	Longitud Total	Nacional Sub Total	Nacional Pavimentada	Nacional No Pavimentada	Derpartamental 1/ Sub Total	Derpartamental 1/ Pavimentada	Derpartamental 1/ No Pavimentada	Vecinal 2/ Sub Total	Vecinal 2/ Pavimentada	Vecinal 2/ No Pavimentada
Total Perú	173 058	27 041	22 601	4 441	27 947	4 661	23 286	118 070	2 808	115 262
Piura	8 664	1 732	1 670	62	634	170	464	6 498	333	6 165

1/ Red Vecinal, compuesta por la red vecinal registrada y la red vecinal no registrada (DS. 012-2013-MTC, nuevo clasificador del SINAC)

Fuente: GTT (PVN, PVD, DGPPT Y OGPP) - 31 Dic. 2019.

La región Piura representa el 4,8% del PBI de nuestro país, es la primera exportadora con un 16% de bienes no tradicionales, asimismo, es el primer productor y exportador de recursos hidrobiológicos, minerales no metálicos, mango, limón y etanol. Exporta 37% de bienes agroindustriales; 32% de productos hidrobiológicos; 18% de minerales (18%) e 13% de hidrocarburos.

Imagen 8

Piura: Exportaciones

INDICADORES 2023		PIURA	PERÚ
Superficie	Mil km²	36	1 285
Población	Millones Hab.	2,1	33,7
Densidad Poblacional	Hab./Km²	60	26
PBI Nominal [1]	US$ Millones	12 185	255 843
PBI per Cápita [1]	US$	5 728	7 586
Exportaciones	US$ Millones	3 671	64 355
Pobreza [2]	Tasa %	30,4	27,5
Pobreza Extrema [2]	Tasa %	3,3	5,0
Crec. Promedio Población	% (2019-2023)	1,5	1,3
Crec. Promedio PBI real [1]	% (2019-2023)	2,0	1,1
Crec. Prom. Exportaciones	% (2019-2023)	6,2	6,0
Superficie	Part.%	2,8	100
Población	Part.%	6,3	100
PBI Nominal [1]	Part.%	4,8	100
Exportaciones	Part.%	5,7	100
Exportaciones / PBI [1]	%	30,1	25,2

[1] Cifras de PBI estimadas para el año 2023 [2] Año 2022
Fuente: INEI, BCRP, SUNAT / Elaboración, MinCetur-VMCE-DGIECE

[1] La información de la SUNAT correspondiente a las exportaciones de la empresa Marinasol de Lima y Piura han sido reasignadas a Tumbes donde se encuentran las plantas de producción y proceso industrial del langostino. [2] Incluye químicos derivados del agro.

[7] Instituto Nacional de Estadística e Informática. (s.f.). Piura Compendio Estadístico 2022. Obtenido de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4438393/Compendio%20Estad%C3%ADstico%2C%20Piura%202022.pdf

En 2023, la exportación piurana ascendió a US$ 3 671 millones, debido a las ventas de hidrocarburos (+20%), minerales (+17%) y productos pesqueros (+17%), asimismo crecieron las ventas de limón y derivados (+33%). La exportación pesquera fue récord al totalizar US$ 1 164 millones, esto gracias al aumento de la venta de pota (+54%), además se aumentaron las ventas de harina (+47%) y conserva de pescado (+21%). Respecto a la exportación de la minería se destaca la mayor venta de oro (+89%) y fosfatos de calcio (+14%).

Imagen 9

Piura: Exportaciones por Sectores 2023[8]

Piura: Exportaciones por Sectores (US$ Millones)

Part. % 2023	Descripción	2019	2020	2021	2022	2023	Var % 23/22
37%	**Agro y derivados [1]**	**982**	**1 147**	**1 280**	**1 449**	**1 356**	**-6%**
33%	**Agropecuario (T|NT)**	**887**	**1 056**	**1 154**	**1 280**	**1 217**	**-5%**
28%	Frutas	744	916	1 013	1 097	1 033	-6%
15%	- Uva	341	442	485	568	543	-4%
6%	- Mango	212	254	289	274	228	-17%
2%	- Banana	143	141	132	106	92	-14%
2%	- Palta [2]	17	28	28	38	57	50%
1%	- Arándano [2]	5	26	39	47	52	11%
1%	- Limón [3]	10	10	20	33	32	-2%
0%	- Corteza de limón	6	6	8	11	12	10%
2%	Hortalizas y legumbres	53	53	50	76	81	8%
1%	- Ajíes y pimientos	37	36	29	40	50	27%
1%	- Fríjoles	13	13	15	31	26	-15%
1%	Base para bebidas	24	21	27	30	33	10%
1%	Semillas de hortalizas [4]	16	11	20	29	22	-22%
4%	**Químicos derivados del agro**	**95**	**91**	**125**	**168**	**139**	**-17%**
2%	Etanol	83	79	105	134	80	-40%
2%	Aceite esencial de limón	8	12	21	34	59	74%
32%	**Pesquero (T|NT)**	**1 132**	**903**	**1 024**	**991**	**1 164**	**17%**
20%	Pota [5]	695	480	490	479	738	54%
3%	Langostino	77	96	96	119	122	3%
2%	Aceite de pescado	124	111	113	112	88	-21%
1%	Conserva de pescado	41	45	28	43	52	21%
1%	Harina de pescado	55	45	86	35	51	47%
1%	Perico	23	38	61	73	48	-35%
1%	Concha de abanico	59	54	95	71	34	-52%
18%	**Minería [6]**	**350**	**271**	**377**	**555**	**652**	**17%**
16%	Fosfato de calcio	242	199	304	501	573	14%
1%	Oro	90	60	54	29	55	89%
1%	Andalucita	16	11	17	19	20	1%
13%	**Petróleo**	**470**	**184**	**225**	**386**	**463**	**20%**
12%	Fueloil	222	22	16	95	455	377%
0%	Petróleo crudo	13	125	176	173	-	-100%
1%	**Otros**	**21**	**25**	**38**	**45**	**35**	**-22%**
100%	**Exportación Total**	**2 954**	**2 531**	**2 944**	**3 426**	**3 671**	**7%**
82%	**No Tradicional**	**2 203**	**2 106**	**2 446**	**2 841**	**2 996**	**5%**
18%	**Tradicional**	**752**	**425**	**499**	**585**	**675**	**15%**
	N° de Subpartidas	487	473	691	569	575	1%
Nota:							
3%	Limón y derivados	24	28	49	78	104	33%

[1] Inc. químicos derivados del agro. [2] Fresco y congelado [3] Fresco y jugo. [4] Principalmente de tomate y pimiento.
[5] Incluye harina de pota. [6] Metálica y no metálica
Fuente: SUNAT, MINCETUR / Elaboración: MINCETUR-VMCE-DGIECE

[8] Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2023). Reporte de comercio regional anual 2023. Obtenido de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5948435/5271491-rcr-piura-anual-2023.pdf?v=1709155847

En el departamento de Amazonas varias regiones se beneficiarán con el eje multimodal Amazonas, tales como Loreto, San Martin, Amazonas, Cajamarca, Lambayeque y Piura, pues se dará la oferta exportable con los siguientes productos a nivel regional:

- Piura: 1º fosfato de calcio, pota, mango; así como 2º en uva.
- Lambayeque: 2º arándano, palta; así como 3º en uva, mango y espárrago.
- Cajamarca: 1º café, tara; así como 4º en oro.
- Amazonas: 3º en café; así como 5º en tara.
- San Martín: 1º aceite de palma, cacao en grano, palmito y arroz; así como 4º en café.[9]

Imagen 10

Infraestructura vial del SINAC, por tipo de superficie, según departamento 2021[10]

(Kilómetros)

DEPARTAMENTO	RED VIAL EXISTENTE POR SUPERFICIE DE RODADURA						PROYECTADA	TOTAL
	PAVIMENTADA	NO PAVIMENTADA				TOTAL		
		Afirmada	Sin Afirmar	Trocha	SUB TOTAL			
TOTAL	30 069,1	48 296,9	35 663,9	59 027,9	142 988,7	173 057,8	6 751,6	179 809,4
Amazonas	882,8	1 105,1	1 037,9	435,2	2 578,3	3 461,1	52,0	3 513,1
Áncash	2 075,9	2 491,9	1 746,6	4 423,9	8 662,4	10 738,3	66,3	10 804,7
Apurímac	1 069,3	2 525,0	1 997,5	2 531,3	7 053,8	8 123,0	153,3	8 276,3
Arequipa	2 776,8	1 758,9	2 574,8	3 120,9	7 454,6	10 231,4	41,8	10 273,2
Ayacucho	2 142,7	3 474,8	2 833,1	4 119,1	10 427,1	12 569,8	105,2	12 674,9
Cajamarca	1 630,0	5 287,9	3 305,6	5 387,0	13 980,5	15 610,5	41,1	15 651,6
Callao	49,8	-	1,7	-	1,7	51,6	1,5	53,1
Cusco	2 493,5	5 955,7	2 231,1	6 735,3	14 922,1	17 415,5	751,5	18 167,0
Huancavelica	1 209,7	2 728,9	1 872,7	2 432,9	7 034,5	8 244,2	-	8 244,2
Huánuco	1 015,4	2 753,0	1 518,4	2 574,0	6 845,3	7 860,7	118,3	7 979,0
Ica	914,4	557,9	671,9	1 502,0	2 731,8	3 646,2	42,1	3 688,3
Junín	1 378,0	4 155,6	3 009,0	3 479,2	10 643,8	12 021,7	89,7	12 111,4
La Libertad	1 221,1	2 383,7	887,6	4 305,8	7 577,1	8 798,2	325,0	9 123,2
Lambayeque	684,5	494,2	695,4	1 323,0	2 512,6	3 197,0	48,1	3 245,1
Lima	1 672,5	2 101,6	1 630,2	2 199,4	5 931,2	7 603,6	231,9	7 835,6
Loreto	204,9	252,1	47,8	388,8	688,6	893,6	1 782,9	2 676,5
Madre de Dios	408,0	542,8	704,5	359,7	1 607,0	2 015,0	1 347,0	3 362,0
Moquegua	708,2	1 162,3	565,4	495,5	2 223,2	2 931,4	-	2 931,4
Pasco	415,1	1 804,6	942,4	434,9	3 182,0	3 597,1	36,2	3 633,2
Piura	2 173,0	857,5	1 770,5	4 063,1	6 691,1	8 864,1	187,4	9 051,6
Puno	2 680,4	3 131,6	3 222,0	4 562,2	10 915,8	13 596,2	253,8	13 850,0
San Martín	963,6	1 825,9	914,2	1 739,0	4 479,0	5 442,6	413,3	5 856,0
Tacna	849,3	753,5	558,2	482,2	1 793,8	2 643,1	31,9	2 675,0
Tumbes	219,5	76,1	302,3	395,4	773,8	993,3	38,2	1 031,5
Ucayali	230,8	116,1	623,1	1 538,3	2 277,5	2 508,4	593,1	3 101,5

Fuente: DGPPT, PVN, PVD y OGPP
Elaboración: MTC-OGPP-Oficina de Estadística

[9] Logística Digital Mediana. (25 de Octubre de 2023). Obtenido de https://logista.pe/eje-multimodal-amazonas-se-reforzara-corredor-para-aumentar-comercio-con-brasil/

[10] Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2021). Anuario Estadístico 2021. Obtenido de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4003609/ANUARIO%20ESTADISTICO-MTC-2021.pdf.pdf

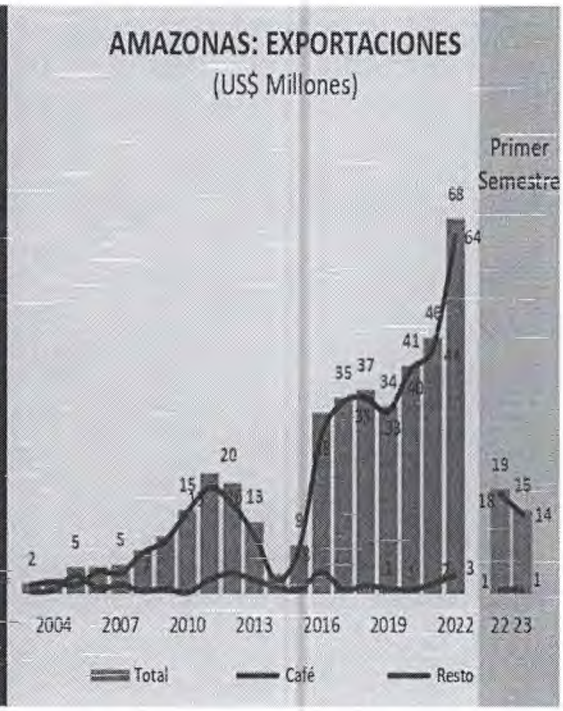
La región Amazonas tiene una economía basada en la agroindustria y el turismo, es la cuarta región a nivel nacional en producción con un 16% de café, 11% de arroz y 3.6% de cacao. Amazonas se ha posicionado como la 4° región con mayor producción de café del país y a 6° región en producción de cacao.

Imagen 11

Amazonas: Exportaciones

INDICADORES 2022		AMAZONAS	PERÚ
Superficie	Mil km²	39	1 285
Población	Millones Hab.	0,4	33,4
Densidad Poblacional	Hab./Km²	11	26
PBI Nominal	US$ Millones	1 712	244 789
PBI per Cápita	US$	3 986	7 330
Exportaciones	US$ Millones	68	63 645
Pobreza	Tasa %	28,2	27,5
Pobreza Extrema	Tasa %	8,2	5,0
Crec. Promedio Población	% (2018-2022)	0,7	1,52
Crec. Promedio PBI real	% (2018-2022)	0,9	2,0
Crec. Prom. Exportaciones	% (2018-2022)	14,0	7,5
Superficie	Part.%	3,1	100
Población	Part.%	1,3	100
PBI Nominal	Part.%	0,7	100
Exportaciones	Part.%	0,1	100
Exportaciones / PBI	%	4,0	26,0

Fuente: INEI, BCRP, SUNAT / Elaboración: Mincetur-VMCE-DGEI



Durante el 1° semestre de 2023, exportó 3,3 mil TM de café por US$ 14,3 millones, asimismo la exportación del rubro textil-confecciones alcanzando US$ 108 mil. Además, Amazonas exporta productos agrícolas, las cuales se redujeron en el primer trimestre de 2023, tales como la tara (-9%), cacao en grano (-7%) y palta (-100%).

Imagen 12

Amazonas: exportaciones por sectores 2023[11]

Amazonas: Exportaciones por Sectores (US$ Miles)

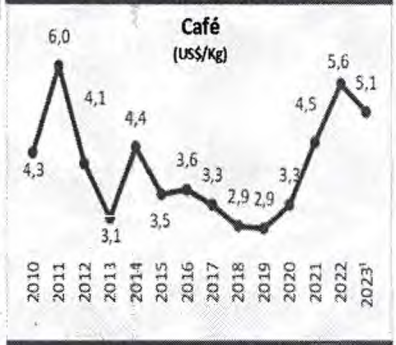
Part. % [1]	Descripción	Anual 2020	Anual 2021	Anual 2022	Var % 22/21	Enero - Junio 2022	Enero - Junio 2023	Var % 23/22
100%	**Agropecuario (T/NT)**	**40 895**	**45 660**	**67 277**	**47%**	**18 518**	**14 797**	**-20%**
95%	Café	40 236	44 157	64 333	46%	17 905	14 289	-20%
19%	Volumen (TN)	12 391	11 102	12 547	13%	3 495	3 269	-6%
0%	*Precio (US$/Kg)*	3,2	4,0	5,1	29%	5,1	4,4	-15%
4%	Tara	-	702	2 338	233%	382	346	-9%
1%	Cacao en grano	658	618	535	-13%	175	163	-7%
0%	Volumen (TN)	217	189	181	-4%	56	50	-11%
0%	*Precio (US$/Kg)*	3	3	3	-10%	3	3	4%
0%	Palta	-	-	51	-	51	-	-100%
0%	Frijol en conserva	-	176,9	-	-100%	-	-	-
0%	Puré de mango	-	4	-	-100%	-	-	-
0%	**Textil/Confecciones**	**1**	**250**	**277**	**11%**	**200**	**108**	**-46%**
0%	Prendas de vestir	-	249	273	10%	196	108	-45%
0%	- De algodón	-	78	171	118%	122	54	-55%
0%	Sombreros	-	-	4	-	4	-	-100%
0%	**Otros**	**19**	**119**	**75**	**-37%**	**71**	**99**	**38%**
0%	Curtientes inorgánicos	-	-	-	-	-	96	-
0%	Plastico-manufactura	3	-	5	-	4	-	-100%
0%	Bisuterías	-	20	-	-100%	-	-	-
0%	Adornos cerámicos	-	5	-	-100%	-	-	-
100%	Exportación Total	40 915	46 028	67 629	47%	18 790	15 004	-20%
5%	No Tradicional	679	1 871	3 296	76%	885	715	-19%
95%	Tradicional	40 236	44 157	64 333	46%	17 905	14 289	-20%
	N° de Subpartidas	11	56	50	-11%	28	25	-11%

Fuente: SUNAT, MINCETUR / Elaboración: MINCETUR-VMCE-DGECE

[1] Últimos 12 meses (julio 2022 - junio 2023).

Productos (US$ Miles)

Cotización Internacional



Agropecuario

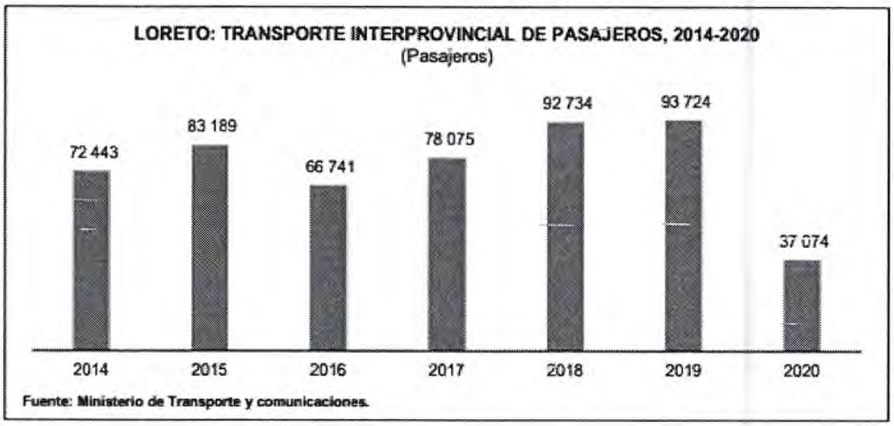
En el departamento de Loreto el sistema vial está conformado por la red hidrográfica, un sistema vial terrestre pequeño y el transporte aéreo. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) sostiene que Loreto tiene 901 kilómetros de vías al 2022, de los cuales solo el 23% por tiene pavimento y el resto no, el 50% corresponde red vecinal, el 36 % es departamental y el 14 % nacional. [12]

[11] Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2023). Reporte de comercio regional I semestre 2023. Obtenido de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5567546/4951782-rcr-amazonas-i-semestre-2023.pdf?v=1702928302

[12] Banco Central de Reserva del Perú. (19 de Julio de 2023). Obtenido de https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Iquitos/loreto-caracterizacion.pdf

Imagen 13

Loreto: Transporte interprovincial de pasajeros, según departamento de destino, 2014-2020[13]



La región Loreto tiene una economía basada en el desarrollo de actividades agrícolas, forestales, petroleras y comerciales, a nivel nacional es la segunda en producción de petróleo crudo y tercera de madera rolliza, durante el 2023 la exportación de bienes de Loreto totalizó US$ 235 millones.

Imagen 14

Loreto: Exportaciones

INDICADORES 2023		LORETO	PERÚ
Superficie	Mil km²	369	1 285
Población	Millones Hab.	1,1	33,7
Densidad Poblacional	Hab./Km²	3	26
PBI Nominal [1]	US$ Millones	4 320	255 843
PBI per Cápita [1]	US$	4 108	7 586
Exportaciones	US$ Millones	235	64 550
Pobreza [2]	Tasa %	39,6	27,5
Pobreza Extrema [2]	Tasa %	13,2	5,0
Crec. Promedio Población	% (2019-2023)	1,0	1,3
Crec. Promedio PBI real [1]	% (2019-2023)	1,0	1,1
Crec. Prom. Exportaciones	% (2019-2023)	25,5	6,1
Superficie	Part.%	28,7	100
Población	Part.%	3,1	100
PBI Nominal [1]	Part.%	1,7	100
Exportaciones	Part.%	0,4	100
Exportaciones / PBI [1]	%	5,4	25,2

(1) Cifras de PBI estimadas para el año 2023. (2) Año 2022.
Fuente: INEI, BCRP, SUNAT / Elaboración: Mincetur-VMCI-DGIEC

[13] Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2021). Loreto Compendio Estadístico 2021. Obtenido de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4242898/Compendio%20Estad%C3%ADstico%2C%20Loreto%202021.pdf

La exportación de petróleo, disminuyó 9% debido a su menor cotización (-32%), pues el volumen aumentó 33%. Asimismo, las exportaciones agrícolas de Loreto disminuyeron por los menores despachos de café (-76%), cacao en grano (-74%) y sangre de grado (- 28%), sin embargo, se dio mayores exportaciones de aceite de palo rosa (+350%) y semillas de macambo (+34%).

La exportación de productos pecuarios se redujo en un 4% debido la menor venta de camaleones (-53%) atenuada por la mayor venta de tortugas (+5%), mientras que, la exportación de recursos hidrobiológicos cayó 18%. Además, en 2023, la exportación de bienes forestales disminuyó 50%.

Imagen 15

Loreto: Exportaciones por sectores 2023[14]

Loreto: Exportaciones por Sectores (US$ Miles)

Part. % 2023	Descripción	2019	2020	2021	2022	2023	Var % 23/22
97%	**Petróleo**	**115 533**	**28 219**	**42 599**	**253 061**	**227 904**	**-10%**
94%	Crudo de petróleo	108 495	23 973	35 656	244 769	221 632	-9%
	- Volumen (miles bar)	1 986	916	703	3 647	4 841	33%
	- Precio (US$/bar)	55	26	51	67	46	-32%
3%	Fueloil	2 968	3 196	4 819	6 537	6 126	-6%
0%	Jet fuel	150	352	677	489	147	-70%
0%	Diesel	3 920	697	231	869	-	-100%
1%	**Pecuario/Fauna**	**2 693**	**1 312**	**2 127**	**2 081**	**1 996**	**-4%**
1%	Reptiles	2 321	1 140	1 713	1 858	1 766	-5%
1%	- Tortuga	2 257	958	1 376	1 510	1 587	5%
0%	- Camaleón	38	136	298	245	116	-53%
0%	- Lagartija	10	10	22	44	34	-22%
0%	- Boas	16	9	14	42	-	-100%
0%	Ronsoco	177	61	160	58	80	38%
0%	Mono	53	-	5	12	60	400%
0%	Tarántula	29	18	35	71	33	-53%
0%	Rana	44	25	30	31	27	-12%
1%	**Agrícola/Flora (T|NT)**	**2 263**	**2 499**	**2 455**	**4 632**	**1 746**	**-62%**
0%	Café	-	192	494	1 857	438	-76%
0%	Sangre de grado	235	208	405	564	407	-28%
0%	Aceite de palo rosa	64	166	390	85	382	350%
0%	Semillas de macambo	59	36	48	81	109	34%
0%	Cacao en grano	1 409	1 657	652	425	108	-74%
0%	Ayahuasca [1]	50	30	13	52	27	-47%
0%	Plantas ornamentales		7	28	15	17	14%
0%	Aceite de aguaje	6	11	3	11	3	-74%
0%	Uña de gato	19	6	15	9	-	-100%
1%	**Pesquero (T|NT)**	**3 251**	**2 068**	**2 578**	**2 113**	**1 724**	**-18%**
1%	Peces ornamentales	3 087	1 975	2 528	2 044	1 670	-18%
0%	Alevinos de paiche	131	54	29	52	44	-15%
0%	**Forestal**	**5 243**	**2 967**	**1 770**	**2 057**	**1 034**	**-50%**
0%	Madera aserrada	4 852	2 373	1 725	1 916	1 017	-47%
0%	Madera escuadrada	-	-	-	105	-	-100%
0%	Madera perfilada [2]	273	594	45	14	-	-100%
0%	**Otros**	**315**	**90**	**1 848**	**280**	**666**	**138%**
100%	**Exportación Total**	**129 298**	**37 155**	**53 378**	**264 224**	**235 069**	**-11%**
3%	**No Tradicional**	**13 765**	**8 745**	**10 285**	**9 305**	**6 727**	**-28%**
97%	**Tradicional**	**115 533**	**28 411**	**43 093**	**254 919**	**228 342**	**-10%**
	N° de Subpartidas	68	146	55	67	81	21%

[1] Banisteriopsis Caapi. [2] Incluye tableros y frisos de parqués.
Fuente: SUNAT, MINCETUR / Elaboración: MINCETUR-VMCE-DGIECE

[14] Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2023). Reporte de comercio regional anual 2023. Obtenido de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6223755/5482066-rcr-loreto-anual-2023.pdf?v=1713800319

TRANSPORTE FERROVIARIO EN PERÚ

El transporte ferroviario en el país tiene una larga historia, que se remonta a mediados del siglo XIX, cuando comenzaron a construirse las primeras líneas de ferrocarril.

La expansión ferroviaria fue inicialmente impulsada por el auge económico, especialmente por la exportación de productos agrícolas y minerales.

Los Primeros Ferrocarriles

- **Ferrocarril de Lima a Callao (1851):** Fue el primer ferrocarril construido en Perú y uno de los primeros en Sudamérica. Su principal objetivo era conectar la capital con el puerto de Callao, facilitando el comercio y el transporte de mercancías.

- **Ferrocarril Central Andino (1871):** Este ferrocarril conectó Lima con el interior de los Andes, alcanzando altitudes impresionantes y demostrando la capacidad de ingeniería del país. Su construcción fue vital para el transporte de minerales y productos agrícolas hacia la costa para exportación.

Desafíos

El crecimiento del transporte ferroviario durante el siglo XX enfrentó varios desafíos, incluyendo problemas financieros, falta de inversión y daños provocados por fenómenos naturales.

Durante esta época, muchas líneas de ferrocarril se cerraron o quedaron en desuso debido a la falta de mantenimiento y la competencia con otros medios de transporte, como el transporte por carretera.

Además de la falta de decisión de autoridades competentes para implementar proyectos ferroviarios.

TRANSPORTE FERROVIARIO RECIENTE

El 21 de setiembre de 2023, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC, suscribió un memorando de entendimiento con la Embajada del Reino Unido en el Perú, para recibir asistencia y en ese marco elaborar el Plan Maestro de Desarrollo Ferroviario al 2050.

El acuerdo tiene el objetico que especialistas de ambos países compartan conocimientos, experiencias y tecnología para impulsar el desarrollo del sistema ferroviario en el país.
Sostuvieron en esa oportunidad en declaraciones para el diario El Peruano, el Sr. ministro de entonces Raúl Pérez Reyes, así como el viceministro Sr. Ismael Sutta respectivamente lo siguiente[15]:

> *"El memorando nos permitirá conocer buenas prácticas del primer mundo. El Perú necesita desarrollar una infraestructura ferroviaria para mejorar su productividad y hacerse más competitivo, y para que las personas se transporten de una manera más segura, eficiente y digna"*
>
> ***Estrategia acorde***
>
> *Por su parte, el viceministro de Transportes, Ismael Sutta, destacó la función del MTC en establecer la política, la regulación, la implementación, la autorización y la prestación del servicio del sistema ferroviario nacional, lo cual implica desarrollar una estrategia acorde con las necesidades y demandas.*
>
> *El sector trabaja en el Plan Maestro de Desarrollo Ferroviario al 2050, el cual establecerá los lineamientos y la política sobre cómo debe implementarse este sistema a escala nacional.*

El diario Gestión, el 06 de setiembre de 2023[16], publicó un artículo, señalando que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC, informó que en el país se viene impulsando la ejecución de siete proyectos para la implementación de ferrocarriles que conecten a más ciudades del país.

[15] https://www.elperuano.pe/noticia/223508-fomentaran-el-desarrollo-del-sistema-ferroviario

[16] https://gestion.pe/peru/mtc-cuales-son-los-siete-proyectos-de-ferrocarriles-en-peru-proinversion-noticia/?ref=gesr

Los mismos que vendría siendo ejecutados por etapas, a través de la Dirección en Gestión de Infraestructura y Servicios de Transporte, para el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria existente en todo el país, así como en desarrollo de nuevos proyectos.

Siendo los 7 proyectos los siguientes:

- ***Corredor Ferroviario Tacna – Tumbes**: también conocido como Tren Grau. Se traga de un ferrocarril de tráfico mixto para el transporte masivo de pasajeros y carga en general, a lo largo de 2,446 km, que podrá atender una demanda promedio de 30.3 millones de pasajeros al año.*

- ***Ferrocarril Lima – Ica:** Atravesará las provincias de Ica, Pisco, Chincha, Cañete y Lima, con una extensión de más de 280 KM. Actualmente, se está realizando el estudio de pre inversión a nivel de perfil para atender una demanda de 11 millones de pasajeros anualmente.*

- ***Ferrocarril Puerto San Juan de Marcona – Andahuaylas:** Conectará las regiones de Apurímac, Ayacucho, Arequipa e Ica, a través de un trazo de 595 Km. A la fecha, se ha avanzado con tres de los cinco informes del estudio de preinversión a nivel de perfil reforzado del proyecto.*

- ***Túnel Trasandino:** Se trata de un paquete para desarrollar tres túneles con una longitud total de 15.35 km, que permitirán trasladar pasajero de manera rápida, segura y con costos competitivos, desde Lima a Junín. Para el estudio de preinversión a nivel de factibilidad de este proyecto se han aprobado cinco de los siete informes correspondientes. Esto permitirá construir los túneles San Bartolomé, San Mateo – San Miguel de Viso y el Túnel Trasandino.*

- ***Ferrocarril Lima–Barranca:** Tendrá una longitud de 245.66 kilómetros.*

- ***Corredor Ferroviario Este Lima – Ricardo Palma:** Contará con una extensión de 46.2 Km, que reducirá sustancialmente las horas de viaje de los vecinos de la capital metropolitana con sus provincias.*

- ***Ferrocarril Huancayo – Huancavelica:*** *Actualmente se encuentra prestando el servicio de manera gratuita a vecinos y turistas. En paralelo, el MTC, conjuntamente con proinversión, está realizando el proceso de concesión del mejoramiento de este ferrocarril más conocido como Tren Macho.*

Tabla 1

Proyectos Ferroviarios

Código de idea	Código único de inversiones	Código SNIP	Estado de la inversión	Nombre de la inversión	Tipo de formato	Situación	Costo de inversión viable/ aprobado	Costo de inversión actualizado
–	2018611	7173	Desactivado permanente	Mejoramiento del sistema ferroviario Tacna - Arica	Proyecto	En formulación	0.0	0.0
–	48276	48276	Desactivado permanente	Ampliación del tramo ferroviario hidroeléctrica – Machu Picchu - Santa Teresa	Proyecto	En formulación	0.0	0.0
95200	2480043	–	Desactivado permanente	Reparación de cruce a nivel, canal de drenaje y vías férreas; en el(la) sistema ferroviario interurbano distrito de Huancavelica, provincia Huancavelica, departamento Huancavelica	IOAAR	Aprobado	1,821,124.16	1,821,124.16
88125	2621572	–	Activo	Creación del servicio ferroviario interurbano en Puno, Arequipa, Moquegua y Tacna distrito de - todos - de la provincia de - todos - del departamento de -mul.dep-	Proyecto	No viable	31,559,164,464.61	0.0
–	2332287	371575	Desactivado permanente	Mejoramiento del servicio de transporte ferroviario en el tramo Tacna Arica	Proyecto	En formulación	0.0	0.0
95183	2480096	–	Activo	Reparación de plataforma; en el(la) sistema ferroviario interurbano en la localidad cuenca, distrito de cuenca, provincia Huancavelica, departamento Huancavelica	IOAAR	Aprobado	15,491,533.66	18,111,435.63

Nota: Elaboración propia, con fuente Invierte Pe[17]

[17] INVIERTE PE. Banco de inversiones, "Ferroviario", consultado el 26 de abril del 2024, https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/consultapublica/consultainversiones.

En años recientes, ha habido iniciativas para revitalizar el transporte ferroviario en el país, reconociendo su potencial para mejorar la conectividad, reducir el tráfico por carretera y contribuir a un desarrollo sostenible. Entre estas iniciativas, algunas han considerado el desarrollo de nuevas líneas ferroviarias.

Así tenemos la ley aprobada recientemente Ley 31712, Ley que declara e interés nacional y necesidad pública la ejecución del proyecto TREN DE LA COSTA, que abarca todo el litoral costero comprendiendo a los departamentos de Tacna, Moquegua, Arequipa, Ica, Lima, Ancash, La Libertad, Lambayeque, Piura y Tumbes, con el objetivo de genera una nueva y eficiente vía de tránsito entre los pueblos ubicados a lo largo de la costa de nuestro país.

En conclusión, el transporte ferroviario existente en nuestro país es mínimo, existe déficit en infraestructura vial, por tanto, insuficiente para la cantidad de potenciales usuarios, por ello, es prioritario ampliar conexiones ferroviarias a nivel nacional, en ese sentido se requiere que el Poder Ejecutivo, priorice inversión en infraestructura de proyectos ferroviarios, por las inmensas ventajas que ofrece dicho transporte en comparación con los demás medios.

PROPUESTA DE CONECTIVIDAD FERROVIARIA NOR ORIENTAL DEL MARAÑÓN

La ejecución del proyecto comprenderá los siguientes lugares:

Inicia en Bayóvar en Piura, pasando por Lambayeque, hasta la estación La Pampa de La Culebra en Cajamarca, continuando por Kuélap en Amazonas, llegando hasta el puerto Alfonso Ugarte en Saramiriza, en Loreto.

La región Nor oriental del país, tiene potencial para la reactivación económica a través de actividades productivas agrarias, recursos mineros, yacimientos de fosfato en Bayóvar, actividades turísticas como las de Kuélap.

Imagen 16

Mapa del Proyecto: Tren Nor Oriental del Marañón

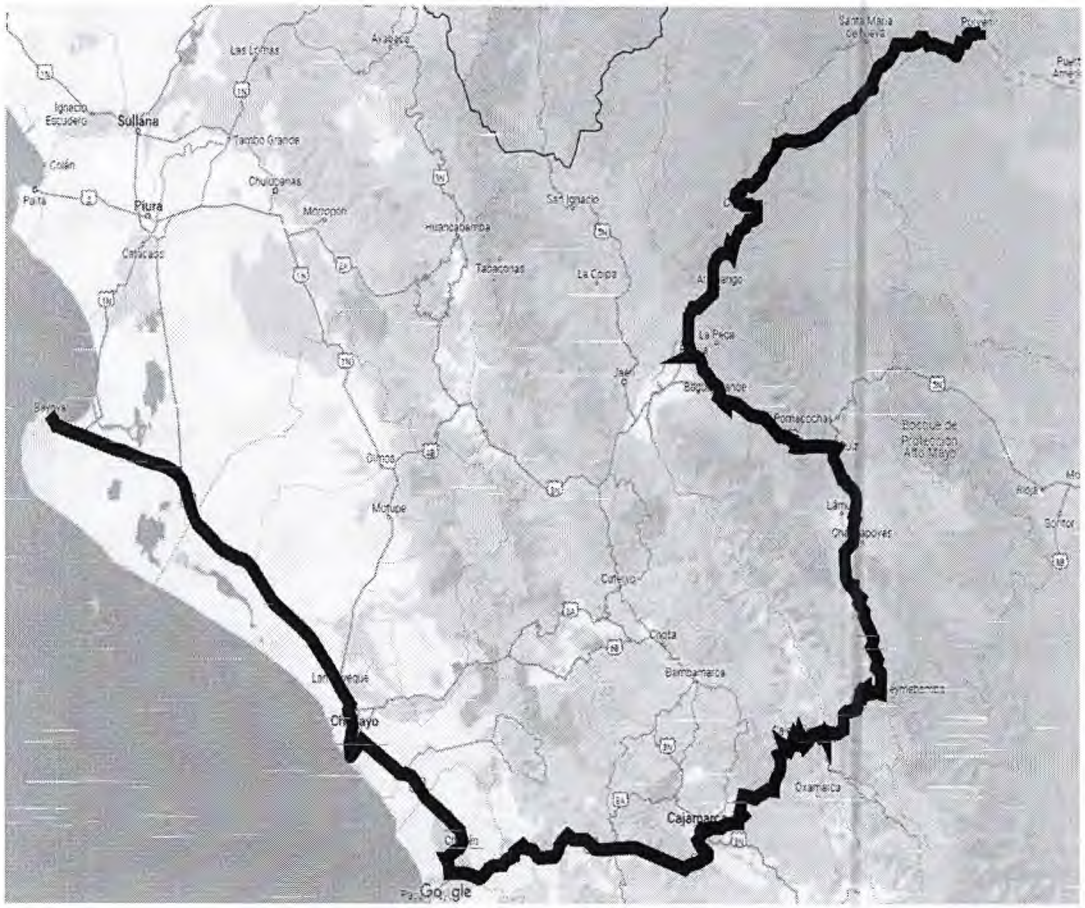
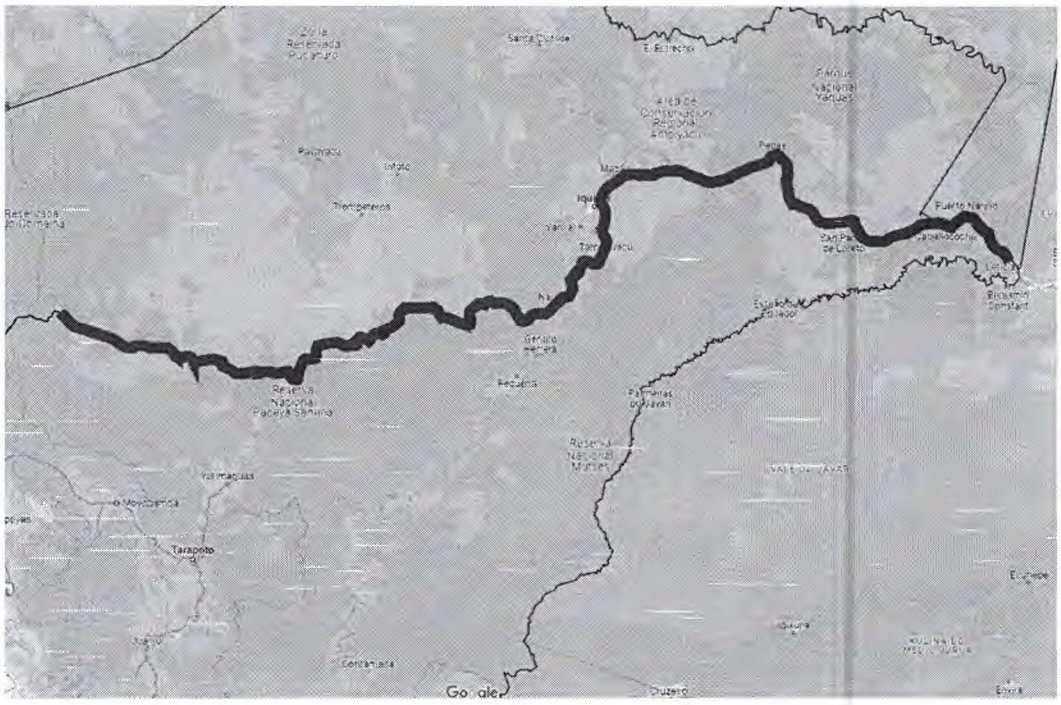


Imagen 17

Hidrovía



HIDROVÍA AMAZÓNICA

El sistema fluvial es un medio de transporte fundamental en la Amazonía peruana, por las mismas condiciones naturales, siendo así un medio principal de desarrollo para el comercio y reactivación económica del país.

La Hidrovía Amazónica es promovida por ProInversión, el proyecto Hidrovía Amazónica estará conformado por los principales ríos Marañón, Huallaga, Ucayali y Amazonas, se constituirá en una vía de intercomunicación entre las poblaciones de la región amazónica, en distintos puntos de su recorrido, permitiendo una navegación segura de pasajeros y carga.

En setiembre de 2023 el Ministro de Transportes y Comunicaciones Pérez Reyes, declaró: que retomará el proyecto Hidrovía Amazónica, que pretende mantener la navegación en condiciones

seguras durante todo el año; dando inicio así la garantía de intervenir en diferentes tramos los ríos Marañón, Amazonas, Huallaga y Ucayali[18]:

> *"Hemos tomado la decisión de retomar el proyecto Hidrovía Amazónica, pues se encuentra paralizado y es de suma relevancia para la correcta conectividad de nuestra selva"*

ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

Durante el periodo legislativo 2016-2021, se presentó el proyecto de ley 3197/2018-CR que propone declarar de necesidad pública e interés nacional la ejecución del proyecto "Tren Nor Oriental del Marañón Bayóvar – Cajamarca – Saramiriza", el mismo que fue debatido y aprobado por unanimidad por los miembros de la Comisión de Transportes y Comunicaciones de entonces. Sin embargo, no fue debatido en el Pleno del Congreso, siendo archivado por fin de período parlamentario.

Se precisa que dicho proyecto es consecuencia del acuerdo plasmado en el documento denominado: la **Carta de Cajamarca** firmado el 5 de diciembre de 2017 por autoridades de la región Cajamarca, tales como el entonces gobernador regional de Cajamarca, presidente del Poder Judicial, Decano del Colegio de Ingenieros, prefecto regional y alcaldes provinciales de Cajamarca, San Pablo, en el que se acordó entre otros puntos: *la construcción del ferrocarril Nor Oriental del Marañón desde Bayovar – Cajamarca – Kuelap – Saramiriza.*

Requerimiento que, en las últimas Semanas de Representación, han sido solicitados por los ciudadanos y autoridades de la región.

MARCO NORMATIVO

- **Declaración Universal de Derechos Humanos**
  En su artículo 13, establece que toda persona tiene derecho a circular libremente y elegir su residencia en el territorio de un Estado.

[18] https://www.infobae.com/peru/2023/09/23/el-peru-tiene-una-deuda-con-la-amazonia-mtc-anuncia-200-proyectos-de-inversion-en-la-mancomunidad-amazonica/

- **Constitución Política del Perú.**

El artículo 2 inciso 11, precisa que toda persona tiene derecho a elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería.

Artículo 58, indica que la inicialita privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

Por su parte el artículo 192 señala que los gobiernos regionales promueven el desarrollo y la economía regional, fomentan las inversiones, actividades y servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y locales de desarrollo.

- **Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre,**

Esta norma regula lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República.

Es así que el artículo 3, menciona que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

Asimismo, en el artículo 5 menciona que el Estado promueve la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte, en cualesquiera de las formas empresariales y contractuales permitidas por la Constitución y las leyes.

- **Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo**

Establece los principios y las normas básicas de organización, competencias y funciones del Poder Ejecutivo, como parte del Gobierno Nacional; las funciones, atribuciones y facultades legales del Presidente de la República y del Consejo de Ministros; las relaciones entre el Poder Ejecutivo y los Gobiernos Regionales y

Locales; la naturaleza y requisitos de creación de entidades públicas y los sistemas administrativos que orientan la función pública, en el marco de la Constitución Política del Perú y la Ley de Bases de la Descentralización.

- **Ley 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública**
  Crea el Sistema Nacional de Inversión Pública, con la finalidad de optimizar el uso de los recursos públicos destinados a la inversión, mediante el establecimiento de principios, procesos, metodologías y normas técnicas relacionados con las diversas fases de los proyectos de inversión.

- **Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental – SEIA**
  Crea el Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA), como un sistema único y coordinado de identificación, prevención, supervisión, control y corrección anticipada de los impactos ambientales negativos derivados de las acciones humanas expresadas por medio del proyecto de inversión.

Cabe resaltar lo expuesto por el Tribunal Constitucional, respecto al significado dual de *Interés Público,* en el fundamento 11 de su sentencia N° 0090-2004-AA/TC del 05.07.2004.

> *"El interés público tiene que ver con aquello que beneficia a todos: por ende, es sinónimo y equivalente al interés general de la comunidad (...) consecuentemente, el interés público es simultáneamente un principio político de la organización estatal y un concepto jurídico. En el primer caso opera como una proposición ético-política fundamental que informa todas las decisiones gubernamentales; en tanto que en el segundo actúa como una idea que permite determinar en qué circunstancias el Estado debe prohibir, limitar, coactar, autorizar, permitir o anular algo".*

CASOS DE ÉXITO EN SUDAMÉRICA

Los ferrocarriles han tenido una importancia significativa en el desarrollo económico y social de Sudamérica, ofreciendo soluciones de transporte eficientes y sostenibles en regiones con gran actividad comercial o conexiones a centros industriales y turísticos.

Aquí se presentan algunos casos de éxito de ferrocarriles en Sudamérica, destacando el papel de estas infraestructuras en la mejora de la conectividad, la reducción del tráfico por carretera y la promoción del desarrollo sostenible:

- **Ferrocarril Belgrano Cargas y Logística (Argentina)**

  El Ferrocarril Belgrano Cargas y Logística es uno de los principales ferrocarriles de carga en Argentina y ha sido fundamental para el transporte de productos agrícolas, especialmente granos, desde las regiones productivas del norte hacia los puertos de exportación en el sur. Este ferrocarril ha experimentado un renacimiento en la última década debido a importantes inversiones y reformas para mejorar la infraestructura y aumentar la eficiencia.

  - Inversiones en Infraestructura: El gobierno argentino implementó un plan de modernización que incluyó la renovación de vías, la adquisición de nuevos vagones y locomotoras, y la mejora de la logística, lo que resultó en un aumento significativo en la capacidad de carga y la eficiencia operativa.

  - Conectividad Regional: El Ferrocarril Belgrano ha mejorado la conectividad entre las regiones productivas del norte de Argentina y los puertos de exportación, contribuyendo al crecimiento del comercio y la agricultura.

  - Impacto Económico: El éxito del Ferrocarril Belgrano Cargas y Logística ha tenido un impacto positivo en las economías locales, generando empleo y estimulando el desarrollo económico en áreas rurales.

- **Ferrocarril de la Araucanía (Chile)**

  El Ferrocarril de la Araucanía, en Chile, es un ejemplo de cómo el transporte ferroviario puede ser revitalizado para ofrecer servicios eficientes tanto para pasajeros como para carga. Este ferrocarril conecta la región de La Araucanía con Santiago y ha experimentado un crecimiento significativo debido a inversiones en infraestructura y mejoras en el servicio.

- Servicios para Pasajeros y Carga: El Ferrocarril de la Araucanía ha mejorado sus servicios para pasajeros, ofreciendo conexiones rápidas y cómodas entre Santiago y regiones del sur de Chile. Además, ha expandido sus operaciones de carga, facilitando el transporte de productos agrícolas y forestales.

- Modernización de Infraestructura: Las inversiones en infraestructura han permitido renovar vías y estaciones, mejorar la seguridad y aumentar la velocidad de los trenes, lo que ha contribuido al éxito del ferrocarril.

- Desarrollo Turístico: El ferrocarril ha contribuido al desarrollo del turismo en la región de La Araucanía, facilitando el acceso a destinos turísticos y fomentando el crecimiento de la industria hotelera y de servicios.

➢ **Ferrocarril del Túnel de las Tres Fronteras (Brasil, Argentina, Paraguay)**

El Ferrocarril del Túnel de las Tres Fronteras es un proyecto ferroviario ambicioso que conecta Brasil, Argentina y Paraguay a través de un túnel bajo el río Paraná. Este proyecto tiene como objetivo mejorar la conectividad entre los tres países y fomentar el comercio y el turismo en la región.

- Conectividad Internacional: El ferrocarril permite la conexión entre tres países sudamericanos, facilitando el comercio y el tránsito de personas entre las fronteras. Esto es especialmente importante para el comercio regional y el turismo.

- Innovación Tecnológica: El uso de un túnel bajo el río Paraná es un logro de ingeniería que demuestra el potencial de la tecnología moderna para superar obstáculos geográficos y mejorar la conectividad en Sudamérica.

- Impulso al Comercio y Turismo: El ferrocarril ha tenido un impacto positivo en el comercio entre Brasil, Argentina y Paraguay, y ha fomentado el turismo al proporcionar una forma rápida y conveniente de viajar entre los tres países.

II. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no implicaría costos adicionales al Estado al ser una norma declarativa.

La ejecución del proyecto del Tren del Nor Oriente del Marañón Bayóvar – Cajamarca – Saramiriza, será una inversión del Estado, que promoverá el desarrollo económico del país, promoviendo la empleabilidad, generando sobre todo una mejor calidad de vida en nuestros conciudadanos.

Esta obra puede ejecutarse mediante modalidades de las alianzas público-privadas (APP), mecanismos que permiten vincular al sector privado para proveer bienes y servicios públicos asociados a una infraestructura.

BENEFICIOS DEL PROYECTO DEL TREN NOR ORIENTAL DEL MARAÑON

- Promover el dinamismo económico regional y del país en general.
- Mejorar la conectividad entre las regiones del país.
- Promover el intercambio de productos entre regiones y fuera del país.
- Reducir brechas de infraestructura ferroviaria.
- Potenciar el tiempo de los ciudadanos con el transporte ferroviario, al ser más rápido y transportar grandes volúmenes de carga y cantidad de personas.
- Reducir el índice de accidentes en carretera, pues el transporte ferroviario es más seguro.
- Reducir el tráfico por carretera.
- Poner a disposición de los ciudadanos un medio de transporte moderno, seguro y eficiente.
- Reducir la contaminación ambiental y sonora, menor emisión de gases de efecto invernadero.
- Promover el desarrollo del turismo del país.

III. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN NUESTRA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa no modifica norma vigente alguna, otorga un marco declarativo y exhortativo al Poder Ejecutivo para la ejecución del proyecto del Tren Nor Oriental del Marañón por ser considerada de interés nacional y necesidad pública por el impacto que generará en el desarrollo económico del país, y una mejor calidad de vida de los ciudadanos.

Por lo que, no se opone a ninguna norma constitucional, ni norma vigente, por el contrario, facilita la ejecución del proyecto a favor de ciudadanos.

IV. RELACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

Esta iniciativa guarda relación con las Políticas de Estado:

- ✓ Política de Estado 5. Gobierno en función a objetivos con planeamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes.
- ✓ Política de Estado 8. Descentralización política económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral armónico y sostenido del Perú.
- ✓ Política de Estado 10. Reducción de la pobreza
- ✓ Política de Estado 11. Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación.
- ✓ Política de Estado 17. Afirmación de la economía social de mercado.
- ✓ Política de Estado 21. Desarrollo en infraestructura y vivienda
- ✓ Política de Estado 24. Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

Lima, mayo de 2024.