



HEIDINGER BALLESTEROS NELCY LIDIA

"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"

PROYECTO DE LEY N° 9721/2024-CR



PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL – PERÚ", ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO DE CHANCAY

Los Congresistas de la República que suscriben, a iniciativa de la congresista de la República **NELCY LIDIA HEIDINGER BALLESTEROS**, del **Grupo Parlamentario Alianza para el Progreso**, en ejercicio del derecho a iniciativa legislativa previsto en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y en el literal c) del artículo 22 y los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL – PERÚ", ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO DE CHANCAY

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto establecer modificaciones a la Ley 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la Ferrovía Transcontinental "Brasil – Perú", Atlántico – Pacífico (FETAB), a fin de fortalecer su conexión con el Hub Portuario de Chancay, y un mayor relacionamiento con las economías del mundo.

Artículo 2.- Modificación del artículo 1 de la Ley 29207

Modifíquese el artículo 1 de la Ley 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la Ferrovía Transcontinental "Brasil – Perú", Atlántico – Pacífico (FETAB), en los términos siguientes:

"Artículo 1.- Objeto de la Ley

Declárese que necesidad pública y de interés nacional la construcción **de los tramos nacionales** del Proyecto Ferrovía Transcontinental "Brasil – Perú"



HEIDINGER BALLESTEROS NELCY LIDIA

"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"

Atlántico – Pacífico, en adelante Proyecto FETAB, que abarca los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco, San Martín, **Lima, Provincia Constitucional del Callao**, Amazonas, Cajamarca y Piura.

La construcción del Proyecto FETAB se iniciará desde la localidad de Bouché de Esperanza, Cruceiro do Sol, Estado de Acre en la República Federativa de Brasil, y concluirá en los Puertos de Paita, Bayóvar, **Callao y Chancay**, en las provincias de Paita y Sechura del departamento de Piura; Callao de la provincia constitucional del Callao; y Huaral en el departamento de Lima, respectivamente.

El proyecto FETAB cuenta con tres rutas según el puerto de destino:

- Ucayali, Huánuco, San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura – para los puertos de Paita y Bayóvar.**
- Ucayali, Huánuco, Pasco, Lima y Provincia Constitucional del Callao – para el puerto del Callao.**
- Ucayali, Huánuco, Pasco y Lima – para el puerto de Chancay, siguiendo la ruta de la Ley 31931."**

Artículo 3.- Incorporación a Plan Nacional

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de conformidad a sus competencias y funciones, incorpora lo dispuesto en la presente Ley en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario 2024 – 2025, considerando las tres rutas por puerto de destino; y precisando que el trazado definitivo se dará como resultado de los estudios de factibilidad.



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rmney FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/12/2024 14:44:26-0500

ÚNICA. – Reglamento

El Poder Ejecutivo adecuará el reglamento de la Ley 29207, aprobado con el Decreto Supremo 014-2009-MTC, para incorporar las modificatorias de la presente Ley, en un plazo no mayor de 60 días.



Firmado digitalmente por:
ELON IRIGOIN Elva Edhit
FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/12/2024 12:59:25-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/12/2024 09:40:46-0500



Firmado digitalmente por:
HEIDINGER BALLESTEROS
Nelcy Lidia FAU 20181740126
soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/12/2024 11:53:57-0500

Lima diciembre de 2024



Firmado digitalmente por:
GARCIA CORREA Idelso
Manuel FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/12/2024 12:26:46-0500



Firmado digitalmente por:
ACUNA PERALTA Maria
Grimaneza FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/12/2024 14:44:57-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/12/2024 08:40:31-0500

www.congreso.gob.pe



I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1 FUNDAMENTO DE LA PROPUESTA

El Proyecto de Ley propone modificar la Ley 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la ferrovía Transcontinental "Brasil – Perú", Atlántico – Pacífico (FETAB), incorporando un nuevo trazo a la Ley, Pasco – Lima (Puerto de Chancay), con el fin de fortalecer su conexión al puerto más grande del Perú, y mediante dicho puerto con puertos de todo el mundo.

1.2 ANTECEDENTES

En setiembre de 2000, se celebró el "Foro Empresarial Perú – Brasil, en la ciudad de Sao Paulo (Brasil)", en cuyo evento se propuso como de interés para ambos países la construcción del Proyecto Ferroviario Transcontinental "Rey Brasil – Perú" Atlántico – Pacífico (FETAB)¹; con la finalidad de transportar soya desde los estrados de Rondonia y Mato Grosso en Brasil, hacia el puerto de Paita con el fin de ser exportados a los países del Asia. Asimismo, dicho ferrocarril a su retorno cargará roca fosfórica desde el puerto de Bayóvar – departamento de Piura, rumbo al Brasil, en un recorrido de 5,600 kilómetros en su extremo más amplio, desde el Puerto de Santos en Brasil, al puerto de Paita en Perú; correspondiéndole al lado peruano 1,594 kilómetros, medido desde la frontera con Brasil, en el departamento de Ucayali, hasta el puerto de Paita, departamento de Piura.

En julio de 2007 se promulgó la Ley 29063, Ley que declara de interés y necesidad pública la ejecución y conclusión de diversas obras de infraestructura en coordinación con los Gobiernos Regionales, siendo que en el literal g) del artículo 1 de la citada Ley se señala, "La construcción de la vía férrea Cerro de Pasco - Pucallpa, en los departamentos de Pasco y Ucayali. Esta Ley dio lugar al Proyecto de Ley 1555/2007-CR.

Posteriormente, en el marco de acuerdos bilaterales, se promulgó la Ley 29207, fue publicada en el diario oficial El Peruano el 25 de marzo de 2008, y nace como resultado de tres iniciativas legislativas, las mismas que fueron acumuladas en un solo dictamen en la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República; en ese sentido se debe resaltar la voluntad política de los legisladores del Congreso constituido para el periodo 2011 – 2016.

En ese sentido, el **PL 1555/2007-CR**, propone que se precise la construcción de la vía férrea consignado en el literal g) de la Ley 29063, de alcance transcontinental, que unirá el Puerto de Paita en el Perú, con el Puerto de Santos de la República de Brasil. Por

¹ Exposición de Motivos del PL 1623/2007-PE, del 13 de setiembre de 2007.



otro lado, los **proyectos de ley 1623/2007-PE y 1657/2007-CR**, proponían que se declare de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la Ferrovía Transcontinental Brasil – Perú, Atlántico – Pacífico, que abarca los departamentos de Ucayali, Huánuco, San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura². Se acumulan dos proyectos de integrantes del Poder Legislativo y uno del Poder Legislativo

La Comisión de Transportes y Comunicaciones emitió su dictamen favorable con fecha 12 de febrero de 2008, siendo este por unanimidad. Al respecto, del estudio y análisis del proyecto de Ley³, se concluye que el proyecto ferroviario demandará un presupuesto de más de 10 mil 500 millones de dólares americanos, una cifra bastante significativa por lo que deberá ser ejecutada con financiamiento privado; además se contempla un tiempo de ejecución de 5 años, el que abarcará los departamentos de Ucayali, Huánuco, San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura. Luego de un intenso debate se incorporó al departamento de Pasco, incorporación que daría lugar a **dos trazados de conexión**, el **primero con los puertos de Paita y Bayóvar (Ucayali, Huánuco, San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura)**; y una **segunda ruta al puerto del Callao (Ucayali, Huánuco, Pasco, Lima y Callao)**. Tal como se puede colegir, ninguno de los dos trazados conecta la vía férrea con el Hub Portuario de Chancay.

Posteriormente, el 13 de marzo de 2008 el dictamen se puso a debate y para su posterior votación en el Pleno del Congreso. De acuerdo al Diario de los Debates del jueves 13 de marzo de 2008, y bajo la presidencia del Congresista Luis Gonzáles Posado Eyzaguirre se tuvo votaciones por unanimidad tanto en la primera como en la segunda votación.

El 19 de marzo de 2008 se remitió la Autógrafa a la presidencia de la República a fin de recibir su promulgación y publicación. Siendo, que el 25 de marzo de 2008 se publicó la Ley 29207 en el diario oficial El Peruano, dentro de los 15 días que manda la Ley.

Posteriormente, el 21 de abril de 2009 se publicó en el diario oficial El Peruano el Decreto Supremo N° 014-2009-MTC, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la Ferrovía Transcontinental "Brasil – Perú", Atlántico – Pacífico (FETAB). Medida importante que denota el interés y la voluntad política por parte del Poder Ejecutivo, que recoge el acuerdo del Congreso de la República, disponiendo su incorporación en la agenda del Ejecutivo para las acciones pertinentes.

Posterior a la dación de la Ley 29207, y su Reglamento, se desarrollaron estudios iniciales respecto a determinar la viabilidad de la referida infraestructura ferroviaria, los mismo que estuvieron a cargo de la cooperación china. Al respecto Leolino Dourado, Investigador afiliado al Centro de Estudios sobre China y Asia – Pacífico de la

² Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones recaído en los PL 1555/2007-CR; 1623/2007-PE y 1657/2007-CR, que propone se declare de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la ferrovía Transcontinental Brasil; página N° 1, de fecha 12 de febrero de 2008.

³ Transcripción de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del 22 de enero del 2008.



Universidad de Lima, detalla estas acciones⁴. El documento emite importantes conclusiones, como que "se requieren mayores esfuerzos para ayudar a dilucidar las causas subyacentes de las deficiencias en proyectos de infraestructura en el Sur Global apoyados por China. Debe emprenderse más estudios a fin de producir hallazgos más generalizables, especialmente involucrando múltiples casos y análisis comparativos. Se requiere más información desde una perspectiva de China".

Finalmente, el 14 de noviembre de 2024 se inauguró la primera etapa del Terminal Portuario de Chancay, ubicado en la provincia de Huaral, departamento de Lima; con una inversión de cerca de 1,300 millones de dólares. El puerto diseñado para contar con 16 grúas muelle, en una primera etapa sólo funcionará con 4 muelles. Se espera que el resto de la infraestructura se pueda ejecutar en los próximos años, sin embargo, se considera que dicha ejecución va a depender del volumen de carga que llegue al puerto tanto de salida como de llegada.

El puerto de Chancay cuenta con tecnología de punta, 5G, con 40 vehículos automatizados; asimismo, reducirá entre 12 y 14 días la conexión al Asia, disminuyendo costos de transporte en beneficio de la competitividad de nuestras exportaciones, e importaciones más rápidas y económicas. La primera etapa del puerto generará un impacto económico positivo, incrementando el PBI en 1.8%.

1.3 IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Los altos índices de pobreza registrados principalmente en las zonas rurales, aisladas del interior del país se debe en gran medida a la ausencia de conectividad a vías de transporte multimodal, que conecte los centros de producción con los principales mercados locales, nacionales e internacionales. Esta desconexión entre consumidores y productores limita los grandes beneficios de las actividades económicas, como el comercio internacional a través de los 23 Tratados de Libre Comercio firmados hasta el momento.

Asimismo, la falta de vías de comunicación no permite poner en valor los ingentes y diversos recursos naturales de nuestro país, reduciendo las oportunidades para que más peruanos se puedan beneficiar del crecimiento económico que se viene registrando en el Perú en los últimos 25 años.

La pobreza y extrema pobreza son el resultado de la ausencia o insuficiencia de infraestructura productiva como las vías férreas, por tratarse de un transporte masivo, rápido, económico, totalmente formal, y amigable con el medio ambiente.

La limitada infraestructura de conectividad vial, castiga la producción del interior del país, con altos costos de transporte, por su complejidad y tiempo de duración, restándole competitividad a la producción, reduciendo su mercado a uno de autoconsumo. Es decir

⁴ Cooperación China para el Desarrollo de Infraestructura en el Sur Global: Lecciones del Caso del Proyecto del Ferrocarril Transcontinental Brasil – Perú, de octubre 2022. Ver link: <https://cechap.up.edu.pe/wp-content/uploads/Documento-de-Trabajo-Nro2-Leolino-Dourado.pdf>



la producción en medio de la nada no vale nada, y, por consiguiente, el valor del trabajo que lo produce es lo más cercano a cero.

Reducir los niveles de pobreza y extrema pobreza, pasa por incorporar a todas estas poblaciones a la rueda de las cadenas productivas, mediante el fortalecimiento de la conectividad con vía férrea, que ponga en valor el trabajo de millones de peruanos.

1.4 ESTADO ACTUAL DE LA LEY 29207

Tras la inauguración del Hub Portuario del puerto de Chancay la necesidad de contar con toda una red vial multimodal cobra importancia, con el fin de conectar el puerto a los centros de producción con fines de exportación en el marco de los 23 Tratados de Libre Comercio con que cuenta en Perú a la fecha. Al respecto, el ministro de Transportes y Comunicaciones, Raúl Pérez Reyes señaló, ***"La inauguración del Puerto de Chancay marca un hito en la infraestructura portuaria de nuestro país y simboliza la fuerza de la cooperación internacional en el desarrollo económico. Representa un paso gigante hacia la modernización de nuestra infraestructura logística y el fortalecimiento de nuestra posición como hub comercial en la región del Pacífico Sur"***⁵.

Asimismo, a la fecha se cuenta con una red ferroviaria de 1,906.6 Km, la misma que se ha mantenido constante en los últimos años, por no contarse con una política de desarrollo ferroviario. Sin embargo, el año 2016 se publicó el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, lo que representa un primer paso para la formulación de una política que contenga lineamientos claros respecto a las acciones a implementar en el corto, mediano y largo plazo, para facilitar la ejecución de nuevos y vitales proyectos ferroviarios que establezcan nuevas rutas que contribuyan con la mejora de la conectividad vial, bajo un enfoque multimodal, de reducción de costos de transporte e incremento de la competitividad de la producción.

Al respecto, se cuenta con el Plan Nacional de Competitividad 2019 – 2030⁶, que establece 75 medidas con 493 hitos. Siendo que, en el objetivo Prioritario N° 1 se señala el de "Dotar al país de infraestructura económica y social de calidad".

En esa línea de propuestas, el 24 de octubre de 2022, se aprobó y publicó el Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022 – 2025. Que contiene 72 proyectos priorizados, dentro de ellos dos relacionado con ferrovías, como son la ***"Construcción de la línea 2 y ramal avenida Faucett – Gambeta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, provincia de Lima y Callao, departamento de Lima"***, con CUI N° 2233850; y ***"Creación de la línea 3 de la Red Básica del metro de Lima, provincia"***

⁵ Tomado del portal oficial del Gobierno del Perú, el 14 de noviembre de 2024.

<https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1057890-mtc-entro-en-operaciones-el-megapuerto-de-chancay-que-revolucionara-el-comercio-entre-peru-y-asia>

⁶ Decreto Supremo N° 203-2024-EF, publicado en el diario El Peruano el 26 de octubre de 2024.



de Lima, departamento de Lima, distrito de Lima – provincia de Lima –
departamento de Lima”, con CUI N° 2300242.

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia,
conmemoración de la independencia de las provincias de Tarma y Ayacucho”

Siendo el desarrollo ferroviario una política vital para impulsar la conectividad vial productiva de los centros de producción con el hub portuario de Chancay, es necesario impulsar diversos corredores que garanticen la carga necesaria para la operatividad y rentabilidad del referido puerto. Al respecto, Omar Narrea y Erick Martínez⁷, identificaron la presencia de cuatro corredores económicos con fortalezas productivas, principalmente en la agricultura, madera y comercio, los mismos que se beneficiarían de articularse con el hub portuario de Chancay.

Corredores Económicos con Fortaleza Productiva

Corredor Económico	Provincia	Región	Distancia (Km)	Tiempo (horas)
Corredor de la Costa	Barranca, Huaura, Huaral, Canta, Casma, Santa, Huarmey, Virú, Chepén, Pacasmayo, y Trujillo.	Lima, Ancash y La Libertad.	480	7 h 30 minutos.
Chancay - Pucallpa	Leoncio Prado, Padre Abad, Coronel Portillo, Huaral, Huánuco, Dos de Mayo, Daniel Alcides Carrión	Lima, Pasco, Huánuco y Ucayali.	739	16 h 22 minutos
Monzón – Tingo María	Dos de Mayo y Humalíes	Huánuco	69	1 h 30 minutos
Bellavista – Tingo María	Leoncio Prado, Bellavista y Tocache,	Huánuco y San Martín	381	7 h 10 minutos

Fuente: Narrea y Martínez, Escuela de Gestión Pública – Universidad del Pacífico.

Al respecto, la Ley 29207, al ser publicada el 2008, no contemplaba dentro de sus dos rutas propuestas, el acceso al hub portuario de Chancay, por lo que amerita su actualización mediante una **Ley de Modificación**.

Sin embargo, se debe considerar que a la fecha existe el Proyecto de Ley 389/2021-PE, que propone la derogatoria de las leyes 29613 y 29207, el mismo que cuenta con dictamen favorable de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, por lo que se encuentra desde el 23 de mayo de 2022 en orden del día. El proyecto de ley aduce que la Ley desde su promulgación y publicación es inaplicable, es decir, no es efectiva; sin embargo, al respecto, debemos señalar que la Ley 29207 al ser declarativa no es vinculante, no tiene iniciativa de gasto, no es mandatorio, y solo busca llamar la atención del Poder Ejecutivo a fin que éste lo incorpore en sus políticas,

⁷ ¿Más allá de Chancay – Shanghai?, Escuela de Gestión Pública, Universidad del Pacífico. Ver link: https://cies.org.pe/wp-content/uploads/2021/04/ppt_mas_alla_de_chancay-shanghai_-_omar_narrea.pdf



planes, y programas. En ese sentido, el Proyecto de Ley 389/2021-PE no cumple con los requisitos y fundamentos necesarios para derogar una Ley declarativa y no vinculante.

Finalmente, se precisa que los estudios de prefactibilidad y factibilidad determinaran con precisión la necesidad de contar con una ferrovía que conecte el Atlántico con el Pacífico, determinando su mejor trazado; el mismo que deberá ser financiado con financiamiento cien por ciento privado.

1.5 SITUACIÓN LUEGO DE LA MODIFICACIÓN LEGAL

El Proyecto de Ley lleva por título, "LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL – PERÚ", ATLANTICO - PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO DE CHANCAY", y consta de tres (3) artículos y una disposición final única, busca actualizar una Ley que data del año 2008, para garantizar su vigencia ante cambios de la logística portuaria a raíz de la entrada en funcionamiento del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, realizado el pasado 14 de noviembre de 2024, en el marco de la APEC.

El artículo 1 establece el objetivo de la Ley, que no es otro que implementar importantes modificaciones a la Ley 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la Ferrovía Transcontinental "Brasil – Perú", Atlántico – Pacífico (FETAB), a fin de fortalecer su conexión portuaria con el Hub Portuario de Chancay, y un mayor relacionamiento con las economías del mundo.

En el artículo 2 se establece una modificación al artículo 1 de la Ley en referencia, relacionado con el objeto de la Ley, estableciendo algunas precisiones de las dos rutas establecidas, e incorporando una tercera ruta, en el punto c), de acuerdo al siguiente articulado:

"Artículo 1.- Objeto de la Ley

Declárese que necesidad pública y de interés nacional la construcción **de los tramos nacionales** del Proyecto Ferrovía Transcontinental "Brasil – Perú" Atlántico – Pacífico, en adelante Proyecto FETAB, que abarca los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco, San Martín, **Lima, provincia constitucional del Callao**, Amazonas, Cajamarca y Piura.

La construcción del Proyecto FETAB se iniciará desde la localidad de Boqueirão da Esperança, Cruzeiro do Sol, Estado de Acre en la República Federal de Brasil, y concluirá en los Puertos de Paita, Bayóvar, **Callao y Chancay**, en las provincias de Paita y Sechura del departamento de Piura; Callao de la provincia constitucional del Callao; y Huaral en el departamento de Lima, respectivamente.



El proyecto FETAB cuenta con tres rutas según el puerto de destino:

- a. Ucayali, Huánuco, San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura – para los puertos de Paíta y Bayóvar.**
- b. Ucayali, Huánuco, Pasco, Lima y provincia constitucional del Callao – para el puerto del Callao.**
- c. Ucayali, Huánuco, Pasco y Lima – para el puerto de Chancay, siguiendo la ruta de la Ley 31931."**

El artículo 3 dispone para que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el marco de sus funciones y competencias incorpore lo dispuesto en la presente Ley en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario 2024 – 2025, considerando las tres rutas por puerto de destino.

Finalmente, al contar la Ley 29207 con un Reglamento, se encarga al Poder Ejecutivo para que en un plazo no mayor de sesenta (60) días realice las modificaciones necesarias.

1.6 NECESIDAD DE LA MODIFICACIÓN

La modificación de la Ley 29207 toma fuerza a raíz de la entrada en funcionamiento del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, el que se constituye en un Hub Portuario Mundial, desplazando a otros puertos de la región, por la profundidad de su cabotaje, modernización y capacidad de muelles y grúas.

Sin embargo, es necesario garantizar su funcionamiento e implementación de las etapas pendientes de instalación, los mismos que están en función del volumen de carga con que cuenta. En ese sentido, existe la necesidad de conectar el puerto de Chancay con los centros de producción de las regiones Ucayali, Huánuco, Pasco, San Martín, Amazonas, Cajamarca, Piura, Lima y Callao; asimismo, con los estados del Brasil desde el puerto de Santos, pasando por Rondonia, Mato Grosso, Acre, entre otros, mediante una línea férrea que entrará por la ciudad de Pucallpa en la región Ucayali.

La modificación de la Ley 29207, hará que retome su vigencia de acuerdo a los cambios en materia portuaria que genera el Mega Puerto de Chancay, convirtiéndose en un instrumento legal válido para impulsar la inversión pública y privada que la haga posible en el más corto tiempo.

Asimismo, una ferrovía transcontinental Atlántico – Pacífico, pondrá en valor los recursos del interior del país, convirtiendo las ventajas comparativas en ventajas competitivas, sacando de la pobreza a las poblaciones hoy postergadas por ausencia de infraestructura productiva y su conectividad con mercados nacionales e internacionales.

1.7 ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO



- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República
- Políticas de Estado del Acuerdo Nacional.
- Decreto Supremo 103-2023-PCM, Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050.
- Resolución Ministerial 396-2016-MTC, Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario.
- Ley 29207
- Ley 29063
- Decreto Supremo 203-2024-EF, Plan Nacional de Competitividad y Productividad 2024 – 2030.
- Decreto Supremo 242-2022-EF, Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022 – 2025.

II. EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El Proyecto de Ley no contraviene la Constitución Política, ni el marco jurídico vigente, por el contrario, las fortalece de manera significativa. En ese sentido, la presente iniciativa legislativa sólo modifica la Ley 29207, para añadir una nueva ruta a las dos establecidas; asimismo, dispone para que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el marco de sus funciones y competencias, incorpore lo dispuesto en la presente Ley en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario 2024 – 2025. Es decir, el Proyecto de Ley sólo actualiza la Ley 29207, y la adecua a la urgente necesidad de garantizar la conexión de la Ferrovia Transcontinental "Brasil – Perú", Atlántico – Pacífico (FETAB) con el terminal portuario multipropósito de Chancay.

Asimismo, la modificación a la Ley 29207 la fortalece y la hace útil a nuestra necesidad presente a partir de la inauguración del Mega Puerto de Chancay.

La propuesta está relacionada con el Título III, del Régimen Económico de la Constitución Política del Perú, con el capítulo I, principios generales, y los artículos 58, respecto a la iniciativa privada; artículo 59, el Estado estimula la creación de riqueza; artículo 62, la libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente; artículo 63, la inversión nacional y extranjera se sujetan a las mismas condiciones; entre otros.

Asimismo, el Proyecto de Ley fortalece el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario 2024 – 2025, aprobado con la Resolución Ministerial N° 396-2016-MTC. Igualmente, se alinea con el Decreto Supremo N° 203-2024-EF, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Plan Nacional de Competitividad y Productividad 2019 – 2030, y cambio de denominación a "Plan Nacional de Competitividad y Productividad 2024 – 2030". Por otro lado, va en la misma dirección del Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la competitividad 2022 – 2025, aprobado con el Decreto Supremo N° 242-2022-EF.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO



La iniciativa legislativa no tiene iniciativa de gasto, al considerar que sólo modifica la Ley 29207, la misma que cuenta con Reglamento. Asimismo, se debe valorar que la referida Ley dispone su ejecución con inversión cien por ciento privada.

Además, siendo un proyecto de ley declarativo la misma no es vinculante, no es mandatorio, y por lo tanto no tienen iniciativa de gasto. Sólo es necesario para llamar la atención del Poder Ejecutivo a fin que éste lo incorpore en sus políticas, planes y programas.

IV. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA 2024 - 2025 Y EL ACUERDO NACIONAL

El Proyecto de Ley se relaciona con la Agenda Legislativa y las políticas de Estado del Acuerdo Nacional en aspectos vitales como el **Objetivo II**, Equidad y Justicia Social, en la Política de Estado N° 10, Reducción de la pobreza, en el tema: 30, lucha contra la pobreza; del **Objetivo III** Competitividad en el País, en la Política de Estado 18, búsqueda de la competitiva productiva y formalización de la actividad económica, en los temas: 72. Medidas para promover la productividad, la competitividad y el desarrollo económico; 75, normativa referida al transporte; Política de Estado N° 21, Desarrollo en infraestructura y vivienda, con el tema: 83, Leyes declarativas de interés nacional y necesidad pública referidas a obras de infraestructura, 86. Promoción de obras de infraestructura para fomentar el turismo, 87. Fomento a la inversión en infraestructura; Política de Estado N° 22, Política de Comercio Exterior para la Ampliación de Mercados con Reciprocidad, en el tema: 88. Comercio exterior y zonas económicas especiales.

Lima, diciembre de 2024



Firmado digitalmente por:
TORRES SALINAS Rosio FAJ
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/12/2024 15:47:19-0500