

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN DE LA COSTA



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 634/2021-CR**, presentado por el grupo parlamentario **Renovación Popular**, a iniciativa del congresista **JORGE ARTURO ZEBALLOS APONTE**, por el que se propone la ley que declara de interés nacional y necesidad pública la ejecución del Proyecto Tren de la Costa.

I. Situación procesal

I.1 Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 634/2021-CR, fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 04 de noviembre de 2021, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 08 de noviembre de 2021, como única comisión para su estudio y dictamen.

El presente dictamen se **aprobó por unanimidad** de los congresistas presentes en la sesión ordinaria semipresencial del día 06 de abril del 2022, con los votos favorables de los siguientes congresistas: Soto Reyes, Amuruz Dulanto, Herrera Medina, Medina Minaya, Montalvo Cubas, Obando Morgan, Paredes Castro, Paredes Piqué, Pariona Sinche, Soto Palacios y Tello Montes. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

I.2 Antecedentes parlamentarios

El 04 de abril de 2014 fue presentado en el Área de Trámite Documentario el Proyecto de Ley 3345/2013-CR por la ex-congresista Karla Melissa Schaefer Cuculiza, el cual pretendía declarar de necesidad e interés público la aprobación y ejecución del Proyecto Tren de la Costa.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

Este proyecto generó el Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones de fecha 30 de octubre de 2014, el cual contó con votación aprobatoria del dictamen del Proyecto de Ley 3345/2013-CR.

Igualmente, el 09 de octubre de 2018 fue presentado en el Área de Trámite Documentario el Proyecto de ley 3532/2018-CR por la ex-congresista Karla Melissa Schaefer Cuculiza, el cual pretendía declarar de necesidad e interés público la ejecución del Proyecto Tren de la Costa.

Este proyecto generó el Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones de fecha 02 de mayo de 2019, el cual contó con votación aprobatoria del dictamen del Proyecto de ley 3532/2018-CR.

Ahora bien, en la sesión del Consejo Directivo del Congreso de la República, de fecha 17 de agosto de 2021, con acuerdo 019-2021-2022/Consejo-CR, se acordó pasar al archivo las iniciativas legislativas que quedaron pendientes de trámite al concluir el periodo parlamentario 2016 – 2021, incluyendo el antecedente mencionado.

II. Contenido de la propuesta legislativa

El contenido de la propuesta legislativa presentado en el proyecto de ley original está enfocado en un único punto: declarar de interés nacional y necesidad pública la ejecución del Proyecto Tren de la Costa.

La fórmula legal originariamente propuesta es la siguiente:

“Artículo 1°. - Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la ejecución del Proyecto Tren de la Costa, que abarca todo el litoral costero comprendiendo a las regiones de Tacna, Moquegua, Arequipa, Ica, Lima, Ancash, La Libertad, Lambayeque, Piura y Tumbes, en el marco de la legislación vigente.

Artículo 2°. - Declaración de Interés Nacional y Necesidad Pública

Declárese de interés nacional y necesidad pública la ejecución del Proyecto Tren de la Costa; que abarca todo el litoral costero comprendiendo a las regiones de Tacna, Moquegua, Arequipa, Ica, Lima, Ancash, La Libertad, Lambayeque, Piura y Tumbes, en el marco de la legislación vigente.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el encargado de incluir el Proyecto en la Política Nacional y Sectorial, y la viabilización de su ejecución se realiza a través de la Agencia de la Promoción de la Inversión Privada - Proinversión”.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

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.
- Ley 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública.
- 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.

IV. Análisis de la propuesta legislativa

IV.1 Análisis técnico

Como se ha indicado en un informe sobre la materia, el Congreso de la República tiene entre sus competencias la posibilidad de emitir normas declarativas a través de leyes, lo cual está avalado por la Constitución:

“la Constitución Política del Perú establece, entre otras disposiciones, las competencias de aprobación de diversas normas declarativas, (...) tanto el Congreso de la República como los tres niveles de gobierno (nacional, regional y locales) aprueban normas en este sentido, pues no existe en el ordenamiento jurídico peruano legislación que desarrolle este aspecto. Así, el Congreso las aprueba a través de leyes; el Ejecutivo mediante decretos legislativos y decretos supremos; las regiones con ordenanzas regionales; y las municipalidades con ordenanzas municipales”¹.

¹ JIMÉNEZ Gonzales, Óscar – “Estudio sobre normas que declaran de necesidad pública e interés nacional diversas materias” [Informe Temático N° 10/2012-2013]. Lima: Departamento de investigación y documentación parlamentaria del Congreso de la República, 2013, p. 3.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

El Ministerio de Justicia ha establecido que las normas que declaran de interés nacional y necesidad pública algunos proyectos para su ejecución deben perseguir el bienestar de la sociedad y satisfacer derechos fundamentales de la población:

“las propuestas normativas que incorporen las categorías necesidad pública e interés nacional deberán tener como objetivo el bienestar de la sociedad y reconducir a la satisfacción de los derechos fundamentales, lo cual tendrá como fin último la protección de la dignidad de la persona humana, atendiendo a los siguientes parámetros:

- *Que su contenido esté vinculado al bien común.*
- *Que se contribuya a la realización de la dignidad humana.*
- *Que se fortalezcan los principios democráticos y la convivencia pluralista.*
- *Que permita evaluar otros dispositivos normativos que contengan derechos y deberes constitucionales, así como legales.*
- *Que integre un proceso de toma de decisión y sea materializado por los entes competentes del Estado”².*

En este sentido, el Tribunal Constitucional ha indicado en su Sentencia N° 0090-2004-AA/TC, de fecha 05 de julio de 2004, el significado dual de “interés público”:

“El interés público tiene que ver con aquello que beneficia a todos; por ende, es sinónimo y equivalente al interés general de la comunidad. (...) Consecuentemente, el interés público es simultáneamente un principio político de la organización estatal y un concepto jurídico. En el primer caso opera como una proposición ético-política fundamental que informa todas las decisiones gubernamentales; en tanto que en el segundo actúa como una idea que permite determinar en qué circunstancias el Estado debe prohibir, limitar, coactar, autorizar, permitir o anular algo” (fundamento 11).

Ahora bien, no debe entenderse que las declaraciones de necesidad nacional únicamente responden a un proyecto de nivel nacional; también es posible la determinación del interés nacional y necesidad pública de un proyecto regional o local, más de acuerdo al plan de descentralización reconocido en los artículos 188 y siguientes de la Constitución y la Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización.

De esta forma, queda claro que el Congreso de la República tiene competencia para la emisión de leyes declarativas que establezcan, de forma justificada, el interés nacional y necesidad pública de determinados proyectos, sean de ámbito local, regional o nacional.

En este contexto, los congresistas tienen el derecho de presentar proposiciones de ley, de conformidad con el inciso c) del artículo 22 del Reglamento del Congreso; si bien los

² MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS – “Informe Legal sobre la naturaleza jurídica e implicancias de las normas consideradas —declaraciones de necesidad pública e interés nacional” [Informe N° 036-2013-JUS/DNAJ]. Lima: Dirección General de Desarrollo y Ordenamiento Jurídico, 2013, p. 8.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

congresistas se convierten en parte del Congreso de la República cuando son elegidos por votación democrática, también representan a su región y pueden presentar proyectos de ley relacionados a la región que representan o cualquier otra, en caso de conocer la problemática correspondiente a la misma.

Con relación a los proyectos relacionados al sector de transportes, debemos indicar que nuestra Constitución, en el inciso 11 de su artículo 2, reconoce el derecho a la libertad de tránsito a todos los peruanos:

“Toda persona tiene derecho: (...) A elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería”.

Igualmente, este derecho se reconoce en diversos instrumentos internacionales, tales como el artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, el artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, el artículo VIII de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, y el artículo 22 de la Convención Americana de Derechos Humanos.

Como ha indicado la Defensoría del Pueblo, el derecho al libre tránsito implica un derecho fundamental de toda persona:

“el derecho al libre tránsito implica la facultad que tiene toda persona de poder desplazarse libremente y con total discrecionalidad, por cualquier lugar del territorio nacional, con los límites establecidos por las leyes. El sujeto activo de este derecho es cualquier persona natural, y el sujeto pasivo es el Estado o cualquier persona natural o jurídica, por tratarse de un derecho fundamental”³.

Coinciden Mesía y Sosa al establecer que:

“este derecho es también conocido como libertad de locomoción o de desplazamiento y reconoce la facultad de las personas para trasladarse por donde quieran y asentarse donde les plazca. En otras palabras, es el atributo que permite a todo individuo entrar al territorio del Estado, permanecer en este, fijar su domicilio y cambiarlo, movilizarse de un lugar a otro y salir del país sin mayores restricciones, salvo las que respondan a razones de sanidad, mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería”⁴.

³ DEFENSORIA DEL PUEBLO – “Libertad de tránsito y seguridad ciudadana. Los enrejados en las vías públicas de Lima Metropolitana” [Informe defensorial N° 81]. Lima: Defensoría del Pueblo, 2004, p. 8.

⁴ MESÍA, Carlos & SOSA, Juan - “Comentario al inciso 11 del artículo 2 de la Constitución”, en: AA.VV. – La Constitución Comentada. Tomo I. Lima: Gaceta Jurídica, 2005, p. 146.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

Más específicamente, la Sentencia del Tribunal Constitucional, recaída en el expediente N° 01466-2011-PHC/TC, de fecha 13 de julio de 2011, ha indicado que esta libertad de tránsito permite el uso de vías públicas:

"La facultad de desplazamiento que supone el derecho a la libertad de tránsito también se manifiesta a través del uso de las vías de naturaleza pública o de las vías privadas de uso público. En el primer supuesto, el ius movendi et ambulandi se expresa en el tránsito por parques, calles, avenidas, carreteras, entre otros; en el segundo supuesto, se manifiesta, por ejemplo, en el uso de las servidumbres de paso. Sin embargo, en ambas situaciones, el ejercicio de dicha atribución debe efectuarse respetando el derecho de propiedad y las normas derivadas del poder de Policía" (Resaltado propio, fundamento 4).

La dimensión subjetiva positiva (exigibilidad de actos), así como la dimensión objetiva (garantía por parte del Estado)⁵ del derecho a la libertad de tránsito habilita que el Estado, en concreto el Poder Legislativo, pueda emitir normas de declaración de interés nacional y necesidad pública en materia de transportes, acerca de proyectos y/o infraestructura que implique la concreción de respaldo del derecho al libre tránsito de los peruanos y extranjeros en nuestro país.

De conformidad con lo antes mencionado, el Congreso de la República se encuentra legitimado válidamente, según la Constitución y las normas vigentes, para la emisión de normas que determinen el interés nacional y la necesidad pública de proyectos en materia del sector transportes, no sólo por sus funciones atribuidas por el ordenamiento jurídico, sino también para garantizar y promover el cumplimiento de derechos fundamentales.

La presente iniciativa legislativa tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la ejecución del Proyecto Tren de la Costa.

Textualmente, el proyecto de ley presentado indica lo siguiente:

"El Tren de la Costa. Dentro del contexto de las Políticas de Estado, la Organización Política Renovación Popular considera como prioritario para el desarrollo integral del país y la reducción de los costos logísticos asociados al transporte. El desarrollo logístico, la infraestructura y los servicios de transporte adecuado ayudan el

⁵ Como indica la Sentencia del Tribunal Constitucional, recaída en el expediente N° 3330-2004-AA/TC, de fecha 11 de agosto de 2005, en su fundamento 9: "en su dimensión subjetiva, los derechos fundamentales no solo protegen a las personas de las intervenciones injustificadas y arbitrarias del Estado y de terceros, sino que también facultan al ciudadano para exigir al Estado determinadas prestaciones concretas a su favor o defensa; es decir, este debe realizar todos los actos que sean necesarios a fin de garantizar la realización y eficacia plena de los derechos fundamentales. El carácter objetivo de dichos derechos radica en que ellos son elementos constitutivos y legitimadores de todo el ordenamiento jurídico, en tanto que comportan valores materiales o instituciones sobre los cuales se estructura (o debe estructurarse) la sociedad democrática y el Estado constitucional".

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

crecimiento económico equitativo, competitivo y sostenible. En tal sentido, resulta fundamental, oportuno y necesario potenciar la inversión pública y privada descentralizada y sostenible y fomentar la competitividad basada en las potencialidades del territorio. El proyecto y la ejecución del Tren de la Costa será parte y en algunos casos complementario a los corredores y nodos logísticos que el Sector transportes viene impulsando.

El Tren de la Costa ayudará a resolver el costo y la problemática logística en el Perú. El costo logístico, con relación al valor del producto, hoy representa el 34%, por encima del promedio de América Latina que se encuentra en 24%, Estados Unidos 9%, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) 8%, Singapur 7%⁶. Esto sumado a la problemática logística como el elevado costo de transporte, altos niveles (costos) de inventarios, altas mermas y pérdida de mercancías, menos desarrollo de nuevos productos y negocios e incremento de fletes y disminución de la accesibilidad a mercados internacionales. Todo ello hace que el Perú en el Índice de Competitividad Global (IGC) 2020 se sitúa en la posición 52 de los 63 países, siendo un país menos competitivo⁷. Por otro lado, según el Ministerio de Transportes (2018) el Perú se ubica en el puesto 83 del Índice de Desempeño Logístico, mientras que Chile se ubica en 34 y Finlandia en el puesto 10. El Índice de Desempeño Logístico mide la eficiencia aduanera, la frecuencia de arribo de embarques, la facilidad de seguimiento de la mercancía, la calidad de los servicios logísticos, la facilidad de coordinación de embarques y la calidad de infraestructura.

(...)

El Tren de la Costa se enmarcará dentro de las estrategias de desarrollo ferroviario aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como parte del desarrollo de la infraestructura ferroviaria y su financiamiento, se complementará con los corredores ferroviarios de infraestructura de carga y los servicios ferroviarios de pasajeros de Lima y de otras regiones del Perú, además será parte de las conexiones ferroviarias internacionales y se ejecutará dentro de las regulaciones, normatividad técnicas y económicas existentes.

El Tren de la Costa, una Decisión Política. *El Tren de la Costa forma parte del Capítulo de la Dimensión Económica del Plan de Gobierno 2021-2026, del Partido Político Renovación Nacional, esto con la finalidad de unir Tumbes y Tacna por medio de una línea férrea, así como impulsar la construcción del Tren Bioceánico que conecte el Océano Atlántico con el Pacífico. Lograr la conectividad interna y externa del Perú con modernas redes ferroviarias que permita transportar carga y pasajeros dará mayor seguridad y eficiencia al sistema de transportes y sobre todo reducir el déficit ferroviario*

⁶ Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes mayo 2019, Competitividad Ferroviaria en el Perú.

⁷ Fuente: <https://gestion.pe/economia/ranking-de-competitividad-peru>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

en el Perú. Los países desarrollados en Europa, así como los Estados Unidos vienen demostrando la importancia de la conexión ferroviaria, pero en el Perú no se le otorga la importancia necesaria desde el Estado ni desde las políticas de gobierno, motivo por el cual nuestra propuesta impulsa la política de conexión interna y externa basada en los ferrocarriles⁸.

Ventajas del Tren de la Costa. El sistema de transporte ferroviario ha traído grandes beneficios para la humanidad, desde sus inicios a principios del siglo XIX. El primer Tren a vapor ha contribuido al desarrollo de la sociedad, luego con el avance de la infraestructura y la tecnología se han diseñado y fabricado trenes eléctricos. En julio del año 2021, la empresa ferroviaria pública de China, Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) presentó el medio de transporte ferroviario terrestre más rápido del mundo, se trata de un tren que a través de un sistema de levitación magnética será capaz de alcanzar velocidades de hasta 600 kilómetros por hora. China lleva operando trenes de levitación magnética desde el año 2004 entre la ciudad de Shanghái y uno de los principales aeropuertos de la misma ciudad, cubriendo un recorrido de 30 kilómetros. Actualmente, la empresa China está estudiando nuevas conexiones para sus trenes de levitación magnética, que serían las ciudades de Shanghái-Hangzhou, Chengdu y Chongqing, las tres de las mayores urbes del país chino. Asimismo, entre Shanghái y Pekín una distancia de más de 1,200 kilómetros, trayecto que podría ser cubierto en poco más de dos horas⁹.

Según Marilia Peceros, el ferrocarril ofrece muchas ventajas, a continuación, señalamos textualmente lo manifestado y son los siguientes:

1. **Capacidad:** un ferrocarril moderno es capaz de transportar, con solo tres trenes por hora, 100 millones de toneladas anuales, 12 veces la capacidad de carga de la ya saturada Carretera Central.
2. **Eficiencia:** consume proporcionalmente la tercera parte de lo que consumen los camiones.
3. **Seguridad vial:** el alto índice de accidentes en carretera que registra el Perú hace que esta alternativa de transporte sea más segura.
4. **Formal:** este sistema no permite excepciones. Combate la informalidad del transporte en general.
5. **Economía de la infraestructura:** cuesta la tercera parte de lo que cuesta una carretera, dura siete veces la vida de una carretera, está expuesto a los desastres naturales seis veces menos que la carretera, y la reparación más rápida que una carretera (todo esto teniendo en cuenta el supuesto de la línea férrea y de los trenes más precarios). No solo es tres veces más barato construir una vía férrea que una carretera, sino que, además, la primera tiene una vida útil de unos 50 años, mientras que la segunda debe ser reasfaltada cada 8 años.

⁸ Plan de Gobierno 2021-2026, Renovación Popular.

⁹ Enrique Pérez, <https://www.xataka.com/vehiculos/nuevo-maglev>.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

6. **Rapidez:** en los Andes el ferrocarril puede desarrollar velocidades de 80 kilómetros por hora.
7. **Medio ambiente:** el ferrocarril es la manera más limpia y eficiente de transportar materiales y mercaderías a granel. Tres veces menos contaminantes que los camiones, de dos a cuatro veces más eficiente en el consumo de combustible. Los ferrocarriles representan solo el 4 por ciento en la emisión de gases; sin embargo, movilizan el 42 por ciento de la carga...¹⁰.

FUNDAMENTOS JURIDICOS:

Los fundamentos jurídicos del presente proyecto de ley se encuentran dentro del marco constitucional. El artículo 58° de la Constitución señala que el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción del empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura. Dentro de dicho contexto, el artículo 4° de la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo establece que los ministerios son los encargados de diseñar, establecer, ejecutar y supervisar las políticas nacionales y sectoriales, asumiendo la rectoría respecto de ellas; sin embargo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones poco o nada ha hecho para formular la política ferroviaria nacional, como un aspecto integral y estratégico para el desarrollo del Perú. En tal sentido, conforme a las atribuciones y el derecho reconocido en el inciso c) del artículo 22° y el inciso f) del artículo 23° del Reglamento del Congreso corresponde proponer una ley declarativa, para llamar la atención del Poder Ejecutivo y se incluya la política ferroviaria en la política nacional y sectorial.

En esa misma línea, el Decreto Legislativo N° 1252, Ley del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones establece que corresponde a los Sectores, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, en el ámbito de sus respectiva competencia, determinar las brechas de infraestructura o de acceso a servicios públicos, así como definir los objetivos a alcanzar respecto a dichas brechas mediante el establecimiento de metas e indicadores, de acuerdo con los objetivos nacionales, regionales y locales establecidos en la planificación estratégica. Pero, esta disposición legal el Poder Ejecutivo lo incumple al no incluir la política ferroviaria en la política nacional y sectorial.

La Constitución Política del Perú, en el artículo 192° establece que los gobiernos regionales promueven el desarrollo y la economía regional, fomentan las inversiones, actividades y servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y

¹⁰ Peceros Marilia, Los ferrocarriles en el Perú: ¿la respuesta a la caótica situación del transporte?, Revista de Derecho YACHAQ (en línea) Centro de Investigación de los Estudiantes de Derecho (CIED) Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco N° 10 – 2019. [pp. 165-173] <http://www.ciedcusco.com/wp-content/uploads/2020/04/12.-Marilia-S.-Peceros-Valencia-Los-ferrocarriles-en-el-Per%C3%BA-la-respuesta-a-la-ca%C3%B3tica-situaci%C3%B3n-del-transporte.pdf>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

planes nacionales y locales de desarrollo. Dentro de dicho contexto, son competentes para fomentar la competitividad, las inversiones y el financiamiento para la ejecución de proyectos y obras de infraestructura local. De conformidad a dicho mandato constitucional, son competentes también para promover la integración de sus regiones con el sistema de transporte ferroviario.

Concordante con lo señalado, el artículo 3° de la Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto. Asimismo, la Ley señala que el Estado promueve la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte, en cualesquiera de las formas empresariales y contractuales permitidas por la Constitución y las leyes¹¹.

De otro lado, al existir antecedentes emitidos ya por esta Comisión en periodos anteriores, es bueno recoger algunos de los puntos de los citados dictámenes que constituyen antecedentes de esta propuesta:

Dictamen del Proyecto de Ley 3345/2013-CR, de fecha 14 de octubre de 2014

De toda la información generada en este documento, lo rescatable es que se estableció lo siguiente:

"(...) En el marco de la normatividad vigente, la evaluación del Proyecto de Ley se enfoca desde el lado del Sistema Nacional de Inversión Pública y desde la perspectiva de las Asociaciones Público - Privadas.

Los objetivos de desarrollo de la infraestructura ferroviaria deben lograrse en el marco del diseño normativo e institucional vigente. En ese sentido, la priorización de los proyectos de inversión corresponde al titular o máxima autoridad de cada entidad pública competente, en el marco de las políticas y planes sectoriales, así como los planes de desarrollo correspondientes tal como se dispone en el Sistema Nacional de Inversión Pública.

Respecto a las competencias sobre el proyecto Tren de la Costa, debe tenerse en cuenta que conforme al Decreto Supremo N° 035-2010-MTC, Reglamento Nacional de Ferrocarriles, las vías férreas se clasifican por su territorialidad. Así se consideran vías nacionales a aquella que forman parte del Sistema Ferroviario Nacional; o de

¹¹ Artículo 5 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, modificado por el Decreto de Urgencia N° 019-2020.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

ferrocarriles instalados en más de una región; así como las que cumplen cualquiera de los siguientes criterios:

- *Interconectan al país longitudinal o transversalmente, permitiendo la vinculación con los países vecinos, así como entre las capitales de departamento.*
- *Conectan puertos o aeropuertos del país.*

Es necesario precisar que la entrega de un proyecto en concesión al sector privado, así como las condiciones que rijan dicha relación, deben ser el resultado de los estudios técnicos, económicos y financieros que se elaboren al amparo de la normativa vigente, ya que en ellos se evalúa la relación entre los flujos de ingresos y costos del proyecto, así como los beneficios sociales que generará su eventual implementación; es decir la rentabilidad económica, técnica y social del proyecto".

Dictamen del Proyecto de Ley 3532/2018-CR, de fecha 02 de mayo de 2019

En este documento, la Comisión de Transportes y Comunicaciones indicó, de forma rescatable, lo siguiente:

"La Comisión recuerda que, en la campaña electoral del 2016, todos los candidatos presidenciales hablaron e incluyeron en sus planes de gobierno la necesidad del Tren de la Costa pero que comprendía desde Tumbes, hasta Tacna, integrando así los otros proyectos como el ferrocarril Tacna, Ilo etc.

El tren de la Costa generará nuevos puestos de trabajo para más de 500,000 personas, que se beneficiarán directa e indirectamente y generando impuestos tributarios a favor del fisco peruano, etc.

La Comisión considera que, para alcanzar nuestro desarrollo socioeconómico, necesitamos mejorar el transporte de nuestra producción, de nuestras riquezas, de nuestros pasajeros. La infraestructura ferroviaria eléctrica moderna es la mejor alternativa para la integración, el desarrollo y descentralización del país.

Actualmente, en muchos países los ferrocarriles eléctricos modernos son la columna vertebral del transporte terrestre y las carreteras asfaltadas de doble vía son vías complementarias. Esta infraestructura ferroviaria eléctrica moderna es particularmente imprescindible para el Perú, por el difícil perfil de nuestra geografía y orografía.

Por estas consideraciones la Comisión considera viable la propuesta que debe ser mejorado integrando la costa de frontera a frontera es decir de Tumbes a Tacna".

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

Vistos los documentos antecedentes, podemos llegar a la conclusión de que la finalidad del proyecto de ley evaluado coincide con las anteriores iniciativas, ya evaluadas por esta Comisión: los Proyectos de ley 3345/2013-CR y 3532/2018-CR.

Uno de los grandes problemas que tiene el Perú es la conectividad entre las ciudades que tiene nuestro país, esto se debe en principio a la gran diversidad geográfica del mismo. La presencia de zonas tan diversas de relieve terrestre, redes fluviales y espesa vegetación, entre muchos otros fenómenos geográficos, hacen dificultosa la creación de una red de transportes más eficiente para todos los peruanos. Uno de los proyectos que tiene mayor facilidad respecto a este aspecto, en comparación a otras obras, es el que se busca priorizar con esta iniciativa legislativa.

Como ha indicado Oleachea,

"En el Perú cuando los gobiernos hablan de inversiones en transporte, piensan principalmente en carreteras y consideran al ferrocarril un sistema obsoleto. Obviamente, una infraestructura que no es eficiente y que es antieconómica, no es la infraestructura que el país requiere. Más aún en países pobres como el Perú. Sin embargo, más que la eficiencia para el cliente, o para el usuario, o para algunas personas, se debe buscar la eficiencia como Estado. Y es bueno saber que para el país es más caro el transporte por la carretera que por ferrocarriles. En un mundo con escasez de petróleo y problemas como el calentamiento global, hace que se vuelva a mirar a los ferrocarriles como alternativa de transporte. Esta óptica ya ha sido adoptada por países desarrollados pero el Perú sigue persiguiendo el futuro mirando el pasado"¹².

Los ferrocarriles, como ha detallado la motivación que se presentó en el Proyecto de Ley 634/2021-CR, es una red de transporte que se viene utilizando tanto en los Estados Unidos como en Europa, además de otros países alrededor del mundo. Así, tenemos casos exitosos de redes ferroviarias en diversos países del mundo, tales como Japón, España, Italia, Alemania, Suiza, China, México, Brasil y Francia.

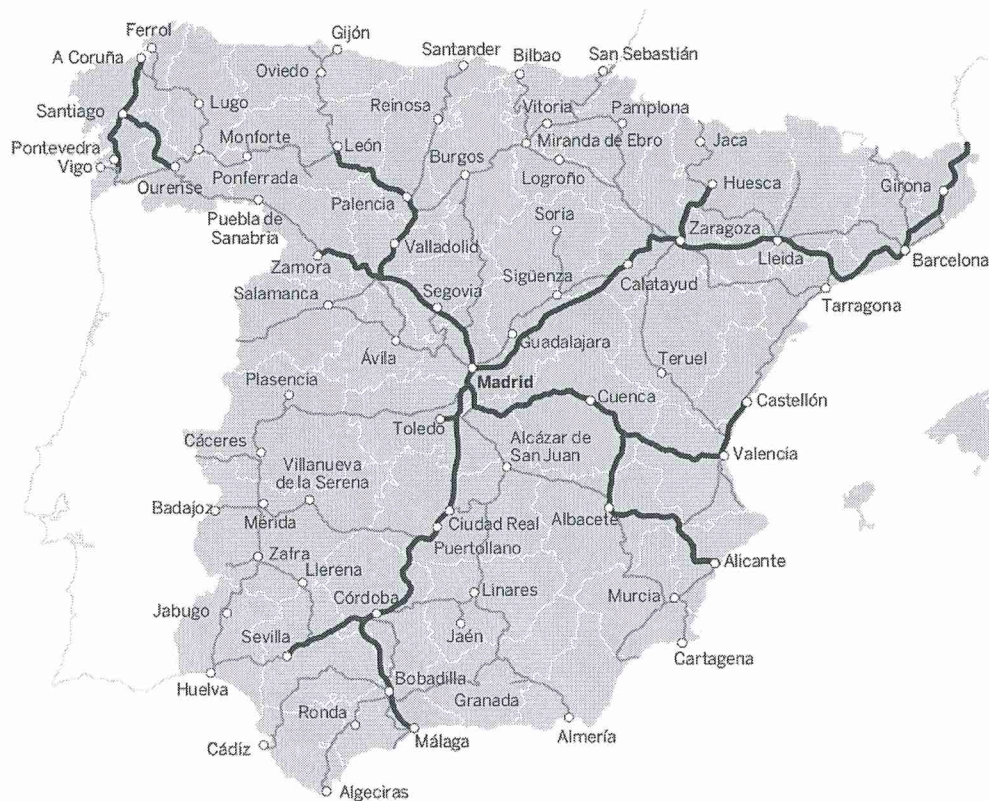
Simplemente basta con observar cómo se interconectan los distintos puntos de un país dentro de la red ferroviaria de un par de los territorios antes mencionados para ver cómo se puede incrementar el flujo de transporte de pasajeros y carga:

¹² OLEACHEA, Juan de Dios – "Ferrocarriles: ¿Caminos del Inca del siglo XXI?". Instituto del Perú, 2007, p. 1. Rescatado de: <https://usmp.edu.pe/idp/wp-content/uploads/2015/10/conf-ferrocarriles.pdf>

**DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
 634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
 DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
 PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
 DE LA COSTA**

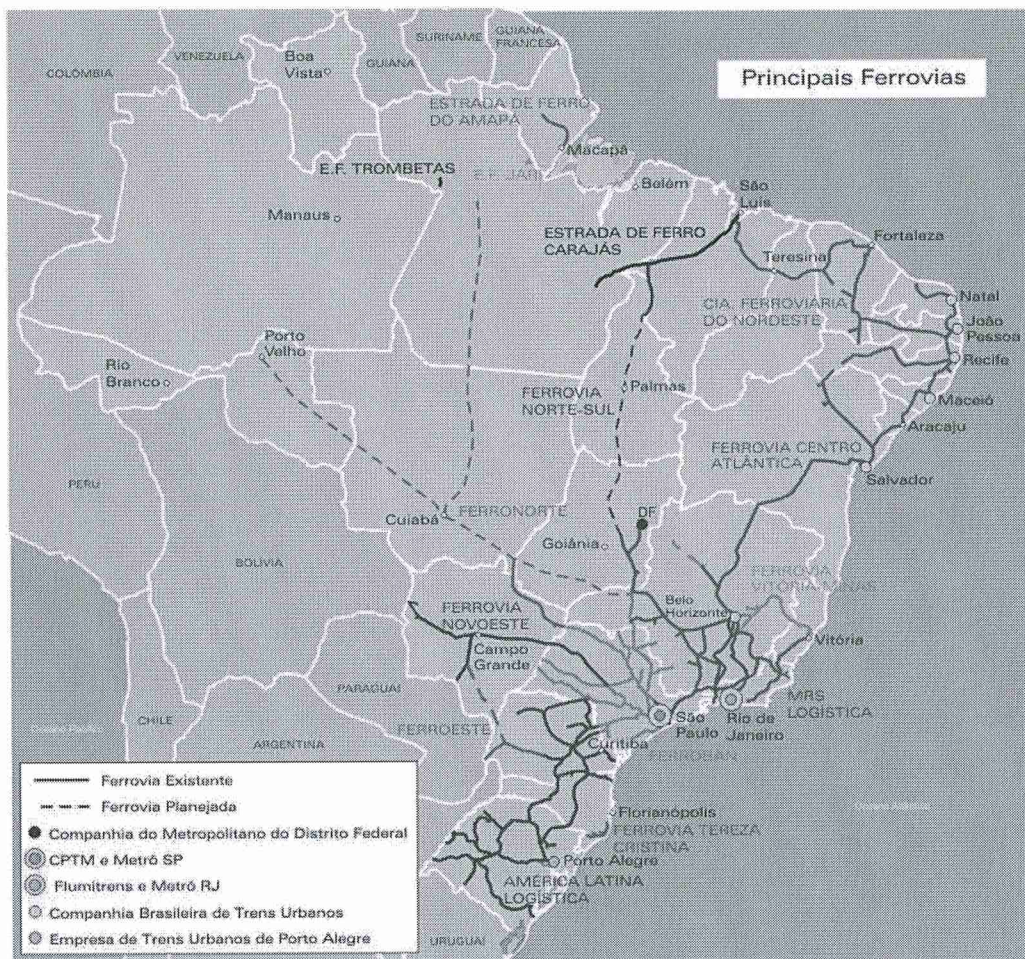
RED FERROVIARIA

— Alta velocidad: 3.152 km. — Red convencional: 12.443 km.



Fuente: https://elpais.com/elpais/2019/01/05/media/1546703123_549959.html

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
 634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
 DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
 PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
 DE LA COSTA



Fuente: <https://www.gifex.com/images/0X0/2009-09-17-1964/El sistema ferroviario en Brasil.jpg>

Debe notarse en el caso del segundo ejemplo de red ferroviaria que casi todos los pueblos de la costa brasileña en el océano atlántico tiene conexión ferroviaria en nuestro país vecino de Brasil.

En nuestro país, sólo contamos con las siguientes concesiones ferroviarias, según el propio portal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones¹³:

- Ferrocarril del Centro
- Ferrocarril del Sur y Sur Oriente
- Ferrocarril Huancayo - Huancavelica
- Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1
- Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 2

¹³ Fuente: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/conces_ferrocarriles.html

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

Estos servicios de transporte ferroviario en nuestro país no son suficientes; además, estos trenes no llegan a todos los rincones de nuestro país. En este sentido, es prioritario ampliar la conexión ferroviaria en el Perú, esta Comisión considera que el Proyecto Tren de la Costa es un buen inicio para comenzar a priorizar inversión en infraestructura de transporte. Lo antedicho debido a las grandes ventajas que tiene el transporte ferroviario a comparación de otros medios de transporte:

"1.- Capacidad: un ferrocarril moderno es capaz de transportar, con sólo tres trenes por hora, 100 millones de toneladas anuales, 12 veces la capacidad de carga de la ya saturada Carretera Central. Ésta no soporta más toneladas ni se puede agrandar porque hay cerros y abismos a ambos lados de camino.

2.- Eficiencia: consume proporcionalmente la tercera parte de lo que consumen los camiones.

3.- Seguridad Vial: el alto índice de accidentes en carretera que registra el Perú hace que esta alternativa de transporte sea más segura. Desde el inicio de la concesión el ferrocarril no ha tenido un solo pasajero accidentado por motivos de transporte. Por ejemplo, en Francia el transporte ferroviario es 43.5 veces más seguro que el transporte en carreteras.

4.- Formal: sistema NO permite excepciones. Combate la informalidad del transporte en general.

5.- Economía de la infraestructura:

• Cuesta la tercera parte de lo que cuesta una carretera. • Dura siete veces la vida de una carretera.

• Está seis veces menos expuesto que la carretera a los desastres naturales.

• Reparación más rápida que una carretera (Todo esto teniendo en cuenta el supuesto de la línea férrea y del tren más precarios). No sólo es tres veces más barato construir una vía férrea que una carretera, sino que además la primera tiene una vida útil de unos 50 años, mientras que la segunda debe reasfaltarse cada 8 años.

6.- Rapidez: en los Andes el ferrocarril puede desarrollar velocidades promedios de 80 kilómetros por hora.

7.- Medio ambiente: el ferrocarril es la manera más limpia y eficiente de transportar materiales y mercaderías a granel. Tres veces menos contaminantes que los camiones, de dos a cuatro veces más eficiente en el consumo de combustible. Los ferrocarriles representan sólo el 4 por ciento en la emisión de gases, sin embargo movilizan el 42 por ciento de la carga. Entre 1999 y 2007 el FCCA ha adquirido 16

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

locomotoras de combustión limpia (ecológicas), que representan el 80 por ciento de nuestra flota. Alta compatibilidad con combustibles alternativos (gas natural) reduciendo el consumo de combustible. Además de la preocupación por reducir la emisión de gases contaminantes. Incluso podría optarse por trenes eléctricos que lógicamente no son contaminantes”¹⁴.

En igual sentido, se pronuncia Kohon, cuando resalta la importancia y buenos resultados que trae el desarrollo de la red ferroviaria en un país:

“Los ferrocarriles contribuyeron significativamente al desarrollo de América Latina y el Caribe. Si bien esta contribución fue desigual, en muchos países la presencia del ferrocarril constituyó un factor significativo en la expansión y la consolidación del territorio y, consecuentemente, de las actividades productivas y el crecimiento poblacional.

Técnicamente, los mejores atributos del ferrocarril están vinculados con su desempeño eficiente al lograr transportar, en una única formación, grandes volúmenes de cargas o pasajeros. Esta cualidad del ferrocarril presenta, a su vez, otras ventajas, tales como un menor consumo de energía por unidad de tráfico, una correspondiente menor emisión de gases de efecto invernadero, un menor nivel de accidentes y un bajo consumo de espacio público, entre otros beneficios. Esas indudables fortalezas están acompañadas por algunas debilidades: la dificultad del ferrocarril para acceder a los orígenes y destinos finales de los pasajeros y las cargas, requiriendo del transporte automotor para finalizar los viajes, así como su menor flexibilidad y adaptación frente a los cambios en las tecnologías y los mercados, debido a las grandes inversiones involucradas”¹⁵.

Específicamente, en lo que se refiere al Tren de la Costa, la Dirección de Promoción de Inversiones de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada del Ministerio de Economía y Finanzas describe que la **Iniciativa Privada Cofinanciada “Proyecto Tren de la Costa”** tiene los siguientes objetivos y persigue estos beneficios:

“Objetivos del proyecto

- *Incrementar la capacidad de la oferta de transporte disponible para la población y la carga que se moviliza en la costa.*
- *Reducir los tiempos de viaje de los pasajeros.*
- *Poner a disposición de la población un medio de transporte moderno y eficiente.*
- *Colaborar con la reducción de sobrecostos asociados a medios de transporte actuales menos eficientes.*

¹⁴ OLEACHEA, Juan de Dios, Ob. Cit., pp. 1–2.

¹⁵ KOHON, Jorge – “Más y mejores trenes Cambiando la matriz de transporte en América Latina y el Caribe”. Nota técnica N° IDB-TN, Banco Interamericano de Desarrollo, 2011, p. 11.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

- *Fortalecer el crecimiento del país mediante la modernización e innovación del sector transporte, específicamente ferroviario, con un proyecto de envergadura que la economía peruana necesita para mantener el crecimiento en los últimos años.*

Beneficios del proyecto

- *Mayor disponibilidad ante la demanda, ofreciendo al menos 11 frecuencias diarias de trenes de pasajeros saliendo desde cada departamento.*
- *Ahorro aproximado del 50% en tiempo de viaje de pasajeros en todas las rutas cubiertas.*
- *Garantiza altos estándares de seguridad al utilizar sistemas de señalización, comunicación y control aprobados por el FRA, respetando estrictamente la puntualidad en los horarios de salida y llegada.*
- *Reduce la congestión vehicular, el desgaste de infraestructura y la contaminación ambiental y sonora en la Carretera Panamericana.*
- *Inicia el desarrollo de una columna vertebral vial para el país, impulsando un mayor dinamismo en las actividades económicas y sociales"¹⁶.*

De esta manera, podemos observar que la infraestructura que facilita el uso de trenes en nuestro país y, en específico, aquella que permitirá operar el Tren de la Costa resultan ser de gran utilidad y ventaja al respecto de cualquier carretera o conexión fluvial. La infraestructura pensada para este proyecto es un gran proyecto que trae beneficios para toda la población de nuestro país, incluyendo la capital que demanda un gran movimiento de personas y carga.

Así, la finalidad de declarar de interés nacional y necesidad pública la ejecución del Proyecto Tren de la Costa es válida y la iniciativa legislativa está sustentada correctamente.

Entonces, luego de la evaluación técnica, podemos indicar que con el presente documento se recomienda la aprobación del proyecto de ley presentado.

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

La presente iniciativa legislativa es necesaria, pues la ejecución del Proyecto Tren de la Costa, es un requerimiento de la población de todas las localidades de la costa para lograr el flujo de tránsito que permite las actividades económicas, sociales, turísticas, culturales y productivas de las regiones de la costa.

¹⁶ Fuente:

https://www.proyectosapp.pe/RepositorioAPS/0/2/JER/IP_033_2014/IPC_TREN_DE_LA_COSTA.pdf

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

De esta forma, el proyecto que declara el interés nacional y necesidad pública permite que el Poder Ejecutivo, a través de los órganos competentes, priorice y ejecute la obra objeto de declaración en la propuesta legislativa.

La presente iniciativa legislativa es viable, ya que, como hemos evaluado en el presente documento, existe fundamento constitucional y legal para la emisión de normas declarativas de interés nacional y necesidad pública del sector transportes en general.

Además, la iniciativa legislativa declarativa del Proyecto de Ley N° 634/2021-CR, en sentido concreto, es viable ya que se trata de una declaración de interés nacional y necesidad pública de un proyecto específico para toda la región costera de nuestro país, desde Tumbes hasta Tacna: el Proyecto Tren de la Costa, presentada por el congresista Jorge Arturo Zeballos Aponte.

La presente iniciativa legislativa es oportuna, porque permite que, en representación de la población, el Congreso de la República le informe al Poder Ejecutivo los proyectos que requieren atención de parte de este poder del Estado, ya que se requiere su priorización y ejecución pronta.

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, en este aspecto.

La iniciativa legislativa contenida en el presente documento tiene como efecto único la generación de la obligación en cabeza del Poder Ejecutivo de priorizar la ejecución del Proyecto del Tren de la Costa; debido a su alta necesidad y por ser de interés público.

IV.4 Análisis de las opiniones e información solicitadas

Opiniones solicitadas

Entidad consultada	N° de Oficio	Fecha	Respuesta
--------------------	--------------	-------	-----------

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN DE LA COSTA

Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio N° 390-MTC	09 de noviembre de 2021	Oficio N° 0308-2022-MTC/04
	Oficio N° 486-MTC (reiteración)	09 de diciembre de 2021 (reiteración)	
Ministerio de Economía y Finanzas	Oficio N° 391-MEF	09 de noviembre de 2021	-
	Oficio N° 487-MEF (reiteración)	09 de diciembre de 2021 (reiteración)	
Ministerio del Ambiente	Oficio N° 392-MINAM	09 de noviembre de 2021	Oficio N° 00008-2022-MINAM/DM
	Oficio N° 487-MEF (reiteración)	09 de diciembre de 2021 (reiteración)	
Ministerio de Cultura	Oficio N° 393-MINCUL	09 de noviembre de 2021	Oficio N° 00495-2021-DM/MC
Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional	Oficio N° 394-AFIN	09 de noviembre de 2021	-
Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	Oficio N° 395-ANGR	09 de noviembre de 2021	-

Análisis de las opiniones recibidas

En primer lugar, el Oficio N° 0308-2022-MTC/04, de fecha 03 de febrero de 2022, suscrito por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, contiene el Informe N° 063-2022-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica, en el cual se concluye lo siguiente:

“(…) se determina que los artículos 1 y 2 del Proyecto de Ley presentan observaciones, por lo siguiente:

a) El Proyecto Tren de la Costa no forma parte del Programa Multianual de Inversiones (PMI) del Sector Transportes y Comunicaciones para el periodo 2022-2024, ni del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC).

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

b) *Se vienen desarrollando las acciones necesarias para viabilizar la ejecución del Proyecto Ferrocarril Lima - Ica, el cual forma parte del Proyecto Tren de la Costa.*

c) *Se estaría desvirtuando la naturaleza declarativa del Proyecto de Ley.*

d) *Interviene en asuntos de competencia del Poder Ejecutivo, vulnerando el principio constitucional de separación de poderes bajo el cual se rigen los Poderes del Estado.*

e) *La responsabilidad de determinar la modalidad de ejecución de los proyectos de inversión corresponde ser realizado por el Poder Ejecutivo, en el marco de la normativa vigente, no siendo competencia del Poder Legislativo, más aún si no cuenta con los elementos técnicos necesarios para definirla.*

f) *Las responsabilidades asignadas inciden en aspectos de índole presupuestal, lo cual colisiona con el artículo 79 de la Constitución Política del Perú y el literal a) del numeral 2.2 del artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República" (p. 9).*

Esta Comisión considera que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de su Dirección de Políticas y Normas en Transporte Ferroviario de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodales, ha evidenciado con mayor énfasis la necesidad de esta iniciativa al indicar lo siguiente:

"El Proyecto Tren de la Costa no forma parte del Programa Multianual de Inversiones (PMI) del Sector Transportes y Comunicaciones para el periodo 2022-2024, en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, aprobado por Resolución Ministerial N° 128-2021-MTC/01; por lo que, no está priorizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; asimismo, se advierte que no es un proyecto del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC), aprobado por Decreto Supremo N° 238-2019-EF" (p. 7).

Precisamente, el Congreso de la República, a través de las normas declarativas, busca informar al Poder Ejecutivo la necesidad y el interés de la población en general de priorización de obras que quizás no están en la agenda de este poder del Estado y no por ello se trasgrede el equilibrio de poderes como erradamente ha indicado el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el oficio citado.

En otra comunicación, específicamente en el Oficio N° 2842-2021-MTC/04, de fecha 22 de diciembre de 2021, el Ministerio ha indicado contradiciendo la opinión vertida en el documento referido respecto a este proyecto lo siguiente:

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

*"(...) se considera que, si la finalidad es dotar de mayor énfasis [un proyecto determinado], resultaría conveniente que se evalúe la pertinencia de proponer una declaratoria de interés y necesidad pública, pues **así se favorecería la ejecución de las acciones destinadas a dicho fin de forma prioritaria**" (subrayado y énfasis propio, p. 7).*

Conforme a lo anterior, la opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones sobre este proyecto de ley propuesto no sólo es errado, sino que además viene siendo arrastrado como una incorrecta concepción acerca de la labor del Congreso de la República respecto a la emisión de normas de carácter declarativo.

Las leyes que declaran una determinada obra o proyecto de interés nacional y necesidad pública tienen como efecto la generación de la obligación en cabeza del Poder Ejecutivo de priorizar la realización de dicha obra o proyecto; el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y el Poder Ejecutivo al observar este tipo de proyectos, pierde de vista que el Congreso de la República es el ente del Estado que tiene mayor contacto directo con la población y la representatividad es mayor. En este sentido, las iniciativas legislativas que contienen proyectos de declaración de interés nacional y necesidad pública son prioritarios e importantes ya que los señores y señoras congresistas reciben de primera mano las necesidades de los ciudadanos en cada rincón del país.

Es además de resaltar que la obligación de priorizar un determinado proyecto u obra jamás crea gasto público. De esta forma, ningún proyecto de ley que busca la declaratoria de interés nacional y necesidad pública trasgreden ni el artículo 79 de la Constitución ni el literal a) del segundo párrafo del artículo 76 del Reglamento del Congreso. El Ministerio de Justicia y Derechos Humanos en su Informe Legal N° 036-2013-JUS/DNAJ de 10 de abril de 2013 ha indicado lo siguiente:

"(...) en aquellos dispositivos normativos en los que se incluyan las nociones jurídicas necesidad pública e interés nacional, se generan, en la mayoría de casos, una serie de efectos de los cuales se vislumbra que el Estado debe cumplir una serie de obligaciones que devienen en resultados cuantitativos y cualitativos. Respecto al primer resultado, implica que, para la ejecución de las prestaciones estatales resulte necesario que se autorice una transferencia de partida presupuestal para el sector correspondiente; mientras que, con referencia al segundo resultado se procura mejorar progresivamente la calidad de vida de los ciudadanos, lo cual deviene en brindar un mayor bienestar a la sociedad"¹⁷.

Nótese que existen dos momentos: primero, uno en el cual se expide la ley de declaración de interés nacional y necesidad pública por parte del Congreso de la

¹⁷ MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS – "Informe Legal sobre la naturaleza jurídica e implicancias de las normas consideradas —declaraciones de necesidad pública e interés nacional" [Informe N° 036-2013-JUS/DNAJ]. Lima: Dirección General de Desarrollo y Ordenamiento Jurídico, 2013, p. 8.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

República, donde se genera la obligación de priorización del proyecto u obra objetivo de dicha norma; y, segundo, uno en el cual el Poder Ejecutivo, a través del ente correspondiente, procede a priorizar el proyecto u obra generando la mencionada autorización de transferencia de partida presupuestal en el sector correspondiente. Así, la iniciativa legislativa no genera gasto público, sino que los entes del Poder Ejecutivo encargados de la ejecución del proyecto u obra serán los que deberán realizar el trámite correspondiente para cumplir con la obligación de priorizar el proyecto u obra indicado en la ley.

De esta manera, la observación realizada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones respecto a este aspecto no es atendible, ya que la presente norma no transgrede el marco constitucional, legal y reglamentario vigente.

En segundo lugar, el Oficio N° 00008-2022-MINAM/DM, de fecha 12 de enero de 2022, suscrito por el Ministerio del Ambiente, contiene el Informe N° 00006-2022-MINAM/SG/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, el Informe N° 00037-2021-MINAM/VMGA/DGPIGA/DPIGA, elaborado por la Dirección de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental, del Informe Técnico Legal N° 149-2021-SERNANP-DGANP-OAJ, elaborado por la Oficina de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Áreas Naturales Protegidas del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP), del Informe N° 00096-2021-MINAM/VMDERN/DGOTGIRN, de la Dirección General de Ordenamiento Territorial y de la Gestión Integrada de los Recursos Naturales, que contiene el Informe N° 00242-2021-MINAM/VMDERN/DGOTGIRN/DMERNT, elaborado por la Dirección de Monitoreo y Evaluación de los Recursos Naturales del Territorio.

En términos generales, los informes adjuntados por el Ministerio del Ambiente han establecido que la ejecución del proyecto que será declarado de interés nacional y necesidad pública la propuesta legislativa del presente documento deberá respetar la normatividad en materia medioambiental; por esto, se agregará el artículo 3 a la fórmula legal, lo cual se solicita expresamente en la opinión de este Ministerio (f. 3.2, p. 13):

"Artículo 3. De la aplicación de la normativa sobre el medio ambiente

En la implementación de lo establecido por esta ley, corresponderá a las entidades competentes respetar la normativa ambiental, en particular las disposiciones de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) y su reglamento, en caso de ser aplicable."

Este artículo ha sido añadido a la fórmula legal en vista de su conveniencia y oportunidad para que la propuesta cumpla con el marco normativo nacional en materia medioambiental.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

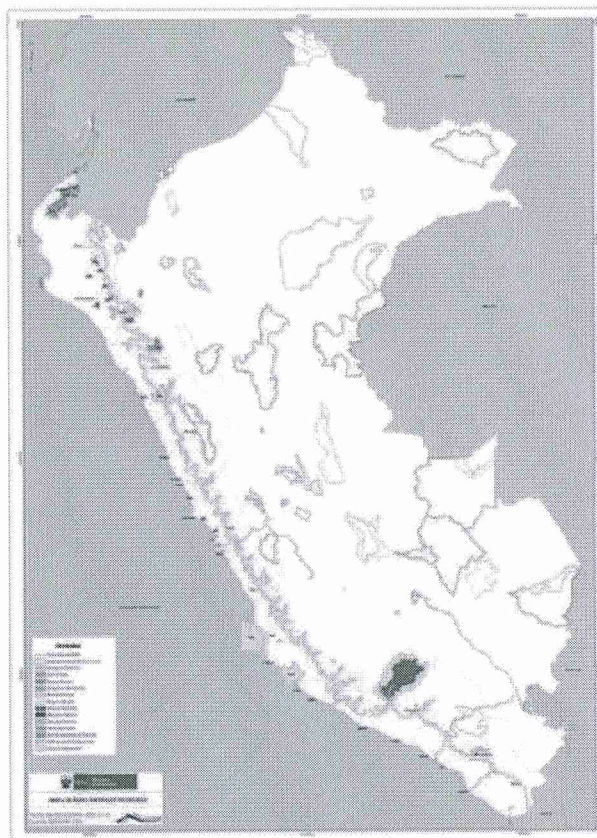
DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
 634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
 DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
 PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
 DE LA COSTA

Finalmente, es importante resaltar que el Informe técnico legal N° 140-2021-SERNARP-DGANP-OAJ de la Oficina de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Áreas Naturales Protegidas del SERNARP ha indicado que el proyecto que será declarado de interés nacional y necesidad pública la propuesta legislativa del presente documento se superpone con áreas protegidas, a saber:

Áreas Naturales Protegidas de Administración Nacional				
CATEGORÍA	Código de ANP	Nombre del ANP	Ubicación Política	Zona de Aterrizamiento
Bosque de Protección	BP01	Puquio Santa Rosa	La Libertad	
	BP01	Alrededor a la Boca del Canal Nuevo Imperial	Lima	
Coto de Caca	CC01	El Angulo	Piura	Superpuesta
	CC02	Sotcha Bomba	Cajamarca y La Libertad	Superpuesta
Parque Nacional	PN05	Cerro de Amotape	Tumbes y Piura	Superpuesta
Refugio de Vida Silvestre	RV03	Bonques Nutrados de Ullima	Cajamarca	Superpuesta
	RV01	Laguna Pampa	Lambayeque	Superpuesta
	RV02	Los Pantanos de Villa	Lima	Superpuesta
Reserva Nacional	RN13.31	Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras - Punta La Chira	Arequipa	
	RN13.16	Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras - Punta Colorado	Ancash	
	RN13.27	Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras - Punta Lomitas	Ica	
	RN03	de Paracas	Ica	Superpuesta
	RN25	San Fernando	Ica	Superpuesta
	RN07	de Callao	La Libertad	Superpuesta
	RN11	de Tumbes	Tumbes	
	RN13.09	Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras - Punta Culebras	Ancash	
	RN04	de Lachay	Lima	Superpuesta
	RN13.26	Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras - Punta San Juan	Ica	
	RN13.33	Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras - Punta Colón	Moquegua	
	RN13.30	Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras - Punta Aliso	Arequipa	
	RN13.13-15	Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras - Punta Salinas, Isla Huampani y Isla Morocha	Lima	
	RN13.12	Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras - Punta La Uchero	Lima	
	RN13.32	Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras - Punta Hornos	Arequipa	
	RN13.29	Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras - Punta Lomas	Arequipa	
Reserva Paisajística	RP01	Subcuenca del Cochuy	Arequipa	Superpuesta
Santuario Histórico	SH04	Bosque de Pomac	Lambayeque	Superpuesta
Santuario Nacional	SN05	Los Morujanes de Tumbes	Tumbes	Superpuesta
	SN03	Lagunas de Mejía	Arequipa	Superpuesta

Zonas Reservadas			
ZR01	Chancaybaños	Cajamarca	Superpuesta
ZR13	Bosque de Zárate	Lima	
ZR14	Illimoc	Piura	
Áreas de Conservación Regional			
Código	Nombre del ACR	Ubicación política	
ACR03	Aubúfera de Medio Mundo	Lima	
ACR11	Angostura Fiscal	Tumbes	
ACR23	Sistema de Lomas de Lima	Lima	
ACR23	Sistema de Lomas de Lima	Lima	
ACR16	Laguna de Huacachina	Ica	
ACR15	Bosques Secos Saltral - Huarmaca	Piura	
ACR02	Humedales de Ventanilla	Lima	
ACR15	Bosques Secos Saltral - Huarmaca	Piura	
ACR23	Sistema de Lomas de Lima	Lima	
ACR23	Sistema de Lomas de Lima	Lima	
ACR12	Bosque Huacrupe-La Calera	Lambayeque	
ACR13	Bosque Moyan-Palacio	Lambayeque	
ACR23	Sistema de Lomas de Lima	Lima	

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA



Elaborado por la Dirección de Desarrollo Estratégico.

Fuente: Informe técnico legal N° 149-2021-SERNANP-DGANP-OAJ de la Oficina de Asesoría Jurídica de la Dirección General de Áreas Naturales Protegidas del SERNANP, pp. 18 – 19.

De esta manera, de aprobarse la presente propuesta legislativa, se insta al Poder Ejecutivo que se respete la normativa ambiental señalada por el Ministerio del Ambiente y el SERNARP en la priorización del proyecto contenido en este documento.

En tercer lugar, el Oficio N° 0495-2021-DM/MC, de fecha 24 de noviembre de 2021, suscrito por el Ministerio de Cultura, contiene el Informe N° 001398-2021-OGAJ/MC, en el cual distintos órganos de este ente administrativo indican que no son competentes para emitir opinión sobre este proyecto de ley.

Las opiniones recibidas presentan puntos rescatables que han permitido modificar la fórmula legislativa, generando la posibilidad de implementar en la propuesta mejoras en torno a la propuesta legislativa presentada originalmente.

IV.5 Análisis costo beneficio

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

El presente documento permite analizar los costos y beneficios que conllevaría la aprobación de la iniciativa de ley contenida en el mismo; ahora, al ser la fórmula legislativa de este documento una de carácter declaratorio, el objetivo de esta propuesta es comunicar al Poder Ejecutivo la necesidad directa de la población para que se cumpla con priorizar el proyecto identificado por los legisladores como uno de interés nacional y necesidad pública.

En ese sentido, se presenta el análisis costo – beneficio frente a los actores sociales que supondría la aprobación del proyecto de ley:

Actores	Beneficios	Costos
Población	- El proyecto priorizado reducirá el tiempo de viaje de pasajeros en todas las rutas que esta cubra. - El proyecto priorizado disminuirá la congestión vehicular, el desgaste de infraestructura y la contaminación que se evidencia en la Carretera Panamericana y otras rutas aledañas. - El proyecto priorizado impulsará con mayor dinamismo las actividades económicas de las regiones por las que transcurra así como actividades sociales, turísticas, culturales y productivas. - El proyecto priorizado será considerado para la población como una opción mucho mejor, más eficiente y productiva para transportarse.	
Empresas	El proyecto priorizado impulsará la logística de las empresas reduciendo los costos, mejorando	

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

	la calidad del servicio, el almacenamiento y distribución. • El proyecto priorizado supondrá la modernización e innovación del sector transporte para la costa peruana. • El proyecto priorizado facilitará la conexión de empresas con clientes y de empresas entre sí. • El proyecto priorizado implicará una nueva opción para las empresas comprometidas con el medio ambiente que buscan reducir cada vez más su huella de carbono.	
Estado	• Respetará y cumplirá el artículo 192 de la Constitución Política del Perú, que fomenta la competitividad, las inversiones y el financiamiento para la ejecución de proyectos y obras de infraestructura de alcance e impacto regional.	

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

Recogemos lo expresado en el proyecto de ley presentado, la cual indica a la letra lo siguiente:

*“El presente Proyecto de Ley tiene vinculación directa con la **Décima Política de Estado** ya que está relacionado estrechamente con la Reducción de la Pobreza. De conformidad a esta Política, el Estado se compromete a dar prioridad efectiva a la lucha contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social, mediante la promoción del desarrollo empresarial local y el empleo; asimismo, se compromete a promover la ejecución de proyectos de infraestructura logística y productiva para el desarrollo local y regional. Dentro de dicho*

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

contexto, consideramos fundamental el desarrollo de la infraestructura vial ferroviaria en el litoral costero para combatir la pobreza mediante la integración del territorio nacional, ya que ello reduce los costos y el tiempo de transportes en el intercambio de productos entre la costa y otras regiones del Perú.

*El proyecto de ley también tiene vinculación con la **Vigésimo Primera Política de Estado** que propone desarrollar la infraestructura y mejorar la competitividad del país. De conformidad a esta Política el Estado tiene la obligación de elaborar un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones. Todo ello, contribuye a promover el desarrollo de rutas turísticas y corredores de exportación que permitirá trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y consolidar una integración fronteriza acorde con los planes nacionales.” (énfasis propio, p. 18).*

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 634/2021-CR, con el siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO – TREN DE LA COSTA

Artículo 1. Declaración de interés nacional y necesidad pública

Se declara de interés nacional y necesidad pública, la ejecución del Proyecto Tren de la Costa, que abarca todo el litoral costero comprendiendo a los departamentos de Tacna, Moquegua, Arequipa, Ica, Lima, Áncash, La Libertad, Lambayeque, Piura y Tumbes. Con el objetivo de generar una nueva y eficiente vía de tránsito entre los pueblos ubicados a lo largo de la costa de nuestro país.

Artículo 2. De la prioridad de las entidades ejecutivas pertinentes

Las entidades ejecutivas pertinentes priorizarán y dispondrán la ejecución del referido proyecto, hasta su culminación y uso beneficioso.

Artículo 3. De la aplicación de la normativa sobre el medio ambiente

En la implementación de lo establecido por esta ley, corresponderá a las entidades competentes respetar la normativa ambiental, en particular las disposiciones de la Ley

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERES NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA

27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) y su
reglamento, en caso de ser aplicable".

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)



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)



5. HERRERA MEDINA, NOELIA ROSSVITH
(Renovación Popular)



6. JIMÉNEZ HEREDIA, DAVID JULIO
(Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/04/2022 11:58:22-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/04/2022 11:08:44-0500



Firmado digitalmente por:
AMURUZ DULANTO Yessica
Rosselli FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/04/2022 12:52:22-0500



Firmado digitalmente por:
HERRERA MEDINA Noelia
Rossvith FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/04/2022 10:42:09-0500

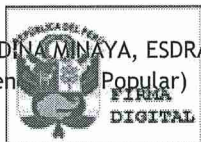
COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
 634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
 DECLARA DE INTERES NACIONAL Y NECESIDAD
 PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
 DE LA COSTA



7. MEDINA MINAYA, ESDRAS RICARDO
 (Renacimiento Popular)



Firmado digitalmente por:
 MEDINA MINAYA ESDRAS
 RICARDO FIR 20423212 hard
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 22/04/2022 16:51:53-0500



Firmado digitalmente por:
 MONTALVO CUBAS SEGUNDO
 TORIBIO FIR 16855831 hard
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 12/04/2022 18:29:58-0500



8. MONTALVO CUBAS, SEGUNDO TORIBIO
 (Perú Libre)



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)



13. PARIONA SINCHE, ALFREDO
 (Perú Libre)



Firmado digitalmente por:
 PARIONA SINCHE Alfredo
 FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 13/04/2022 16:40:22-0500



14. QUISPE MAMANI, WILSON RUSBEL
 (Perú Libre)



Firmado digitalmente por:
 PAREDES PIQUE Susel Ana
 Maria FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 19/04/2022 12:46:41-0500



Firmado digitalmente por:
 OBANDO MORGAN Auristela
 Ana FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 11/04/2022 13:31:37-0500



Firmado digitalmente por:
 PAREDES CASTRO Francis
 Jhasmina FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 12/04/2022 16:45:11-0500

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
 634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
 DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
 PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
 DE LA COSTA



15. SOTO PALACIOS, WILSON
 (Acción Popular)



Firmado digitalmente por:
 TELLO MONTES Nivardo
 Edgar FAU 20181740126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 12/04/2022 12:18:56-0500



16. TELLO MONTES, NIVARDO EDGAR
 (Perú Libre)



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

MIEMBROS ACCESITARIOS



1. ALEGRÍA GARCÍA, LUIS ARTURO
 (Fuerza Popular)



2. ALVA ROJAS, CARLOS ENRIQUE
 (Acción Popular)



3. BARBARÁN REYES, ROSANGELLA ANDREA
 (Fuerza Popular)



4. CASTILLO RIVAS, EDUARDO ENRIQUE
 (Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:
 SOTO PALACIOS Wilson FAU
 20181740126 soft
 Motivo: En señal de
 conformidad
 Fecha: 19/04/2022 16:01:27-0500

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA



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)



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)

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
634/2021-CR, QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO,
DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN
DE LA COSTA



13. LÓPEZ UREÑA, ILICH FREDY
(Acción Popular)



14. MORI CELIS, JUAN CARLOS
(Acción Popular)



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



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: mesadepartesvirtual@congreso.gob.pe
Enviado el: jueves, 28 de abril de 2022 13:12
Para: lsandoval@congreso.gob.pe
Asunto: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes
Datos adjuntos: 7a768a2c7a39d004236c12e7670b2c0d.pdf; dc8b5110afed3dece4f62f9064a163ef.pdf; c5c743bc6f3d5f19371e3158d3f8583a.pdf

[Solicitante]: lsandoval@congreso.gob.pe

[Asunto]: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes

[Mensaje]: Remito los dictámenes firmados del PL 634/2021-CR; y, el PL 1167/2021-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 13:11:31

[IP]: 94.188.207.216

Su mensaje ha sido recibido.

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