



Comisión de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2024-2025 Primera Legislatura Ordinaria

Señor presidente:

Han sido remitidos para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, las siguientes proposiciones legislativas:

- Proyecto de Ley 408/2021-CR, presentado por el grupo parlamentario Perú Libre, a iniciativa del congresista Alfredo Pariona Sinche, por el que se propone la "Ley que modifica la Ley 29935, Ley que declara de necesidad pública la revalorización y reactivación del ferrocarril Huancaayo – Huancavelica".
- Proyecto de Ley 1721/2021CR, presentado por el grupo parlamentario Perú Democrático, a iniciativa de la señora congresista Nieves Esmeralda Limachi Quispe, por el que propone la "Ley que establece como política pública prioritaria el Fortalecimiento del Transporte Ferroviario, y crea los corredores ferroviarios para el Desarrollo Productivo y Social del Perú".
- Proyecto de Ley 3330/2022CR, presentado por el grupo parlamentario Perú Libre, a iniciativa del señor congresista Waldemar Cerrón Rojas, por el que propone la "Ley que impulsa la reactivación económica y turística del Tren Macho".
- Proyecto de Ley 5471/2022-CR, presentado por el grupo parlamentario Perú Bicentenario, a iniciativa del señor congresista Guido Bellido Ugarte, por el que propone la "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública el ingreso de nuevos operadores ferroviarios en la concesión de los tramos Sur y Sur Oriente de los departamentos de Arequipa – Puno – Cusco".
- Proyecto de Ley 6924/2023-CR, presentado por el grupo parlamentario Unidad y Diálogo Parlamentario, a iniciativa del congresista Esdras Ricardo Medina Minaya, por el que propone una "Ley que promueve la construcción de un sistema de transporte eléctrico masivo de Arequipa - el Tren Blanco de Arequipa".
- Proyecto de Ley 8054/2023-CR, presentado por el grupo parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa del congresista Oscar Zea Choquechambi, por el que propone una "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción del tren Iquitos - Yurimaguas".
- Proyecto de Ley 8326/2023-CR, presentado por el grupo parlamentario Somos Perú, a iniciativa del congresista José Bernardo Pazo Nunura, por el que propone una Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la creación del Megapuerto Multimodal de Bayóvar, ubicado en el distrito y provincia de Sechura, departamento de Piura Perú y el Megaproyecto Ferroviario Bioceánico que une el puerto de Santos, Sao Paulo-Brasil con el puerto de Bayóvar".

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

- Proyecto de Ley 8934/2024-CR, presentado por el grupo parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa del congresista Segundo Teodomiro Quiroz Barboza, por el que propone la "Ley que promueve el Desarrollo de la Infraestructura Ferroviaria Nacional".
- Proyecto de Ley 8979/2024-CR, presentado por el grupo parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa del congresista Oscar Zea Choquechambi, por el que propone la "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción del tren Puno - Desaguadero".

El presente dictamen fue aprobado por unanimidad en la tercera sesión extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada en Cusco el 18 de noviembre de 2024, contando con los votos a favor de los señores congresistas Hilda Marleny Portero López, Magaly Rosmery Ruiz Rodríguez, Nilza Merly Chacón Trujillo, Guido Bellido Ugarte, Raúl Doroteo Carbajo, Hamlet Echevarría Rodríguez, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Alex Randu Flores Ramírez, Mery Eliana Infantes Castañeda, Jeny Luz López Morales, Segundo Toribio Montalvo Cubas, Vivian Olivos Martínez, Karol Ivett Paredes Fonseca, Kelly Roxana Portalatino Ávalos, Cheryl Trigozo Reátegui, Oscar Zea Choquechambi. También votó el congresista accesitario José Bernardo Pazo Nunura.

I. Situación procesal

I.1 Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 408/2021-CR, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 06/10/2021 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 18/10/2021 como única comisión dictaminadora.

El Proyecto de Ley 1721/2021CR fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 12/04/2022 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 13/04/2022 como única comisión dictaminadora.

El Proyecto de Ley 3330/2022-CR fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 18/10/2022 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 19/10/2022 como única comisión dictaminadora.

El Proyecto de Ley 5471/2022-CR fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 23/06/2023 y fue decretado e ingreso a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 27/06/2023 como única comisión dictaminadora.

El Proyecto de Ley 6924/2023-CR fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 31/01/2024 y fue decretado e ingreso a la Comisión de Transportes y

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Comunicaciones el 01/02/2024 como única comisión dictaminadora.

El Proyecto de Ley 8054/2023-CR fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 05/06/2024 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 05/06/2024 como única comisión dictaminadora.

El Proyecto de Ley 8326/2023-CR fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 04/07/2024 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 05/07/2024 como única comisión dictaminadora.

El Proyecto de Ley 8934/2024-CR fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 17/09/2024 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 17/09/2024 como única comisión dictaminadora.

El Proyecto de Ley 8979/2024-CR fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 20/09/2024 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 23/09/2024 como única comisión dictaminadora.

Admisibilidad de los Proyectos de Ley 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR

Las proposiciones de ley en estudio cumplen con los requisitos generales y específicos establecidos en los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República para la admisibilidad de los proyectos de ley, por lo que se procedió a solicitar opiniones y a realizar el estudio correspondiente; asimismo, se ha tomado en consideración para su estudio el artículo 76 del Reglamento del Congreso, referido a la relación que se tiene con la Agenda Legislativa para el Periodo Anual de Sesiones 2024-2025, aprobada por Resolución Legislativa del Congreso N°006-2024-2025-CR, de conformidad con el artículo 29¹ del Reglamento del Congreso, y la política de Estado 21, referida al Desarrollo de infraestructura y vivienda, temas/proyectos de ley:

83. Leyes declarativas de interés nacional y necesidad pública referidas a obras de infraestructura, que para este caso es infraestructura ferroviaria, y

87. Fomento a la inversión en infraestructura, específicamente ferroviaria.

I.2 Antecedentes parlamentarios

¹ Artículo 29.

(...)

Al inicio del Periodo Anual de Sesiones, los Grupos Parlamentarios y el Consejo de Ministros presentarán una propuesta detallando los temas y proyectos de ley que consideren necesario debatir y aprobar durante dicho periodo. El Pleno del Congreso votará la inclusión en la Agenda Legislativa de estos proyectos, incluyéndose en la misma sólo a los que obtengan mayoría simple. El debate de estos proyectos de ley tiene prioridad, tanto en Comisiones como en el Pleno del Congreso, salvo lo dispuesto por el artículo 105 de la Constitución Política del Estado y no impide que puedan dictaminarse y debatirse otros proyectos.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Los proyectos de ley tienen como antecedentes legislativos en el Periodo Legislativo 2016-2021 los siguientes:

N° de PL	Fecha de presentación	Último registro	Estado	Título del proyecto de ley
06655/2020-CR	19/11/2020	27/11/2020	Retirado	LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL MEJORAMIENTO Y MODERNIZACIÓN DEL CORREDOR FERROVIARIO ESTE, LIMA-CHOSICA
06654/2020-CR	19/11/2020	27/11/2020	Retirado	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y OPORTUNA NECESIDAD PÚBLICA EL MEJORAMIENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO LIMA-LA OROYA-CERRO DE PASCO
06652/2020-CR	18/11/2020	17/08/2021	Al Archivo	LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL MEJORAMIENTO Y MODERNIZACIÓN DEL CORREDOR FERROVIARIO ESTE, LIMA-CHOSICA
06651/2020-CR	18/11/2020	17/08/2021	Presentado	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y OPORTUNA NECESIDAD PÚBLICA EL MEJORAMIENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO LIMA-LA OROYA-CERRO DE PASCO
05717/2020-CR	7/07/2020	17/08/2021	Al Archivo	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN E INCORPORACIÓN DEL TRAMO JULIACA-PUNO-DESAGUADERO EN EL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL PERÚ-BOLMA-BRASIL
04646/2019-GR	5/08/2019	17/08/2021	Al Archivo	LEY QUE DECLARA AL SERVICIO DE TRANSPORTES FERROVIARIO PÚBLICO COMO SERVICIO PÚBLICO Y DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO "FERROCARRIL HUANCAYO-HUANCAVELICA" Y AUTORIZA LA EXPROPIACIÓN DE INMUEBLES
03694/2018-CR	30/11/2018	17/08/2021	Al Archivo	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA EJECUCIÓN E INCORPORACIÓN DEL TRAMO JULIACA-PUNO-DESAGUADERO EN EL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL PERÚ-BOLMA-BRASIL
03004/2017-CR	12/06/2018	17/08/2021	Al Archivo	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA INCORPORACIÓN Y CONECTIVIDAD DE APURÍMAC AL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL
01350/2016-CR	5/05/2017	10/08/2017	Publicado El Peruano	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA EL MEJORAMIENTO DEL FERROCARRIL TACNA Y ARICA
00651/2016-CR	16/11/2016	17/08/2021	Al Archivo	LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN COMPONENTE PERUANO DEL CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL PERÚ-BOLMA-BRASIL, ASÍ COMO EL PLAN DE DESARROLLO PORTUARIO EN LA PROVINCIA DE ILO
00204/2016-CR	2/09/2016	17/08/2021	Al Archivo	LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS PARA LA REGIÓN LORETO LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO FERROVIARIO SINCHICUY-SARAMIRIZA-BAYOVAR

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

II. Contenido de los proyectos de ley

El **Proyecto de Ley 408/2021-CR**, consta de dos artículos y una única disposición final. El artículo 1 se refiere al objeto de la ley indicando que la presente ley tiene como finalidad la modificación de la Ley 29935, Ley que declara de necesidad pública la revaloración y reactivación del ferrocarril Huancayo-Huancavelica, a efectos de incorporar en la misma que dicho servicio, sea considerado un servicio público y que las obras, ante la evidente falta de intereses de sectores privados en su ejecución, sea realizada mediante la modalidad de obra pública, y que los servicios sean administrados por el Estado, a través de alguna de las figuras empresariales que consideren más adecuadas para ello.

El artículo 2 está referido a la modificación del artículo 1 de la Ley 29935, "Ley que declara de necesidad pública la revaloración y reactivación del ferrocarril Huancayo-Huancavelica", agregando al primer párrafo lo siguiente:

"Declárese que el servicio de transporte ferroviario de personas y mercancías en cualquiera de sus modalidades es un servicio público.

Declárese que, en aplicación del principio de Subsidiariedad, reconocido en el artículo 60 de la Constitución, el Estado ejecutara las obras y prestará los servicios ferroviarios directamente al no encontrar interés en agentes privados sean nacionales o internacionales."

Finalmente tiene una única disposición complementaria final indicando que la presente norma no requiere su entrada en vigencia de la emisión de normas reglamentarias de cualquier tipo, señalan que entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

El **Proyecto de Ley 1721/2021CR**, consta de tres artículos y cuatro disposiciones complementaria finales. El artículo 1 señala que el objeto de la ley es establecer como política pública prioritaria el fortalecimiento del transporte ferroviario de carga y pasajeros; y crea los Corredores Ferroviarios para el Desarrollo Productivo y Social del Perú, en el marco del "Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario", y el "Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad". Política que se financia con los altos volúmenes de carga de la actividad minera, y otras actividades productivas del país; así como, por la carga de los países vecinos que tiene como destino el mercado asiático a través de los puertos peruanos. Asimismo, para alcanzar el desarrollo integral, productivo y social del país, se establece una tarifa social a la carga no minera y de pasajeros en territorio nacional.

El artículo 2 se refiere a la finalidad de la ley y el artículo 3 menciona que la política pública del Transporte Ferroviario será determinada por el Poder Ejecutivo de acuerdo con su competencia, de conformidad a la Resolución Ministerial N° 396-2016-MTC/01.02, que aprueba "El Plan

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Nacional de Desarrollo Ferroviario".

Las Disposiciones Complementarias Finales están referidas a la adecuación y reglamentación, a los plazos y obligatoriedad y finalmente a la licitación y control.

El **Proyecto de Ley 3330/2022-CR**, consta de dos artículos. El artículo 1 tiene por objeto impulsar la reactivación económica y turística del Tren Macho. El artículo 2 establece que la finalidad de la ley es de contribuir con la población de la Región Junín y la Región Huancavelica, y así mejorar la problemática constante de congestión de la Carretera Central y reducir los innumerables accidentes del día a día, la reactivación del medio de transporte proporcionará no solo un buen servicio sino también implica la reactivación económica y turística e indirectamente el hacinamiento y masificación urbana de ambas regiones.

El **Proyecto de Ley 5471/2022-CR**, consta de dos artículos. El artículo 1 se refiere a la declaratoria de interés nacional y de necesidad pública, el ingreso de nuevos operadores ferroviarios en los tramos Sur y Sur Oriente de los departamentos de Arequipa, Puno y Cusco, y el artículo 2 señala las instituciones que coordinan las acciones necesarias para el cumplimiento de la ley, indicando que el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, coordina con el Gobierno Regional y los Gobiernos Locales en cuyos territorios se encuentra la vía férrea, las acciones necesarias para la implementación y cumplimiento de la presente ley.

El **Proyecto de Ley 6924/2023-CR**, consta de dos artículos y dos disposiciones complementarias finales. El artículo 1 señala que el objeto de la ley es declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción de un sistema de transporte eléctrico masivo en la ciudad de Arequipa que se denominará "El Tren Blanco de Arequipa" que conectará los distritos de Cerro Colorado, Yanahuara, Sachaca, Cercado, Tiabaya y Hunter fortaleciendo así la conexión interdistrital en la provincia de Arequipa. El artículo 2 declara de interés nacional y necesidad pública la construcción de un sistema de transporte eléctrico masivo en la ciudad de Arequipa que se denominará "El Tren Blanco de Arequipa" que conectará los distritos de Cerro Colorado, Yanahuara, Sachaca, Cercado, Tiabaya y Hunter fortaleciendo así la conexión interdistrital en la provincia de Arequipa.

La primera disposición complementaria final prescribe que el Gobierno Regional de Arequipa y la Municipalidad Provincial de Arequipa en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicación y el Ministerio de Economía y Finanzas, así como con todas las demás entidades que con motivo de su ejecución se encuentren involucradas en la emisión de permisos, deben realizar y disponer las acciones necesarias que faciliten y/o aceleren su ejecución.

La segunda disposición complementaria final señala que en el marco de la declaración de necesidad pública establecido en el artículo 1 y en la medida en que se implemente lo establecido por esta ley, corresponderá a las entidades competentes respetar la normativa ambiental, en

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

particular, las disposiciones de la ley.

El Proyecto de Ley 8054/2023-CR, consta de tres artículos. El artículo 1 declara de interés nacional y necesidad pública la construcción del Tren Iquitos - Yurimaguas. El artículo 2 exhorta al Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a priorizar acciones necesarias para la construcción del Tren Iquitos – Yurimaguas. El artículo 3 señala que el Poder Ejecutivo, de conformidad con sus competencias y funciones, mediante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dispondrá las normas y acciones pertinentes para materializar el cumplimiento de la ley.

El Proyecto de Ley 8326/2023-CR, consta de dos artículos y dos disposiciones complementarias finales. El artículo 1 prescribe que la ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la creación del mega puerto multimodal de Bayóvar ubicado en el distrito y provincia de Sechura, departamento de Piura-Perú y el megaproyecto ferroviario bioceánico, que une el Puerto de Santos, Sao Paulo-Brasil con el Puerto de Bayóvar, que permita el crecimiento económico sostenido del país en términos de comercio internacional, la nueva dinámica de inversiones privadas en proyectos productivos y las inversiones en modernización y construcción de infraestructuras de transportes, considerándose al puerto que es materia de esta ley; y, de esta manera, posicionar a nuestro país como el líder portuario de la costa oeste de Sudamérica, así como mejorar la calidad de vida, competencia técnica y empleabilidad, de acuerdo con las demandas de la región Piura y del país.

El artículo 2 declara de interés nacional y necesidad pública la creación del mega puerto multimodal de Bayóvar ubicado en el distrito y provincia de Sechura, departamento de Piura-Perú y el megaproyecto ferroviario bioceánico, que une el Puerto de Santos, Sao Paulo-Brasil con el Puerto de Bayóvar, conforme a lo glosado en la Ley No 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, modificado por el Decreto Legislativo N° 1022, establece que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNP), es el documento técnico normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), teniéndose como objetivo orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional (SPN).

En cuanto a las disposiciones complementarias finales, la primera se refiere a la entrada en vigencia de la ley y la segunda encarga al Ministerio de Economía y Finanzas, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Gobierno Regional de Piura, así como la Cooperación Internacional, quienes destinarán los recursos necesarios y progresivos con cargo a su presupuesto anual, promover el desarrollo de estudios técnicos para la construcción del referido megaproyecto ferroviario bioceánico multimodal de Bayóvar, que une el Puerto de Santos, San Paulo-Brasil con el Puerto de Bayóvar ubicado en el distrito y provincia de Sechura, departamento de Piura-Perú y su inclusión dentro del banco de proyectos de inversión del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones - INVIERTE.PE, en cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

El Proyecto de Ley 8934/2024-CR, consta de seis artículos y una única disposición complementaria final.

El artículo 1 está referido al objeto y finalidad de la ley, indicando que lo que busca la propuesta es fomentar el desarrollo, construcción y modernización de la infraestructura ferroviaria en el Perú, con la finalidad de mejorar la conectividad entre las regiones, reducir la congestión vial, promover el comercio nacional e internacional, fortalecer la competitividad del país y generar empleo sostenible, contribuyendo así al desarrollo económico y social.

El artículo 2 está referido a las definiciones de la ley, tales como:

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

El artículo 3 está referido a la creación del programa nacional de infraestructura ferroviaria el mismo que estaría bajo la dirección del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, responsable de planificar, coordinar y supervisar los proyectos de construcción y modernización de la red ferroviaria en el Perú. El programa incluirá la colaboración con gobiernos regionales y locales.

El artículo 4 está referido a la planificación y ejecución de proyectos ferroviarios indicando que será el MTC quien elaborará un Plan Nacional de Infraestructura Ferroviaria que identificará y priorizará proyectos estratégicos de impacto regional y nacional. Estos proyectos estarán alineados con los objetivos de mejorar la conectividad, facilitar el comercio y promover el desarrollo económico del país. El plan deberá incluir metas de inversión y un cronograma de ejecución, con la participación de las comunidades locales y los gobiernos regionales.

Artículo 5 está referido a la Participación de gobiernos locales indicando que los proyectos ferroviarios deberán garantizar la participación de las gobiernos locales y gobiernos regionales, respetando sus derechos y promoviendo su desarrollo económico y social, finalmente el Artículo 6. está referido al Financiamiento indicando que será el Estado quien destinará recursos a través del presupuesto nacional y se buscarán fuentes de financiamiento internacional para proyectos prioritarios, alineados con los compromisos del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, buscando cerrar la brecha en infraestructura.

La única disposición complementaria final esta referida a la reglamentación señalando que el plazo no será mayor a 90 días calendario contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, siendo el Ministerio de Transportes y Comunicaciones quien elaborará y aprobará el reglamento necesario para la implementación de las disposiciones contenidas en la presente ley.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

III. Marco normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú. Artículos 43 y 79.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental.
- Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 29935, "Ley que declara de necesidad pública la revaloración y reactivación del ferrocarril Huancayo-Huancavelica"
- Ley 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático.
- Decreto Legislativo N° 1252, Decreto Legislativo que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.
- Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos.
- Decreto Supremo N°021-2007-MTC, Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Decreto Supremo N° 029-2018-PCM, Reglamento que regula las Políticas Nacionales.
- Decreto Supremo N°240-2018-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362.
- Decreto Supremo N°238-2019-EF, Decreto que aprueba el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad²
- Decreto Supremo N°242-2022-EF, Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022-2025.
- Resolución Ministerial N°396-2016 MTC/01.02, que aprueba "El Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario".
- Resolución Ministerial N°0658-2021-MTC/01, que aprueba el Texto integrado actualizado del Reglamento de Organizaciones y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

IV. Análisis de los proyectos de ley

IV. 1 Análisis técnico

² Publicación Oficial - Diario Oficial El Peruano (www.gob.pe)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Declaración de necesidad pública e interés nacional³

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.

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.

Historia de los ferrocarriles en el Perú

En el siglo XIX el mundo experimentó una revolución en el transporte gracias al surgimiento del ferrocarril, un medio de transporte que cambió la forma en que la población se desplazaba de un lugar a otro permitiendo viajar más rápido y a distancias mucho mayores que nunca antes y de forma más económica e incluso en algunos lugares podían trasladar mercancías, fomentando con su invención el desarrollo y transformando la sociedad y la economía de un país.

En este siglo XIX el ferrocarril, también conocido como tren, ha sido una de las invenciones más importantes en la historia de la humanidad y su origen se remonta cuando se empezaron a construir los primeros caminos de hierro, los mismos que permitieron el desplazamiento de mercancías y personas de manera rápida y eficiente.

El desarrollo del ferrocarril fue un hito en la revolución del transporte y el Perú no fue la excepción, dividiéndose en dos periodos. El primer periodo de expansión ferroviaria se inició en la segunda mitad del siglo XIX en un ambiente de bonanza económica sustentada por la denominada era del guano⁴

³ Informe Legal N° 036-2013-JUS/DNAJ —10 de abril de 2013— Informe Legal sobre la naturaleza jurídica e implicancias de las normas consideradas "declaraciones de necesidad pública e interés nacional".

⁴ Época republicana peruana entre las décadas de 1840 y 1870 durante la cual la exportación del guano de las islas costeras se transformó en el sustento principal de la economía peruana.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Tan solo 30 años después de la independencia peruana de la soberanía española, se construyó el denominado "Caballero de Hierro" (1851), que fue el primer ferrocarril a vapor del Perú y Sudamérica. Esta línea interurbana tenía apenas una longitud de 14km y unía la capital peruana (Lima) y el primer puerto peruano (Callao). Años más tarde se inauguraron las líneas Tacna-Arica (62km, 1856) y Lima-Chorrillos (15km, 1858), convirtiendo de este modo al Perú en un país pionero en materia ferrocarrilera en todo el hemisferio sur. En la década de 1860 se produjo una crisis económica propiciada principalmente por un deficiente sistema de negociación del guano, que fue agravada por el terremoto del 1868. No obstante, producto de la fiebre ferroviaria de aquel entonces, Perú firmó el contrato Dreyfus en 1869, por medio del cual obtenía diversos empréstitos, algunos de los cuales fueron utilizados para la construcción de diversos proyectos ferroviarios. Gracias a ello, en 1870, se inicia la construcción de la obra ferroviaria peruana más representativa, el famoso Ferrocarril Central Transandino Lima-Huancayo⁵.

Sin embargo, el desarrollo ferroviario se vio paralizado nuevamente al iniciarse la Guerra del Pacífico (1879, Perú – Chile). Según el historiador Elio Galessio [1], entre 1850 y 1879, se construyeron más de 2'000 km de vías férreas, de los cuales fueron destruidos más de 500 km en la guerra.

El segundo período de desarrollo ferroviario fue post guerra y se inició con la firma del Contrato Grace (1889) y culminó en 1930 con la construcción inconclusa de la línea Tambo del Sol – Ucayali. Según Galessio, en Perú se llegaron a proyectar unas 77 líneas ferroviarias entre públicas y privadas, de las cuales sólo se llegaron a construir 46, constituyéndose en más de 4'900 km a lo largo del territorio peruano. No obstante, en la actualidad solo continúan operando ocho líneas con una extensión aproximada de 1'900 km.

Los ferrocarriles en Perú se dejaron de construir, se abandonaron y se cerraron a raíz de diversos motivos. Por un lado, un gran número de vías privadas se cerraron cuando cesaron las actividades económicas a las cuales estas servían. Por otro lado, muchas líneas proyectadas y construidas que podrían, de haberse llevado a cabo o mantenido, movilizar una gran cantidad de pasajeros y mercancías en la actualidad, se abandonaron paradójicamente por insolvencia económica producida por bajas tarifas y poca demanda de la época. Esto ocurrió debido a un proceso conjunto de olvido entre usuarios y autoridades. La aparición de la carretera, como una solución novedosa, individualizada y por consiguiente más cómoda y práctica, terminó desplazando al ferrocarril como un sistema de transporte subordinado y arcaico.

El desarrollo ferroviario peruano no fue un proceso ordenado ni planificado. Se empezaron a construir vías férreas de forma deliberada en un ambiente de "prosperidad falaz"⁶ promovido por

⁵ Considerado como el ferrocarril más alto del mundo hasta la construcción del ferrocarril Qinghai – Tibet en China en el 2006. Esta proeza ingenieril demandó una fuerza obrera de más de 17 000 hombres entre chinos (coolies), chilenos y peruanos.

⁶ Denominación del historiador peruano Jorge Basadre para referirse al auge económico fugaz de la época del guano.

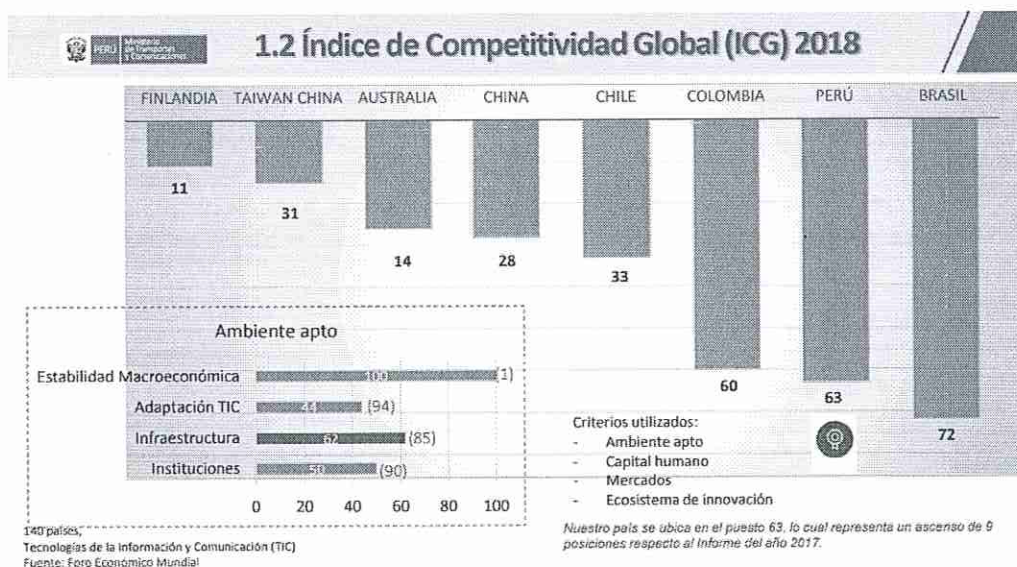
DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

el boom del guano, que desencadenó en un gran endeudamiento para la construcción de más ferrocarriles y luego en una posterior crisis. En una naciente república caracterizada por una constante inestabilidad política provocada por el caudillismo militar de la época, la concepción de un país unificado era insipiente. La mayoría de las líneas ferroviarias fueron proyectadas y construidas para sustentar un sistema económico extracto – exportador (minería, petróleo y agricultura), que se mantiene hasta hoy. Los principales propulsores y beneficiados fueron los capitales extranjeros y la burguesía local de las principales ciudades costeras, dejando en segundo plano el carácter integrador que en principio deberían tener.⁷

El desarrollo ferroviario en el Perú

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en mayo de 2019 a través de la Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes emitió un informe donde se desarrollaba la visión del país, la logística de transporte, el Plan de Desarrollo Ferroviario y como lograr la competitividad - Integración Modal Camión - Ferrocarril - Puerto⁸

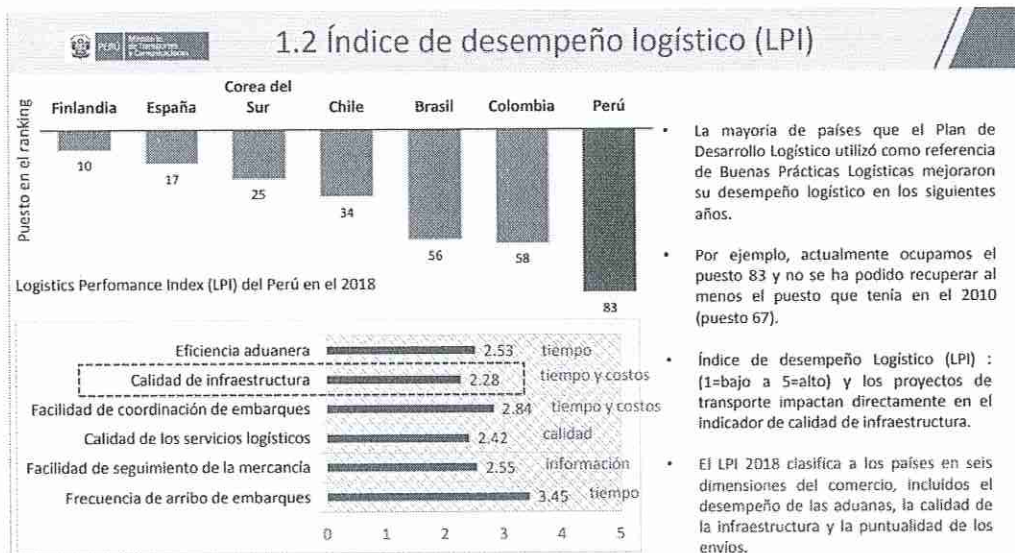
En él se muestra un cuadro del Índice de Competitividad Global (ICG) al 2018 con otros países.



⁷ ARROYO_ARCA CONCESION TRANVIA ANEXOS.pdf (pucp.edu.pe)

⁸ 02 Competitividad Peru FerroviarioMTC.pdf (ahk.de)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

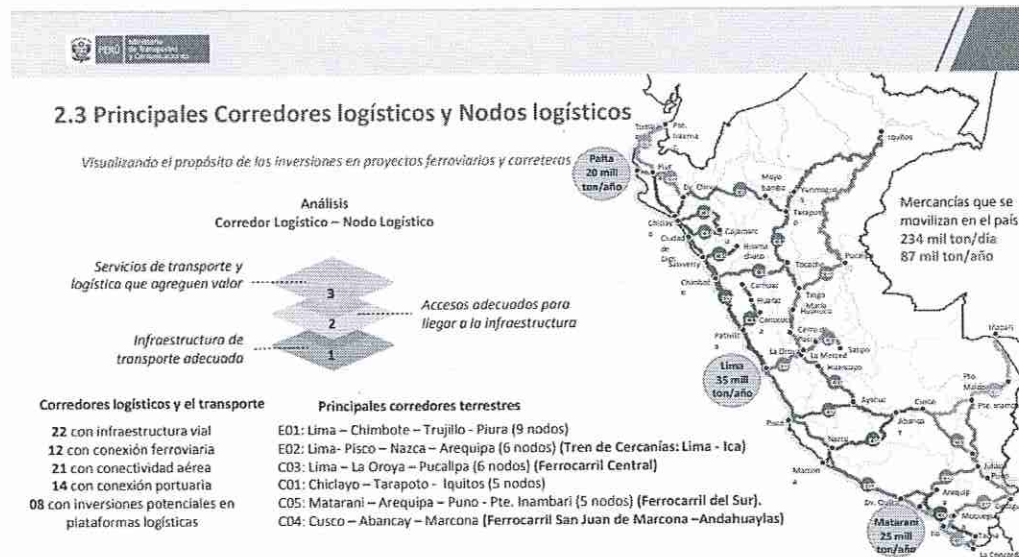
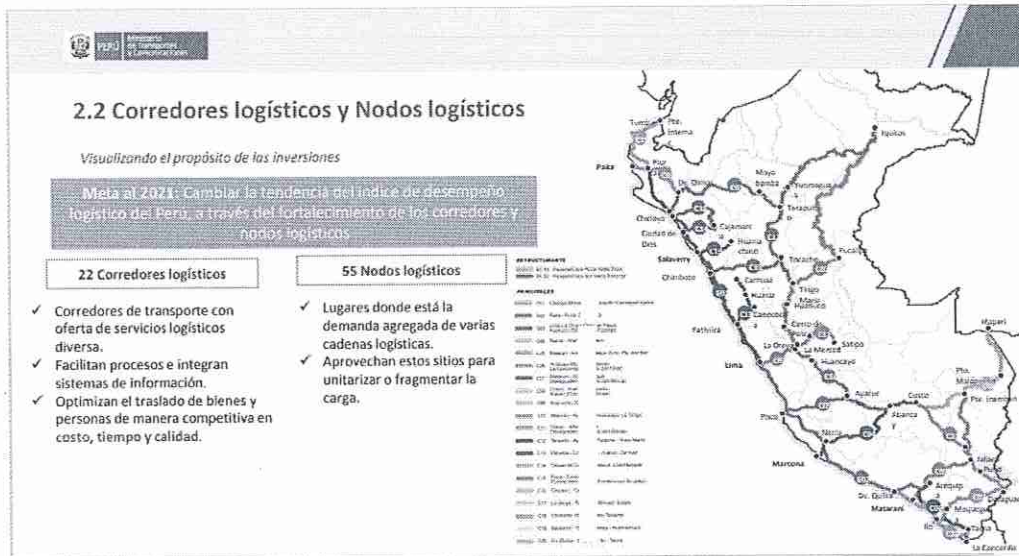


En cuanto a la logística de transporte presentan los siguientes cuadros:

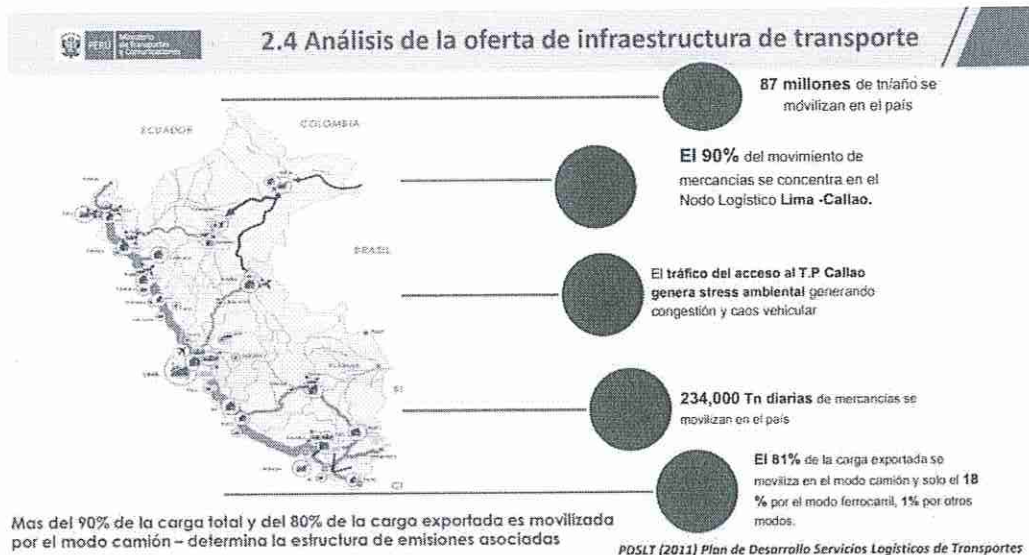


"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

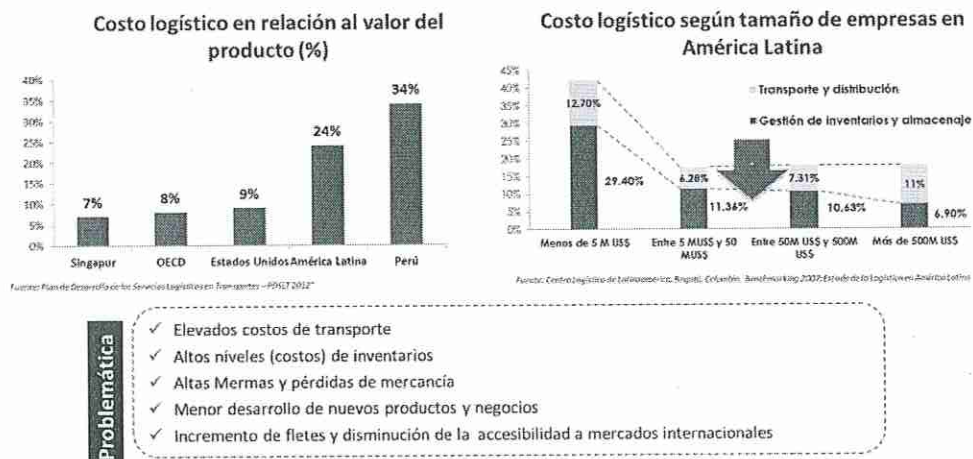
DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".



DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".



En cuanto al costo logístico presentan el siguiente cuadro:



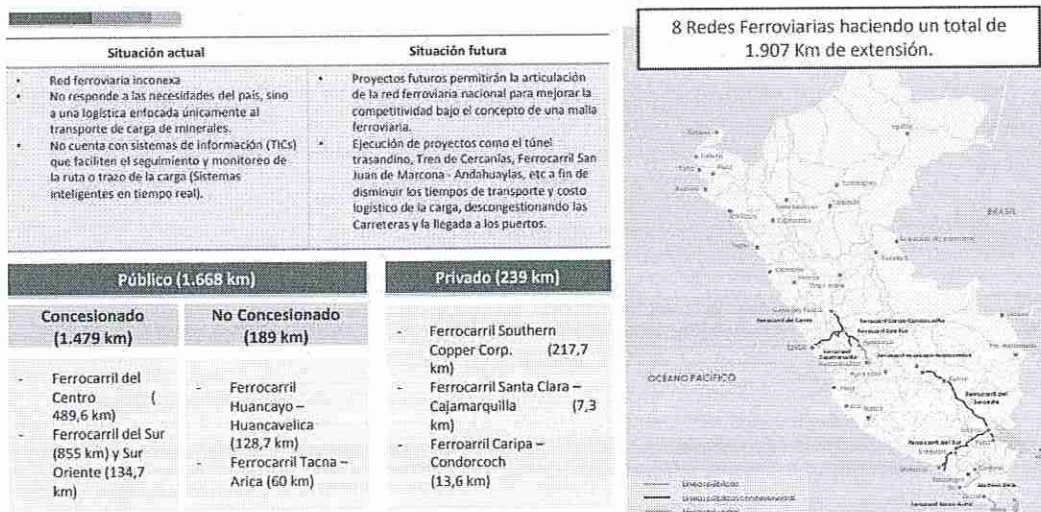
Fuente: 02 Competitividad Peru FerroviarioMTC.pdf (ahk.de)

En cuanto al Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario aprobado mediante R.M. N° 396-2016-MTEC/01.02 del 09.06.2016 presentan un análisis de la oferta de infraestructura de transporte:

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".



La oferta actual del sistema ferroviario es la siguiente:



Finalmente se tiene al 2018 un Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario de la siguiente forma:



DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

En cuanto a los proyectos en desarrollo del 2018 al 2021 presentaron los siguientes:

3.4 PROYECTOS EN DESARROLLO 2018-2021

INICIATIVA
PRIVADA
(APP)



INICIATIVA
ESTATAL
(APP)

Proyectos – Transporte Ferroviario Contenido:

1 • CORREDOR FERROVIARIO SAN JUAN DE MARCONA - ANDAHUAYLAS

2 • CORREDOR FERROVIARIO LIMA - CHOSICA

3 • CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL: "ACCESO FERROVIARIO Y UBICACIÓN, DIMENSIONAMIENTO Y PRE-DISEÑO DEL PUERTO"

4 • TÚNEL TRASANDINO

5 • FERROCARRIL HUANCAYO – HUANCVELICA

6 • TREN DE CERCANÍAS LIMA - ICA

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Al mes de agosto de 2024, según información del diario La República⁹, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones viene impulsando siete (07) proyectos ferroviarios a nivel nacional en el Perú, con el fin de mejorar la conectividad y dinamizar el transporte de carga y de pasajeros en diversas regiones del país.

Estos proyectos formarían parte de una cartera que representa una inversión significativa y se encuentran en diferentes etapas.

Así tenemos el:

1. El ferrocarril Trujillo - Barranca beneficiará a más de 770 mil personas, conectando las regiones de **Lima, Áncash y La Libertad**. Con un recorrido de 355 kilómetros, este proyecto busca facilitar el transporte masivo y mejorar la accesibilidad a puertos estratégicos en la costa peruana.



Mapa del tren publicado por el MTC. Foto: Ministerio de Transportes y Comunicaciones/Facebook

2. El proyecto del ferrocarril Lambayeque - Cajamarca abarca 448 kilómetros y conectará las regiones de Lambayeque, La Libertad y Cajamarca. Este ferrocarril permitirá el traslado eficiente de personas y productos, fomentando el desarrollo económico en el norte del país y tiene el respaldo del Gobierno Regional de Lambayeque.

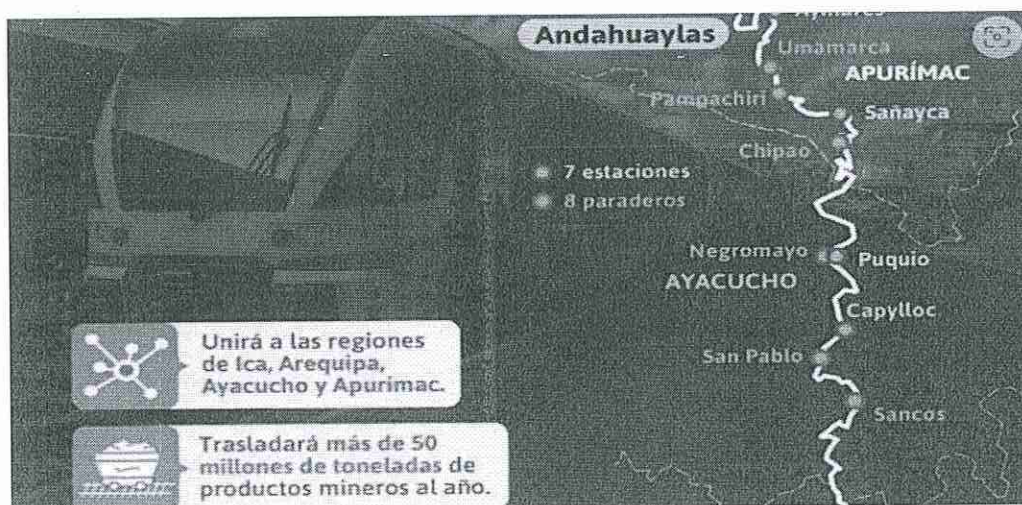
⁹ MTC | Nuevos trenes para el Perú: conoce los 7 proyectos que tiene el MTC para los próximos años | obras MTC | proinversión | tren Lima Ica | tren Puerto San Juan de Marcona Andahuaylas | Lima Barranca | Sociedad | La República (larepublica.pe)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".



Mapa del tren publicado por el MTC. Foto: Ministerio de Transportes y Comunicaciones/Facebook

3. El ferrocarril que unirá Puerto San Juan de Marcona con Andahuaylas tendrá un recorrido de 560 kilómetros, pasando por las regiones de Ica, Arequipa, Ayacucho y Apurímac. Este proyecto es clave para el transporte de productos mineros, con una capacidad estimada de mover más de 50 millones de toneladas al año.



Mapa del tren publicado por el MTC. Foto: Ministerio de Transportes y Comunicaciones/Facebook

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL”.

4. El Ferrocarril Lima - Ica, con una extensión de más de 280 kilómetros, conectará Lima con Ica a lo largo de 15 estaciones. Este proyecto permitirá una conexión directa con el Aeropuerto Internacional de Pisco y atenderá una demanda de 11 millones de pasajeros anualmente, mejorando la movilidad en el sur del país.



Mapa del tren publicado por el MTC. Foto: Ministerio de Transportes y Comunicaciones/Facebook

5. Ferrocarril Hidroeléctrica – Quillabamba, ubicado en la región Cusco, el ferrocarril Hidroeléctrica – Quillabamba cubrirá 43 kilómetros y beneficiará a más de 52 mil personas. Este proyecto tiene como objetivo mejorar la conectividad en la zona y apoyar el turismo en la región de Machu Picchu.

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS
 PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR,
 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR,
 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE
 PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE
 PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL
 DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA
 EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE
 DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".**



Mapa del tren publicado por el MTC. Foto: Ministerio de Transportes y Comunicaciones/Facebook

6. El ferrocarril Lima - Barranca conectará los distritos de Ancón, Chancay, Huaral, Huacho, Supe y Barranca, con un recorrido de 245 kilómetros. Este proyecto facilitará el transporte de carga y pasajeros hacia los puertos del Callao y Chancay, contribuyendo al desarrollo económico de la región central del Perú.



DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

7. Ferrocarril Pucallpa – La Costa

Este ambicioso proyecto conectará Pucallpa con la costa peruana, abarcando una longitud de 8.000 kilómetros entre Brasil y Perú. La ubicación geoestratégica de Ucayali es clave para este ferrocarril, que busca mejorar la integración comercial y el transporte de productos entre ambos países.



Además, señalan que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones anunció una serie de mejoras para el "Tren Macho", que incluirá la modernización de 128.7 kilómetros de vía, la renovación de estaciones, la implementación de nuevas tecnologías de señalización y telecomunicaciones, y la construcción de un nuevo túnel en Cuenca, todo con una inversión de US\$ 565 millones. Estas mejoras, que beneficiarán a más de 1 millón de personas, buscan optimizar la seguridad y la eficiencia del transporte ferroviario entre Huancayo y Huancavelica.

El Gobierno Regional de Lambayeque, dirigido por el Dr. Jorge Pérez Flores, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene previsto la ejecución del Proyecto Ferroviario que conectará Lambayeque con la Libertad y Cajamarca, mediante un recorrido de 448 kilómetros y que favorecerá a toda la población con el traslado de sus productos agrícolas, mineros y de agroexportación con el fin de que sean transportados en ferrocarril interurbano, llegando desde las regiones vecinas hasta el futuro terminal portuario de Puerto Eten, ubicado en el departamento de Lambayeque.

Igualmente, los productos importados seguirán la misma ruta ferroviaria en sentido contrario. Fue el actual ministro de Transportes y Comunicaciones, Sr. Raúl Pérez Reyes, quien en su participación en la conferencia magistral "Oportunidades de Inversión en Perú" realizado en Shanghái, señaló que el gobierno peruano impulsa una cartera de proyectos ferroviarios por 31,000 millones de dólares y agregó que en este paquete se ha considerado al tren que unirá

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

las tres regiones norteñas¹⁰.



Igualmente, en la sesión extraordinaria descentralizada de la Comisión de Transportes y Comunicaciones realizada en la ciudad de Chiclayo el pasado lunes 30/09/2024, el gobernador regional de Lambayeque, en presencia de congresistas, de funcionarios del MTC y demás autoridades señaló que el proyecto del tren logístico, minero y de pasajeros que conectará Cajamarca, Chiclayo y el terminal marítimo de Lambayeque en Eten busca optimizar la cadena de producción y exportación de minerales en la región. Este sistema ferroviario facilitará el transporte de productos mineros desde áreas como *Yanacocha, Michiquillay, El Galeno, Conga, Tantahuatay y La Granja*, hacia el puerto, lo que es crucial para la economía local.

***Aspectos Clave del Proyecto: ***

1. ***Parque Industrial Minero:** Se planea desarrollar un parque industrial de aproximadamente ****mil hectáreas*** donde se establecerán plantas para el beneficio de minerales. Esto incluye la instalación de plantas de ***lixiviado y concentración***.

¹⁰ [GOBERNADOR REGIONAL ANUNCIA EJECUCIÓN DE PROYECTO FERROVIARIO \(regionlambayeque.gob.pe\)](http://regionlambayeque.gob.pe)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".



2. *Sostenibilidad: Para mitigar el impacto ambiental, se propone utilizar **agua de mar* desalada mediante *ósmosis inversa*, en lugar de depender de los recursos hídricos de los manantiales altoandinos. También se contempla la posibilidad de utilizar aguas residuales tratadas de la provincia de Chiclayo.
3. *Producción y Exportación: Este proyecto no solo busca aumentar la producción de minerales como **cobre, plata, zinc, estaño y oro*, sino también garantizar que estas actividades se realicen de manera sostenible, sin afectar los ecosistemas locales.
4. *Impacto Económico*: Al facilitar la exportación de minerales y mejorar la infraestructura logística, se espera un crecimiento significativo en la economía local, contribuyendo al desarrollo sostenible de la región.

Este enfoque integral no solo beneficiará al sector minero, sino que también ofrecerá soluciones prácticas para el uso eficiente del agua y el cuidado del medio ambiente.

Señaló que el marco normativo para el desarrollo ferroviario en Perú incluye diversas leyes y regulaciones que buscan facilitar la construcción y operación de ferrocarriles, incluyendo proyectos importantes como el tren bioceánico, trenes de cercanías y trenes logísticos.

1. *Ley de Transporte y Seguridad Vial*: Establece las condiciones para el desarrollo del transporte, incluyendo el ferroviario. Esta ley promueve la infraestructura de transporte sostenible y segura.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

2. ***Ley de Asociaciones Público-Privadas (APP)*:** Permite la colaboración entre el estado y el sector privado para la financiación y construcción de proyectos ferroviarios. Esto es crucial para atraer inversiones en proyectos como el tren bioceánico y otros ferrocarriles de carga y pasajeros.
3. ***Reglamento de Concesiones*:** Este reglamento detalla los procedimientos para otorgar concesiones para la construcción y operación de ferrocarriles, asegurando que se cumplan los estándares de seguridad y eficiencia.
4. ***Proyectos Específicos*:** Recientemente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha priorizado el desarrollo de trenes que transporten minerales, como el Tren Apurímac-Marcona y un tren que conecte Cajamarca con Eten. Sin embargo, el tren bioceánico, que busca conectar Brasil y Perú, no es actualmente una prioridad del MTC, aunque se mantiene en discusión debido a su potencial para mejorar la logística y el comercio regional [oai_citation:3,Cuál será la inversión y los beneficios del tren bioceánico que unirá Chancay y Pucallpa con Brasil](<https://logistica360.pe/cual-sera-la-inversion-y-beneficios-del-tren-bioceanico-que-unira-chancay-y-pucallpa-con-brasil/>) [oai_citation:2,Tren Bioceánico no está dentro de los planes del MTC: Priorizará otros cinco trenes](<https://logistica360.pe/tren-bioceanico-no-esta-dentro-de-los-planes-del-mtc-priorizara-otros-cinco-trenes/>).
5. ***Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad (PNISC)*:** Este plan puede incluir proyectos ferroviarios como parte de una estrategia más amplia para impulsar la infraestructura del país [oai_citation:1,Tren Bioceánico no está dentro de los planes del MTC: Priorizará otros cinco trenes](<https://logistica360.pe/tren-bioceanico-no-esta-dentro-de-los-planes-del-mtc-priorizara-otros-cinco-trenes/>).

Señaló que estos elementos normativos son esenciales para promover el desarrollo ferroviario en Perú, asegurando que se realicen inversiones adecuadas y se logre una conexión eficiente entre los diferentes modos de transporte, incluyendo el potencial tren bioceánico que podría facilitar el comercio internacional.

En cuanto al recorrido del Tren Bioceánico proyectado entre Perú y Brasil señaló que está diseñado para conectar estratégicamente varios puertos en el Perú con el sistema ferroviario brasileño, facilitando el transporte de mercancías hacia Asia. Este tren uniría los puertos de Paita, Eten y Chancay, en Perú, y se extendería hasta el puerto de Manaus y Belém en Brasil.

Ruta Propuesta: *

1. ***Desde Paita*:** Este puerto en la costa norte del Perú serviría como uno de los puntos de partida.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

2. *Puerto de Eten*: También en la costa norte, está destinado a facilitar la carga adicional.
3. *Puerto de Chancay*: Este nuevo puerto, que comenzará a operar en noviembre de 2024, será clave en la ruta, permitiendo una conexión directa con Asia.
4. *Conexión en Brasil*: El tren se conectaría con la red ferroviaria brasileña en Manaus, y eventualmente a Belém, que son puertos estratégicos para la exportación a mercados internacionales.

Utilización del Oleoducto Norperuano*: La propuesta incluye evaluar la posibilidad de utilizar la servidumbre del oleoducto norperuano para facilitar el trazado del tren, lo que podría reducir costos y optimizar el recorrido, aunque no se han detallado las distancias exactas que abarcaría esta integración.

El objetivo principal de este proyecto es no solo mejorar el comercio entre Brasil y Perú sino también establecer una ruta eficiente que conecte el Atlántico con el Pacífico, permitiendo que las cargas de Brasil lleguen a los mercados asiáticos más rápidamente. Sin embargo, se destaca que la mayor parte de la inversión y el interés deben venir de Brasil y China, dado que Perú ya cuenta con una infraestructura portuaria significativa en el Pacífico.¹¹

El Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario

Con fecha 09 de junio de 2016 el Estado peruano publicó la Resolución Ministerial N°396-2016-MTC/01.02 aprobando el "Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario", publicación dispuesta igualmente con Resolución.

El Plan consta de ciento cuarenta y tres (143) páginas, trabajado por un equipo técnico designado por el viceministro de Transportes y conformado por profesionales de la Oficina teniendo en cuenta que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones celebró con el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), un Convenio de Cooperación Técnica No Reembolsable con el fin de establecer los lineamientos de política y la estrategia de desarrollo del sistema ferroviario en el país, atendiendo así las necesidades de transporte de carga y pasajeros del país.

El CAF presentó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el documento "Estrategia de Desarrollo del Sistema Ferroviario" el mismo que comprende la caracterización del sistema de transporte ferroviario, la demanda de transporte, los lineamientos de política nacional, y la estrategia general de desarrollo ferroviario en el país, en el mediano y largo plazo, con la finalidad

¹¹ <https://elcomercio.pe/respuestas/que/que-se-sabe-del-nuevo-tren-que-cruzara-el-puerto-de-chancay-y-permitira-la-carga-de-brasil-hacia-asia-esto-dijo-el-mtc-bioceanico-tdpe-noticia/> [oai_citation:2, Tren bioceánico conectaría PERÚ y Brasil desde Chancay: ¿por dónde pasaría y cómo va el proyecto? | Uruguay Visión Marítima](<https://www.visionmaritima.com.uy/tren-bioceanico-conectar-peru-y-brasil-desde-chancay-por-donde-pasaria-y-como-va-el-proyecto/>) [oai_citation:1, Tren Bioceánico: Proyecto que puede conectar Brasil con el Puerto de Chancay | Serperuano.com](<https://www.serperuano.com/2024/01/tren-bioceanico-proyecto-que-puede-conectar-brasil-con-el-puerto-de-chancay/>).

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

de atender los requerimientos de la actividad productiva nacional, contribuyendo hacia un sistema ferroviario nacional eficiente, con viajes de menor duración y menores costos logísticos que integre el respeto al medio ambiente, y, contribuya a la competitividad de las exportaciones y al bienestar social, tal como lo señala la misma Resolución¹²

El presente documento "Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario", tuvo como fin promover el desarrollo sostenible de la red ferroviaria en función al crecimiento de volúmenes de carga masiva y de pasajeros, y propiciar la integración y complementariedad de la infraestructura ferroviaria con otras modalidades de transporte desde un enfoque multimodal. En concordancia con los lineamientos de política mencionados, requiriéndose establecer estrategias concretas y viables que permitan tomar acciones dirigidas al desarrollo del sistema ferroviario en el país.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones elaboró el Plan partiendo de un enfoque económico (en servicios logísticos) y social (sistema de modos de transporte que brinde transporte de calidad), proponiendo un conjunto de acciones dirigidas a desarrollar la infraestructura y servicios de transporte ferroviario en el país.

El 8 de setiembre de 2023 en ceremonia por el "Día del Ferroviario", el Ministro de Transportes y Comunicaciones impulsó el cumplimiento del Plan Nacional Ferroviario y señaló que la Dirección General de Programas y Proyectos, a través de la Dirección en Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes, viene ejecutando por etapas, el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, que tiene planificado el mejoramiento de infraestructura ferroviaria existente y el desarrollo de nuevos proyectos, con integración modal del ferrocarril con alimentadores de carga pasajeros en estaciones de intercambio y/o puertos secos¹³.

Señaló que se viene impulsando la ejecución de siete proyectos para la implementación de ferrocarriles que conecten a más ciudadanos, como parte de dicho Plan.

Una de las iniciativas de mayor envergadura es el **Corredor Ferroviario Tacna-Tumbes**, también conocido como Tren Grau, un ferrocarril de tráfico mixto para el transporte masivo de pasajeros y carga en general, a lo largo de 2,446 Km pudiendo atender una demanda promedio de 30.3 millones de pasajeros al año.

Otro es la creación del **Ferrocarril Lima-Ica**, el mismo que atravesará las provincias de Ica, Pisco, Chincha, Cañete y Lima, con una extensión de más de 280 Km., un proyecto que a setiembre 2023 se estaba realizando el estudio de preinversión a nivel de perfil para atender una

¹² [d19437_opt.pdf \(www.gob.pe\)](#)

¹³ [Impulsan cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario – Realidad.PE | Noticias Relevantes del Perú](#)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

demanda de 11 millones de pasajeros anualmente.

Igualmente se tenía desarrollando el proyecto **Ferrocarril Puerto San Juan de Marcona – Andahuaylas**, el mismo que conectaría las regiones de Apurímac, Ayacucho, Arequipa e Ica, a través de un trazo de 595 Km.

El proyecto Túnel Trasandino, el mismo que desarrollará tres túneles con una longitud total de 15.35 km. que permitirán trasladar pasajeros de manera rápida y segura y con costos competitivos, desde Lima a Junín, y para el estudio de preinversión a nivel de factibilidad se tenían aprobado cinco de los siete informes correspondientes permitiéndose construir los túneles San Bartolomé, San Mateo-San Miguel de Viso y el Túnel Trasandino.

También se tenía trabajando el Ferrocarril Lima-Barranca con una longitud de 245.66 km. Asimismo, el **Corredor Ferroviario Este Lima – Ricardo Palma** de 46.2 Km. el mismo que permitirá reducir sustancialmente las horas de viaje de los vecinos de la capital metropolitana con sus provincias.

En cuanto al **Ferrocarril Huancayo – Huancavelica** señalaron que ya se encontraba a dicha fecha, realizando servicios de manera gratuita a vecinos y turistas y que estaban realizando el proceso de concesión del mejoramiento del mismo, conocido también como el Tran Macho.¹⁴

¹⁴ Destacan desarrollo de siete proyectos de tren que integrarán el Plan Nacional Ferroviario - Perú Energía (peruenergia.com.pe)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO

Contenido

1.	RESUMEN EJECUTIVO	3
2.	OBJETIVOS Y ALCANCES DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO	6
2.1.	Objetivos.....	6
2.2.	Alcances del Plan.....	6
3.	CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO	8
3.1.	Oferta actual del sistema ferroviario nacional.....	8
3.2.	Análisis de indicadores económicos y sociales.....	10
3.3.	Inversión pública en ferrocarriles.....	28
3.4.	Ventajas del transporte por ferrocarril	29
3.5.	Aspectos institucionales.....	30
3.6.	Aspectos regulatorios y normativos	37
4.	UNA NUEVA ESTRATEGIA DE DESARROLLO: EL FERROCARRIL DESDE UN ENFOQUE MULTIMODAL	40
4.1.	Los Fundamentos de la Demanda por Transportes	43
4.2.	Los Fundamentos de la Oferta del Sector Transportes.....	45
4.3.	Integración y Complementariedad: Una Visión Multimodal en el Desarrollo del Modo Ferroviario.....	51
5.	LINEAMIENTOS DE POLÍTICA NACIONAL Y ESTRATEGIA GENERAL DE DESARROLLO FERROVIARIO	56
6.	DEMANDA DE TRANSPORTE FERROVIARIO.....	62
6.1.	Demanda de transporte de carga	62
6.2.	Escenarios futuros de demanda de transporte de carga	83
6.3.	Demanda de transporte ferroviario de pasajeros.....	92
6.4.	Escenarios futuros de demanda de transporte de pasajeros.....	103
7.	IDENTIFICACIÓN Y PROPUESTA DE PROYECTOS	107
7.1.	Identificación y análisis de proyectos ferroviarios	107
7.2.	Propuesta de proyectos de infraestructura ferroviaria.....	110
8.	ACCIONES INSTITUCIONALES Y NORMATIVAS	138

Fuente: resolución Ministerial 396-2016-MTC/01.02

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO

1. RESUMEN EJECUTIVO

El objetivo general del Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario es establecer lineamientos de política y la estrategia de desarrollo del sistema ferroviario en el país, a fin de atender los requerimientos de la actividad productiva nacional, contribuyendo hacia un sistema ferroviario nacional eficiente con viajes de menor duración y menores costos logísticos y que integre el respeto al medio ambiente. Como resultado tendremos un sistema de transporte que contribuya a la competitividad de nuestras exportaciones y al bienestar social relacionado a las necesidades de transporte de la población.

El Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario ha sido elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en base a la consultoría "Estrategia de Desarrollo del Sistema Ferroviario", contratada a través del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), en el marco de un Convenio de Asistencia Técnica. La información obtenida en dicha consultoría fue fundamental para la elaboración del presente documento.

A nivel de América Latina y Caribe, existe una tendencia hacia la especialización del uso de los ferrocarriles para el transporte de carga en distancias medianas y largas. Alrededor del 70% del tráfico ferroviario regional es minería y el 13% corresponde a granos, cereales y productos alimenticios. Juntos ambos tráficos constituyen más del 80% del tráfico ferroviario.

En cuanto al uso de ferrocarriles para transporte de pasajeros, la tendencia está dirigida a la especialización en trenes interurbanos con velocidad del orden de 100 a 150 km/hora, trenes de cercanías con recorrido no mayor de 100 km, y trenes urbanos en las grandes ciudades para aliviar el problema de congestión.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

El Perú ha seguido la misma tendencia, donde el 80% del tráfico ferroviario proviene de la minería y del ácido sulfúrico. Actualmente, el Ferrocarril Central Andino transporta más de 2 millones de toneladas de carga, Perú Rail transporta más de 1.2 millones de toneladas de carga y el ferrocarril de la Southern Copper Corporation transporta alrededor de 5 millones de carga. Principalmente, se transportan minerales, productos petroquímicos y productos químicos. En cuanto al transporte ferroviario de pasajeros, este ha mostrado una tendencia creciente, pasando de 1.3 millones a 2.4 millones entre 2001 y 2014.

El desarrollo futuro del transporte ferroviario de carga está concebido dentro de una visión de Transporte Multimodal, donde se toman en cuenta las ventajas comparativas de este modo de transporte y su interconexión dentro de un sistema general. Guiado por el principio de eficiencia, un sistema multimodal de transporte busca organizar el transporte de mercancías para reducir los costos monetarios, en tiempos y mermas; interrelacionando óptimamente los distintos modos de transporte.

Siguiendo esta línea, existe carga que, por sus características, es un foco potencial de demanda para los ferrocarriles. Este tipo de productos cumplen con las siguientes propiedades: a) La "masividad" del tonelaje involucrado, b) La "facilidad" de manipuleo, c) La distancia de transporte de grandes volúmenes, d) La concentración de los productos en pocos puntos de origen y la concentración en pocos destinos (puertos). El rol del ferrocarril en articularse para servir eficientemente al transporte de estos productos será muy importante en la estrategia de desarrollo.

La política y estrategia del sistema ferroviario nacional se orienta en los siguientes aspectos:

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

- **Complementariedad e Integración en los modos de transporte ferrocarril – camión;** orientar hacia un sistema multimodal que articule óptimamente el transporte de carga por camión para situar al ferrocarril como un nodo receptor de la carga aledaña que se transporta por las redes departamentales.
- **Desarrollo de la infraestructura ferroviaria y su financiamiento;** involucrar al Estado en el financiamiento de mejoras o la creación de nueva infraestructura ferroviaria.
- **Corredores de Infraestructura ferroviaria de cargas y pasajeros;** organizar y desarrollar la infraestructura ferroviaria hacia los corredores donde mayor demanda potencial exijan los servicios de los ferrocarriles.
- **Servicios ferroviarios de pasajeros en el área metropolitana de Lima y ciudades principales;** dar respuesta a los problemas de congestión vial y perjuicio medio ambiental en las ciudades principales donde líneas ferroviarias de pasajeros sean requeridas como parte de Sistemas Integrados de Transporte Urbano.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

- **Conexiones ferroviarias internacionales:** la eventual justificación de su construcción se encuentra en razones de integración regional.
- **Regulaciones y normativas técnicas y económicas:** incorporar la experiencia de los países con sistemas ferroviarios desarrollados y eficientes en el tratamiento normativo de las operaciones ferroviarias en materia de seguridad, tecnología y logística de vagones. Entre otras, se consideran relevantes las de las instituciones norteamericanas, Federal Railroad Administration, American Railway Engineering and Maintenance of Way Association, y American Association of Railroads.
- **Aspectos institucionales y la formación de recursos humanos:** formar permanentemente recursos humanos en materia ferroviaria.

El Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario busca generar avances concretos hacia un sistema integral de infraestructura de transporte tanto en la movilización de cargas como de pasajeros, en el marco de la Política Nacional. Desde ese rol, el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario busca contribuir a la prestación de servicios ferroviarios de calidad y competitivos, y con ello a un desarrollo sostenible del país y a la preservación del medio ambiente.

IV.2 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de las propuestas legislativas

Las presentes iniciativas legislativas son necesarias para llamar la atención del Poder Ejecutivo a fin de que priorice la ejecución de los proyectos que se mencionan en la fórmula legal de este dictamen y que tienen por objetivo desarrollar la infraestructura ferroviaria y los servicios de transporte ferroviario de pasajeros y de carga, más todavía cuando existe un Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario vigente y que no se ha considerado presupuesto para proyectos ferroviarios en el Programa Multianual de Inversiones de los años fiscales 2023 y 2024. En la práctica no se ha priorizado inversiones en este sector de transportes.

Asimismo, las proposiciones legislativas bajo análisis son viables, ya que, como se ha evaluado en el acápite anterior, existe fundamento constitucional y legal para la emisión de normas declarativas de necesidad pública y de interés nacional en el sector ferroviario. Así lo demuestra la Agenda Legislativa para el Periodo Anual de Sesiones 2024-2025, aprobada por Resolución Legislativa del Congreso N°006-2024-2025-CR, que considera como temas/proyectos de ley las leyes declarativas de interés nacional y necesidad pública referidas a obras de infraestructura, como es infraestructura ferroviaria, y el fomento a la inversión en infraestructura, que para este caso sería ferroviaria.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Máxime cuando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a la fecha, viene impulsando siete proyectos ferroviarios a nivel nacional en el Perú, con el fin de mejorar la conectividad y dinamizar el transporte de carga y pasajeros en diversas regiones del país, proyectos que formarían parte de una cartera que representa una inversión significativa y se encuentran en diferentes etapas y que estarían considerados para incluirse en el presupuesto anual de inversiones ferroviarias.

Por último, las proposiciones de ley en estudio son oportunas por el momento de expansión del sector portuario y aéreo que tenemos y por el futuro incremento de las actividades económicas que demandarán estos servicios, por lo que se requiere priorizar la construcción, ejecución, mejoramiento, ampliación o modernización de la infraestructura ferroviaria en el país, con la finalidad de viabilizar e impulsar su desarrollo en el mediano plazo, permitir el ingreso de nuevos operadores ferroviarios, mejorar la conectividad entre los departamentos, promover el comercio nacional e internacional, fortalecer la competitividad del país y ofrecer nuevos servicios de transportes de pasajeros y de carga. Además, debe tenerse en cuenta que no tenemos servicio de cabotaje y que en el corto y mediano plazo no se avizora una rápida expansión de las vías terrestres como alternativa para el transporte pesado y de carga. El transporte ferroviario podrá incorporarse como parte del transporte multimodal y acompañar al desarrollo portuario del país.

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 las iniciativas materia de estudio cumplen con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contravienen la Constitución Política del Perú, ni ninguna norma legal peruana, en este aspecto.

El Decreto Supremo N° 238-2019-EF, Decreto que aprueba el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, publicado el 28.07.2019 generado en base a la Novena Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada, mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, establece que el Ministerio de Economía y Finanzas, sobre la base del Programa Multianual de Inversiones (PMI) de los Sectores y del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas (IMIAPP) de los ministerios, considerando los límites de asignación presupuestal de los Pliegos, de acuerdo con la sostenibilidad fiscal, propone periódicamente un Plan Nacional de Infraestructura para la aprobación del Consejo de Ministros, pudiendo incorporarse progresivamente la información del PMI y del IMIAPP de los Gobiernos Regionales y de los Gobiernos Locales, según corresponda.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Este Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad formulado por el Ministerio de Economía y Finanzas tiene por finalidad proporcionar una hoja de ruta (una agenda de desarrollo) para que el Estado peruano pueda incrementar la competitividad mediante el cierre de la brecha de infraestructura, permitiendo a su vez, el acceso seguro y resiliente a mercados locales e internacionales, y mejorando la calidad de vida de los ciudadanos, con oportunidades sostenibles para todas las regiones del Perú.

El Decreto Supremo N° 240-2018-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, precisa en su Séptima Disposición Complementaria Final que el Plan Nacional de Infraestructura es un instrumento que organiza, prioriza, consolida y articula la planificación de las distintas entidades públicas en materia de inversiones, correspondiendo al Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones y la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada, su elaboración sobre la base de los PMI elaborados por los sectores del Gobierno Nacional, en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, y los IMIAPP elaborados por los ministerios en el marco del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, y tomando en cuenta los documentos de Prospectiva Sectorial, el Plan Estratégico Sectorial de cada Ministerio, los Planes Específicos y el Presupuesto Multianual de cada sector.

El artículo 116 del Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 658-20201-MTC/01 (en adelante, el TIROF), establece que la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes es el órgano de línea 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, 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.

La Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (Ley del SEIA), en su artículo 2 establece que están comprendidos en su ámbito de aplicación, las políticas, planes y programas de nivel nacional, regional y local que puedan originar implicaciones ambientales significativas; así como los proyectos de inversión pública, privada o de capital mixto, que impliquen actividades, construcciones, obras, y otras actividades comerciales y de servicios que puedan causar impactos ambientales negativos significativos. Los proyectos de ley examinados en el presente documento tienen como objeto el fortalecimiento del desarrollo ferroviario.

El artículo 3 de la Ley del SEIA establece que no podrá iniciarse la ejecución de proyectos ni actividades de servicios y comercio, y ninguna autoridad nacional, sectorial, regional o local

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

podrá aprobarlas, autorizarlas, permitir las, concederlas o habilitarlas si no cuentan previamente con la Certificación Ambiental contenida en la resolución expedida por la respectiva autoridad competente.

El Reglamento de la Ley del SEIA, aprobado mediante Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM, en su artículo 15 señala que toda persona, natural o jurídica que pretenda desarrollar un proyecto de inversión susceptible de generar impactos ambientales negativos de carácter significativo que estén relacionados con los Criterios de Protección Ambiental establecidos en el Anexo V y los mandatos señalados en el Título II del Reglamento de la Ley del SEIA, está obligada a gestionar una Certificación Ambiental ante la autoridad competente.

En la misma línea, el artículo 35 del Reglamento de la Ley del SEIA, señala que la Certificación Ambiental de los proyectos de inversión pública y de capital mixto se rige por las disposiciones emitidas en el marco del SEIA que le sean pertinentes, de acuerdo a la naturaleza del proyecto, sin perjuicio de la aplicación de otras normas complementarias y de las disposiciones incluidas en la normativa del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), actualmente Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe), conforme se establece en la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1252, Decreto Legislativo que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 242-2018-EF

Vinculación con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional y la Agenda Legislativa

Los proyectos de ley que se dictaminan tienen vinculación directa con:

Primera Política de Estado, "Democracia y Estado de Derecho" en el punto 8-Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú que tiene como tema en el punto c) promover la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales.

Décima Política de Estado ya que están relacionados 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 comprometen a promover la ejecución de proyectos de infraestructura logística y productiva para el desarrollo local y regional.

Para ese logro, precisamente, la idea de construir, mejorar, ampliar y modernizar los terminales terrestres a nivel nacional, articulando e integrando las regiones, poblaciones, centros productivos y economías locales, lo que justamente constituye una de las formas de reducir la pobreza.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

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.

De otro lado, los proyectos de ley en estudio se enmarcan en la Agenda Legislativa para el Periodo Anual de Sesiones 2024-2025, aprobada por Resolución Legislativa del Congreso N°006-2024-2025-CR, de conformidad con el artículo 29 del Reglamento del Congreso, y la política de Estado 21, referida al Desarrollo de infraestructura y vivienda, las que consideran en los temas/proyectos de ley:

- 83. Leyes declarativas de interés nacional y necesidad pública referidas a obras de infraestructura, que para este caso es infraestructura ferroviaria, y
- 87. Fomento a la inversión en infraestructura, específicamente ferroviaria.

IV.4 Análisis de las opiniones e información recibidas

Para la elaboración del presente dictamen la Comisión de Transportes y Comunicaciones ha solicitado opinión a las siguientes entidades:

Para el Proyecto de Ley 408/2021-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
19/10/2021	Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO N° 0272-2021-2022-TC/CR
19/10/2021	Gobernador Regional de Junín	OFICIO N° 0274-2021-2022-CTC/CR
19/10/2021	Ministerio del Ambiente	OFICIO N° 0273-2021-2022-CTC/CR
19/10/2021	Gobierno Regional de Huancavelica	OFICIO N° 0275-2021-2022-CTC/CR
06/12/2021	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 0473-2021-2022-CTC/CR (reiterativo)
06/12/2021	Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO N° 0474-2021-2022-CTC/CR (reiterativo)
04/03/2022	Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO N° 0740-2021-2022-CTC/CR (reiterativo)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Para el Proyecto de Ley 1721/2021-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
18/04/2022	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 0928-2021-2022-CTC/CR
18/04/2022	Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO N° 0929-2021-2022-CTC/CR
18/04/2022	Ministerio del Ambiente	OFICIO N° 0930-2021-2022-CTC/CR
18/04/2022	Ministerio de Energía y Minas	OFICIO N° 0931-2021-2022-CTC/CR
18/04/2022	Ministerio de la Producción	OFICIO N° 0932-2021-2022-CTC/CR
18/04/2022	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo	OFICIO N° 0933-2021-2022-CTC/CR
18/04/2022	Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego	OFICIO N° 0934-2021-2022-CTC/CR
03/06/2022	Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO N° 1197-2021-2022-CTC/CR (reiterativo)
03/06/2022	Ministerio del Ambiente	OFICIO N° 1202-2021-2022-CTC/CR (reiterativo)
03/06/2022	Ministerio de Energía y Minas	OFICIO N° 1208-2021-2022-CTC/CR (reiterativo)
03/06/2022	Ministerio de la Producción	OFICIO N° 1209-2021-2022-CTC/CR (reiterativo)
03/06/2022	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo	OFICIO N° 1210-2021-2022-CTC/CR (reiterativo)
03/06/2022	Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego	OFICIO N° 1211-2021-2022-CTC/CR (reiterativo)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Para el Proyecto de Ley 3330/2022-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
21/10/2022	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 0507-2022-2023-CTC/CR
21/10/2022	Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO N° 0508-2022-2023-CTC/CR
21/10/2022	Ministerio del Ambiente	OFICIO N° 0509-2022-2023-CTC/CR
21/10/2022	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo	OFICIO N° 0510-2022-2023-CTC/CR
21/10/2022	Ministerio de Cultura	OFICIO N° 0511-2022-2023-CTC/CR
21/10/2022	Gobierno Regional de Junín	OFICIO N° 0522-2022-2023-CTC/CR
21/10/2022	Gobierno Regional de Huancavelica	OFICIO N° 0513-2022-2023-CTC/CR
02/12/2022	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 0771-2022-2023-CTC/CR (reiterativo)
02/12/2022	Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO N° 0772-2022-2023-CTC/CR (reiterativo)
02/12/2022	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo	OFICIO N° 0774-2022-2023-CTC/CR (reiterativo)

Para el Proyecto de Ley 5471/2022-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
28/06/2023	Gobierno Regional de Cusco	OFICIO N° 2380-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
28/06/2023	Gobierno Regional de Puno	OFICIO N° 2379-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
28/06/2023	Municipalidad Provincial del Cusco	OFICIO N° 2383-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
28/06/2023	Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO N° 2376-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
28/06/2023	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 2375-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
28/06/2023	Municipalidad provincial de Puno	OFICIO N° 2382-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
28/06/2023	Municipalidad provincial de Arequipa	OFICIO N° 2381-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
28/06/2023	Gobierno Regional de Arequipa	OFICIO N° 2378-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
28/06/2023	Ministerio del Ambiente	OFICIO N° 2377-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Para el Proyecto de Ley 6924/2023-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
05/02/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 0769-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
05/02/2024	Gobierno Regional de Arequipa	OFICIO N° 0770-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
05/02/2024	Municipalidad Provincial de Arequipa	OFICIO N° 0771-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
05/02/2024	Municipalidad Distrital de Cerro Colorado	OFICIO N° 0772-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
05/02/2024	Municipalidad Distrital de Yanahuara	OFICIO N° 0773-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
05/02/2024	Municipalidad Distrital de Sachaca	OFICIO N° 0774-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
05/02/2024	Municipalidad Distrital de Tiabaya	OFICIO N° 0775-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
05/02/2024	Municipalidad Distrital de Hunter	OFICIO N° 0776-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR

Para el Proyecto de Ley 8054/2023-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
18/06/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 1798-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
18/06/2024	OSITRAN	OFICIO N° 1799-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
18/06/2024	Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional	OFICIO N° 1800-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
18/06/2024	Gobierno Regional de Loreto	OFICIO N° 1801-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
18/06/2024	Municipalidad Provincial de Alto Amazonas – Loreto	OFICIO N° 1802-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Para el Proyecto de Ley 8326/2023-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
17/07/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 1917-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
17/07/2024	Autoridad Portuaria Nacional	OFICIO N° 1918-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
17/07/2024	Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional	OFICIO N° 1919-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
17/07/2024	OSITRAN	OFICIO N° 1920-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
17/07/2024	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo	OFICIO N° 1921-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
17/07/2024	Gobierno Regional de Piura	OFICIO N° 1922-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR
17/07/2024	Municipalidad Provincial de Sechura - Piura	OFICIO N° 1923-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR

Para el Proyecto de Ley 8934/2024-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
18/09/2024	Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN	OFICIO N°239-2024-2025-CTC-HMPL-CR
18/09/2024	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN	OFICIO N°240-2024-2025-CTC-HMPL-CR
18/09/2024	Ministerio de Energía y Minas	OFICIO N°241-2024-2025-CTC-HMPL-CR
18/09/2024	Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO N°242-2024-2025-CTC-HMPL-CR
18/09/2024	Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI	OFICIO N°243-2024-2025-CTC-HMPL-CR
18/09/2024	Sociedad de Comercio Exterior del Perú - COMEXPERÚ	OFICIO N°244-2024-2025-CTC-HMPL-CR
18/09/2024	Instituto Nacional de Calidad - INACAL	OFICIO N°245-2024-2025-CTC-HMPL-CR
18/09/2024	Colegio de Ingenieros del Perú - CIP	OFICIO N°246-2024-2025-CTC-HMPL-CR

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Para el Proyecto de Ley 8979/2024-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
01/10/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N°336-2024-2025-CTC-HMPL-CR
01/10/2024	PROINVERSIÓN	OFICIO N°337-2024-2025-CTC-HMPL-CR
01/10/2024	Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO N°338-2024-2025-CTC-HMPL-CR
01/10/2024	Ministerio de Energía y Minas	OFICIO N°339-2024-2025-CTC-HMPL-CR
01/10/2024	OSITRAN	OFICIO N°340-2024-2025-CTC-HMPL-CR
01/10/2024	Colegio de Ingenieros del Perú -Consejo departamental Puno	OFICIO N°341-2024-2025-CTC-HMPL-CR
01/10/2024	Gobierno Regional de Puno	OFICIO N°342-2024-2025-CTC-HMPL-CR

Se ha recibido las siguientes opiniones e información:

Para el Proyecto de Ley 408/2021-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
17/06/2022	Congresista Pariona Sinche Alfredo	OFICIO N° 1171-2021-2022-APS/CR
06/01/2022	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 0009-2022-MTC/04
22/11/2021	Ministerio del Ambiente	OFICIO N° 00406-2021-MINAM/DM

Para el Proyecto de Ley 1721/2021-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
01.07.2022	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo	OFICIO N° 268 - 2022 - MINCETUR/DM
07/07/2024	Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO N° 1861-2024-EF/10.01
21/07/2022	Ministerio de Energía y Minas	OFICIO N° 451-2022-MINEM/DM
19/05/2022	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 1415-2022-MTC/04
23/05/2023	Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego	OFICIO N° 1264-2023-MIDAGRI-SG
19/07/2022	Ministerio del Ambiente	OFICIO N° 00295-2022-MINAM/DM

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Para el Proyecto de Ley 3330/2022-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
10/11/2022	Ministerio de Cultura	OFICIO N° 000708-2022-SG/MC
05/12/2022	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo	OFICIO N° 857-2022-MINCETUR/DM
17/01/2023	Gobierno Regional Junín	OFICIO N° 018 - 2023 - GRJ/GR
24/01/2023	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 124-2023-MTC/04
16/02/2023	Ministerio del Ambiente	OFICIO N° 00195-2023-MINAM/DM
19/10/2023	Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO N° 2151-2023-EF/10.01

Para el Proyecto de Ley 5471/2022-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
21/11/2023	Ministerio del Ambiente	OFICIO N° 00856-2023-MINAM/DM (Adjunta INFORME N° 00675-2023-MINAM/SG/OGAJ)

Para el Proyecto de Ley 6924/2023-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
28/02/2024	Gobierno Regional de Arequipa	OFICIO N° 0186-2024-GRA/GRTC

Para el Proyecto de Ley 8054/2023-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
09/07/2024	OSITRAN	OFICIO N° 0339-2024-PD-OSITRAN e INFORME CONJUNTO N° 0096-2024-IC- OSITRAN (GAJ-GSF)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Para el Proyecto de Ley 8326/2023-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
09/08/2024	OSITRAN	OFICIO N° 0409-2024-PD-OSITRAN
05/09/2024	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo	OFICIO N°555-2024-MINCETUR/DM

Para el Proyecto de Ley 8934/2024-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
16/10/2024	OSITRAN	OFICIO N° 0494-2024-PD-OSITRAN
19/10/2024	INDECOPI	OFICIO N° 000308-2024-PRE/INDECOPI
08/11/2024	Ministerio de Energía y Minas	OFICIO N° 222-2024-MINEM/DM

Para el Proyecto de Ley 8979/2024-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
04/11/2024	OSITRAN	OFICIO N° 0513-2024-PD-OSITRAN

IV.4.3. Las opiniones solicitadas mencionan lo siguiente:

PL 408/2021-CR

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio N° 0009-2022-MTC/04 de fecha 06/01/2022 remitido por la Secretaria General de dicho portafolio, adjunta el Informe N° 2486-2021-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica y señala que los artículos 1 y 2 del Proyecto de Ley tienen por finalidad modificar el artículo 1 de la Ley N° 29935 para declarar que el servicio de transporte ferroviario de personas y mercancías en cualquiera de sus modalidades es un servicio público y que en aplicación del Principio de Subsidiariedad reconocido en el artículo 60 de la Constitución Política del Perú, el Estado ejecutará los servicios ferroviarios directamente bajo la modalidad de obra pública.

Señalan que la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT), a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes, tiene entre sus funciones evaluar y formular proyectos a ser ejecutados con la participación del sector privado

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

mediante Asociaciones Público privada y coordinar con PROINVERSIÓN el proceso de promoción del proyecto Ferrocarril Huancayo Huancavelica.

Advierten que la determinación de la modalidad para ejecución de un proyecto público de inversión en transportes corresponde ser evaluado técnicamente por el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes.

Refieren que el Proyecto de Ley confunde el concepto de "asociación público – privada" con el concepto de "libre iniciativa privada". Bajo el esquema de asociación público – privada, el Estado peruano realiza un llamado a los postores privados a efectos que concursen por la adjudicación del proyecto, lo cual no implica que el servicio público deje de ser prestado por el Estado y se convierta en uno de mero interés privado, pues se trata de un proyecto que reviste de interés público, siendo el Concesionario solo un vehículo para el cumplimiento de los fines del Estado.

Por otra parte, advierten que los servicios del Ferrocarril Huancayo Huancavelica actualmente son brindados por el Estado peruano a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por tanto, dicha propuesta se encuentra ya regulada de conformidad con la Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre.

Por otro lado, la Oficina General de Asesoría Jurídica señala que el literal i) del artículo 2 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre regula el transporte ferroviario, en tal sentido define por vías públicas a la Infraestructura terrestre que sirve al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas.; que el literal a) del artículo 16 de la Ley N° 27181 establece que el MTC es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, otorgándole competencia normativa para dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la citada Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito; que en concreto, el literal h) del artículo 23 de la Ley N° 27181 señala que el Reglamento Nacional de Ferrocarriles 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 y que en concordancia con lo señalado, el artículo 14 del Decreto Supremo N° 032-2005- MTC que aprobó el Reglamento Nacional de Ferrocarriles señala que la infraestructura ferroviaria comprende:

- a) Infraestructura Ferroviaria Principal, constituida por la vía férrea principal, los ramales, los desvíos, las obras de arte, el sistema de drenaje, y la Zona del Ferrocarril; y,
- b) Infraestructura Ferroviaria Complementaria, constituida por las estaciones, los patios y los talleres; las instalaciones y terrenos que permiten la operación de los trenes, el embarque y desembarque de pasajeros, la manipulación de la mercancía, la

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

interconexión y la conexión intermodal; los sistemas de señalización y comunicaciones, de control del tránsito y de energía.

Señalan que, en lo concerniente al Principio de Subsidiariedad del Estado para la ejecución de proyectos de infraestructura ferroviarios, el artículo 60 de la Constitución Política del Perú consagró que el Estado reconoce el pluralismo económico. La economía nacional se sustenta en la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa y que solo autorizada por ley expresa, el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirecta, por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional.

Agregan que la actividad empresarial pública o no privada, recibe el mismo tratamiento legal.

Finalmente señalan que en lo referente a la ejecución de la infraestructura ferroviaria correspondiente a la obra Ferrocarril Huancayo-Huancavelica, conocido como el "Tren Macho", se rige por el Decreto Legislativo N° 1362 y su Reglamento, que del tenor del Proyecto de Ley se advierte que pretende modificar el mecanismo de contratación y por consiguiente, su forma de ejecución, de asociación público privada (APP) regulado por dicha normativa a obra pública regido por la Ley de Contrataciones del Estado; empero, no justifica en su exposición de motivos las razones de dicho cambio y los efectos positivos de la provisión de dicho servicio público de infraestructura de transporte. y que conforme lo manifestado por la DGPRTM en el Informe N° 0024- 2021-MTC/18.02, el Proyecto de Ley confunde el concepto de "asociación público – privada" con el concepto de "libre iniciativa privada", debiéndose entender que bajo el esquema de asociación público – privada, el Estado peruano realiza un llamado a los postores privados a efectos que concursen por la adjudicación del proyecto, lo cual no implica que el servicio público deje de ser prestado por el Estado y se convierta en uno de mero interés privado, pues se trata de un proyecto que reviste de interés público, siendo el Concesionario solo un vehículo para el cumplimiento de los fines del Estado.

Agregan que si la ejecución del proyecto del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica actualmente son brindados por el Estado peruano, a cargo de la DGPPT del MTC; y, debido al impacto y beneficios que genera en las regiones donde se ubica el proyecto y su contribución con la mejora de la productividad y competitividad del país, el proyecto fue priorizado en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (en adelante, PNIC) aprobado mediante el Decreto Supremo N° 238-2019-EF; por tanto, dicha propuesta se encuentra ya regulada de conformidad con la Ley N° 27181.

Concluyen que la declaratoria de servicio público por el Proyecto de Ley no implica que

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

el legislador tenga la facultad de modificar el mecanismo de intervención sobre las vías férreas, ya que esto se define con los criterios técnicos propios del Reglamento Nacional de Ferrocarriles y normas conexas por lo que observan la iniciativa legislativa en estudio.

Del despacho del Congresista Alfredo Pariona Sinche, mediante Oficio N° 1171-2021-2022-APS/CR de fecha 14/07/2022 remite una formula sustitutoria a su propuesta legislativa, indicando que el ferrocarril Huancayo - Huancavelica es un ferrocarril de montaña y como tal su superestructura y subestructura están sujetas no sólo al deterioro y deformación por acción de las cargas estáticas y dinámicas provenientes de los vehículos ferroviarios en circulación, sino también debido a la influencia de las precipitaciones pluviales y fenómenos climáticos típicos de esta región del país, los cuales se presentan cada año. Ello ha originado que desde el año 2007 se encuentre paralizado.

En cuanto a la demanda, señala que el máximo volumen transportado se alcanzó en el año 1998, en el orden de los 700,000 pasajeros, mientras que el transporte de mercancías alcanzó las 47,000 toneladas ese mismo año. Asimismo, de acuerdo, a los estudios técnicos realizados, se espera que, para el año 2044, se alcance aproximadamente 1'200,000 pasajeros, en un escenario conservador y que la reactivación y revaloración del tren macho que está considerado en el Plan Estratégico Institucional del MTC 2018-2021, debe salir del papel y asentarse en la realidad a través de su ejecución.

Propuesta del texto sustitutorio al Proyecto de Ley **408/2021-CR**:

"Artículo 2°. - Modificación de la ley 29935

Modifíquese el Artículo 1° de la Ley 29935, Ley que declara de necesidad pública la revaloración y reactivación del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, el mismo que quedará redactado en los siguientes términos:

" Artículo 1.- Objeto de la Ley Declarase de necesidad pública e Interés Nacional la revaloración y urgente reactivación del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica, conocido como el "Tren Macho ", así como la conclusión del Ferrocarril Huancavelica-Castrovirreyna-Pisco"

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS. –

UNICA. - Comisión Multisectorial

El Ministro de Transportes y Comunicaciones promoverá una Comisión

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

*Multisectorial para reactivación del Tren Macho, Ferrocarril Huancayo-Huancavelica, con participación de los Gobiernos Regionales involucrados.
Dicha Comisión emitirá un informe anual de avances a la Comisión de Transportes y Comunicaciones"*

El Ministerio del Ambiente mediante Oficio N° 00406-2021-MINAM/DM de fecha 22/11/2021 remitido por el ministro del sector adjunta el Memorando N° 00877-2021-MINAM/VMGA del Viceministerio de Gestión Ambiental adjuntando el Informe N° 00027-2021-MINAM/VMGA/DGPIGA/DPIGA remitido por la Dirección General de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental, señalando que teniendo en cuenta el objetivo del presente proyecto normativo, y de acuerdo con las funciones de la DGPIGA, es oportuno señalar que el artículo 2 de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (Ley del SEIA), establece que están comprendidos en su ámbito de aplicación, las políticas, planes y programas de nivel nacional, regional y local que puedan originar implicaciones ambientales significativas; así como los proyectos de inversión pública, privada o de capital mixto, que impliquen actividades, construcciones, obras, y otras actividades comerciales y de servicios que puedan causar impactos ambientales negativos significativos.

Asimismo, que el artículo 3 de la Ley del SEIA establece que no podrá iniciarse la ejecución de proyectos ni actividades de servicios y comercio, y ninguna autoridad nacional, sectorial, regional o local podrá aprobarlas, autorizarlas, permitir las, concederlas o habilitarlas si no cuentan previamente con la Certificación Ambiental contenida en la resolución expedida por la respectiva autoridad competente.

Asimismo, el artículo 15 del Reglamento de la Ley del SEIA, señala que toda persona, natural o jurídica que pretenda desarrollar un proyecto de inversión susceptible de generar impactos ambientales negativos de carácter significativo que estén relacionados con los Criterios de Protección Ambiental establecidos en el Anexo V y los mandatos señalados en el Título II del Reglamento de la Ley del SEIA, está obligada a gestionar una Certificación Ambiental ante la autoridad competente.

En la misma línea, el artículo 35 del Reglamento de la Ley del SEIA, señala que la Certificación Ambiental de los proyectos de inversión pública y de capital mixto se rige por las disposiciones emitidas en el marco del SEIA que le sean pertinentes, de acuerdo a la naturaleza del proyecto, sin perjuicio de la aplicación de otras normas complementarias y de las disposiciones incluidas en la normativa del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), actualmente Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe), conforme se establece en la Segunda

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Disposición Complementaria Transitoria del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1252, Decreto Legislativo que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 242-2018-EF.

Señalan que el presente proyecto de Ley se enmarcaría en el objetivo de cumplir con el cierre de brechas de infraestructura o de acceso a servicios públicos para la población y sólo corresponde al Poder Ejecutivo la priorización de la formulación y ejecución de los proyectos, planes o programas de inversión pública, sobre la base de un análisis técnico que sustenta su viabilidad y ejecución.

Concluyen que la propuesta legislativa debe incorporar la referencia expresa, a través de un artículo, que el proyecto cumplirá con la normativa ambiental antes señalada, agregan que es importante mencionar que la evaluación ambiental del proyecto de inversión propuesto, deberá considerar el principio de indivisibilidad, establecido en el artículo 3 del Reglamento del SEIA el mismo que indica que la evaluación del impacto ambiental se realiza de manera integral e integrada sobre políticas, planes, programas y proyectos de inversión, comprendiendo de manera indivisa todos los componentes de los mismos, sin perjuicio de las disposiciones ambientales sectoriales específicas que corresponda.

Mediante Memorando N° 00919-2021-MINAM/VMDERN del Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales, los cuales adjuntan el Informe N°00181-2021-MINAM/VMDERN/DGCCD de fecha 08/11/2021 remitido por la Dirección General de Cambio Climático y Desertificación (e) y a su vez adjuntan el Informe N° 431-2021-MINAM/VMDERN/DGCCD/DMGEI, elaborado por la Dirección de Mitigación de Gases de Efecto Invernadero

Señalan que , la exposición de motivos debe considerar el marco normativo de cambio climático vigente como lo es la Ley N° 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático, y su reglamento, el Reporte de Actualización Periodo 2021-2030 de las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional del Perú que considera una reducción de emisiones de gases efecto invernadero (GEI) del 40% al 2030; el "Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático del Perú : un insumo para la actualización de la Estrategia Nacional ante el Cambio Climático", aprobado mediante Resolución Ministerial N° 096-2021-MINAM; la Estrategia Nacional ante el Cambio Climático 2015, aprobada mediante Decreto Supremo N° 011-2015-MINAM, la cual se encuentra en actualización para incorporar las proyecciones hasta el año 2050; la Estrategia Nacional de Bosques y Cambio Climático, aprobada por Decreto Supremo 011-2015-MINAM; la Estrategia Nacional de Diversidad Biológica al 2021, aprobada mediante Decreto Supremo N° 009-

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

2014-MINAM; la Estrategia Nacional de Lucha contra la Desertificación y la Sequía 2016-2030, aprobada mediante Decreto Supremo N° 008-2016- MINAM; la Estrategia Nacional de Humedales, aprobada mediante Decreto Supremo N° 004- 2015-MINAM, entre otros.

Asimismo, que en el Informe final del Grupo de Trabajo Multisectorial encargado de generar información técnica para orientar la implementación de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (GTM-NDC), creado mediante Resolución Suprema N° 005-2016-MINAM y presidido por el Ministerio del Ambiente¹⁵, establece como medida de mitigación N° 38 (ECE38) de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC) del sector energía, a la "Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica". Esta medida de mitigación propone renovar la vía ferroviaria Huancayo-Huancavelica mediante el reacondicionamiento de las estaciones y los paraderos, la adquisición de material rodante y el establecimiento del modelo de operación. La meta es brindar un servicio de transporte ferroviario seguro, eficiente y cómodo para los usuarios, y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) al disminuir el número de vehículos en circulación por carretera. Esta medida plantea un suministro de material rodante nuevo, el que debe ser acorde a las características de la vía (altitud de operación, radios, gradientes y gálidos de túneles). Con la medida se espera una reducción de 0.008 MtCO₂eq en el 2030 y una reducción acumulada para el periodo 2010-2030 de 0.063 MtCO₂

De esa manera, los estudios que permitan la ejecución de la revalorización y reactivación del ferrocarril Huancayo – Huancavelica, deben incorporar también las medidas de adaptación al cambio climático pertinentes, es decir acciones, prácticas, tecnologías y servicios necesarios para reducir o evitar alteraciones severas, pérdidas y daños, desencadenados por los peligros asociados al cambio climático en poblaciones, medios de vida, ecosistemas, cuencas, territorios, infraestructura, bienes y servicios, entre otros; así como para aprovechar las oportunidades al cambio climático, en concordancia con el artículo 25, 29 y 30 del Reglamento de la, Ley N° 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático¹⁶

¹⁵ Grupo de Trabajo Multisectorial de naturaleza temporal encargado de generar información técnica para orientar la implementación de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (GTM-NDC), p 808. Consultado en: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/302187/Informe-final-GTM-NDC_v17dic18.pdf

¹⁶ Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley N° 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático DECRETO SUPREMO N° 013-2019-MINAM

"Artículo 25. Consideraciones para la incorporación de medidas de Adaptación y Mitigación en los instrumentos de presupuesto e inversión pública Los Programas Presupuestales y los Programas y Proyectos de inversión pública, incorporan medidas de adaptación, y/o mitigación de corresponder, acorde a la normatividad vigente del Sistema Nacional de Presupuesto Público y del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, respectivamente.

Artículo 29. Definición de medidas de adaptación 29.1 Son intervenciones planificadas por actores estatales y no estatales, que consisten en: acciones, prácticas, tecnologías y servicios necesarios para reducir o evitar alteraciones severas, pérdidas y daños, desencadenados por los peligros asociados al cambio climático en poblaciones, medios de vida, ecosistemas, cuencas, territorios, infraestructura, bienes y servicios, entre otros; así como para aprovechar las oportunidades al cambio climático. 29.2 Para el diseño y la definición de medidas de adaptación, se identifican y analizan

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Concluyen que la normativa debe incluir la normativa vigente en cambio climático considerando que la revalorización y reactivación del ferrocarril Huancayo-Huancavelica se encuentra relacionada con la medida de mitigación de gases de efecto invernadero "Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica" asumida como parte de nuestros compromisos climáticos asumidos, y deberá contar con la evaluación ambiental correspondiente, de acuerdo con la normativa aplicable.

Finalmente, el Informe N° 00588-2021-MINAM/SG/OGAJ elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica señala que la DGPIGA indica en su informe que, es oportuno advertir que los proyectos que se deriven de las iniciativas legislativas que declaran de necesidad pública e interés nacional algún proyecto, no están exentos de gestionar la respectiva Certificación Ambiental.

Ello, teniendo en cuenta que el artículo 2 de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (Ley del SEIA), establece que están comprendidos en su ámbito de aplicación, las políticas, planes y programas de nivel nacional, regional y local que puedan originar implicaciones ambientales significativas; así como los proyectos de inversión pública, privada o de capital mixto, que impliquen actividades, construcciones, obras, y otras actividades comerciales y de servicios que puedan causar impactos ambientales negativos significativos.

En el mismo sentido, el artículo 3 de la Ley del SEIA establece que no podrá iniciarse la ejecución de proyectos ni actividades de servicios y comercio, y ninguna autoridad nacional, sectorial, regional o local podrá aprobarlas, autorizarlas, permitir las, concederlas o habilitarlas si no cuentan previamente con la Certificación Ambiental contenida en la resolución expedida por la respectiva autoridad competente.

Concluyen señalando que, de acuerdo con lo señalado en el presente Informe, y teniendo en cuenta lo establecido en la Ley N° 27446, Ley del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, se sugiere tener en cuenta lo siguiente:

- a) *En caso se ejecuten proyectos de inversión derivados del Proyecto de Ley (en caso este se apruebe), que pudieran generar impactos ambientales negativos significativos, se deberá contar, previamente, con la Certificación Ambiental otorgada por la autoridad competente, en el marco de lo*

previamente el riesgo y los factores (peligros asociados al cambio climático, exposición y vulnerabilidad) de los sujetos vulnerables, en concordancia las normas establecidas en materia de Gestión del Riesgo de Desastres. (...)

Artículo 30. Gestión de riesgo ante los efectos del cambio climático 30.1 La gestión del riesgo ante los efectos del cambio climático es un proceso de adopción de políticas, estrategias y acciones concretas, con el objetivo de reducir daños actuales o, prevenir o evitar los daños futuros, a las poblaciones y sus medios y formas de vida, territorios, ecosistemas, infraestructura, bienes y servicios, entre otros, o a las alteraciones en el funcionamiento de estas; generadas por peligros asociados al cambio climático, y las consiguientes pérdidas, para cuyo desarrollo se realiza en concordancia con la normativa establecida del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres. (...)"

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

establecido en la Ley N° 27446, Ley del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

- b) *Conforme al artículo 79 de la Constitución Política, los congresistas no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos, salvo en lo que se refiere a su presupuesto; motivo por el cual cualquier iniciativa legislativa no podría implicar a asignación y/o disposición de presupuesto público para el desarrollo y/o cumplimiento de su objeto.*

PL 1721/2021-CR

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio N° 1415-2022-MTC/04 de fecha 19/05/2022, remitido por su Secretaria General, adjunta Informe N° 0672-2022-MTC/08 de fecha 17/05/2022 remitido por la Oficina de Asesoría Jurídica señala que: El Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, aprobado en el año 2016, comprende la construcción de trenes interurbanos y urbanos; en ese sentido, el MTC viene adoptando las acciones necesarias para viabilizar la ejecución de los proyectos en el marco del Invierte.pe

Agrega que los corredores ferroviarios de acuerdo a la Resolución Ministerial N° 128-2021-MTC/01, y Resolución Ministerial N° 127-2022-MTC/01, no forman parte del Programa Multianual de Inversiones (PMI) 2022-2024 ni del Programa Multianual de Inversiones (PMI) 2023-2025, por lo que no están priorizado por el MTC y tampoco forman parte del PNIC (Decreto Supremo N° 238-2019-EF, Decreto que aprueba el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, (PNIC) cuyo objetivo es proveer al Estado peruano de un insumo para construir una agenda de desarrollo transparente y consensuada que permita cerrar brechas claves para el desarrollo, para que el Estado peruano pueda incrementar la competitividad mediante el cierre de la brecha de infraestructura, permitiendo a su vez, el acceso seguro y resiliente a mercados locales e internacionales, y mejorando la calidad de vida de los ciudadanos, con oportunidades sostenibles para todas las regiones del Perú.

Para la ejecución de los estudios técnicos económicos, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de acuerdo con su competencia viene desarrollando los estudios de preinversión a fin de viabilizar el desarrollo de los proyectos, la cual una vez concluido se gestionará la asignación de los recursos económicos correspondiente, asimismo el Ministerio de Transportes y Comunicaciones actualmente viene trabajando en la actualización del PNDF.

Refieren que el artículo 96 del TIROF, establece que la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal es el órgano de línea con autoridad técnico

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

normativo a nivel nacional responsable del diseño, formulación, supervisión y evaluación de las políticas nacionales y regulaciones en materia de infraestructura y servicios de transporte terrestre, acuático, ferroviario, multimodal, entre otros; así como plataformas logísticas, puertos, vías navegables, circulación, seguridad vial y tránsito terrestre, en el ámbito de competencia del ministerio.

Concluye presentando observaciones a la propuesta legislativa en estudio.

PL 3330/2022-CR

El Ministerio de Cultura remitió el Oficio N° 000708-2022-SG/MC con la opinión solicitada, acompañando el Informe N°001325-2022-OGAJ/MC de la Oficina General de Asesoría Jurídica y el Informe N° 000593-2022-DGPA/MC de la Dirección General de Patrimonio Arqueológico Inmueble. Concluye que teniendo en cuenta las funciones y competencias asignadas al Ministerio de Cultura, y estando a que el proyecto de Ley no está ligado directamente al Patrimonio Cultural de la Nación, la creación cultural contemporánea y artes vivas, la gestión cultural e industrias culturales o la pluralidad étnica y cultural de la Nación, sino a impulsar la reactivación económica y turística del "Tren Macho"; este sector no resulta competente para emitir pronunciamiento; no obstante, la Dirección General de Patrimonio Arqueológico Inmueble ha realizado comentario al citado proyecto de Ley, con el cual concordamos.

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo remite la opinión solicitada con el Oficio N° 857-2022-MINCETUR/DM, con el Informe N° 0076-2022-MINCETUR/SG/AJ-AMC adjunto al Memorandum N° 1267-2022-MINCETUR/SG/AJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Concluyen que no correspondería emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 3330/2022-CR "Ley que impulsa la reactivación económica y turística del tren macho", por cuanto versa sobre materias que no son de competencia del Viceministerio de Comercio Exterior y que teniendo en consideración el objeto y finalidad del Proyecto de Ley, así como las normas previamente expuestas, se considera que le corresponde al MTC emitir opinión al respecto, en su calidad de autoridad rectora del sector Transportes; no teniendo el MINCETUR, en su calidad de órgano rector de la política de turismo y de comercio exterior, competencia para opinar sobre dicha materia.

El Gobierno Regional de Junín remite su opinión con el Oficio N° 018 - 2023 - GRJ/GR y adjunta el Informe N°163-2022-GRJ/DRTC/SDITAA-EYCR, del área de Soporte Técnico de Obras de la Sub Dirección de Infraestructura Acuática y Aéreo de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones. Concluyen que el proyecto de ley cuenta con los datos mínimos que demuestran que efectivamente es un proyecto que beneficiaría a los dos departamentos, tanto Huancayo como Huancavelica, lo cual generaría la reactivación económica y se impulsaría el turismo impactando de manera positiva en la población.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite el Oficio N° 124-2023-MTC/04 con la opinión solicitada y adjunta el Informe N°0029-2023-MTC/O8. Concluyen que el

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

proyecto de ley presenta observaciones en su totalidad. Asimismo, concluyen que el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, aprobado en el año 2016, comprende la construcción de trenes interurbanos y considera como un proyecto relevante la Rehabilitación complementaria de la infraestructura Ferroviaria del Ferrocarril Huancayo Huancavelica, en ese sentido, el MTC viene adoptando las acciones necesarias para la ejecución de los proyectos y que la ejecución de los estudios técnicos económicos para la Rehabilitación complementaria de la infraestructura Ferroviaria del Ferrocarril Huancayo Huancavelica, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de acuerdo a su competencia ya elaboró el proyecto de pre inversión el mismo que es viable y se gestionará la asignación de los recursos económicos correspondientes para su ejecución.

El **Ministerio del Ambiente** remite su opinión con el Oficio N° 00195-2023-MINAM/DM y adjunta el Informe N° 00076-2022-MINAM/SG/OGAJ, de la Oficina General de Asesoría Jurídica; el Informe N° 00179-2022-MINAM/VMGA/DGPIGA/DPIGA de la Dirección de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental de la Dirección General de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental; el Informe N° 00369-2022-MINAM/VMDERN/DGOTGIRN de la Dirección General de Ordenamiento Territorial y de la Gestión Integrada de los Recursos Naturales, que adjunta el Informe N° 00377-2022-MINAM/VMDERN/DGOTGIRN/DIOTGIRN de la Dirección de Instrumentos para el Ordenamiento Territorial y la Gestión Integrada de los Recursos Naturales; así como el Informe Técnico Legal N° 121-2022-SERNANP-DGANP-OAJ del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado – SERNANP. Concluyen que los proyectos que se deriven de iniciativas legislativas declarativas, no están exentos de gestionar la respectiva Certificación Ambiental emitida por la autoridad competente, en caso el desarrollo del proyecto genere impactos ambientales negativos significativos, debiéndose realizar el análisis en la Exposición de Motivos sobre la aplicación de la Certificación Ambiental para el proyecto de inversión, en caso corresponda. Mencionan que el proyecto de ley resulta **VIABLE CON OBSERVACIONES**. Como primera observación, se debe incorporar en la Exposición de Motivos el respectivo análisis de las implicancias e impactos socioambientales que generará el proyecto de inversión promovido. Como segunda observación, se debe incorporar un artículo en el cual se indique que se cumplirá con los principios y normas ambientales, en particular las disposiciones de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA) y su Reglamento. De aprobarse la propuesta normativa sin acogerse las observaciones antes anotadas, se vulneraría el principio de sostenibilidad, establecido en el Artículo VI del Título Preliminar de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente (LGA), el cual señala que la gestión del ambiente y de sus componentes, así como el ejercicio y la protección de los derechos que establece la Ley General del Ambiente, se sustentan en la integración equilibrada de los aspectos sociales, ambientales y económicos del desarrollo nacional, así como en la satisfacción de las necesidades de las actuales y futuras generaciones.

Además, señalan:

El Proyecto de Ley N° 3330/2022-CR, tiene el objetivo de impulsar la reactivación económica y turística del 'Tren Macho', siendo su finalidad contribuir con la población de los departamentos de Junín y Huancavelica, mediante la reducción de la congestión de la carretera Central, la disminución de los accidentes, entre otros aspectos.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

La propuesta de una reactivación económica y turística del 'Tren Macho' requiere que la Exposición de Motivos contenga un análisis técnico, social, económico, cultural y ambiental, así como con un estudio de demanda pertinente, ya que genera o activa una serie de acciones en los poderes públicos; más aún si consideramos que la propuesta, en análisis, contemplaría la realización de estudios técnicos.

Asimismo, dicha Exposición de Motivos debería desarrollar cómo se contribuiría a la economía y al turismo en las áreas donde se efectúa el recorrido del 'Tren Macho'.

Es importante tener en consideración el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, donde se establece que, los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos, como es en este caso la reactivación económica y turística del 'Tren Macho'.

Al tratarse de la implementación del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, se recomienda utilizar la información de la Zonificación Ecológica y Económica (ZEE) de los departamentos de Junín y Huancavelica, para realizar un análisis referencial, una vez que se cuente con la data cartográfica correspondiente (coordenadas geográficas). Cabe precisar que la información de la ZEE es referencial y se encuentra a escala meso ZEE 1/100 000.

El departamento de Junín cuenta con ZEE a nivel meso (escala 1/ 100 000), que fue aprobada con Ordenanza Regional N° 218-2015-GRJ/CR; mientras que el departamento de Huancavelica cuenta con ZEE a nivel meso (escala 1/ 100 000), que fue aprobada con Ordenanza Regional N° 257-GOB.REG-HVCA/CR del año 2014.

En ambos casos, el proceso se encuentra en la etapa de aplicación, donde la ZEE es un instrumento orientador para la toma de decisiones y la gestión sostenible del territorio, aprovechando las potencialidades y minimizando los riesgos en beneficio de la población. En ese sentido, se viene articulando la ZEE a otros instrumentos de gestión territorial.

Adicionalmente:

El Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado - SERNANP, es el ente rector del Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado - SINANPE, ejerciendo sus competencias en los espacios que por norma legal han sido establecidos, como las Áreas Naturales Protegidas.

Se superpuso la información brindada en el proyecto de Ley N° 3330-2022/CR "Ley que impulsa la reactivación económica y turística del tren macho", con la información cartográfica de la base de datos geográfica institucional del SERNANP, concluyendo que el proyecto en mención no se superpone con ámbitos de nuestra competencia.

El **Ministerio de Economía y Finanzas** remite su opinión con el Oficio N° 2151-2023-EF/10.01 y adjunta el Memorando N°0319-2023-EF/63.06 elaborado por la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones que adjunta el Informe N°0158-2023-EF-63.06. Concluye en lo siguiente:

Desde el ámbito de la inversión pública, es competencia de cada Sector, Gobierno Regional y Gobierno Local determinar sus brechas de infraestructura o de acceso a servicios públicos, definir sus criterios de priorización para la selección de la cartera de inversiones, formular y evaluar sus inversiones, realizar su ejecución en base a los estudios de preinversión o fichas técnicas, así como efectuar la operación y mantenimiento de los activos generados con la ejecución de la inversión y la provisión de

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

los servicios implementados.

Las intervenciones a desarrollar mediante inversiones públicas deben ser el resultado del análisis de los estudios de preinversión o fichas técnicas u otros estudios correspondientes para lograr los objetivos de cierre de brechas de infraestructura o de acceso a servicios, por lo que establecer por mandato de una Ley que el Poder Ejecutivo priorice inversiones, como es el caso del Proyecto de Ley bajo comentario, no resulta ser consistente con la estructura técnico-normativa del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.

Es responsabilidad de las entidades de los tres niveles de Gobierno realizar la programación multianual de sus inversiones, la misma que debe ser consistente con los objetivos de la planificación estratégica y con la programación de su presupuesto, en el marco de un manejo sostenible de las finanzas públicas; por lo cual no corresponde proponer, por mandato de una Ley, el impulso de la reactivación económica y turística del Tren Macho.

En el aplicativo informático del Banco de Inversiones del SNPMGI se encuentran registradas dos (02) inversiones vinculadas al Proyecto de Ley.

Desde el ámbito estrictamente presupuestario, el Proyecto de Ley no cumple con las reglas para la estabilidad presupuestaria reguladas por los incisos 3 y 4 del numeral 2.2 del artículo 2 de la Ley N° 31639, Ley de Equilibrio Financiero del Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2023.

El Proyecto de Ley contravendría el Principio de Equilibrio Presupuestario contemplado en el artículo 78 de la Constitución Política del Perú y en el inciso 1 del numeral 2.1 del artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público. Asimismo, contraviene la prohibición de iniciativa de gasto congresal contemplada en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú.

Desde el ámbito de la inversión privada, el Proyecto de Ley deviene en innecesario, dado que las entidades públicas competentes ya se encuentran impulsando el desarrollo del proyecto Ferrocarril Huancayo Huancavelica bajo la modalidad de APP, conforme a lo establecido por el marco normativo aplicable.

La entidad pública titular del proyecto es la responsable de identificar, priorizar y formular los proyectos de inversión que resulten concordantes con los planes sectoriales, nacionales o regionales correspondientes, lo que incluye la identificación de la modalidad de inversión que considere más conveniente para su desarrollo — como las APP —, sobre la base de estudios técnicos, económicos y legales. En el presente caso, es competencia del MTC velar por el impulso y desarrollo del proyecto Ferrocarril Huancayo Huancavelica, considerando su planificación sectorial y el análisis de desarrollar dicho proyecto bajo mecanismos de inversión privada.

No corresponde que a través de un Proyecto de Ley se determine la necesidad de desarrollar un proyecto de inversión, se establezca la modalidad de inversión a utilizarse, así como tampoco se promueva su ejecución o "reactivación"; menos aún sin haberse realizado todos los estudios y evaluaciones necesarias que respalden esas decisiones.

PL 5471/2022-CR

El Ministerio del Ambiente mediante Oficio N° 00856-2023-MINAM/DM de fecha 21.11.2023, firmado por el Ministro de Estado, adjunta Informe N° 00675-2023-MINAM/SG/OGAJ remitido por la Oficina General de Asesoría Jurídica a la Secretaría

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

General señalando que la materia, referida a la declaración de interés nacional y necesidad pública el ingreso de nuevos operadores ferroviarios en los tramos Sur y Sur Oriente de los departamentos de Arequipa, Puno y Cusco, no se enmarca en las funciones y competencias del MINAM.

PL 6924/2023-CR

El Gobierno Regional de Arequipa remite su opinión con Oficio N° 0186-2024-GRA/GRTC y adjunta el Informe N°025-2024-GRA/GRTC-SGTT de la Sub Gerencia de Transporte Terrestre de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones – Arequipa. Señalan que el proyecto de construcción es limitado y no integral que beneficiaría solo un sector (50%) de lugares estratégicos de la ciudad, quedando de lado la otra mitad de la ciudad, respecto a los distritos de Paucarpata, Sabandía, Simón Bolívar, Socabaya, Yarabamba; así como lo referente a los distritos de Cayma, Miraflores, Mariano Melgar y otros aledaños en forma perpendicular como transversalmente. Agregan que el proyecto debe ser integral, para desarrollar un servicio de transporte en beneficio de los usuarios de toda la ciudad, con una proyección futurista a un obvio crecimiento en infraestructura y poblacional de la ciudad de Arequipa. El Tren Blanco Arequipa tiene que considerarse estratégicamente para abarcar todos los distritos de la ciudad, para la satisfacción de los usuarios de la ciudad de Arequipa.

PL 8054/2023-CR

OSITRAN remite su opinión con el Oficio N° 0339-2024-PD-OSITRAN y adjunta el Informe Conjunto N° 0096-2024-IC-OSITRAN (GAJ-GSF). Concluye que el Proyecto de Ley N° 8054/2023-CR "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción del tren Iquitos - Yurimaguas", no comprende materias que se encuentren dentro del ámbito de competencia del OSITRAN por lo que no corresponde a este Organismo Regulador emitir opinión sobre el referido proyecto legislativo.

PL 8326/2023-CR

OSITRAN remite su opinión con el Oficio N° 0409-2024-PD-OSITRAN. Señala que no corresponde al OSITRAN emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 8326/2023-CR, el cual tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la creación del megapuerto multimodal de Bayóvar y el megaproyecto ferroviario bioceánico que una el Puerto de Santos, Sao Paulo-Brasil con el Puerto de Bayóvar, debido a que las competencias de este organismo regulador no comprenden la emisión de opinión respecto de la declaración de interés nacional y necesidad pública de una decisión vinculada a políticas nacionales o sectoriales, incluidas aquellas en materia de infraestructura de transporte de alcance nacional o internacional, la cual es de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo remite el Oficio N°555-2024-MINCETUR/DM con la opinión solicitada. Concluye que el Proyecto de Ley N° 8326/2023-CR, el cual tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la creación del megapuerto multimodal de Bayóvar y el megaproyecto ferroviario bioceánico que una el Puerto de Santos, Sao Paulo-Brasil con el Puerto de Bayóvar propone regular una materia que se encuentra fuera del ámbito de su competencia. Por lo cual no corresponde emitir opinión.

PL 8934/2024-CR

OSITRAN remite su opinión con el Oficio N° 0494-2024-PD-OSITRAN. Concluye que no corresponde al OSITRAN emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N°8934/2024-CR, debido a que este Organismo Regulador no ejerce funciones ni competencias relacionadas con el fomento del desarrollo, construcción y modernización de la infraestructura ferroviaria en el Perú, aspectos que son de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

INDECOPI remite su opinión con el Oficio N° 000308-2024-PRE/INDECOPI. Concluye que el Proyecto no contiene disposiciones que pudieran afectar las funciones asignadas al INDECOPI por la Ley de Organización y Funciones del INDECOPI y el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones, por lo que tienen competencia para emitir opinión sobre esta propuesta. Corresponde solicitar la opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, así como de otras autoridades que pudieran tener relación con el Proyecto.

El Ministerio de Energía y Minas remite su opinión con el OFICIO N° 222-2024-MINEM/DM. Concluyen que consideran que no tienen competencia para emitir opinión sobre el proyecto de ley.

PL 8979/2024-CR

OSITRAN remite su opinión con el Oficio N° 0513-2024-PD-OSITRAN. Concluye que no corresponde al OSITRAN emitir opinión sobre el referido proyecto de ley, debido a que este Organismo Regulador no ejerce funciones ni competencias relacionadas con la construcción de infraestructuras ferroviarias, aspecto que es de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Resumen de la opiniones

Considerando las opiniones recibidas y normas establecidas, así como el apoyo del Estado, tal como lo señala el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los corredores ferroviarios de acuerdo a la Resolución Ministerial N° 128-2021-MTC/01 y la Resolución Ministerial N° 127-2022-MTC/01, no forman parte del Programa Multianual de Inversiones

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

(PMI) 2022-2024 ni del Programa Multianual de Inversiones (PMI) 2023-2025, por lo que no están priorizados por el MTC y tampoco forman parte del PNIC (Decreto Supremo N° 238-2019-EF, Decreto que aprueba el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, (PNIC) cuyo objetivo es proveer al Estado peruano de un insumo para construir una agenda de desarrollo transparente y consensuada que permita cerrar brechas claves para el desarrollo, por lo que es necesario y urgente, ante la creación de un Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, impulsado por el propio Estado, *considerar factibles los proyectos de ley en estudio.*

La ley busca incluir y promover el mejoramiento y modernización de rutas ferroviarias a nivel nacional permitiendo atender una necesidad urgente de toda la población, mejorando su economía y el beneficio del país logrando conectar las regiones, facilitando el traslado de las personas, el comercio, lo que conllevará a un crecimiento económico, beneficio poblacional y el dinamismo del sector terrestre nacional en el presente milenio, así como asegurar que el Perú continúe siendo un destino atractivo y seguro para la inversión nacional y extranjera tal como lo establece el propio Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario.

Inclusive y tal como lo señala el congresista Pariona Sinche mediante Oficio N° 1171-2021-2022-APS/CR de fecha 14/07/2022 existen ferrocarriles llamados "Ferrocarril de Montaña" como el ferrocarril Huancayo - Huancavelica y como tal su superestructura y subestructura están sujetas no sólo al deterioro y deformación por acción de las cargas estáticas y dinámicas provenientes de los vehículos ferroviarios en circulación, sino también debido a la influencia de las precipitaciones pluviales y fenómenos climáticos típicos de esta región del país, los cuales se presentan cada año, situación que ha originado que desde el año 2007 se encuentre paralizado y que requieren urgente solución.

Igualmente y tal como lo señala el Ministerio del Ambiente en su Informe N° 00027-2021-MINAM/VMGA/DGPIGA/DPIGA remitido por la Dirección General de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental, el artículo 3 de la Ley del SEIA establece que no podrá iniciarse la ejecución de proyectos ni actividades de servicios y comercio, y ninguna autoridad nacional, sectorial, regional o local podrá aprobarlas, autorizarlas, permitir las, concederlas o habilitarlas si no cuentan previamente con la Certificación Ambiental contenida en la resolución expedida por la respectiva autoridad competente.

De manera general solo hay observaciones mas no hay oposición de los diferentes sectores a los proyectos de ley en estudio.

Sesión extraordinaria descentralizada en Cusco

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Durante el debate del presente dictamen la congresista Jeny Luz López Morales pidió que se incluya en el texto legal del artículo 3 el Ferrocarril Pucallpa – a la Costa, lo que fue aceptado por la señora presidente.

V. Análisis costo beneficio

V.1 Costos

Tratándose de una ley declarativa no genera por sí misma gastos al erario nacional, sus efectos son sostenibles en el tiempo, sin requerir financiamiento estatal. Los presupuestos están o estarán considerados en cada uno de los proyectos de construcción, mejoramiento, ampliación o modernización, incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario a Nivel Nacional.

Queda en el ámbito del Poder Ejecutivo priorizar la ejecución de estos proyectos de infraestructura y servicios, desarrollar los estudios de preinversión, determinar los niveles de inversión, así como asignar los presupuestos para éstos, sin que genere gastos adicionales, considerando que tiene elaborado un Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario y que día a día, año tras año viene estudiando, implementando y mejorando el ámbito a desarrollar en bien de toda la población peruana.

Además, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a la fecha viene impulsando siete proyectos ferroviarios a nivel nacional en el Perú, con el fin de mejorar la conectividad y dinamizar el transporte de carga y pasajeros en diversas regiones del país, proyectos que formarían parte de una cartera que representa una inversión significativa y se encuentran en diferentes etapas y que lo tienen considerados en su presupuesto anual de inversiones.

V.2 Beneficios

El Poder Legislativo deja constancia al Poder Ejecutivo de la necesidad de promover el estudio, la ejecución de las inversiones y la modernización de los ferrocarriles localizados en todo el país, lo que conllevará a nuevas inversiones en infraestructura terrestre en los departamentos con sedes ferroviarias, incremento del empleo local, dinamización de la economía local, regional y estatal generando un círculo virtuoso económico, turístico y social.

La ley busca acelerar el crecimiento ferroviario, dinamizar e impulsar el desarrollo económico del país, agilizando los trámites con el fin de invertir en bien del país, promoviendo el comercio interior y exterior así como el turismo, generar empleo, atraer inversiones, reducir costos logísticos, posesionar al Perú en el mapa global de infraestructuras terrestres y mejorar la competitividad del país en Sudamérica como en los siglos pasados, considerando la modernización de las tecnologías de hoy en día, impulsando y promoviendo proyectos y acciones de desarrollo tanto a nivel local, regional como nacional, a través de planes que atiendan las necesidades de la población a través de la colaboración y optimización de recursos existentes,

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

sin generar gasto adicional al país, renovando su estado de vida, aliviando el traslado de la población de un lugar a otro, acortando los tiempos, compitiendo con precios de traslado, y sacando adelante cada lugar, dando a conocer las bondades de cada uno como la agricultura, la minería, la avicultura, la ganadería, la pesca, entre otros.

Asimismo, y tal como lo señala el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su Informe N° 2486-2021-MTC/08 de fecha 29/12/2021, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT), a través de la Dirección de Inversión Privada en Transportes tiene entre sus funciones evaluar y formular proyectos a ser ejecutados con la participación del sector privado mediante Asociaciones Público Privadas y coordinar con PROINVERSIÓN el proceso de promoción de diversos proyectos.

VI. 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 **APROBACIÓN** de los Proyectos de Ley 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL

Artículo 1. – Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto promover el estudio y fortalecimiento del desarrollo ferroviario, facilitando la ejecución de proyectos ferroviarios y de aquellos aprobados en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario a nivel nacional, priorizando su construcción, ejecución, mejoramiento, ampliación o modernización, para acelerar el crecimiento en infraestructura ferroviaria e impulsar el desarrollo económico y social de la zona de influencia, los mismos que deberán contar con la Certificación Ambiental expedida por el sector competente.

Artículo 2.- Declaración de necesidad pública e interés nacional

Se declara de necesidad pública e interés nacional los proyectos ferroviarios que se mencionan en el artículo 3 para la construcción, ejecución, mejoramiento, ampliación o modernización de la infraestructura ferroviaria en el país, con la finalidad de viabilizar e impulsar su desarrollo en el mediano plazo, permitir el ingreso de nuevos operadores ferroviarios, mejorar la conectividad entre los departamentos, promover el comercio nacional e internacional, fortalecer la competitividad del país y ofrecer nuevos servicios de transportes de pasajeros y de carga.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".

Artículo 3.- Ámbito de aplicación

La presente ley es aplicable para los proyectos ferroviarios, tanto de carga como de pasajeros, contenidos en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario y para el desarrollo de nuevos proyectos que se encuentran en estudio, los mismos que podrán incluirse en el Programa Multianual de Inversiones a partir del año fiscal 2026, considerando a los siguientes:

- Ferrocarril en el tramo Trujillo - Chiclayo - Piura, incluyendo las rutas de Paita - Eten - Salaverry en los departamentos de Piura, Lambayeque y La Libertad.
- Tren logístico minero y de pasajeros en el tramo Cajamarca - Chiclayo - Puerto Eten.
- Ferrocarril Lima - Ica incluyendo las rutas de Ica - Pisco - Chincha - Cañete y Lima.
- Ferrocarril Puerto San Juan de Marcona - Andahuaylas, conectando a los departamentos de Apurímac, Ayacucho, Arequipa e Ica.
- Ferrocarril Lima - Barranca.
- Túnel Trasandino en la ruta Lima - Junín.
- Corredor Ferroviario Este Lima - Ricardo Palma.
- Rehabilitación complementaria de la infraestructura Ferroviaria del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica.
- Corredor Minero Macrorregional (conectando seis proyectos mineros en el departamento de Cajamarca (Michiquillay, Yanacocha, Galeno, Conga, Tantahuatay y La Granja), desembocando en el terminal marítimo de Eten en el departamento de Lambayeque.
- Ferrocarril en los tramos sur y sur oriente de los departamentos de Arequipa, Puno y Cusco.
- Construcción de un sistema de transporte eléctrico masivo en la ciudad de Arequipa que se denominará "El Tren Blanco de Arequipa" que conectará los distritos de Cerro Colorado, Yanahuara, Sachaca, Cercado, Tiabaya y Hunter.
- Tren Iquitos - Yurimaguas.
- Creación del megaproyecto ferroviario bioceánico, que une el Puerto de Santos, Sao Paulo en Brasil con el Puerto de Bayóvar y del megapuerto multimodal de Bayóvar ubicado en el distrito y provincia de Sechura, en el departamento de Piura.
- Construcción del tren Puno - Desaguadero.
- Ferrocarril Pucallpa - a la Costa.

Artículo 4.- De la ejecución de los proyectos de infraestructura y transporte ferroviarios

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del órgano competente, ejecuta las acciones, los estudios y los planes que permitan implementar el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario que se complementa con el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad y determina su inclusión en el Programa Multianual de Inversiones.

Artículo 5.- Participación de los gobiernos regionales y locales

Los estudios e implementación de los proyectos ferroviarios cuentan con la participación de los

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS
PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR,
3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR,
8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE
PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE
PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL
DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA
EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE
DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL".



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/11/2024 18:33:44-0500

gobiernos regionales y los gobiernos locales, en concordancia con sus funciones y competencias, promoviendo su desarrollo económico y social.

Dase cuenta

Sala de la Comisión

Lima, 18 de noviembre de 2024.



Firmado digitalmente por:
FLORES RAMIREZ Alex Randu
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/11/2024 16:42:45-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/11/2024 16:03:06-0500



Firmado digitalmente por:
ESPINOZA VARGAS Jhaec
Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 21/11/2024 10:12:19-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmary FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/11/2024 16:20:33-0500



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/11/2024 15:49:06-0500



Firmado digitalmente por:
BELLIDO UGARTE Guido FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/11/2024 16:54:56-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/11/2024 11:13:58-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/11/2024 09:53:50-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/11/2024 11:57:33-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA
Eliana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/11/2024 18:09:30-0500



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/11/2024 11:40:34-0500



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REATEGUI Cheryl
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/11/2024 13:05:18-0500



Firmado digitalmente por:
DOROTEO CARBAJO Raul
Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/11/2024 16:26:51-0500



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge
Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/11/2024 14:44:23-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/11/2024 12:22:18-0500



Firmado digitalmente por:
ECHEVERRIA RODRIGUEZ
Hamlet FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/11/2024 12:43:33-0500

MP Dictámenes

De: Notificacion Sistemas
Enviado el: viernes, 22 de noviembre de 2024 12:02
Para: Amilcar Fidel Cabezas Solis; mp.interno
Asunto: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes
Datos adjuntos: 3f3a8826f7a2d8eba8a422df37af7db3.pdf

[Solicitante]: acabezas@congreso.gob.pe

[Asunto]: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes

[Mensaje]: DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL". SE DEJA CONSTANCIA, SE ACORDO LA DISPENSA DE APROBACION DEL ACTA PARA PODER EJECUTAR LOS ACUERDOS APROBADOS

[Fecha]: 2024-11-22 12:01:52

[IP]: 192.168.10.219

Su mensaje ha sido recibido.

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