



DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY - LEONCIO PRADO - FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL - PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2021 – 2022

DICTAMEN

Señor Presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y el artículo 67 del Reglamento del Congreso de la República, el **Proyecto de Ley 389/2021-PE**; por el que se deroga la Ley 29613 Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el proyecto Geopolítico Bioceánico Perú - Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry – Leoncio Prado – frontera Perú Brasil (FERRIPEB), y la Ley 29207, ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la Construcción de la Ferrovía Transcontinental "Brasil – Perú", a iniciativa del Poder Ejecutivo.

I. Situación procesal

I.1 Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 389/2021-CR fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 04 de octubre de 2021, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 07 de octubre de 2021, como única comisión para su estudio y dictamen.

El presente dictamen fue **aprobado por mayoría** de los congresistas presentes en la sesión ordinaria semipresencial del día 06 de abril de 2022, con los votos favorables de los siguientes congresistas: Soto Reyes, Herrera Medina, Medina Minaya, Montalvo Cubas, Paredes Castro, Pariona Sinche, Soto Palacios y Tello Montes. Se abstuvieron las congresistas Obando Morgan y Paredes Piqué. Votó en contra la congresista Amuruz Dulanto.

I.2 Antecedentes parlamentarios

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL “BRASIL – PERÚ” ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

Sobre el particular, el 16 de noviembre de 2016 se presentó el Proyecto de Ley 651-2016-CR¹ presentado en su momento por la congresista, Mario Fidel Mantilla Medina; decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, el 23 de noviembre del 2016. El proyecto en mención planteaba declarar de necesidad pública e interés nacional la ejecución del componente peruano del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Central Perú-Bolivia-Brasil, así como el Plan de Desarrollo Portuario en la provincia de Ilo, región Moquegua. Asimismo, en el expediente digital del proyecto de ley en mención², se aprecia que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones impulsó la tramitación de un proyecto de ley de derogación de las citadas leyes, conforme al siguiente detalle:

Artículo 1.- Objeto de la Ley

Declárase de necesidad pública e interés nacional la construcción del tramo nacional del Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú-Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry Leoncio Prado-Frontera Perú-Brasil (Ferripeb). El desarrollo del Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú-Brasil se iniciará en el Puerto de Salaverry, continuando por las zonas de influencia de Juanjuí, Picota, Leoncio Prado, Orellana, Contamana, hasta la frontera Perú-Brasil; y se proyectará considerando su conexión con la ciudad de Cruzeiro do Sul, en el Estado de Acre de la República Federativa de Brasil.

En consecuencia, se le cita de manera expresa ya que contiene ciertos postulados relevantes a la presente iniciativa legislativa. Ello en virtud de lo establecido en el literal d) del numeral 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República.

II. Contenido de la propuesta legislativa

El contenido de la siguiente propuesta legislativa es derogar la Ley 29613 Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el proyecto Geopolítica Bioceánico Perú - Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry – Leoncio Prado – frontera Perú Brasil (FERRIPEB), y la Ley 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la Construcción de la Ferrovía Transcontinental “Brasil – Perú.

¹ [https://www2.congreso.gob.pe/Expediente del Proyecto de Ley 00651/2016-CR](https://www2.congreso.gob.pe/Expediente%20del%20Proyecto%20de%20Ley%2000651/2016-CR)

² https://www2.congreso.gob.pe/sicr/tradocestproc/Expvirt_2011.nsf/visbusqptramdoc1621/00651?opendocument

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL “BRASIL – PERÚ” ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

FÓRMULA LEGAL

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

Artículo Único. – Derogación de la Ley 29613, Ley 29207

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

III. Marco Normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Resolución Ministerial 658-2021/MTC-OI, que aprueba el texto integrado actualizado del Reglamento de Organización de Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública.

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL “BRASIL – PERÚ” ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

- Ley 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.
- Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental.
- Decreto Legislativo 1013, Aprueba la Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente.
- Ley 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional, la construcción de la ferrovía transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico- Pacífico (FETAB). Decreto Supremo 032-2005-MTC que aprueba el Reglamento Nacional de Ferrocarriles.
- Ley 29613 Ley que declara de necesidad pública e interés nacional, el proyecto geopolítico bioceánico Perú-Brasil Ferrovía interoceánica Salaverry-Leoncio Prado Frontera Perú- Brasil (FERRIPEB).

IV. Análisis de la propuesta legislativa

IV.1 Análisis técnico

La presente iniciativa legislativa tiene por objeto derogar la Ley 29613 Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el proyecto Geopolítica Bioceánico Perú - Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry – Leoncio Prado – frontera Perú Brasil (FERRIPEB), y la Ley 29207, ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la Construcción de la Ferrovía Transcontinental “Brasil – Perú.

Las normas que pretenden ser derogadas a iniciativa del presente proyecto de ley, son las siguientes:

- *Ley 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional, el proyecto geopolítico bioceánico Perú-Brasil Ferrovía interoceánica Salaverry-Leoncio Prado Frontera Perú- Brasil (FERRIPEB).*
- *Ley 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional, la construcción de la ferrovía transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico- Pacífico (FETAB).*

Dicho ello, es importante destacar que el escenario actual del país describe una problemática política, social y económica, agudizada debido a la pandemia producida por

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL – PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

la enfermedad COVID- 19. En esa línea, en el Perú³ la Red Ferroviaria del Perú alcanza los 1691 kilómetros y está compuesta por: Ferrocarril del Centro, el Ferrocarril del Sur y el Ferrocarril del Sur - Oriente. Dichos ferrocarriles, estuvieron administrados por la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENAFER), la cual en el año 1993 fue incluida al proceso de Promoción de la Inversión Privada en las empresas del Estado, al ser declarada de preferente interés nacional.

La actividad ferroviaria en Latinoamérica se instaló como una especie de fiebre, en la segunda mitad de siglo XIX. Las líneas ferroviarias se fueron instalando primordialmente donde lo creían conveniente los inversores, más que por una decisión basada en análisis profundos por parte de Gobiernos. Esta actitud estuvo basada, en buena medida, en la creencia de que ningún ferrocarril, fuera por donde fuera, podía ser perjudicial. O, también, como se señalaba en aquella época, «todos los ferrocarriles son buenos; los únicos que no lo son, son los que no han sido construidos» (López y Wadell 2007). Parecía, en aquellos años, hacia fines del siglo XIX, que la preeminencia del ferrocarril como transportador terrestre universal de carga y pasajeros sería eterna.⁴

La caracterización de los modelos de gestión ferroviaria de carga se hace desde la perspectiva de la exclusividad comercial (en la que solo el ferrocarril puede captar carga en su territorio concesionado), Latinoamérica posee todas las opciones posibles. Cinco países (Argentina, Bolivia, Brasil, México y Panamá) diseñaron sus concesiones como verticalmente integradas, esto es, un único responsable por el mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura y la operación de trenes, con exclusividad comercial. En el otro extremo, Chile (open access) y Perú (integración vertical con acceso competitivo) optaron por la libre competencia intraferroviaria.⁵

El instrumento-modalidad mediante el cual tuvo lugar la creación y expansión de los sistemas ferroviarios latinoamericanos y que viabilizó el financiamiento necesario para llevarlos a cabo fue el de las concesiones. Las condiciones en que fueron otorgadas en los diferentes países presentan fuertes similitudes en sus aspectos técnicos, económicos y regulatorios, si bien fueron cambiando con el tiempo y el otorgamiento de sucesivas concesiones. En Perú, las concesiones fueron otorgadas por treinta años con extensiones

³ https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/conces_ferrocarriles.html

⁴ 25 años de concesiones ferroviarias de cargas en América Latina, Kohon, Jorge "25 años de concesiones ferroviarias de cargas en América Latina ¿Qué anduvo bien? ¿Qué anduvo mal?" / Julieta Abad

⁵ Ecured. «Ferrocarril en Iberoamérica», 2019, www.ecured.cu/Ferrocarril_en_Iberoam%C3%A9rica

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL “BRASIL – PERÚ” ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

adicionales de cinco años, las que pueden tener lugar, por primera vez, después de transcurridos cinco años, de manera que el concesionario tenga siempre por delante un horizonte de no menos de veinticinco años (de concesión) y, nuevamente, asegurar inversiones de largo plazo. El plazo total de las concesiones no puede superar los sesenta años⁶.

Dicho esto, el presente proyecto, determina que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es el ente rector en materia normativa, donde el inciso 3 del artículo 7 de la Ley 29370, establece lo siguiente:

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cumple las funciones de planear, regular, gestionar, ejecutar, supervisar y evaluar la infraestructura la infraestructura vial, ferroviaria, aeroportuaria, portuaria y vías navegables, en el ámbito de su competencia. Asimismo, de acuerdo al, artículo 16 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asumiendo competencias normativas, de gestión y fiscalización.⁷

Siendo relevante mencionar que, la Ley 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre (LGTT), establece una serie de lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, incluyendo al transporte ferroviario.⁸

Aunado a esos alcances normativos, el artículo 11 de la LGTT, establece que es competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante MTC, la potestad de dictar reglamentos de carácter general que rigen en todo el territorio de la

⁶<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/25-anos-de-concesiones-ferroviarias-de-cargas-en-America-Latina-Que-anduvo-bien-Que-anduvo-mal.pdf>

⁷ Cabe señalar que el transporte terrestre incluye al transporte ferroviario, de acuerdo al art. 2 de la LGTT que señala que el transporte terrestre es el desplazamiento de personas y mercancías en vías terrestres y que las vías terrestres son infraestructuras que sirven al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas.

⁸ De acuerdo al artículo 2 de la LGTT, se entiende por Vías Terrestres a la infraestructura terrestre que sirve al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas.

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL – PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado.

- *Mediante Decreto Supremo N° 014-2009-MTC, que aprueba el Reglamento de la Ley 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la Ferrovía Transcontinental "Brasil - Perú" Atlántico - Pacífico (FETAB).*
- *Bajo ese marco, el MTC aprobó por Decreto Supremo N° 032-2005-MTC, el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, el cual de acuerdo al precitado artículo 23 de la LGTT, define "las normas generales de la operación ferroviaria y de los distintos servicios conexos, así como los criterios para la protección ambiental, la interconexión y compatibilidad de los servicios y tecnologías relevantes".*
- *Del mismo modo el MTC, aprobó por Decreto Supremo 032-2005-MTC, el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, el cual, de acuerdo al precitado artículo 23 de la LGTT, define "las normas generales de la operación ferroviaria y de los distintos servicios conexos".*

Según el texto enviado por el Poder Ejecutivo a través del presente proyecto de ley, el Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado mediante **Resolución Ministerial N° 06582021-MTC/OI (en adelante, ROF del MTC)**, establece en su artículo 101 lo siguiente:

Que la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Ferroviario (en lo sucesivo, DPNTF) de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (en lo sucesivo, DGPRTM), es la unidad orgánica encargada de la formulación de políticas y normas en materia de infraestructura y servicios de transporte ferroviario. Asimismo, conforme al artículo 102 de la mencionada norma, la DPNTF, tiene entre sus funciones, elaborar las políticas nacionales, planes, estrategias y lineamientos en materia de infraestructura y servicios de transporte ferroviario.

Aunado a ello, destacan lo normado en el artículo 116 del ROF del MTC, donde la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT), es responsable de la gestión, coordinación y seguimiento de la ejecución de las inversiones, a través de programas, proyectos de inversión y otros, en materia de infraestructura y servicios de transportes,

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL – PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

plataformas logísticas, vías navegables, con excepción del transporte aéreo. Asimismo, es responsable de la identificación y evaluación de la inversión en infraestructura y servicios de transporte, en todos sus modos, a ser ejecutado con participación del sector privado; así como de la administración de los contratos de asociación público privadas, convenios de inversión y otros de similar naturaleza, suscritos por el ministerio, en el marco de la normatividad sobre promoción de la inversión privada vigente.

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

Todo lo descrito en los párrafos que anteceden enmarcan la relevancia de la labor del Poder Ejecutivo de buscar vehículos para contrarrestar todo obstáculo administrativo dentro de la administración pública que se oponga a su concretización de los objetivos y metas de la agenda y política nacional. Lo contrario, sería condenar a los pobladores a la pobreza permanente, sin los medios adecuados para mejorar que no haya un apoyo técnico efectivo e incluso impidiendo que el país logre materializar un desarrollo sostenible.

Sobre la Ley 29613 y la Ley 29207

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

Artículo 1.- Objeto de la Ley

Declárase de necesidad pública e interés nacional la construcción del tramo nacional del Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú-Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry Leoncio Prado-Frontera Perú-Brasil (Ferrepeb).

El desarrollo de este Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú-Brasil se desarrolló en el marco de la La Ley 29207 publicada en el diario oficial "El Peruano" el 25 de marzo del año 2008, está conformada por 6 artículos, dos Disposiciones Complementarias y una Disposición Final. De acuerdo al artículo 1 de la Ley, su objeto es declarar de necesidad pública e

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL – PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

interés nacional, la construcción del tramo nacional del Proyecto Ferrovía Transcontinental "Brasil Perú" Atlántico-Pacífico (Fetab), conforme a lo siguiente:

Artículo 1.- Objeto de la Ley

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

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

Sobre la opinión de la DGPPT

Al respecto, el Poder ejecutivo señala en la presente iniciativa legislativa, de acuerdo a la información proporcionada por la DGPPT, no es viable la reglamentación de la Ley 29613; y, por el contrario, recomienda su derogación, así como de la ley 29207, debido a lo siguiente:

- i. *Falta de interés de los inversionistas para llevar a cabo el proyecto,*
- ii. *Las Leyes establecen una ruta específica, sin la previa elaboración de los estudios que demuestren su viabilidad*
- iii. *En paralelo a las Leyes, se están realizando estudios para determinar la ruta más conveniente para la interconexión entre el Perú y Brasil, lo cual genera contradicción entre los posibles inversionistas y en los Gobiernos de los países de la República Federativa de Brasil y la República Popular China en cuanto a su ejecución; y,*
- iv. *El MTC — Perú, a través de la Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes - DGISTR de la DGPPT, mantiene conversaciones a nivel de Cancillería conjuntamente con Bolivia, Brasil y Paraguay, para desarrollar un proyecto de interconexión ferroviaria por el Sur del Perú, denominado Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI).*

Todo ello, tiene un sustancial sustento en los informes 269-2020-MTC/19.01 del 28 de junio de 2020, 304-2020-MTC/19.01 del 13 de julio de 2020; y, 185-2021MTC/19.01 del 19 de

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY - LEONCIO PRADO - FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL - PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

mayo de 2021, elaborados por la DGISTR de la DGPPT, que textualmente señalan lo siguiente:

- a) Informe N^o 269-2020-MTC/19.01
"(...) en ese contexto, la sustentación efectuada por la Ex Dirección General de Caminos V Ferrocarriles para derogar ambas leyes persisten la cual obtuvo opinión favorable de la Comisión de Coordinación Viceministerial, Control Previo de la Secretaría de Coordinación del Secretario de Coordinación de la PCM y de la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC".
- b) Informe 304-2020-MTC/19.01: "(...)"
- c) *En ese contexto, la sustentación efectuada por la Ex Dirección General de Caminos V Ferrocarriles para derogar ambas leyes persisten la cual obtuvo opinión favorable de la Comisión de Coordinación Viceministerial, Control Previo del Secretaría de Coordinación del secretario de Coordinación de la PCM y de la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC.*
- d) Informe N^o 185-2021-MTC/19.01
"(...) En ese sentido, la sustentación efectuada por la Oficina General de Asesoría Jurídica con Informe 1688-2018-MTC/08 en concordancia con la información proporcionada por la Ex Dirección General de Caminos y Ferrocarriles para derogar la Ley 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional e/ Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú - Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry - Leoncio Prado Frontera Perú - Brasil (FERRIPEB); se encuentran vigentes y persisten por cuanto se establece una ruta específica sin contar con estudios que demuestren su viabilidad la inexistencia de estudios para calificar la concesión como auto sostenible que dicha ley no está reglamentada; razón por la cual se puede determinar, si bien la Ley se encuentra vigente, la misma resulta inaplicable.

Bajo ese análisis se concluye que resulta viable la derogatoria de la Ley No 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el proyecto Geopolítico Bioceánico Perú — Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry — Leoncio Prado — Frontera Perú Brasil (FERRIPEB)".

Sobre la opinión de la ex DGCF

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY - LEONCIO PRADO - FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL - PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

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

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

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

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

Sobre la opinión de la DGPRTM

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

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

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

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL – PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

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

De la propuesta legislativa

Conforme a lo analizado en los párrafos que anteceden, de acuerdo a la opinión de la DGPPT y de la DGPRTM del MTC, se deben derogar las Leyes 29613 y 29207, así como el Reglamento de ésta última, toda vez que devienen en inaplicables por las razones técnicas señaladas en el apartado precedente.

IV.2 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

El Poder Ejecutivo, en el marco de función normativa propone la presente iniciativa legislativa a consideración del Congreso aseverando una serie de planteamientos normativos que consideran necesario para sostener su posición.

Bajo los preceptos señalados en el inciso 3 del artículo 7 de la Ley 29370, el MTC es el ente rector que cumple las funciones de planear, regular, gestionar, ejecutar, supervisar y evaluar la infraestructura vial, ferroviaria, aeroportuaria, portuaria y vías navegables, en el ámbito de su competencia. Asimismo, de acuerdo, al artículo 16 de la LGTT, el MTC es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre⁹, asumiendo competencias normativas, de gestión y fiscalización.

9

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL – PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

IV.3 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la iniciativa materia de estudio cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú, ni ninguna norma legal peruana.

IV.4 Análisis de las opiniones e información solicitadas

Opiniones solicitadas:

Entidad consultada	N° de Oficio	Fecha	Respuesta
GORE SAN MARTIN	OFICIO N° 152-2021-2022-CTC/CR	09 de noviembre de 2021	OFICIO N° 423-2021-GRSM/GGR
GORE HUÁNUCO	OFICIO N° 153-2021-2022-CTC/CR	09 de noviembre de 2021	
GORE UCAYALI	OFICIO N° 154-2021-2022-CTC/CR	09 de noviembre de 2021	
GORE PIURA	Oficio N° 155-2021-2022-CTC/CR	09 de noviembre de 2021	
GORE AMAZONAS	Oficio N° 156-2021-2022-CTC/CR	09 de noviembre de 2021	OFICIO N°457-2021-GOBIERNO REGIONAL AMAZONAS/SG
GORE CAJAMARCA	Oficio N° 157-2021-2022-CTC/CR	09 de noviembre de 2021	

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL “BRASIL – PERÚ” ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

GORE PASCO	Oficio N° 158-2021-2022-CTC/CR	09 de noviembre de 2021	
GORE CALLAO	Oficio N° 159-2021-2022-CTC/CR	09 de noviembre de 2021	INFORME N°097-2021-GRC/GRTC OFICIO N°010-2021-GRC/GR
GORE LA LIBERTAD	Oficio N° 160-2021-2022-CTC/CR	09 de noviembre de 2021	

Opiniones recibidas:

Entidad consultada		N° de Oficio	Fecha	Respuesta
GORE SAN MARTIN		OFICIO N° 152-2021-2022-CTC/CR	29 de noviembre	OFICIO N° 423-2021-GRSM/GGR
GORE CALLAO		Oficio N° 159-2021-2022-CTC/CR	17 de noviembre	INFORME N°097-2021-GRC/GRTC OFICIO N°010-2021-GRC/GR
GORE AMAZONAS		Oficio N° 156-2021-2022-CTC/CR	15 de noviembre	OFICIO N°457-2021-GOBIERNO REGIONAL AMAZONAS/SG

Análisis de las opiniones recibidas

a) GORE SAN MARTIN

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL – PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

El Gobierno Regional de San Martín, remite el **Oficio 423-2021-GRSM/GGR**, en donde concluye lo siguiente:

- Luego de la la revisión de la exposición de motivos del Proyecto de Ley 0389/2021-PE, se tiene que no es viable la reglamentación de la Ley 29613, así como de la Ley 29207, debido a lo siguiente: Falta de interés de los inversionistas para llevar a cabo el proyecto, las leyes establecen un ruta específica, sin la previa elaboración de los estudios que demuestren su viabilidad, en paralelo a las Leyes, se están realizando estudios para determinar la ruta más conveniente para la interconexión entre el Perú y Brasil, lo cual genera contradicción entre los posibles inversionistas y en los Gobiernos de los países de la República Federativa de Brasil y la república Popular China en cuanto a su ejecución y; el MTC – Perú, a través de la Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes – DGISTR de la DGPPT, mantiene conversaciones a nivel de Cancillería conjuntamente con Bolivia, Brasil y Paraguay, para desarrollar un proyecto de interconexión ferroviaria por el Sur del Perú, denominado Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI)
- Que, de lo expuesto se tiene que, de acuerdo a la opinión de la DGPPT y de la DGPRTM del MTC, se deben derogar las Leyes 29613 y 29207, así como el Reglamento de ésta última, toda vez que devienen en inaplicables por razones técnicas, por lo que recomiendan tramitar un proyecto de ley que las derogue.
- En cuanto a su análisis del costo beneficio del poder ejecutivo, señala que la existencia de normas que no pueden aplicarse en la práctica genera una falta de claridad sobre las reglas aplicables a las inversiones en infraestructura en transportes, lo cual perjudica el interés de los inversionistas

CONCLUSIONES:

Por todo lo expuesto se emite opinión **FAVORABLE** al *proyecto* de ley 389/2021-PE, que propone una ley que deroga la Ley 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el proyecto geopolítico bioceánico Perú – Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry – Leoncio Prado – frontera Perú- Brasil (FERRIPEB), y la Ley 29207, ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la Ferrovía Transcontinental "Brasil – Perú" atlántico – Pacífico (FETAB) y su reglamento.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL “BRASIL – PERÚ” ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

b) GORE CALLAO

El gobierno regional del Callao remite el **Oficio 097-2021-GRC/GRCT y el Oficio 010-2021-GRC/GR** con la opinión emitida por Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones respecto al Proyecto de Ley 0389/2021–, en donde concluye lo siguiente:

La opinión emitida por Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones respecto a la iniciativa legislativa: Proyecto de Ley 0389/2021 –PE, es la siguiente:

En un mundo globalizado y cada vez más competitivo, es necesaria la interconexión física entre países vecinos para favorecer el flujo de personas e incrementar el comercio regional; sin embargo, la premisa de la integración y sus beneficios no supone que cualquier proyecto de integración debe ser aprobado, sin antes pasar por un proceso de análisis multisectorial, que permita identificar las ventajas y desventajas de la potencial ejecución del proyecto, y que determine si el proyecto contribuye con la consecución de los intereses nacionales.

Históricamente los países de América del Sur han tenido dificultades para vincular internamente su territorio, debido a factores geográficos, financieros u otros. De igual forma, la brecha de conexión física entre los países de la región ha sido materia de preocupación por diversos organismos.

La ausencia de infraestructura que conecte a los países de Perú y Brasil afecta directamente las expectativas de desarrollo; en la medida que supone dificultades logísticas para el comercio y tránsito de ciudadanos entre ambos países.

Los proyectos de Conexión Ferroviaria Bioceánica ameritan evaluar todas las variables involucradas, con la finalidad de determinar en qué forma satisface los intereses nacionales frente a esta iniciativa.

CONCLUSIONES:

- Brasil se presenta como una oportunidad para incrementar el flujo de nuestras exportaciones a nivel regional. Por tanto, resultaría importante, a priori, impulsar iniciativas en materia de interconexión ferroviaria, reduciendo los costos relativos si transporte de carga. Sin embargo, se considera que estas

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL – PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

premisas deben ser validadas de forma fiable, a través de estudios previos de sustentabilidad económica, que permitan dar respaldo técnico a la ejecución de cualquier gran proyecto de infraestructura

- A pesar de varias iniciativas en materia de infraestructura ferroviaria de interconexión con Brasil, ninguna de ellas ha logrado concretarse hasta el momento. En consecuencia, se carece de experiencias previas que nos permita identificar elementos relevantes para un mejor análisis.
- No es suficiente hacer mención al objetivo de alcanzar la integración regional para sustentar la viabilidad de obras de tamaño envergadura e importancia; es necesario contar con estudios técnicos que demuestren con datos la viabilidad económica y financiera de los mismos.
- Por su parte, desde el punto de vista del impacto en la Región Callao, este no tendría afectación debido a que los trazados de los citados proyectos ferroviarios están fuera de su jurisdicción.
- Respecto a los informes realizados por el ente competente mencionados en el numeral 1.1 y 1.2, existe opinión de que la Ley 29613 y la Ley 29207 resultan inaplicables y considera su no viabilidad, por lo que propone la derogación de ambas leyes, sin embargo, la Gerencia Regional desconoce los alcances de la evaluación previa realizada.

c) **GORE AMAZONAS**

El Gobierno Regional de San Martín, remite el **Oficio 457-GR-AMAZONAS**, en donde concluye lo siguiente:

- En su informe parten señalando la relevancia de una regulación de calidad es aquella que coadyuva a resolver un problema público y que ha sido formulada bajo estándares que garanticen dicho propósito. Es decir, la calidad regulatoria debe ser vista desde dos vertientes: por un lado, debe contar con mecanismos que garanticen su propósito (que se desarrolle de modo transparente y en articulación con los grupos de interés: bajo la aplicación del análisis de impacto regulatorio o metodología de costo/beneficio); y por otro, los efectos que tenga al ser aprobada.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY - LEONCIO PRADO - FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL - PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

es decir, que tenga efectividad en reducir o eliminar el problema público que la originó, y siendo, desde luego, la mejor alternativa en términos económicos y sociales. Es así que, una buena regulación mejora la competitividad y gobernanza, tal como ha enfatizado la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos OCDE en los estudios: "Política regulatoria en América Latina: Un análisis de la situación actual y 'Política Regulatoria en el Perú: Uniando el marco para la calidad regulatoria.

➤ En esa línea señalan lo siguiente:

Estado a lo expuesto precedentemente. respecto al proyecto de Ley N ° 0389/2020-P, resulta importante la presente iniciativa legislativa, esto es la derogación de la Ley 29613, publicada en el diario oficial El Peruano el 10 de noviembre de 2010 y La Ley 29207 publicada en el diario oficial El Peruano el 25 de marzo del año 2008 y su Reglamento, considerando que, ante la existencia de normas que no pueden aplicarse en la práctica genera una falta de claridad sobre las reglas aplicables a las inversiones en infraestructura en transportes, lo cual perjudica el interés de los inversionistas, Por ello, los beneficios de la presente ley consisten en fortalecer el marco legal en materia de transportes incentivando las inversiones de manera que se promueva la competitividad y gobernanza del país, en consecuencia; en virtud a ello, emiten opinión favorable sobre la procedencia del proyecto de ley indicado.

Sin embargo, en el último párrafo del informe de opinión del GORE de Amazonas atañen lo siguiente:

La Oficina Regional de Asesoría Jurídica, emite opinión favorable sobre el Proyecto de Ley 0389/2021 -PE, que propone una Ley que deroga la Ley 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú- Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry- Leoncio Prado-frontera Perú-Brasil (FERRIPEB), y la Ley 29207 Ley que Declara de necesidad pública y de interés nacional la Construcción de la Ferrovía Transcontinental n "Brasil-Perú" Atlántico-Pacífico (FETAB) y su Reglamento", proyecto del Poder Ejecutivo.

IV.5 Análisis costo beneficio

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL “BRASIL – PERÚ” ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

La presente propuesta normativa busca derogar las Leyes 29207 y 29613, de las cuales la primera se encuentra reglamentada por el Decreto Supremo 014-2009-MTC.

Ambas leyes perseguían el interés de realizarse una ferrovía interoceánica entre los países de Perú y Brasil, sin embargo, ninguna ha cumplido su objetivo. Dichos proyectos que llevan por nombre FERRIPEB y FETAB no cuentan con estudios técnicos aprobados ni se encuentran en proceso de ejecución a la fecha, debido a que no hay inversionistas interesados en dichos proyectos.

Además, las leyes antes mencionadas establecen una ruta específica sin haber elaborado los estudios que demuestren su viabilidad, inclusive ninguno de los proyectos de infraestructura antes mencionados cuenta con avance alguno de ninguna índole.

Ello supone una gran traba en la actualidad ya que se están realizando estudios para determinar la ruta más conveniente para la interconexión entre Perú y Brasil y se genera contradicción entre los inversionistas por dichas leyes y su reglamento. En conclusión, la propuesta de derogación no supone un costo para el Estado ya que se tratan de leyes declaratorias que serán derogadas. El beneficio que supondría la aprobación de esta iniciativa legislativa será hacer posible los estudios para determinar la ruta más conveniente del proyecto y de esa forma las conversaciones entre Bolivia, Brasil y Paraguay con la Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes a nivel Cancillería permitan desarrollar un proyecto denominado Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI).

IV.6 Vinculación con la Agenda Legislativa y las Políticas del Estado del Acuerdo Nacional

La presente iniciativa legislativa se enmarca en las siguientes Políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY - LEONCIO PRADO - FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL - PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

- **OCTAVA POLÍTICA DE ESTADO.** Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.
- **DÉCIMA POLÍTICA DE ESTADO.** Referida a la reducción de la pobreza; la Política de Estado, *en particular, al buscar la igualdad de oportunidades económicas y sociales a toda la población peruana, facilitando el acceso a la información y la educación.*
- **VIGÉSIMA CUARTA POLÍTICA DEL ESTADO.** Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACION** del Proyecto de Ley 389/2021-PE con el siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

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

Artículo Único. – Derogación de las Leyes 29613 y 29207.

Se Deroga la Ley 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú - Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry Leoncio Prado - Frontera Perú - Brasil (FERRIPEB).

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY - LEONCIO PRADO - FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL - PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.

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

Salvo mejor parecer,
Dese cuenta.
Sala de Comisión.
Lima, 06 de abril de 2022.

MIEMBROS TITULARES



1. SOTO REYES ALEJANDRO
Presidente
(Alianza para el Progreso)



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/04/2022 11:56:39-0500



2. ELERA GARCÍA, WILMAR ALBERTO
Vicepresidente
(Somos Perú-Partido Morado)



3. ARAGÓN CARREÑO, LUIS ÁNGEL
Secretario
(Acción Popular)



4. AMURUZ DULANTO, JESSICA ROSSELLI
(Avanza País-Partido de Integración Social)



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/04/2022 11:15:43-0500



5. HERRERA MEDINA, NOELIA ROSSVITH
(Renovación Popular)



Firmado digitalmente por:
HERRERA MEDINA Noelia
Rossvith FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/04/2022 10:40:33-0500

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
 "Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE
 DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS
 NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO
 PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA
 SALAVERRY - LEONCIO PRADO - FRONTERA PERÚ
 BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE
 DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS
 NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA
 TRANSCONTINENTAL "BRASIL PERÚ" ATLÁNTICO
 PACÍFICO (FETAB) Y SU

Firmado digitalmente por:
 MEDINA MINAYA EDRAS
 FIRMA
 DIGITAL
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 22/04/2022 18:50:41-0500



6. JIMÉNEZ HEREDIA, DAVID JULIO
 (Fuerza Popular)



7. MEDINA MINAYA, EDRAS RICARDO
 (Renovación Popular)



8. MONTALVO CUBAS, SEGUNDO TORIBIO
 (Perú Libre)



Firmado digitalmente por:
 MONTALVO CUBAS SEGUNDO
 TORIBIO FIR 16655831 hard
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 12/04/2022 18:32:29-0500



9. OBANDO MORGAN, AURISTELA ANA
 (Fuerza Popular)



10. OLIVOS MARTÍNEZ, LESLIE VIVIAN
 (Fuerza Popular)



11. PAREDES CASTRO, FRANCIS JHASMINA
 (Perú Libre)



12. PAREDES PIQUÉ, SUSEL ANA MARÍA
 (Somos Perú-Partido Morado)
 (Cupo cedido por Juntos por el Perú)



Firmado digitalmente por:
 PAREDES CASTRO Francis
 Jhasmina FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 12/04/2022 16:44:11-0500

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
 “Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE
 DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS
 NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO
 PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA
 SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ
 BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE
 DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS
 NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA
 TRANSCONTINENTAL “SANTO PERÚ” ATLÁNTICO
 PACÍFICO (FETAB) Y SU ENTORNO.



Firmado digitalmente por:
 PARIONA SINCHE Alfredo
 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 13/04/2022 16:37:50-0500



13. PARIONA SINCHE, ALFREDO
 (Perú Libre)



14. QUISPE MAMANI, WILSON RUSBEL
 (Perú Libre)



15. SOTO PALACIOS, WILSON
 (Acción Popular)



Firmado digitalmente por:
 TELLO MONTES Nivardo
 Edgar FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 12/04/2022 12:18:16-0500



16. TELLO MONTES, NIVARDO EDGAR
 (Perú Libre)



17. TRIGOZO REÁTEGUI, CHERYL
 (Alianza para el Progreso)

MIEMBROS ACCESITARIOS



1. ALEGRÍA GARCÍA, LUIS ARTURO
 (Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:
 SOTO PALACIOS Wilson FAU
 20161749126 soft
 Motivo: En señal de
 conformidad
 Fecha: 19/04/2022 16:02:02-0500

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL – PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.



2. ALVA ROJAS, CARLOS ENRIQUE
(Acción Popular)



3. BARBARÁN REYES, ROSANGELLA ANDREA
(Fuerza Popular)



4. CASTILLO RIVAS, EDUARDO ENRIQUE
(Fuerza Popular)



5. CORDERO JON TAY, MARÍA DEL PILAR
(Fuerza Popular)



6. CUETO ASERVI, JOSÉ ERNESTO
(Renovación Popular)



7. CUTIPA CCAMA, VÍCTOR RAÚL
(Perú Libre)



8. DÍAZ MONAGO, FREDDY RONALD
(Alianza para el Progreso)

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL – PERÚ" ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.



9. ESPINOZA VARGAS, JHAEC DARWIN
(Acción Popular)



10. FLORES ANCACHI, JORGE LUIS
(Acción Popular)



11. GUERRA GARCÍA CAMPOS, HERNANDO
(Fuerza Popular)



12. GUTIÉRREZ TICONA, PAUL SILVIO
(Perú Libre)



13. LÓPEZ UREÑA, ILICH FREDY
(Acción Popular)



14. MORI CELIS, JUAN CARLOS
(Acción Popular)



15. PICÓN QUEDO, LUIS RAÚL
(Alianza para el Progreso)

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 389/2021-PE, QUE DEROGA LA LEY 29613, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO GEOPOLÍTICO BIOCEÁNICO PERÚ - BRASIL FERROVÍA INTEROCEÁNICA SALAVERRY – LEONCIO PRADO – FRONTERA PERÚ BRASIL (FERRIPEB), Y LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL “BRASIL – PERÚ” ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB) Y SU REGLAMENTO.



16. REVILLA VILLANUEVA, CÉSAR MANUEL
(Fuerza Popular)



17. SALHUANA CAVIDES, EDUARDO
(Alianza para el Progreso)



18. YARROW LUMBRERAS, NORMA MARTINA
(Avanza País-Partido de Integración Social)



19. ZETA CHUNGA, CRUZ MARÍA
(Fuerza Popular)

De: mesadeparteesvirtual@congreso.gob.pe
Enviado el: jueves, 28 de abril de 2022 13:10
Para: lsandoval@congreso.gob.pe
Asunto: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes
Datos adjuntos: ff1a6cc21b92f6a47820e81999e30e05.pdf; 527b03150afb2258f899ebbd02758930.pdf; 3064b97b1fe4955d6a34cb41e603e30f.pdf

[Solicitante]: lsandoval@congreso.gob.pe

[Asunto]: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes

[Mensaje]: Remito los dictámenes firmados del PL 759 y 988/2021-CR; y, el PL 389/2021-CR, además el Acta de fecha 06 de abril de 2022, donde fueron aprobados los dictámenes en mención para su conocimiento y fines; cabe hacer mención que el mismo ha sido dispensado del trámite de aprobación.

[Fecha]: 2022-04-28 13:10:17

[IP]: 94.188.207.215

Su mensaje ha sido recibido.

Por favor, **NO responda a este mensaje**, es un envío automático de una cuenta no supervisada.