Proyecto de Ley N° 8934/2024-CR

CONGRESO de la REPÚBLICA

SEGUNDO TEODOMIRO QUIROZ BARBOZA

«Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres»
"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 TRAMITE DOCUMENTARIO
17 SEP. 2024
RECIBIDO
10:56am

PROYECTO DE LEY QUE PROMUEVE EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL

El congresista que suscribe, **SEGUNDO TEODOMIRO QUIROZ BARBOZA** miembro de la bancada BLOQUE MAGISTERIAL DE CONCERTACIÓN NACIONAL al amparo de los artículos 102° y 107° de la Constitución Política del Estado, concordante con los artículos 75° y 76°, 2 del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE PROMUEVE EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL

Artículo 1. Objeto y finalidad de la Ley

La presente ley tiene como objeto fomentar el desarrollo, construcción y modernización de la infraestructura ferroviaria en el Perú, con la finalidad de mejorar la conectividad entre las regiones, reducir la congestión vial, promover el comercio nacional e internacional, fortalecer la competitividad del país y generar empleo sostenible, contribuyendo así al desarrollo económico y social.

Artículo 2. Definiciones

Para los efectos de esta ley, se establecen las siguientes definiciones:

a) Infraestructura ferroviaria: Comprende las vías férreas, estaciones, terminales, puentes, túneles, talleres de mantenimiento y otros activos necesarios para el funcionamiento de los servicios ferroviarios.
b) Servicio público de pasajeros: Transporte de personas a través de la red ferroviaria nacional.
c) Servicio público de carga: Transporte de mercancías a través de la red ferroviaria nacional.

Artículo 3. Creación del programa nacional de infraestructura ferroviaria

Créase el Programa Nacional de Infraestructura Ferroviaria, bajo la dirección del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), que será responsable de planificar, coordinar y supervisar los proyectos de construcción y modernización de la red ferroviaria en el Perú. El programa incluirá la colaboración con gobiernos regionales y locales.

Artículo 4. Planificación y ejecución de proyectos ferroviarios

El MTC elaborará un Plan Nacional de Infraestructura Ferroviaria que identificará y priorizará proyectos estratégicos de impacto regional y nacional. Estos proyectos estarán alineados con los objetivos de mejorar la conectividad, facilitar el comercio y promover el desarrollo económico del país. El plan deberá incluir metas de inversión y un cronograma de ejecución, con la participación activa de las comunidades locales y los gobiernos regionales.

Artículo 5. Participación de gobiernos locales

Los proyectos ferroviarios deberán garantizar la participación activa de las gobiernos locales y gobiernos regionales, respetando sus derechos y promoviendo su desarrollo económico y social.

Artículo 6. Financiamiento

El Estado destinará recursos a través del presupuesto nacional y se buscarán fuentes de financiamiento internacional para proyectos prioritarios, alineados con los compromisos del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, buscando cerrar la brecha en infraestructura.

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

Unica. Reglamentación

Dentro de un plazo no mayor a 90 días calendario, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) deberá elaborar y aprobar el reglamento necesario para la implementación de las disposiciones contenidas en la presente ley.

Lima, 16 de septiembre del 2024

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: QUIROZ BARBOZA Segundo Teodomiro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/09/2024 15:56:17-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: QUIROZ BARBOZA Segundo Teodomiro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/09/2024 15:56:09-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GUTIERREZ TICONA Paul Silvio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/09/2024 16:46:06-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: UGARTE MAMANI Jhakeline Katy FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/09/2024 16:40:25-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MEDINA HERMOSILLA Elizabeth Sara FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/09/2024 16:13:35-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TACURI VALDIVIA German Adolfo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/09/2024 10:20:08-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZEA CHOQUECHAMBI Oscar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/09/2024 18:04:14-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

El presente proyecto de ley responde a la urgente necesidad de modernizar y expandir la infraestructura ferroviaria en el Perú, una tarea prioritaria para mejorar la conectividad regional y nacional. La limitada capacidad de la infraestructura actual no solo afecta la movilidad de personas y mercancías, sino que también incrementa los costos logísticos y reduce la competitividad del país en el comercio interno y externo. Por ello, es imperativo implementar un marco normativo que impulse proyectos ferroviarios estratégicos, con miras a fortalecer el desarrollo económico y social del Perú, así como reducir la brecha existente en materia de infraestructura.

La Constitución Política del Perú establece un marco jurídico favorable para el desarrollo de la infraestructura pública, reconociendo la iniciativa privada en proyectos de interés nacional. Según el artículo 58, el Estado promueve la iniciativa privada dentro de una economía social de mercado, buscando el bienestar general. Asimismo, el artículo 70 permite la expropiación por necesidad pública o seguridad nacional, lo que habilita al Estado a disponer de predios privados para la ejecución de proyectos estratégicos de transporte, como la expansión ferroviaria, respetando los derechos fundamentales de propiedad.[1]

El Perú enfrenta una brecha significativa en infraestructura, calculada en más de USD 110 mil millones, lo que limita su competitividad y desarrollo económico. La falta de conectividad eficiente y sostenible entre las regiones ha impulsado la inclusión de nuevos proyectos ferroviarios en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC). El desarrollo de la red ferroviaria se convierte en una prioridad para facilitar el comercio interno y externo, reducir los costos logísticos y mejorar la movilidad en el país.

Este impulso a la infraestructura ferroviaria no solo aborda el desarrollo económico, sino que también se enmarca en los compromisos internacionales de Perú en materia de sostenibilidad y cambio climático. La Agenda 2030 de las Naciones Unidas, adoptada por el país, incluye el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9, que promueve la construcción de infraestructura resiliente y sostenible. La mejora de la red ferroviaria contribuirá a la reducción de emisiones de carbono, alineándose con los objetivos globales de transición hacia energías más limpias y sostenibles.

Finalmente, el impacto social de estos proyectos es crucial para el desarrollo regional. La construcción de infraestructura ferroviaria generará miles de empleos, tanto directos como indirectos, fomentando el crecimiento económico y mejorando las condiciones de vida en las regiones menos desarrolladas. La inversión en infraestructura es un motor de desarrollo, y su implementación no solo mejorará la

[1] Constitución Política del Perú

conectividad del país, sino que también reducirá la desigualdad y fortalecerá las economías locales

II. PROBLEMÁTICA QUE SE PRETENDE SOLUCIONAR Y FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

El Perú enfrenta un reto significativo en cuanto a su infraestructura ferroviaria. Este problema afecta gravemente la competitividad del país, la conectividad entre sus regiones, y el desarrollo económico sostenible. A pesar de ser un sector estratégico, el transporte ferroviario no ha recibido la inversión y atención necesarias para su expansión y modernización. Esta falta de desarrollo genera múltiples efectos negativos tanto a nivel económico como social, limitando las oportunidades de crecimiento del país y afectando su capacidad para responder a las demandas del comercio global y las necesidades de su población.

Dentro de los aspectos más críticos de la problemática que se pretende abordar con esta propuesta legislativa, tenemos:

2.1. Brecha significativa en infraestructura ferroviaria

El Perú presenta una de las brechas de infraestructura más grandes de la región, estimada en USD 110 mil millones, según el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad. Esta brecha abarca diversas áreas, incluyendo el transporte ferroviario, que sigue siendo extremadamente limitado en comparación con otros países de América Latina. Solo el 1,939.7 km de infraestructura ferroviaria está en funcionamiento, lo que cubre apenas un pequeño porcentaje del territorio nacional. Esta situación limita no solo la conectividad interna, sino también la integración con los principales corredores logísticos internacionales, afectando la capacidad del país para competir en el mercado global.[2]

2.2. Limitada capacidad de conectividad regional

El sistema ferroviario del Perú no está adecuadamente desarrollado para conectar eficientemente las distintas regiones del país. Muchas áreas alejadas de los principales centros económicos, como Lima, carecen de acceso a una red de transporte eficiente, lo que perpetúa la desigualdad económica y social. El aislamiento de estas regiones incrementa los costos logísticos y reduce las oportunidades de comercio y desarrollo regional. Además, la falta de infraestructura ferroviaria moderna obliga a depender excesivamente del

[2] EY, "Guía de inversión en proyectos de infraestructura en Perú," Ernst & Young, recuperado de https://www.ey.com/es_pe/infrastructure/guia-inversion-proyectos-infraestructura-peru.

transporte por carretera, lo que provoca un aumento en la congestión vial y el deterioro de las rutas existentes.

2.3. Infraestructura obsoleta y desactualizada

A pesar de su importancia estratégica, gran parte de la red ferroviaria existente en el Perú no ha sido modernizada. Esto afecta tanto al transporte de mercancías como de pasajeros. La infraestructura actual, que incluye vías férreas, estaciones, y material rodante, no cumple con los estándares internacionales de eficiencia y seguridad. La falta de modernización provoca una disminución en la competitividad del sistema ferroviario, aumentando los costos operativos y limitando la capacidad del Perú para atraer inversión en este sector clave.

2.4. Impacto negativo en el medio ambiente y la congestión vial

La dependencia del transporte por carretera, exacerbada por la falta de una red ferroviaria moderna, tiene graves repercusiones ambientales. El aumento en la congestión vial no solo incrementa el número de accidentes de tránsito, sino que también eleva considerablemente las emisiones de carbono, contribuyendo al cambio climático. La necesidad de reducir las emisiones y cumplir con los compromisos internacionales, como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), resalta la importancia de un sistema ferroviario más eficiente y ecológico.[3]

Cuadro comparativo del transporte ferroviario y el transporte terrestre

Aspecto	Transporte Ferroviario	Transporte Terrestre
Capacidad de carga	Hasta 2,000 toneladas por tren, ideal para grandes volúmenes	Capacidad limitada por vehículo, requiere varios camiones para igualar la capacidad de un tren
Eficiencia de combustible	Consume 9 veces menos combustible por tonelada transportada	Mayor consumo de combustible por tonelada transportada
Impacto ambiental	75% menos emisiones de gases de efecto invernadero	Mayor impacto ambiental, contribuye más a la contaminación

[3] Mundo Ferroviario, "Liberación de áreas para construcción de infraestructura ferroviaria en Perú," recuperado de https://mundoferroviario.lat/2022/02/24/liberacion-de-areas-para-construccion-de-infraestructura-ferroviaria-en-peru/.

Costos a largo plazo	Menores costos por tonelada transportada en rutas largas	Costos más altos en rutas largas, más económico en rutas cortas
Seguridad	Más seguro, menor exposición a accidentes y daños	Mayor riesgo de accidentes y daños a la carga

Fuente: Elaboración Propia

El marco normativo propuesto responde a la necesidad urgente de modernizar y expandir la infraestructura ferroviaria en el Perú, como un pilar fundamental para el desarrollo económico, social y ambiental del país. Esta ley busca no solo mejorar la eficiencia y seguridad del transporte de mercancías y pasajeros, sino también impulsar un crecimiento económico sostenible, en línea con los compromisos internacionales del Perú. A través de esta propuesta, se plantea una solución integral que permite cerrar la brecha de infraestructura, fortalecer la competitividad y reducir el impacto ambiental del transporte terrestre. Dentro de los principales fundamentos que sustentan la propuesta legislativa, tenemos:

2.5. Promoción de la inversión en infraestructura ferroviaria

La propuesta se sustenta en la necesidad de crear un marco legal que fomente la inversión en infraestructura ferroviaria. El objetivo es desarrollar y modernizar la red ferroviaria a través de asociaciones público-privadas (APP), lo que permitirá acceder a recursos económicos y tecnología avanzada para mejorar el sistema Esto no solo facilitará el desarrollo de nuevas rutas, sino que también permitirá renovar las infraestructuras existentes, alineando al Perú con los estándares internacionales.

2.6. Mejora de la conectividad regional y nacional

La construcción y modernización de la infraestructura ferroviaria tienen como meta principal mejorar la conectividad entre las regiones del Perú, facilitando el comercio interno y externo. La red ferroviaria permitirá una distribución más eficiente de mercancías y reducirá los costos logísticos, beneficiando a las empresas nacionales y mejorando el acceso de la población a bienes y servicios. Además, una mayor conectividad entre regiones estimulará el desarrollo económico y reducirá la disparidad entre las zonas más y menos favorecidas del país.

2.7. Cumplimiento de compromisos internacionales de sostenibilidad

La modernización del sistema ferroviario es clave para reducir la huella de carbono y cumplir con los compromisos ambientales del Perú, establecidos en

la Agenda 2030 de las Naciones Unidas y otros acuerdos internacionales. El transporte ferroviario es mucho más eficiente en términos de energía que el transporte por carretera, lo que contribuirá significativamente a la reducción de emisiones y al combate contra el cambio climático.[4]

2.8. Impacto económico y social positivo

La implementación de proyectos ferroviarios generará un impacto positivo en la economía peruana, tanto en términos de empleo como de crecimiento económico. Las inversiones en infraestructura ferroviaria tienen el potencial de generar miles de empleos directos e indirectos, dinamizando las economías locales y reduciendo la desigualdad regional. Además, un sistema ferroviario moderno y eficiente fortalecerá la posición del Perú en el comercio internacional, incrementando su competitividad y asegurando un crecimiento económico sostenible a largo plazo.

III. ANTECEDENTES

El desarrollo de la infraestructura ferroviaria en el Perú ha sido una preocupación creciente en las últimas décadas, debido a su papel clave en la integración regional y en la promoción del comercio. A pesar de los intentos iniciales de expansión y modernización, la red ferroviaria actual sigue siendo limitada, tanto en extensión como en capacidad. Diversos proyectos de ley han intentado abordar esta problemática, sentando las bases para nuevas iniciativas en este sector estratégico.

El sistema ferroviario peruano se inició en el siglo XIX, impulsado principalmente por la necesidad de conectar zonas productivas con puertos y centros de comercio. Proyectos como el Ferrocarril Central y el Ferrocarril del Sur fueron pioneros en facilitar el transporte de mercancías y personas en un país de geografía accidentada. Sin embargo, la infraestructura construida durante esa época no ha recibido las inversiones necesarias para su modernización en décadas recientes.[5]

A lo largo de los años, se han propuesto varias leyes para mejorar la infraestructura ferroviaria. Uno de los antecedentes más relevantes es la incorporación de proyectos ferroviarios en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC). Este plan busca reducir la brecha de infraestructura del país, estimada en

---

[4] Ministerio de Transportes y Comunicaciones. MTC incorpora nuevos proyectos ferroviarios en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad. Recuperado de https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/630403-mtc-incorpora-nuevos-proyectos-ferroviarios-en-el-plan-nacional-de-infraestructura-para-la-competitividad

[5] Delta Arquitectura Digital. 7 importantes proyectos de ferrocarriles que se desarrollarán en el Perú. Recuperado de https://www.deltaarquitecturadigital.com/7-importantes-proyectos-de-ferrocarriles-que-se-desarrollaran-en-el-peru/

más de USD 110 mil millones, y asigna al sector ferroviario un papel crucial en la conectividad nacional e internacional. En el contexto de dicho plan, se han incorporado proyectos como la modernización del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica y el desarrollo de nuevas líneas, como el ferrocarril Lima-Barranca.

En 2022, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) incorporó nuevos proyectos ferroviarios en el PNIC, con el objetivo de fortalecer la cooperación con otros países, como Corea del Sur, en el desarrollo de infraestructura de transporte. Este tipo de cooperación internacional tiene como finalidad no solo la construcción de nuevas líneas férreas, sino también la transferencia de tecnología y conocimiento que permita formar capacidades locales en el sector. Estos proyectos también apuntan a mejorar la sostenibilidad del transporte, contribuyendo a reducir la dependencia del transporte por carretera y el impacto ambiental asociado.

Un hito relevante en el marco normativo para la promoción de la infraestructura ferroviaria ha sido el impulso de las asociaciones público-privadas (APP) como mecanismo para atraer inversión privada. Desde el Decreto Legislativo N° 1224, que regula la promoción de la inversión privada en proyectos de infraestructura, el Estado ha buscado incentivar la participación del sector privado en la construcción y operación de proyectos ferroviarios. [6]

A lo largo de los últimos años, varios proyectos de ley han buscado el desarrollo de infraestructura ferroviaria en el Perú. Dentro de los cuales tenemos:

Proyecto de Ley 5612/2022-CR: propone declarar de necesidad pública la modernización de infraestructuras ferroviarias y culturales, destacando la importancia de mejorar las estaciones de trenes y otros elementos de la red ferroviaria para optimizar el transporte de pasajeros y mercancías.[7]

Proyecto de Ley 7565/2024-CR: Este proyecto fomenta la construcción de infraestructura ferroviaria nacional, con un enfoque en la mejora de la conectividad regional y la reducción de la congestión vial en las principales rutas del país.[8]

Proyecto de Ley 5717/2020-CR: Este proyecto de ley se enfoca en la creación del Corredor Ferroviario Bioceánico, un ambicioso plan que uniría al Perú con Bolivia y Brasil, promoviendo el comercio internacional y reforzando la posición geopolítica del Perú en la región.[9]

---

[6] Mundo Ferroviario, "Liberación de áreas para construcción de infraestructura ferroviaria en Perú," recuperado de https://mundoferroviario.lat/2022/02/24/liberacion-de-areas-para-construccion-de-infraestructura-ferroviaria-en-peru/.

[7] https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/5612

[8] https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/7565

[9] https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Proyectos_de_Ley_y_de_Resoluciones_Legislativas/Proyectos_Firmas_digitales/PL05717.pdf

A nivel internacional, la colaboración con países como Corea del Sur ha sido un motor fundamental para impulsar el desarrollo de la infraestructura ferroviaria en el Perú. En 2022, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) incorporó nuevos proyectos ferroviarios en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, en cooperación con Corea. Esta colaboración ha permitido no solo la transferencia de tecnología avanzada, sino también la implementación de mejores prácticas en la construcción y operación de infraestructura ferroviaria. La colaboración internacional ha demostrado ser una estrategia efectiva para modernizar el sistema ferroviario, alineándolo con estándares internacionales de sostenibilidad y eficiencia.

En el contexto global, la adopción de tecnología ferroviaria moderna es clave para reducir las emisiones de carbono y mitigar el cambio climático. Países como Corea del Sur han avanzado significativamente en la implementación de sistemas ferroviarios sostenibles, lo que ofrece una guía para que Perú adopte medidas similares en la reducción de su huella ambiental. Este tipo de experiencias internacionales refuerzan la necesidad de que el Perú continúe avanzando en el desarrollo de su infraestructura ferroviaria, promoviendo proyectos que no solo mejoren la conectividad y el comercio, sino que también sean sostenibles y responsables con el medio ambiente.[10]

IV. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 30025, Ley que Declara de Necesidad Pública la Modernización del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica.
- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Transporte Terrestre.
- Decreto Supremo N° 003-2019-MTC, Reglamento Nacional de Ferrocarriles.
- Decreto Legislativo N° 1224, Ley Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público-Privadas (APP).
- Decreto Legislativo N° 1192, Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles y Transferencia de Inmuebles del Estado.
- Decreto Legislativo N° 651, Ley de Trenes y Vías Férreas.

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

La vigencia de la presente norma tendrá un impacto significativo sobre el marco legal existente en el Perú, particularmente en las áreas relacionadas con la infraestructura

[10] EY, "Guía de inversión en proyectos de infraestructura en Perú," Ernst & Young, recuperado de https://www.ey.com/es_pe/infrastructure/guia-inversion-proyectos-infraestructura-peru.

ferroviaria, el transporte, y la inversión privada en proyectos públicos. En primer lugar, la norma complementará y reforzará el Decreto Legislativo N° 1224 sobre Asociaciones Público-Privadas (APP), ya que permitirá un enfoque específico en la promoción de la infraestructura ferroviaria, ampliando el alcance de las APP en este sector estratégico. Esto facilitará un mayor flujo de inversión privada en proyectos ferroviarios, al mismo tiempo que alineará los objetivos del sector privado con las metas nacionales de modernización y expansión de la red ferroviaria.

Adicionalmente, la norma incidirá directamente sobre el Decreto Legislativo N° 1192, que regula la expropiación y adquisición de inmuebles, permitiendo que los proyectos ferroviarios incluidos en el Plan Nacional de Infraestructura puedan desarrollarse sin los obstáculos que suelen presentar los problemas de propiedad de terrenos. Esta ley refuerza la necesidad de una infraestructura clara y eficiente para la adquisición de predios, eliminando barreras legales que podrían retrasar los proyectos.

Asimismo, la norma complementará el Decreto Supremo N° 003-2019-MTC que regula la operación de los ferrocarriles, garantizando que los nuevos proyectos se ajusten a los estándares técnicos y de seguridad establecidos en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles. Esto permitirá que los operadores de los nuevos proyectos ferroviarios implementen infraestructura de acuerdo con normativas actualizadas, evitando riesgos de seguridad y mejorando la calidad del servicio tanto para el transporte de pasajeros como de carga.

En cuanto a la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la nueva norma se alineará con los principios de esta legislación, pero proporcionará un marco especializado para el desarrollo del transporte ferroviario. Esto garantizará que el sistema ferroviario cuente con una regulación diferenciada y adecuada a sus características, evitando la aplicación de normas generales que no siempre contemplan las particularidades del transporte ferroviario.

Por último, la vigencia de la norma promoverá la modernización y expansión del sistema ferroviario, alineando al Perú con las mejores prácticas internacionales en materia de infraestructura de transporte, y reduciendo la dependencia del transporte por carretera. Este marco legal permitirá que el Perú avance hacia un sistema de transporte más sostenible, eficiente y competitivo, reforzando su posición en el comercio internacional y fomentando un crecimiento económico más inclusivo y equilibrado.

La norma contribuirá así a la coherencia y fortalecimiento del sistema legal del Perú en materia de transporte y logística, optimizando la coordinación entre las distintas normativas existentes y facilitando el cumplimiento de los objetivos nacionales de desarrollo económico y sostenibilidad.

VI. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente propuesta de ley, no generará gastos directos al erario nacional. El enfoque principal de la propuesta es promover la inversión privada mediante asociaciones público-privadas (APP) y otras modalidades de financiamiento externo, con el objetivo de desarrollar y modernizar la infraestructura ferroviaria del país. Este modelo permitirá al Estado apalancar recursos privados sin comprometer significativamente los fondos públicos. Mediante APP, inversionistas nacionales e internacionales asumirán los costos de construcción, modernización y operación de la infraestructura ferroviaria. Los costos relacionados con la adquisición de terrenos, la construcción de nuevas vías, la modernización de estaciones, y la compra de material rodante serán cubiertos por estas inversiones privadas. El papel del Estado será facilitador, proporcionando un marco regulatorio y condiciones favorables para atraer la inversión privada.

Además, el Estado promoverá la colaboración con organismos internacionales para obtener financiamiento y asistencia técnica, minimizando así la necesidad de recurrir a recursos públicos. Este enfoque permite reducir los riesgos financieros para el erario y centrarse en atraer a empresas privadas que aporten tanto capital como tecnología.

a) Impacto económico:

La implementación de esta norma generará importantes beneficios económicos. En primer lugar, la infraestructura ferroviaria moderna facilitará el transporte de mercancías, reduciendo costos logísticos y mejorando la competitividad de las empresas nacionales en el mercado internacional. También aumentará la productividad interna al optimizar los tiempos de transporte, lo que resultará en menores costos para las empresas y un incremento en su competitividad.

Asimismo, la promoción de inversiones privadas para estos proyectos incentivará el crecimiento económico mediante la creación de empleo. Se estima que miles de puestos de trabajo directos e indirectos serán generados durante la construcción y operación de los nuevos sistemas ferroviarios, contribuyendo al desarrollo económico en áreas menos favorecidas del país.

b) Impacto social:

En términos sociales, la mejora de la conectividad y el acceso a servicios de transporte más eficientes permitirá a las comunidades rurales y urbanas acceder a nuevas oportunidades económicas, reduciendo las disparidades regionales. El transporte ferroviario más rápido y seguro mejorará la calidad de vida de millones de peruanos, facilitando el acceso a mercados, servicios y centros urbanos.

c) Impacto ambiental:

Al fomentar un transporte más eficiente y menos contaminante, como es el ferroviario, la propuesta contribuirá a la reducción de emisiones de carbono y mejorará la sostenibilidad ambiental del sistema de transporte del país. Esto ayudará al Perú a cumplir con sus compromisos internacionales en materia de cambio climático, como parte de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Agenda 2030.

VII. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

Mediante Resolución Legislativa 002-2023-2024-CR, el Congreso de la República aprobó la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2023-2024, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 17 de octubre de 2023.

La presente iniciativa legislativa tiene relación con las siguientes políticas del Estado:

Política 16: Consolidación del Sistema Democrático y la Gobernabilidad.
Política 18: Desarrollo Sostenible y Gestión Ambiental.
Política 32: Infraestructura y Transporte.
Política 33: Desarrollo Regional y Descentralización.