

Proyecto de Ley N° 1721/2021-CR



PROYECTO DE LEY QUE
ESTABLECE COMO POLÍTICA
PÚBLICA PRIORITARIA EL
FORTALECIMIENTO DEL
TRANSPORTE FERROVIARIO, Y
CREA LOS CORREDORES
FERROVIARIOS PARA EL
DESARROLLO PRODUCTIVO Y
SOCIAL DEL PERÚ.

Los Congresistas de la República que suscriben, a iniciativa de la Congresista **NIEVES ESMERALDA LIMACHI QUISPE**, integrantes del **Grupo Parlamentario "Perú Democrático"**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confieren el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 22° inciso c) 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

1

El Congreso de la República
Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE ESTABLECE COMO POLITICA PÚBLICA PRIORITARIA EL
FORTALECIMIENTO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO, Y CREA LOS
CORREDORES FERROVIARIOS PARA EL DESARROLLO PRODUCTIVO Y SOCIAL
DEL PERÚ.**

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tienen por objeto establecer como política pública prioritaria el fortalecimiento del transporte ferroviario de carga y pasajeros; y crea los Corredores Ferroviarios para el Desarrollo Productivo y Social del Perú, en el marco del "Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario", y el "Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad". Política que se financia con los altos volúmenes de carga de la actividad minera, y otras actividades productivas del país; así como, por la carga de los países vecinos que tiene como destino el mercado asiático a través de los puertos peruanos. Asimismo, para alcanzar el desarrollo integral, productivo y social del país, se establece una tarifa social a la carga no minera y de pasajeros en territorio nacional.

Artículo 2.- Finalidad

La Ley tiene por finalidad cerrar las altas brechas de conectividad vial a nivel nacional, articulando los centros de producción con los centros de transformación y principales mercados nacionales e internacionales; así como, la de establecer una infraestructura de transporte vial moderna, eficiente, económica, masiva, rápida, y amigable con el medio ambiente, que favorezca y promueva el fortalecimiento de la competitividad, y promocióne el desarrollo integral del país a través de una potente red ferroviaria nacional, alineada con el desarrollo del transporte ferroviario a nivel mundial.

Artículo 3.- De la Política Pública del Transporte Ferroviario

La política pública de transporte ferroviario es determinada por el Poder Ejecutivo de acuerdo a su competencia, y de conformidad a la Resolución Ministerial N°396-2016 MTC/01.02, que aprueba "El Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario"; y se complementa con el Decreto Supremo N°238-2019-EF, que crea el "Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad". Con financiamiento Público y Privado.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

PRIMERA. – Adecuación y Reglamentación

Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la reglamentación de la presente Ley, en un plazo no mayor de 60 días luego de su publicación en el Diario Oficial El Peruano. Así como, el establecimiento de las rutas de los Corredores Ferroviarios para el Desarrollo Productivo y Social, en coordinación con los Ministerios de Energía y Minas; Ambiente; Producción; Comercio Exterior y Turismo; y Desarrollo Agrario y Riego.

SEGUNDA. – Plazos y Obligatoriedad

Dispóngase que el Ministerio de Energía y Minas emita las disposiciones legales necesarias para la adecuación a la presente norma de las unidades de explotación minera en funcionamiento, en un plazo razonable no mayor a 5 años. Asimismo, establecer el transporte ferroviario como requisito ineludible para el otorgamiento de nuevas concesiones mineras.

TERCERO. – Licitación y Control

Encárguese a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN la priorización de los procesos de concesión para la ejecución y administración de los Corredores Ferroviarios para el Desarrollo Productivo y Social del Perú. Asimismo, se dispone que la Contraloría General de la República efectúe el control simultáneo del proceso de concesión, ejecución y administración de la infraestructura férrea.

TERCERO. – Derogatoria y Vigencia

Establézcase la derogatoria de toda norma que se oponga a la presente Ley desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS MADARIAGA Carlos
Javier FAU 20181749128 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 08/04/2022 11:53:59-0500



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS MADARIAGA Carlos
Javier FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/04/2022 11:53:34-0500

Lima, 05 de abril de 2022



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/04/2022 16:58:43-0500



Firmado digitalmente por:
CHAVEZ CHINO Betssy
Betzabet FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/04/2022 14:00:50-0500



Firmado digitalmente por:
LIMACHI QUISPE Nieves
Esmeralda FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/04/2022 09:48:48-0500



Firmado digitalmente por:
ECHEVERRIA RODRIGUEZ
Hamlet FAU 20181749128 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 08/04/2022 15:20:23-0500



Firmado digitalmente por:
KAMICHE MORANTE Luis
Roberto FAU 20181749128 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 12/04/2022 11:08:34-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **13** de **abril** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°1721/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....
HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

Desde la aparición del ferrocarril como medio de transporte masivo el mundo ha generado cambios importantes, y de manera especial las actividades productivas. En el año 1804 entra en funcionamiento el primer medio de transporte que uso ruedas montada sobre rieles, y que utilizaba como energía la maquina a vapor, fue diseñado por el inglés Richard Trevithick. El primer tren de la historia alcanzaba una velocidad de 8 km por hora, y fue usado para trasladar 10 toneladas de acero y 70 hombres, con una distancia de 15 kilómetros, para unir la fundición de Pen y la localidad de Darren en el sur de Gales¹.

Sin embargo, no fue hasta el año 1830 que la locomotora de vapor es utilizada como transporte público, uniendo las ciudades de Manchester con Liverpool, en Inglaterra.

Mientras tanto, en los Estados Unidos de Norteamérica el ferrocarril se utilizó para unir la costa este y el interior del país, es así que el primer ferrocarril a vapor se inauguró en el año 1830 en Charleston, Carolina del Sur.

La presencia del ferrocarril fue ganando espacio en todo el mundo gracias por ser un medio de transporte efectivo, público, de bajo costo y alta capacidad de carga. Sin embargo, la velocidad y la capacidad de los motores fueron evolucionando, apareciendo las líneas Trans – Sibérica y la Jing Bao Bao, alcanzando una velocidad de 115 kilómetros por hora.

El alto costo y tiempo requerido para el mantenimiento de los motores a vapor, fue superado a medianos del siglo XX con la aparición de nuevas formas de energía, como los motores diésel. Asimismo, en la década de los sesenta (60) aparecen las ferrovías movidas por electricidad, Francia y Japón logran desarrollar este tipo de trenes. A finales del siglo XX, gracias a la velocidad alcanzada por los trenes, esta forma de transporte entró a competir con los automóviles, y hasta los propios aviones, gracias a la alta velocidad desarrollada para el transporte de carga y de pasajeros, trenes transcontinentales que unían varios países e incluso varios continentes.

La evolución del mundo y su búsqueda de la mejor utilización de los factores de producción para reducir costos y maximizar beneficios, a mejorado de manera significativa la productividad y competitividad, reduciendo de manera significativa el tiempo y el costo del transporte. En ese objetivo, en la década de los años 90, el transporte ferroviario a logrado alcanzar altas velocidades que van de los 160 a 200 kilómetros por hora; asimismo, la incorporación de nuevas aleaciones de metales a reducido costos en la construcción de las

¹ Ver la evolución del ferrocarril, Link <https://www.cientec.or.cr/ciencias/innovacion/ferrocarril.html>

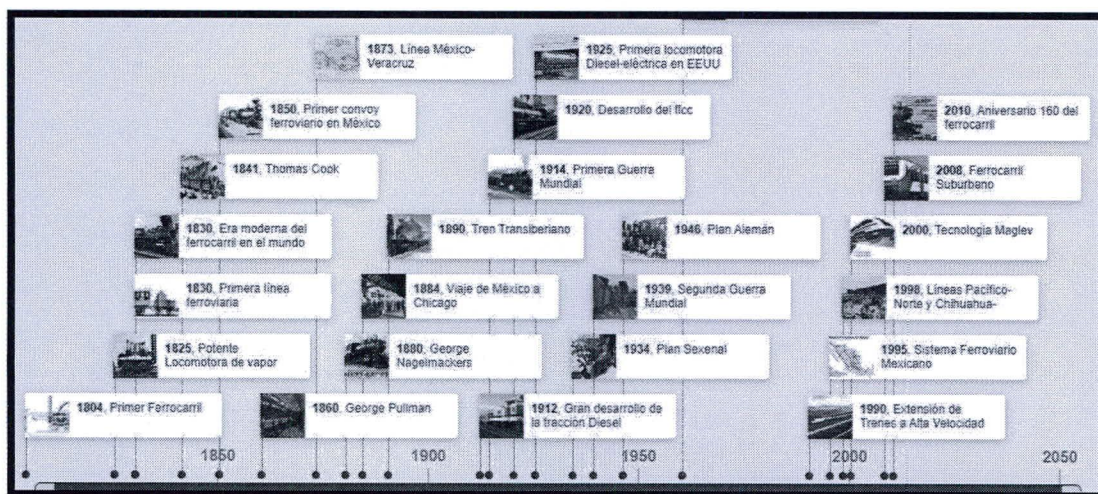
vías férreas, y proporcionado espacios cómodos y adecuados para viajes de larga distancia. Al punto que los trenes de pasajeros se deslicen con mucha suavidad, así como los vagones cuentan con aislamiento acústico; además de aire acondicionado y servicio de telefonía, alimentación a bordo, juegos, sala de televisión, entre otras comodidades.

Posteriormente, Japón desarrollo el más significativo avance del transporte ferroviario que permitió alcanzar velocidades de 300 kilómetros por hora, bajo los denominados "tren bala". La tecnología utilizada en este importante y masivo medio de transporte es el de la "levitación magnética". "La levitación magnética se presenta cuando se enfrentan dos campos magnéticos de polaridades iguales, pero está presenta una tercera fuerza que es la gravitacional. Si se enfrenta un imán con su polaridad norte encima de otro imán de polaridad norte también, los dos imanes se repelen entre sí, pero al estar uno encima de otro, el que se encuentra arriba experimenta la fuerza gravitacional hacia abajo y la fuerza magnética hacia arriba. Estas dos fuerzas actuando sobre el mismo cuerpo provocan un equilibrio y el imán no cae, pero tampoco sube por la fuerza magnética. El imán se verá como suspendido, esto suspensión se denomina levitación. El término magnético se origina por la presencia de los campos magnéticos del imán"². Para 1994, varios países lograron crear sus propios ferrocarriles MAGLEV, entre ellos los Estados Unidos, Francia, Alemania, España, Italia. Asimismo, actualmente los países de la Unión Europea, bajo el objetivo de unir sus países viene desarrollando nuevos proyectos de vías férreas de alta velocidad, por ser muy competitivos en tiempo y costo con otros medios de transporte como el de automóviles, aviones y barcos. Igualmente, países como Japón y Corea del Sur vienen implementando este medio de transporte por ser altamente ventajoso y ofrecer múltiples beneficios como un menor grado de contaminación.

5

Finalmente, queda por demás demostrado que la tendencia en el mundo está dirigida a fortalecer este importante medio de transporte por ser masivo, rápido, limpio y amigable con el medio ambiente, y económico; en ese sentido, los trenes de levitación son los que desarrollaran los medios de transportes masivos en los próximos años. El Perú no debe quedar fuera de la tendencia mundial y por el contrario debe incorporar como política pública la construcción de trenes a través de los corredores económicos y mineros, que permita impulsar conceptos como el del "Valor Compartido" entre la actividad de extracción minera y las actividades económicas generada por las poblaciones adyacentes a estos centros de producción, y las poblaciones ubicadas a lo largo de los corredores mineros, de tal manera que cuenten con un medio de transporte eficiente, efectivo y eficaz, que contribuya con reducir los costos de transporte, generando competitividad y productividad a la producción agrícola, pecuaria, comercial, y turística. Esto permitirá poner en valor todo el potencial de estas comunidades, empobrecidas por un Estado ausente, y muy lejano.

² Ídem.



Asimismo, debemos señalar que el ranking de países con más extensión de línea férrea en el mundo lo encabeza los **Estados Unidos de Norteamérica** con 250 mil kilómetros de vías ferroviarias, de los cuales más del 80% tiene una vocación de transporte de carga, y el resto para pasajeros. La totalidad de la red está administrada por el sector privado; seguido de la **China** con poco más de 100 mil kilómetros, de los cuales 10 mil kilómetros son de alta velocidad y 90 mil es convencional; se puede considerar que China tiene la red de vías férreas de alta velocidad más grande del mundo; **Rusia** ocupa el tercer lugar con 85 mil kilómetros de vía férrea. Mientras tanto el Perú no supera los 2,000 kilómetros de vía férrea.

En ese sentido, podemos señalar que el sistema de transporte en el mundo se ha ido especializando. A nivel de América Latina y el Caribe, se puede apreciar que cerca del 70% del tráfico ferroviario regional corresponde a productos o insumos mineros; y el 13% a granos, cereales y productos alimenticios³, ambas variedades de carga representan cerca del 83%. Pero, además tenemos que el 4% lo constituye materiales de construcción; y combustibles, petróleos y derivados el 3%. Para el caso peruano la carga más importante proviene de la minería que representa poco más del 80% de la carga.

EL DESARROLLO FERROVIARIO EN EL PERÚ

El desarrollo ferroviario en el Perú fue insuficiente, desenvolviéndose dentro de un marco de déficit de infraestructura en general, no obstante, la tendencia mundial es de total favorecimiento a la construcción de infraestructura férrea. En su lugar se priorizó la construcción de carreteras, dentro de la infraestructura de transporte terrestre. Actualmente,

³ Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, MTC, marzo 2016, página 29.

el Perú cuenta con un sistema ferroviario de aproximadamente 1,907 kilómetros de uso público, de los cuales poco menos del 90%, 1,480 kilómetros, se encuentra concesionado al sector privado.

- Línea ferrocarril del centro: tiene una extensión de 490 kilómetros, uniendo el Puerto del Callao con La Oroya, Cerro de Pasco, Jauja y Huancayo. Se encuentra concesionada a la empresa Ferrovías Central Andino – FVCA.
- Línea de ferrocarril del sur: cuenta con una extensión de 855 kilómetros. Une el puerto de Matarani, con Juliaca y Cusco. Fue concesionada a la empresa Ferrocarril Transandino.
- Línea del ferrocarril del sur oriente: Tiene una extensión de 135 kilómetros, uniendo la ciudad de Cusco con Machu Picchu y el Valle Sagrado. La ruta fue concesionada a la empresa Ferrocarril Transandino.

Adicionalmente existen dos rutas no concesionadas:

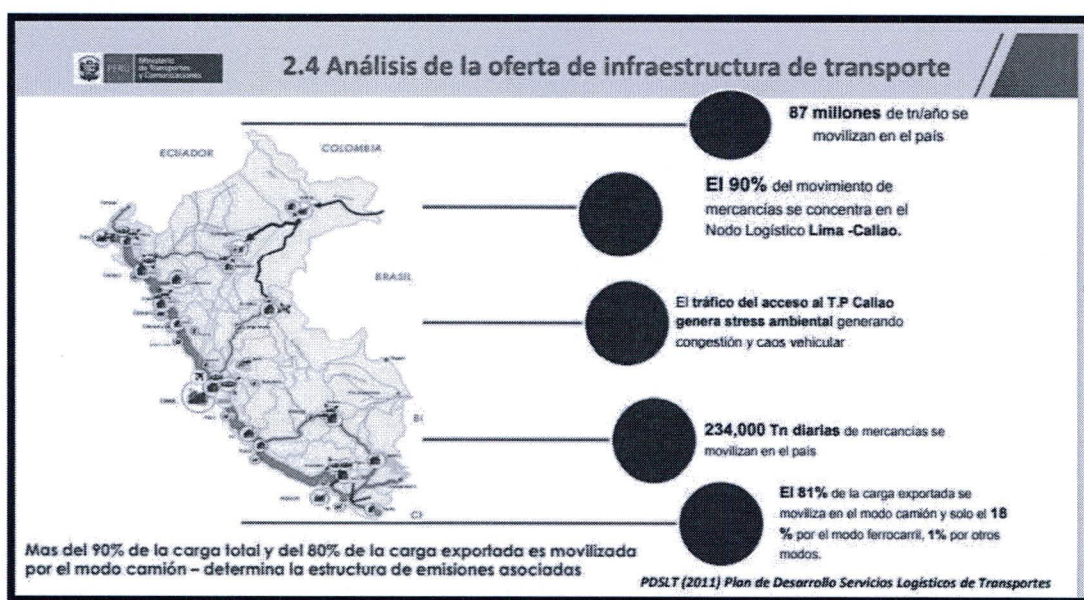
- Ruta Huancayo – Huancavelica con una extensión de 129 kilómetros. Vinculada al Ferrocarril del Centro.
- Ruta Tacna – Arica con una extensión de 60 kilómetros. Une la zona sur del país con la parte norte de Chile. Fue transferido al Gobierno Regional de Tacna.

Asimismo, la ruta ferroviaria Toquepala – Ilo – Cuajone, que cuenta con una extensión de 218 kilómetros, es privada y viene siendo operada por la empresa Southern Copper Corporation, para transporte exclusivo de minerales. En la práctica es la ruta con mayor volumen de tráfico.

Perú: Oferta del Sistema Ferroviario			
Tramo Ferroviario	Público		Privado
	Concesionado Km.	No Concesionado KM	
Ferrocarril del Centro	489.6		
Ferrocarril del Sur	855.0		
Ferrocarril Sur Oriente	134.7		
Ferrocarril Huancayo - Huancavelica		128.7	
Ferrocarril Tacna - Arica		60.0	
Ferrocarril Southern Copper Corporation			217.7
Ferrocarril Santa Clara - Cajamarquilla			7.3
Ferrocarril Caripa - Condorcoch			13.6
Sub Total	1,479.30	188.7	238.6
Sub Total: Público y Privado	1,668.0		238.6
Porcentaje %	87.4%		12.6%
TOTAL	1,906.60		

Fuente: MTC, Elaboración propia.

En resumen, podemos señalar que la oferta actual del sistema ferroviario comprende 8 (ocho) redes ferroviarias haciendo un total de 1,906.6 kilómetros de extensión. Presenta ciertas características como la de contar con una red ferroviaria inconexa; no responder a la real necesidad del país, ni al objetivo de alcanzar un medio de transporte que coadyube a alcanzar altos estándares de calidad, competitividad, productividad; además, no cuenta con un sistema de información que permita realizar un seguimiento en tiempo real de la carga mediante un sistema inteligente. Esta problemática lo podemos registrar con precisión en el siguiente cuadro tomado de la propuesta de competitividad ferroviaria en el Perú, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección de Gestión e Infraestructura y Servicios de Transportes, documento elaborado el año 2019.



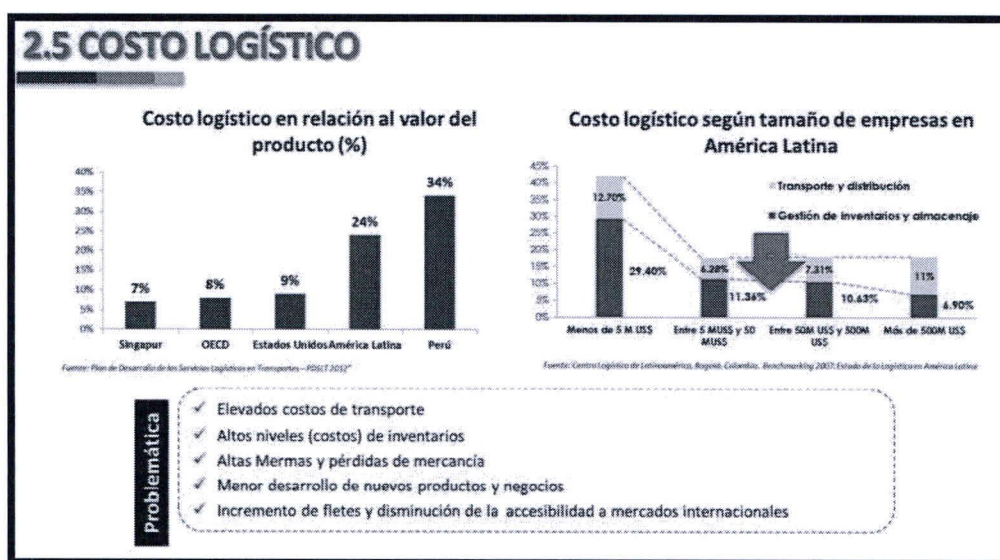
Fuente: MTC, Competitividad Ferroviaria en el Perú, año 2019.

Al respecto, se tiene que en el Perú se movilizan al año 87 millones de toneladas métricas, es decir 238 mil toneladas por día. Del total de carga, el 90% se moviliza a través de camiones, es decir por carretera. De la carga que tiene como destino la exportación, se tiene que el 81% de la carga se traslada por camiones, el 18% se transporte en trenes, y sólo el 1% viaja en otras modalidades de transporte. Eso quiere decir que nuestro medio de transporte principal y casi exclusivo se desarrolla por carretera, mediante el uso de camiones.

El uso masivo de un medio de transporte pequeño, genera altos costos y deficiencias logísticas; lo que afecta la competitividad de nuestros productos en relación con la

producción de otros países en el mundo. Siendo esta una limitante para nuestros productos y su relación con mercados nacionales e internacionales.

En el siguiente cuadro, tomado del MTC, se puede apreciar un análisis del costo logístico en relación al costo del producto. Como se puede apreciar, para el caso de los productos peruanos el costo del transporte representa en 34% del costo del producto; algo muy superior al promedio de costo que representan en promedio los países de América Latina, el mismo que representa el 24% del costo del producto. En el caso de los Estados Unidos, el costo del transporte representa el 9% del costo del producto. Para los países de la OCDE este costo es el 8%, y en Singapur es sólo el 7%. Esto lo vemos en el siguiente cuadro.



Fuente: MTC, Competitividad Ferroviaria en el Perú, año 2019.

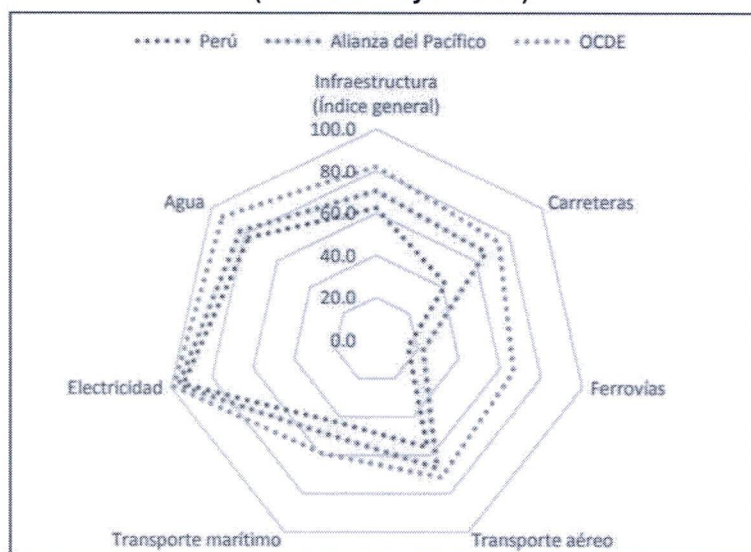
Este alto componente del transporte en la estructura de costo de los productos, genera una seria problemática para el impulso del Plan Nacional para la Competitividad. Entre la problemática se señala: Elevados costos de transporte; altos niveles de inventarios; altas mermas y pérdidas de mercancías; menor desarrollo de nuevos productos y negocios; e incremento de fletes y disminución de la accesibilidad a mercados internacionales.

No obstante, el año 2009 el Banco Mundial calificó al Perú como un país de ingresos medios; es por esa razón que la OCDE el año 2016 en su Estudio Multidimensional del Perú, recomendó la diversificación de su economía, con el fin de evitar caer en la trampa de los ingresos medios, que sucede cuando los países no son capaces de seguir creciendo con los motores tradicionales como son la pesca y minería. En ese sentido, el país que se encuentra bajo esa amenaza debe impulsar el desarrollo de otras actividades productivas,

para ello debe construir una cadena de infraestructura que ponga en valor los recursos productivos.

El indicador de Calidad de Infraestructura del Índice de Competitividad Global 2017 – 2018, señala que el Perú se ubica en el puesto 85 de 137 países, lo que lo ubica muy por debajo a otros países de la región y países integrantes de la OCDE.

Indicador de Calidad de Infraestructura
(100 es el mayor valor)



Fuente: Foro Económico Mundial

Respecto a la calidad de infraestructura medida por el Foro Económico Mundial, para el caso del Perú en relación con la Alianza del Pacífico y OCDE, se tiene que la brecha mayor se presenta para el caso de las ferrovías, seguido del transporte marítimo, carreteras y transporte aéreo, así en ese orden.

En ese sentido, el presente proyecto de ley, **"LEY QUE ESTABLECE COMO POLITICA PÚBLICA PRIORITARIA EL FORTALECIMIENTO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO, Y CREA LOS CORREDORES FERROVIARIOS PARA EL DESARROLLO PRODUCTIVO Y SOCIAL DEL PERÚ"**; propone establecer como política pública prioritaria para el sector transportes, el fortalecimiento del transporte ferroviario de carga y pasajeros; y crea los corredores ferroviarios para el desarrollo productivo y social del Perú, en el marco del "Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario", y el "Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad". Política que será financiada con los altos volúmenes de carga de la actividad minera, y otras actividades productivas del país, de acuerdo a los corredores logísticos de carga y pasajeros establecidos por el Ministerio de Transportes y

Comunicaciones; así como, por la carga de los países vecinos que tiene como destino el mercado asiático a través de los puertos peruanos. Igualmente, como estrategia para el desarrollo productivo y social de una manera integral, se propone que se establezca una tarifa social para la carga no minera y de pasajeros en el ámbito del territorio nacional.

POBREZA Y CONECTIVIDAD VIAL EN EL PERÚ

A nivel mundial la conectividad vial y los niveles de pobreza siempre mantuvieron una relación directa, es decir, a mayor conectividad la pobreza disminuye, y viceversa. El Perú no es ajeno a esa realidad comprobada por diversos especialistas.

Se puede afirmar que la infraestructura de transporte eleva el nivel de vida de las personas, al crear más y mejores oportunidades de crecimiento y desarrollo, según lo señaló el Banco Mundial en 1994. Además, el transporte contribuye con la reducción de los niveles de pobreza de dos maneras; por un lado, de una manera directa mejora la formación del capital humano, mediante el mejor acceso a la educación y la salud. Asimismo, de manera indirecta se garantiza la eficiencia en la asignación de recursos, de manera especial a al dinamismo que se genera en los mercados. El transporte se constituye en un facto clave para el alivio de la pobreza⁴.

En resumen, podemos decir que, las vías de comunicación ayudan a conectar los pueblos de las zonas rurales con las grandes ciudades, generando más y mejores oportunidades; la infraestructura vial cumple un rol fundamental para permitir que la población acceda a bienes y servicios necesarios para mejorar la calidad de vida de las personas.

Asimismo, según COMEX Perú ***"la provisión de carreteras, puentes y caminos favorecen la integración de los mercados, disminuyen los costos de transporte y reduce los tiempos de desplazamiento que, a su vez, dinamizan el comercio en la zona de influencia. Sumado a eso, las vías terrestres facilitan el acceso a los demás bienes y servicios públicos, como la educación y la salud, muchos de los cuales son limitados para gran parte de la población rural. Así, es incuestionable la importancia de la infraestructura como pilar de la competitividad y determinante para el desarrollo económico de un país"***⁵.

⁴ Impacto de la infraestructura vial sobre la educación rural, Anny Monge Aparicio y Carlos Garrido Márquez, Universidad del Pacífico, enero 2020.

⁵ Ver, <https://www.comexperu.org.pe/articulo/infraestructura-vial-gobiernos-subnacionales-estancados>

UN PLAN NACIONAL PARA EL DESARROLLO FERROVIARIO

Con fecha 9 de junio de 2016, se promulgó la Resolución Ministerial 396-2016 MTC/01.02, por el cual en su Artículo 1° se aprueba el "PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO", documento de gestión que propone como objetivo general establecer los lineamientos de política y la estrategia de desarrollo del sistema ferroviario en el país, en atención a los requerimientos de la actividad productiva nacional, contribuyendo hacia un sistema ferroviario nacional eficiente con viajes de menor duración y menores costos logísticos y que integre el respeto al medio ambiente. Como consecuencia de todo este trabajo se tendrá un sistema de transporte que contribuya a la competitividad de nuestras exportaciones y al bienestar social relacionado a las necesidades de la población⁶.

El Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario fue elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, teniendo como base en el producto final presentado por la consultoría denominada "Estrategia de Desarrollo del Sistema Ferroviario", servicio que fue contratado por el Banco de Desarrollo de América Latina – CAF, dentro del marco de un convenio de asistencia técnica.

El documento aborda aspectos como la caracterización del sistema ferroviario; además, propone una nueva estrategia de desarrollo, "el ferrocarril desde un enfoque multimodal"; establece una política nacional y estratégica general de desarrollo ferroviario; hace un cálculo de la demanda de transporte ferroviario; determina un procedimiento para identificar y proponer proyectos; y finalmente, propone acciones institucionales y normativas.

Pero, además, el indicado documento, a partir de la página 110 (ciento diez en adelante), hace una relación de diversos proyectos de infraestructura ferroviaria, los mismos que deberán ser revisados para determinar su grado de impacto en la solución efectiva del problema público de conectividad y establecimiento de un modelo de transporte efectivo y eficiente, que garantice la competitividad de los productos peruanos.

1. Proyectos de mejoramiento de la infraestructura ferroviaria existente:

- Ferrocarril del Centro:
Construcción del túnel transandino. Adicionalmente, este proyecto debe complementarse con el reforzamiento de puentes; mejoras en la vía férrea del tramo Oroya – Huancayo; mejoras en el tramo Ate – Chosica; y Construcción de cercos y pasos a desnivel en tramos críticos entre Callao y Huancayo.
- Ferrocarril del Sur:

⁶ Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, página 3, marzo 2016.

Construcción de una vía férrea de evitamiento en la ciudad de Arequipa.
Mejoramiento de la vía férrea en el tramo La Joya – Imata.

- Ferrocarril Sur Oriente:
Construcción de falso túnel en el kilómetro 49.600 (Pomatales). Reubicación de la Estación Hidroeléctrica. Reubicación de Estación de Ollantaytambo. Instalación de un sistema de control centralizado de tráfico de trenes entre Ollantaytambo y Aguas Calientes. Construcción de almacén en Aguas Calientes.
- Ferrocarril Huancayo – Huancavelica:
Rehabilitación complementaria de la infraestructura ferroviaria.
- Ferrocarril Tacna – Arica:
Mejoramiento de la infraestructura ferroviaria

2. Proyectos de Desarrollo de Nueva Infraestructura Ferroviaria:

Proyectos Interurbanos:

- Tren de la costa:
Tramo Lima – Huacho. Tramo Lima – Chíncha.
- Ampliación de interconexión Huancayo – Huancavelica.
- Ferrocarril Tambo del Sol – Pucallpa.
- Ferrocarril San Juan de Marcona – Andahuaylas.
- Ferrocarril hidroeléctrico Macchu Pichu – Punto navegable del río Urubamba.
- Ferrocarril Norandino Cajamarca – Salaverry.

Proyectos Urbanos e Interurbanos en Lima y Callao:

- Consolidación de la Red Básica del Metro de Lima y Callao
Línea 1, consta de 26 estaciones y recorre 9 distritos: Villa El Salvador, Villa María del Triunfo, San Juan de Miraflores, Santiago de Surco; San Borja, La Victoria, Cercado de Lima, El Agustino, y San Juan de Lurigancho.

Línea 2 y ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la línea 4.

Línea 3, 38 Km, 29 estaciones, unirá al Cono Norte de Lima, con el Centro de Lima.

Línea 4, incluye las Av. Elmer Faucett, La Marina, Sánchez Carrión, Salaverry, Canevaro, José Pardo de Zela, Canadá, Circunvalación, y Javier Prado.

Línea 5, Av. Huaylas, Paseo de la República, República de Panamá, y Miguel Grau.

Línea 6, Av. Tupac Amaru, Los Alisos, Universitaria, Bertolotto, Pérez Aranibar, y Angamos.

3. Proyectos de Desarrollo de Infraestructura Ferroviaria para la Interconexión Internacional.

La integración sudamericana propone las construcciones de medios de transportes económicos, masivos, rápidos, ecológicos, que permita movilizar grandes volúmenes de carga para la exportación a los mercados asiáticos. Actualmente existe 2 proyectos de trenes bioceánicos.

- Conexión ferroviaria Perú – Brasil.
- Conexión ferroviaria Perú – Bolivia.

PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD

El 28 de julio de 2019, se publica en el diario oficial El Peruano el Decreto Supremo N° 238-2019-EF, por el que se aprueba el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, con el objetivo de proveer al Estado de un instrumento para la construcción de una agenda de desarrollo con capacidad para cerrar brechas.

A largo plazo lo que se pretende es mejorar la producción y la competitividad, como consecuencia de mejores condiciones de vida para las personas al contar con una diversidad de infraestructura debidamente priorizada. Para la elaboración de este Plan Nacional, el gobierno peruano recibió el soporte técnico especializado del Gobierno británico y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El estudio hace una evaluación de los diferentes sectores y los indicadores, para establecer la priorización de la infraestructura necesaria para impulsar la productividad.

Perú: Sectores e Indicadores

Nº	Sector	Indicador	Valor del indicador para el Perú (2018)	Fuente para comparación con otros países	
1	Agua potable	Urbano	Porcentaje de la población en zonas urbanas con acceso al servicio básico de provisión de agua	94,40	WDI
		Rural	Porcentaje de la población en zonas rurales con acceso al servicio básico de provisión de agua	72,20	WDI
2	Saneamiento	Urbano	Porcentaje de la población en zonas urbanas con acceso al servicio básico de saneamiento	88,90	WDI
		Rural	Porcentaje de la población en zonas rurales con acceso al servicio básico de saneamiento	48,30	WDI
3	Telecomunicaciones	Móvil	Porcentaje de la población con acceso a una red móvil	82,89	WDI
		Banda ancha	Número de suscripciones de banda ancha fija a internet con una velocidad mínima entre 255 kilobytes por segundos (kbit/s) y 2 megabytes por segundo (mbit/s) (por cada 100 habitantes)	6,59	WDI
4	Transportes	Ferrocarriles	Kilómetros de vías férreas (por cada 100 habitantes)	0,01	WDI
		Carreteras	Kilómetros de vías pavimentadas (por cada 100 habitantes)	0,09	CIA
		Aeropuertos	Número de vuelos (por cada 100 habitantes)	0,67	WDI
		Puertos	TEU (capacidad de medida de un contenedor) por toneladas de bienes importados y exportados	0,03	WDI, TRADEMAP

Fuente: Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad – MEF.

En el cuadro se puede apreciar que para el caso del sector transporte, la modalidad por ferrocarriles cuenta como indicador 0.01 como indicador de kilómetros de vías férreas por cada cien (100) habitantes. Siendo este el indicador más bajo en relación a las otras modalidades de transporte como puertos 0.03; carreteras 0.09; y aeropuertos 0.67.

15

Perú: Costos Unitarios

Nº	Sector	Costo unitario	
		Soles¹	Por...
1	Agua	Urbano	1.171 Habitante
		Rural	2.665 Habitante
2	Saneamiento	Urbano	2.798 Habitante
		Rural	4.108 Habitante
3	Telecomunicaciones	Móvil	2.725 Habitante
		Banda ancha	1.120 Habitante
4	Transportes	Ferrocarriles	26.400.000 Kilómetro
		Carreteras	1.931.817 Kilómetro
		Aeropuertos	33.000 Vuelo
		Puertos	1.120 TEU
5	Electricidad	-	1.700 Habitante
6	Salud	-	915.423 Cama
7	Educación	Nivel inicial	19.366 Persona matriculada
		Nivel primaria	17.847 Persona matriculada
		Nivel secundaria	22.134 Persona matriculada
8	Hidráulico	-	29.665 Hectárea

Fuente: Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad – MEF

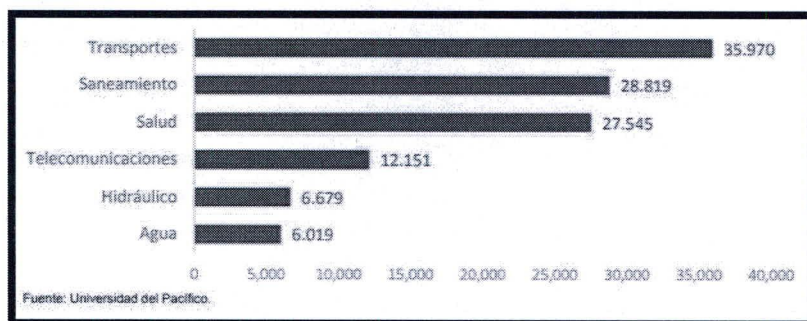
En cuanto al costo de las modalidades de transportes, se realizó una cuantificación monetaria, los mismos que fueron enviados y validados por los sectores. Siendo los mismos

costos referenciales en función a los promedios nacionales. El costo por kilómetro de vía férrea en el Perú es de S/ 26'400,000; superior al costo por kilómetro de carretera asfaltada, S/ 1'931,817.

Asimismo, en relación a la brecha de infraestructura a corto plazo de infraestructura de transportes, saneamiento, salud, telecomunicaciones, hidráulico y agua, presenta una mayor brecha en transportes; representando una inversión de S/ 35,970'000,000 (treintaicinco mil novecientos setenta millones de soles).

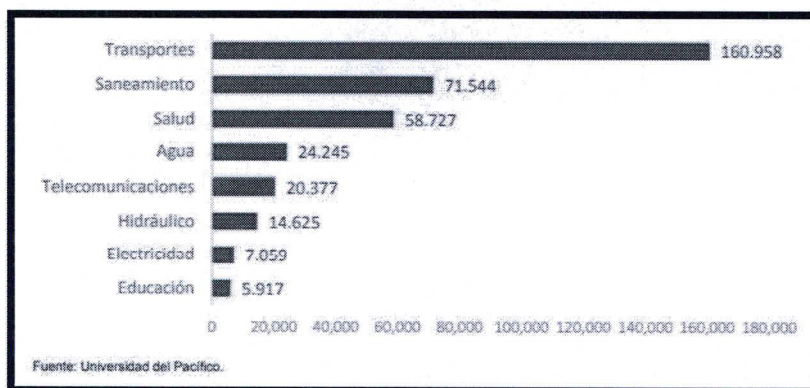
Este corto plazo representa un periodo de cinco años, y contempla una brecha total de S/ 117,183'000,000 (ciento diecisiete mil ciento ochenta y tres mil millones de soles), este requerimiento de infraestructura se concentra en un 31% en infraestructura de transportes; 25% en saneamiento; 24% en salud; y 10% en telecomunicaciones.

Perú: Brecha de Infraestructura a Corto Plazo en Millones de S/



Fuente: Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad – MEF

Perú: Brecha de Infraestructura a Largo Plazo en Millones de S/



Fuente: Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad – MEF

Para el caso de la brecha a largo plazo (20 años), se tiene una necesidad de S/ 363,452'000,000 (trescientos sesenta y tres mil cuatrocientos cincuenta y dos millones de

soles) para cubrir el financiamiento de la infraestructura necesaria para colocarnos a nivel de los países de la OCDE. Porcentualmente, se tiene que el 44% corresponde a infraestructura de transportes; seguido de infraestructura de saneamiento, 20%; 16% salud y 7% agua.

Asimismo, el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad aprobado mediante el Decreto Supremo N° 238-2019-EF, realizó una priorización de 52 proyectos, los mismos que se deberían realizar en un plazo no mayor a veinte (20) años, con una inversión de S/ 99,196'000,000 (noventa y nueve mil ciento noventa y seis millones de soles). Lo que se puede ver en el siguiente cuadro.

Perú: Distribución Sectorial de los Proyectos Priorizados

SECTOR	PROYECTOS	INVERSIÓN (S/ Millones)
Transportes y Comunicaciones	31	82,677
Agricultura	4	5,648
Saneamiento	6	5,447
Energía	11	5,425
TOTAL	52	99,196

Nota: El sector saneamiento incluye proyectos de residuos sólidos.

Fuente: Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad – MEF

Perú: Proyectos de Transporte Urbano y Ferrocarriles

Nº	PROYECTO
1	CONSTRUCCIÓN DEL TÚNEL TRASANDINO, PROVINCIAS DE HUARACHIRI Y YAULI, DEPARTAMENTOS DE LIMA Y JUNIN
2	FERROCARRIL LIMA - ICA
3	MEJORAMIENTO DEL CORREDOR FERROVIARIO ESTE, LIMA - CHOSICA
4	MEJORAMIENTO FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAMELICA CENTRO POBLADO DE CHILCA - DISTRITO DE CHILCA - PROVINCIA DE HUANCAYO - REGIÓN JUNIN, CENTRO POBLADO DE HUANCAMELICA - DISTRITO DE HUANCAMELICA - PROVINCIA DE HUANCAMELICA - REGIÓN HUANCAMELICA
5	CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR NORTE-SUR DE TRANSPORTE URBANO Y RUTAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE TRUJILLO, PROVINCIA DE TRUJILLO - LA LIBERTAD
6	CORREDOR DE TRANSPORTE RAPIDO MASIVO DE LA CIUDAD DE PIURA
7	CREACION DE LA LINEA 4 DEL METRO DE LIMA Y CALLAO PROVINCIAS DE LIMA Y CALLAO, DEPARTAMENTO DE LIMA
8	CREACION DEL CENTRO DE CONTROL Y CÁMARA DE COMPENSACIÓN DE LA RED DEL METRO DE LIMA Y CALLAO DISTRITO DE LIMA - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA
9	LÍNEA 1 DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO, EN EL DISTRITO DE VILLA EL SALVADOR - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA DISTRITO DE VILLA EL SALVADOR - PROVINCIA DE LIMA - DEPARTAMENTO DE LIMA
10	LÍNEA 2 Y RAMAL AV. FAUCETT-AV. GAMBETA DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO
11	LÍNEA 3 RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA, PROVINCIA DE LIMA, DEPARTAMENTO DE LIMA
12	MEJORAMIENTO DE LA CAPACIDAD DE LOS SISTEMAS DE LA LÍNEA 1 DE LA RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA Y CALLAO PROVINCIA DE LIMA
13	TRANSPORTE MASIVO EN LA TRONCAL 1 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE AREQUIPA "TM T1 SIT AREQUIPA"

Fuente: Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad – MEF

Sin embargo, el sector que presenta un mayor número de proyectos priorizados es el sector transportes y comunicaciones con 31 proyectos; seguido del sector energía y minas, 11 proyectos; 6 saneamiento; y 4 agricultura. En cuanto a la inversión a ejecutar, el sector transportes y comunicaciones presenta un mayor monto S/ 82,677'000,000 (ochenta y dos mil seis cientos setenta y siete millones de soles), seguido muy de lejos por los otros sectores.

IMPORTANCIA DEL PROYECTO DE LEY

El presente Proyecto de Ley se sustenta en la necesidad de cerrar la brecha en conectividad vial, como estrategia para reducir los niveles de pobreza y extrema pobreza. Asimismo, para establecer un medio de transporte eficiente, económico, y ecológico que promueva un incremento de la productividad del país. Considerando que el costo del transporte es fundamental en la estructura de costos de los productos, considerando que actualmente el transporte representa el 34% del costo del producto, mientras que el promedio en América Latina es de 24%, y en los países de la OCDE es 8%, este hecho le quita competitividad a la producción nacional respecto a otros países.

Asimismo, el Proyecto de Ley surge como solución al sistema de transporte inadecuado que concentra el 81% de la carga con fines de exportación, y 90% del volumen total de carga nacional, al transporte en camiones; mientras que sólo el 18% se transporta en ferrocarriles, y 1% en otros medios de transporte. Pero, además, esta relación de carga y medio de transporte, va en sentido inverso al desarrollo del transporte en el mundo, donde cada día va ganando mayor presencia el transporte ferroviario, incluso con tecnología de punto se reduce los tiempos del transporte, y la calidad de viaje, con todas las comodidades que hace del viaje una experiencia inolvidable.

En ese sentido, la presente iniciativa legislativa, propone la priorización de la Política Pública de fortalecimiento del transporte ferroviario de carga y pasajeros; y además crea los Corredores Ferroviarios para el Desarrollo Productivo y Social del Perú; tomando como insumos la Resolución Ministerial N°396-2016 MTC/01.02, que aprueba "El Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario; y el Decreto Supremo N°238-2019-EF, que crea el "Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad".

Además, el Proyecto de Ley encarga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones establecer la política pública que permita dotar al país de una potente red ferroviaria, bajo la mirada del transporte multimodal; en decir, que contenga tramos a ser cubiertos en camiones, trenes y barcos. Esa mejor combinación, permitirá al país tener un medio de transporte más eficiente y económico, elevando con ello los niveles de competitividad.

Además, el Proyecto de Ley encarga al Sector Transportes, articular con otros ministerios, como Energía y Minas; Ambiente; Producción, MINCETUR, y MIDAGRI, a fin de establecer

los Corredores Ferroviarios para el Desarrollo Productivo y Social del Perú, considerando el mapa de los corredores logísticos con que cuenta el país.

Por otro lado, se encarga al Ministerio de Energía y Minas que emita las normas correspondientes para adecuar a las empresas mineras en operación, al sistema de transporte ferroviario en un plazo no mayor a 5 años. Asimismo, que establezca a los nuevos proyectos mineros, como requisito ineludible para su autorización la incorporación de un sistema de transporte ferroviario.

Y finalmente, se encarga a PROINVERSION que agilice los procesos de concesión de los proyectos ferroviarios multimodal. Asimismo, se encarga a la Contraloría General de la República, las acciones de control necesaria para la transparencia de los procesos.

Pero el Proyecto de Ley es mucho más interesante por incorporar aspectos comerciales y sociales. La ejecución de los proyectos de infraestructura se financiarán con la carga que representa la actividad minera, y otras actividades que se desarrollan en el país, y que constituyen los corredores logísticos de carga en el país; a esta carga se sumará, la carga de los países vecinos que tienen interés en sacar sus productos al mercado asiático, como es el caso de la minería y la soya boliviana; o la carne, los lácteos y la soya brasileña; la carne y soya paraguaya; la carne argentina; entre otros. Pero al mismo tiempo el Proyecto de Ley propone que la carga no minera como la producción de la agricultura familiar, y otros; así como los pasajes de las poblaciones adyacentes a los centros de extracción mineras y otros, cuenten con una tarifa social; tarifa que se debe regular en los contratos de concesión. De esta manera el proyecto de ley propone un mecanismo de desarrollo integral y holístico, en beneficio de más peruanos.

19

II. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA

De conformidad a la Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2021-2022-CR, que aprueba la Agenda Legislativa para el periodo anual de sesiones 2021 – 2022, se establece que el presente Proyecto de Ley se relaciona con los Temas de Proyectos de Ley: 14) inversión pública; 19) fortalecimiento del proceso de descentralización; 20) financiamiento de los gobiernos regionales y locales; 21) lucha contra la pobreza; 49) leyes de promoción del turismo; y 46) leyes de apoyo a las micros y pequeñas empresas.

III. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se enmarca dentro de la Constitución Política del Perú, que garantiza la iniciativa de las personas, y asegura el establecimiento de las mejores

condiciones para la creación de riqueza y la lucha contra la pobreza; así como, la mejora de la calidad de vida de los peruanos, con servicios públicos de calidad y cantidad.

Asimismo, el Proyecto de Ley establece la priorización como política pública el fortalecimiento del transporte ferroviario de carga y pasajeros, y crea los corredores ferroviarios para el desarrollo productivo y social del Perú, alineados y en el marco del "Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario", y el "Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad", encargando al Poder Ejecutivo, a través del Sector del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establecer la política pública necesaria y sus reglamentos.

En ese sentido, el Proyecto de Ley establece su constitucionalidad y su relación con la legislación nacional.

IV. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO (CUALITATIVO)

El Proyecto de Ley no genera iniciativa legislativa, por el contrario, organiza y promueve la implementación de dos documentos vitales para el desarrollo del transporte ferroviario en nuestro país, como son el "Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario", aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 396-2016-MTC/01.02, y el "Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad", aprobado mediante el Decreto Supremo N° 238-2019-EF.

Asimismo, la iniciativa legislativa permitirá que nuestro país pueda acceder en el menor tiempo posible con una red de infraestructura de transporte moderno y efectivo que reduzca el costo de los fletes y los pasajes, para fortalecer la competitividad de la producción de nuestro país a fin de acceder en mejores condiciones a los diversos mercados del mundo, lo que generará trabajo y bienestar en los peruanos. En ese sentido, podemos señalar que el Proyecto de Ley es altamente rentable y beneficioso para el país.

V. VINCULACIÓN CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa tiene vinculación directa con las siguientes políticas del Acuerdo Nacional:

8.- Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.

10.- Reducción de la pobreza.

11.- Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación.

14.- Acceso al empleo pleno, digno y productivo.

- 18.- Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.
- 21.- Desarrollo en infraestructura y vivienda.
- 24.- Afirmación de un Estado eficiente y transparente.
- 34.- Ordenamiento y gestión territorial.

Lima, 05 de abril de 2022