



**PROYECTO DE LEY QUE CREA EL SISTEMA
FERROVIARIO NACIONAL Y LA AUTORIDAD
FERROVIARIA NACIONAL**

PROYECTO DE LEY

La Congresista de la República que suscribe **MARÍA GRIMANEZA ACUÑA PERALTA** del Grupo Parlamentario de Alianza para el Progreso, en uso de su derecho de iniciativa legislativa establecido en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, concordante con los artículos 22, literal (c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL

**LEY QUE CREA EL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL Y LA AUTORIDAD
FERROVIARIA NACIONAL**

**CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene como objeto la creación, regulación y funcionamiento del Sistema Ferroviario Nacional y de la Autoridad Ferroviaria Nacional (AFN) para lograr el desarrollo de la estructura normativa y operativa a través de la cual se puedan regular todas las actividades, proyectos y servicios, que se sucedan o brinden en los terminales, infraestructuras e instalaciones, de carácter público o privado, ubicados en las estaciones ferroviarias y estructuras relacionadas a toda la Red Ferroviaria.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

Promover y gestionar el transporte ferroviario, dentro de una visión global de transporte multimodal, determinando la modernización de las infraestructuras ferroviarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan.

Artículo 3. Definición de la Autoridad Ferroviaria Nacional (AFN)

La Autoridad Ferroviaria Nacional (AFN), es un organismo público autónomo con personalidad jurídica y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el cual se encarga de la planificación, regulación, supervisión y promoción del sector ferroviario en el Perú.

Artículo 4. Ámbito de Aplicación

La ley es aplicable a todos los operadores ferroviarios, concesionarios, usuarios y demás actores involucrados en el sistema ferroviario del territorio nacional, sean estos de carácter público o privado.

CAPÍTULO II POLÍTICA FERROVIARIA

Artículo 5. La Red Ferroviaria

- a) La Red Ferroviaria está integrada por la infraestructura ferroviaria y las estaciones y/o terminales transporte de viajeros y/o cargas que resulten necesarias para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio peruano, que enlace a todas las regiones, provincias y distritos, teniendo en cuenta los accesos de estas a los principales centros poblacionales nacionales e internacionales
- b) La AFN establece la inclusión en la Red de nueva infraestructura ferroviaria y las estaciones y/o terminales transporte de viajeros y/o cargas, cuando existan razones de interés general y técnicas que así lo justifiquen.
- c) Todos los elementos que formen parte de la Red Ferroviaria deben de estar incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, documento en el cual se relacionan todas las líneas y/o tramos ferroviarios, expresando sus características técnicas, así como las estaciones y/o terminales transporte de viajeros y/o cargas. La puesta en servicio de nuevos elementos que formen parte de la Red Ferroviaria supondrá obligatoriamente su previa inclusión dentro del Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario.
- d) El Gobierno Nacional y los Gobiernos Subnacionales dentro de sus funciones cooperan para facilitar la conexión de estos y la Red Ferroviaria, fomentando y facilitando la interoperabilidad entre las diferentes redes.
- e) A fin de promover la intermodalidad y una óptima utilización de la infraestructura ferroviaria, los servicios ferroviarios que circulen por la Red Ferroviaria podrán tener excepcionalmente parada en estaciones o apeaderos destinados al trasbordo o al intercambio modal que no formen parte de esta. La excepcionalidad solamente puede ser declarada por la Autoridad Ferroviaria Nacional.
- f) El administrador de la Red Ferroviaria y el titular de la estación o apeadero destinado al trasbordo o al intercambio modal suscriben un acuerdo en el que se concreten las condiciones de este, relativas a la operación y seguridad; y, en su caso, las condiciones para la utilización de la zona de dominio público perteneciente a la Red Ferroviaria.
- g) Los elementos de estas instalaciones que sean necesarios para los servicios ferroviarios que circulen por la Red Ferroviaria deben cumplir todos los requisitos establecidos para la autorización de entrada en servicio y para la autorización de puesta en servicio de las estaciones que formen parte de la Red Ferroviaria. Para ello, antes del inicio de la operación comercial, es preceptivo que el titular de la estación o apeadero recabe el informe favorable de la Autoridad Ferroviaria Nacional.

Artículo 6. Lineamientos de la Política Ferroviaria Nacional

- 1. El fomento y planeamiento de la competitividad nacional e internacional.
- 2. El fomento de la eficiencia y de la sostenibilidad del sector ferroviario
- 3. El fomento y planeamiento de la seguridad en la operación ferroviaria.

4. El fomento de las operaciones de cabotaje y de la intermodalidad
5. El fomento del comercio nacional e internacional.
6. El fomento del desarrollo competitivo de la cadena logística nacional e internacional.
7. La promoción de la inversión pública y privada en el Sistema Ferroviario Nacional.
8. La promoción del acceso equitativo a la infraestructura ferroviaria y el fomento de la leal competencia y libre concurrencia al mercado de los servicios ferroviarios.
9. La promoción de la modernización tecnológica en el Sistema Ferroviario Nacional.
10. La promoción de la capacitación y profesionalización de los trabajadores del sistema ferroviario.
11. La promoción de los sistemas de calidad total en la gestión ferroviaria.
12. La protección y cuidado del medio ambiente en todas las actividades e infraestructuras relacionadas al sector ferroviario, dentro del marco general de la legislación sobre la materia.

Artículo 7. Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario

7.1 El Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario es un documento técnico y normativo elaborado por la Autoridad Ferroviaria Nacional, el cual es revisado y actualizado cada cinco años; que toma como insumo a los planes maestros desarrollados para cada proyecto o subsistema y a los planes regionales de desarrollo ferroviario y/o vial.

7.2 Es presentado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el cual, luego del análisis correspondiente lo aprueba mediante Decreto Supremo. Este documento desarrolla la estrategia ferroviaria a nivel nacional y tiene como objetivo planificar, impulsar, ordenar y coordinar el desarrollo, la inversión, la competitividad y la sostenibilidad del Sistema Ferroviario Nacional.

7.3 Los diferentes actos administrativos, autorizaciones, proyectos, actividades, inversiones y la celebración de contratos relacionados al sistema ferroviario o a su infraestructura directa e indirecta, se realizan con arreglo a los principios, lineamientos, disposiciones y exigencias establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario.

CAPÍTULO III ESTRUCTURA Y FUNCIONES DE LA AUTORIDAD FERROVIARIA NACIONAL

Artículo 8. Funciones de la Autoridad Ferroviaria Nacional

La Autoridad Ferroviaria Nacional tiene funciones exclusivas y delegables, de acuerdo a lo que establece el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, que son:

- a) Elaborar y proponer al MTC, el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario.
- b) Promover y desarrollar un sistema común de transporte ferroviario en el territorio nacional.
- c) Elaborar y proponer los planes de inversión pública y las convocatorias a la inversión privada en materia de desarrollo ferroviario.
- d) Establecer las normas técnicas y operativas para el sector ferroviario

- e) Aprobar y supervisar los expedientes técnicos de las obras de infraestructura ferroviaria y las especificaciones técnicas de las maquinarias y equipos involucrados.
- f) Promover el establecimiento de actividades comerciales y logísticas en las instalaciones ferroviarias.
- g) Normar y autorizar las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL).
- h) Coordinar y fomentar la integración de la infraestructura e instalaciones ferroviarias de iniciativa privada dentro del Sistema Ferroviario Nacional.
- i) Supervisar la calidad, modernización, universalidad y la libre competencia en los servicios ferroviarios.
- j) Normar el acceso a la infraestructura ferroviaria, así como el ingreso, permanencia y salida de las unidades; los permisos para la circulación; y en lo pertinente la apertura y cierre de las instalaciones; así como cualquier otra actividad existente o por crearse.
- k) Promover y facilitar las concesiones al sector privado en áreas de desarrollo ferroviario. Asimismo, celebrar con el sector privado los compromisos contractuales correspondientes.
- l) Velar por el respeto de los derechos de los usuarios intermedios y finales en las instalaciones ferroviarias.
- m) Establecer las normas para mejorar la calidad total del Sistema Ferroviario Nacional y la seguridad industrial en las instalaciones; vigilando el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales de la materia.
- n) Coordinar con las demás autoridades nacionales las acciones pertinentes para garantizar la seguridad general y la lucha contra el contrabando y los tráficó ilegales.
- o) Establecer sistemas alternativos de solución de controversias entre operadores y usuarios.
- p) Velar por el respeto al medio ambiente en la actividad ferroviaria y por el cumplimiento de la normativa y de los compromisos contractuales específicos, contraídos por el sector privado.
- q) Representar al Estado ante organismos y foros internacionales.
- r) Registrar y mantener actualizada la información estadística correspondiente a la actividad ferroviaria nacional.
- s) Normar las autorizaciones, habilitaciones y licencias de obras ferroviarias.
- t) Establecer los procedimientos de coordinación con otras autoridades e instituciones del Estado para que, cada una de ellas pueda cumplir adecuadamente sus funciones y responsabilidades, de acuerdo a lo dispuesto por la presente Ley y su reglamento.
- u) Promover la inversión pública y privada en el Sistema Ferroviario Nacional.

Artículo 9. Estructura Organizativa de la Autoridad Ferroviaria Nacional

La AFN está compuesta por:

- a) El Consejo Directivo, que es el órgano de decisión, integrado por representantes del Estado, la sociedad civil (trabajadores de las administraciones ferroviarias) y el sector privado.
- b) Las Direcciones Técnicas, que son las áreas especializadas en infraestructura, operaciones, seguridad y planificación.

Artículo 10. Consejo Directivo de la Autoridad Ferroviaria Nacional

10.1 El Consejo Directivo es el órgano máximo de la Autoridad Ferroviaria Nacional, lo conforman nueve (9) directores en la siguiente proporción:

a) Cinco (5) representantes nombrados por acuerdo del Consejo de Ministros, de las entidades siguientes:

- 02 representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, uno de los cuales lo preside;
- 01 representante del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo;
- 01 representante del Ministerio de la Producción;
- 01 representante del Ministerio de Economía y Finanzas;

b) Un (1) representante de los Gobiernos Regionales, elegido por acuerdo de los mismos.

c) Dos (2) del sector privado, representantes de los usuarios de los servicios ferroviarios, a través de sus respectivas organizaciones representativas y de acuerdo a los procedimientos aprobados por el reglamento de la presente Ley.

d) Un (1) representante nombrado por los trabajadores de las administradoras ferroviarias, a través de sus organizaciones representativas acreditadas, de acuerdo a los procedimientos aprobados por el Reglamento de la presente Ley.

10.2 El Reglamento fija los procedimientos de designación, atribuciones y funcionamiento incluyendo dietas del Consejo Directivo de la Autoridad Ferroviaria Nacional.

CAPÍTULO IV

FINANCIAMIENTO Y RECURSOS DE LA AUTORIDAD FERROVIARIA NACIONAL

Artículo 11. Recursos de la Autoridad Ferroviaria Nacional

Son recursos de la Autoridad Ferroviaria Nacional:

- a) Los ingresos financieros que generen sus actividades;
- b) Los porcentajes que le corresponde producto de los compromisos contractuales suscritos con el sector privado;
- c) El presupuesto que le asigne el Ministerio de Transportes y Comunicaciones;
- d) Las tasas e ingresos que le correspondan;
- e) Las asignaciones, donaciones, legados, transferencias u otros aportes por cualquier título provenientes de personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras.

CAPÍTULO V

GESTIÓN DE LA AUTORIDAD FERROVIARIA NACIONAL

Artículo 12. Estándares de seguridad y operativos

La seguridad es una gestión principal y esencial en el sector ferroviario. En tal sentido, la

AFN establece lo siguiente:

- a) Estándar Nacional para los protocolos de inspección y mantenimiento de vías y trenes.
- b) Estándar Nacional para las Normas para operadores, conductores y mantenimiento técnico.
- c) Estándar Nacional para la gestión de emergencias y accidentes.

Los estándares mencionados se establecen en base a las normas internacionales de seguridad ferroviaria, el desarrollo de modelos de análisis de riesgos y estudios técnicos sobre materiales y tecnologías ferroviarias.

Todos los actores e infraestructuras que son parte del Sistema Ferroviario Nacional, están obligados al cumplimiento irrestricto de los estándares, bajo responsabilidad.

La AFN cuenta con modernos sistemas operativos de gestión y supervisión que incluyen: plataformas digitales para la gestión del tráfico ferroviario con sistemas de señalización y control de velocidad ferroviario y Sistemas de Información Geográfica (GIS) para monitorear la infraestructura.

Artículo 13. Potestad sancionadora

13.1 La AFN, en primera instancia, cuenta con la potestad sancionadora establecida para las entidades públicas por la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

13.2 La AFN propone al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el régimen general de infracciones y sanciones para la actividad ferroviaria, para su ratificación.

13.3 Todas las autorizaciones, habilitaciones o contratos de cualquier índole que se celebren con personas de derecho privado para el ejercicio de actividades ferroviarias, deben contener cláusulas expresas en las cuales los actores contractuales declaran conocer y someterse explícitamente al marco sancionador de la actividad ferroviaria.

Artículo 14. Régimen laboral

Los trabajadores de las administraciones ferroviarias se rigen por el régimen laboral del sector privado.

Artículo 15. Seguridad integral

15.1 Las administraciones ferroviarias implantan sistemas de seguridad integral en las instalaciones bajo su administración, incluyendo la seguridad industrial y la prevención de los daños ambientales, conforme a la legislación de la materia, debiendo establecer los planes de contingencia y remediación correspondientes, en la forma que determine el Reglamento.

15.2 Las instalaciones del Sistema Ferroviario Nacional, públicas y privadas, deben de lograr

su certificación por un sistema internacionalmente homologado de calidad, en el plazo máximo de cinco (5) años contados desde la promulgación de la presente Ley o desde que les sea concedida la correspondiente habilitación en caso de nuevos proyectos ferroviarios.

Artículo 16. Protección del medio ambiente

16.1 Los proyectos de desarrollo ferroviario, la planificación específica y los sistemas de gestión de las infraestructuras e instalaciones deben contemplar programas de protección ambiental.

16.2 Las autorizaciones, habilitaciones, permisos, o contratos de cualquier índole que se celebren con personas de derecho privado para el ejercicio de actividades ferroviarias, deben contener cláusulas expresas, en las que los actores participantes declaran conocer, y someterse expresamente a la legislación nacional vigente, las regulaciones internacionales, y las que se establezcan en cada proyecto o actividad para defensa del medio ambiente.

CAPÍTULO VI

BIENES, ÁREAS Y AUTORIZACIONES DE SERVICIOS FERROVIARIOS

Artículo 17. Naturaleza e identificación de los Bienes de Dominio Público Ferroviario

Son bienes de dominio público del Estado, los terrenos, inmuebles, infraestructuras e instalaciones, incluyendo los equipamientos especiales afectados a las actividades ferroviarias, correspondientes a las operaciones ferroviarias de titularidad y uso público.

La titularidad de los bienes de dominio público portuario corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 18. Clasificación de las líneas y terminales ferroviarios, con su infraestructura e instalaciones relacionadas.

Las líneas y terminales ferroviarios, con su infraestructura e instalaciones relacionadas, para los efectos de la presente Ley, se clasifican de la siguiente forma:

a) **En cuanto a la titularidad de sus inversiones.**

Las líneas o terminales ferroviarios pueden ser públicos o privados. Se consideran públicos cuando la infraestructura y/o instalaciones relacionadas sean de propiedad del Estado y se consideran privados cuando dichos bienes sean de propiedad privada.

b) **En cuanto a la ocupación y uso de sus obras e instalaciones o por la modalidad de administración, independientemente del tipo de titularidad.**

Las líneas o terminales ferroviarios se consideran de uso general o de uso público cuando exista la obligación de poner los bienes y servicios a disposición de cualquier solicitante; y se consideran de uso exclusivo o de uso privado cuando el propietario

los destina para sus propios fines.

Los terminales ferroviarios de titularidad y uso privado podrán ofrecer sus servicios a terceros, bajo el mismo tratamiento que aquéllos de uso público, según los parámetros establecidos en el Reglamento y para el tipo de carga determinada en la habilitación correspondiente, siendo de aplicación lo dispuesto en el artículo correspondiente a las autorizaciones descrito en la presente Ley.

c) En cuanto a la actividad esencial que en ellos se desarrolla.

Las líneas o terminales ferroviarios se consideran multipropósito o especializados. Se consideran como multipropósito, los que pueden atender demandas de carácter diverso y se consideran como especializados los que principalmente operan para un fin predeterminado.

Artículo 19. Adscripción de bienes y áreas al uso ferroviario

19.1 El Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario califica como áreas de desarrollo ferroviario, a aquellas zonas del territorio nacional, que son destinadas para desarrollar las instalaciones ferroviarias, y para las áreas necesarias para los accesos y actividades auxiliares del transporte y la logística.

19.2 Estas áreas de desarrollo ferroviario, se destinan exclusivamente para el desarrollo de las actividades ferroviarias y relacionadas, prohibiéndose su cambio de uso o la implantación de bienes o actividades ajenos a este fin por cualquier medio o en virtud de cualquier norma de planeamiento o gestión territorial.

19.3 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones delega en la Autoridad Ferroviaria Nacional, la afectación de las instalaciones, terrenos y/o bienes destinados al sistema ferroviario, sea este de uso general o exclusivo, de acuerdo con los proyectos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario o con los compromisos contractuales suscritos con el sector privado, siempre que el requerimiento de afectación se derive del Plan de Nacional de Desarrollo Ferroviario. Las modalidades y procedimientos de las afectaciones se precisan en el reglamento.

19.4 Podrán existir bienes de titularidad privada adscritos al uso público ferroviario cuando así lo establezca la Autoridad Ferroviaria Nacional en la habilitación correspondiente.

Artículo 20. Habilitación y Licencia Ferroviaria

20.1 La Autoridad Ferroviaria Nacional afecta un conjunto de espacios terrestres e infraestructura portuaria, para el desarrollo de actividades y prestación de servicios ferroviarios. Esta afectación constituye el requisito previo para las autorizaciones ferroviarias. Cualquier cambio de uso o actividad requiere de nueva habilitación, de acuerdo a los criterios técnicos, económicos y normativos que se señalen el procedimiento establecido.

20.2 La Autoridad Ferroviaria Nacional, una vez terminadas las obras e instalaciones, debidamente autorizadas, verifica el cumplimiento de las normas técnicas relacionadas al proyecto y procede a otorgar la licencia ferroviaria para operarlo.

20.3 Todo operador ferroviario debe obtener una licencia emitida por la Autoridad Ferroviaria Nacional, el Reglamento establece los requisitos y procedimientos correspondientes a la habilitación y licencia ferroviaria.

20.4 La Autoridad Ferroviaria Nacional, según corresponda, podrá denegar la prestación de servicios a terceros en determinados terminales ferroviarios de titularidad y uso privado, en caso de que esto pudiera afectar el desarrollo de los proyectos contenidos en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario para instalaciones de titularidad y uso público.

20.5 El titular de una instalación ferroviaria privada de uso público que cuente con habilitación ferroviaria puede brindar servicios ferroviarios de manera exclusiva. Una vez otorgada la habilitación ferroviaria, la Autoridad Ferroviaria Nacional otorga la exclusividad en la prestación de servicios ferroviarios esenciales que haya solicitado el titular de la instalación privada junto con la licencia ferroviaria. Dicha exclusividad es de aprobación automática.

Artículo 21. Autorizaciones Ferroviarias

21.1 La Autoridad Ferroviaria Nacional autoriza el inicio de obras de construcción de los terminales ferroviarios e instalaciones conexas, comprobando previamente la idoneidad técnica de los proyectos presentados y su conformidad con los lineamientos de Política Ferroviaria Nacional y el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario.

21.2 La Autoridad Ferroviaria Nacional otorga las autorizaciones definidas en la presente Ley.

CAPÍTULO VII

ADMINISTRACIÓN E INVERSIÓN EN LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA Y LAS DIVERSAS MODALIDADES DE COMPROMISOS CONTRACTUALES

Artículo 22. Administración de la Infraestructura Ferroviaria

22.1 Los bienes de Dominio Público Ferroviario, son imprescriptibles, inembargables e inalienables.

22.2 De conformidad con lo descrito en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Decreto Supremo, podrá otorgar temporalmente la administración de una infraestructura al sector privado mediante cualquier modalidad o instrumento contractual reconocido en esta Ley; sin uso exclusivo de dicho bien para la prestación de servicios ferroviarios que se presten en libre competencia, por lo que la explotación económica de dichos bienes no puede impedir el acceso de los usuarios intermedios a la infraestructura ferroviaria que éstos requieren

necesariamente para proveer sus servicios, salvo lo previsto en el artículo referido a las inversiones en infraestructura ferroviaria de esta Ley.

22.3 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Ferroviaria Nacional podrán definir, en cada caso, la conveniencia de otorgar el uso exclusivo sobre la infraestructura portuaria que se otorga en administración al sector privado.

22.4 La infraestructura portuaria podrá ser entregada en administración al sector privado hasta por 30 años, prorrogables hasta por el mismo plazo, en cualquiera de las modalidades siguientes:

- a) Asociación en participación;
- b) contratos de arrendamiento;
- c) contratos de concesión;
- d) contratos de riesgo compartido;
- e) contratos de gerencia;
- f) contratos societarios; y,
- g) otras modalidades establecidas en la legislación.

El sector privado que cuente con alguna de estas modalidades podrá solicitar su prórroga, de acuerdo con lo normado en la legislación de la materia vigente.

22.5 Se puede incorporar en los compromisos contractuales las diferentes modalidades de financiamiento de la inversión consideradas en la legislación vigente. Es procedente la cesión de contratos o de posiciones contractuales, una vez que hubiere transcurrido el plazo establecido en el Reglamento y en las condiciones estipuladas en éste; es requisito indispensable que quien reciba la cesión debe cumplir con todas las condiciones que se le exigieron para el otorgamiento al primer titular y con acuerdo de la autoridad concedente.

22.6 Los contratos que se suscriban con el sector privado para la modernización de la infraestructura ferroviaria pueden tener como objetivo el desarrollo de infraestructura nueva, o la mejora sustancial de la existente, en concordancia con los criterios establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, siendo el incumplimiento de los compromisos de inversión establecidos causal de resolución de los respectivos contratos.

22.7 Es nula toda cláusula que estipule cualquier forma de reintegro, compensación o retribución por mejoras o programas de inversión realizados a la infraestructura ferroviaria.

Artículo 23. Inversiones en Infraestructura Ferroviaria

23.1 La inversión en infraestructura ferroviaria, debe concordar con los criterios desarrollados en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario. En el caso de compromisos suscritos con el sector privado la inversión comprometida se establece contractualmente. Los contratos prevén que las obras de infraestructura

se ejecuten y que los programas de inversión se cumplan, para lo cual se establecen las respectivas cláusulas penales, tributarias y otras que correspondan. Los bienes e instalaciones fijas que se incorporen al patrimonio público ferroviario como consecuencia de las inversiones contempladas en los compromisos contractuales con el sector privado, son de titularidad pública en todo momento, sin perjuicio de los derechos específicos que, sobre dichos bienes, se otorguen al inversionista durante el plazo contractual o a la finalización del mismo.

- 23.2 La Autoridad Ferroviaria Nacional, otorga habilitaciones y licencias ferroviarias al sector privado, celebra compromisos contractuales con este para la explotación de un área de desarrollo ferroviario o de una parte de esta, con la finalidad de que se desarrolle, construya y/o equipe, por cuenta y riesgo del titular de la habilitación o licencia ferroviaria y contrato, una infraestructura nueva, en cuyo caso se podrá otorgar al sector privado el uso exclusivo de dicha infraestructura.

Entiéndase por uso exclusivo a la facultad establecida en los compromisos contractuales suscritos con el sector privado para la ejecución o prestación exclusiva de los servicios esenciales dentro de dicha infraestructura por una sola persona jurídica, de acuerdo con lo dispuesto en los respectivos contratos. Dicha facultad también podrá ser otorgada al sector privado en las respectivas habilitaciones o licencias ferroviarias

- 23.3 La infraestructura ferroviaria nueva que se hubiese desarrollado, construido o equipado podrá entregarse al sector privado bajo las modalidades establecidas en artículo referido a la Administración de la Infraestructura Ferroviaria.

Se entiende como infraestructura ferroviaria nueva, a aquella cuyo desarrollo, construcción y equipamiento es de cuenta y riesgo del sector privado, comprendiendo cualquiera de los siguientes supuestos:

- a) La construcción de infraestructura ferroviaria anteriormente inexistente.
- b) La implementación de mejoras en la infraestructura existente, que aumenten la capacidad operativa del sistema en un porcentaje mayor al 50 %, determinado según los indicadores que se establezcan en los compromisos contractuales.
- c) La inversión comprometida supere en 50 % o más el último valor de mercado disponible de la infraestructura e instalaciones a ser administradas.

Los procesos de promoción de la inversión privada para la construcción o entrega en administración de una instalación ferroviaria, se aplican sobre la infraestructura ferroviaria en su conjunto. Lo dispuesto en el presente numeral también es de aplicación respecto de la inversión pública destinada al desarrollo, construcción o equipamiento de infraestructura e instalaciones ferroviarias.

- 23.4 Corresponde a la AFN la aprobación de los proyectos de construcción de la infraestructura ferroviaria, estaciones y/o terminales de transporte de viajeros y/o cargas de la Red Ferroviaria.

Se entiende por proyecto de construcción el que establece el desarrollo completo de la solución adoptada en relación con la necesidad de una determinada infraestructura ferroviaria, estación y/o terminal de transporte de viajeros y/o de cargas, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

Transcurridos cinco años desde la aprobación técnica de un proyecto de construcción sin que se haya iniciado la ejecución de las obras correspondientes, este quedará sin efecto.

23.5 La aprobación del correspondiente proyecto de construcción de líneas ferroviarias, tramos de las mismas, estaciones de transporte de viajeros, terminales de transporte de mercancías o de modificación de las preexistentes que requiera la utilización de nuevos terrenos, supondrá la declaración de utilidad pública o interés nacional, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de la misma, a efectos de la expropiación forzosa de aquellos terrenos en los que deba construirse la línea, el tramo, la estación de transporte de viajeros, la terminal de transporte de mercancías o que sean necesarios para modificar las preexistentes, según lo previsto en la legislación expropiatoria.

23.6 La potestad expropiatoria es ejercida, en todo caso, por el MTC y el beneficiario de la expropiación es la AFN que asume los derechos y obligaciones que la legislación de expropiaciones establece y abona el coste de las mismas.

Artículo 24. Requisitos mínimos de los contratos y compromisos

Los compromisos contractuales suscritos con base al Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, contienen cláusulas generales que permiten:

- a) La celebración de convenios de estabilidad tributaria, en forma optativa y si lo solicita el postor.
- b) La garantía del cumplimiento de estándares internacionales sobre sistemas de calidad de la actividad ferroviaria.
- c) La integración a la política tributaria nacional y a las pautas establecidas respecto de la inversión privada.
- d) La prevención ante cualquier modalidad de abuso de posición de dominio y/o prácticas que afecten la libre y leal competencia en las actividades y los servicios ferroviarios.
- e) El establecimiento de los programas de inversión, tarifas y servicios permitidos en la normatividad.
- f) El establecimiento de plazos de cumplimiento, penalidades, responsabilidades, infracciones y sanciones relativas a los incumplimientos contractuales y cesión de los compromisos contractuales.
- g) El establecimiento de las causas específicas que puedan originar la revisión de los compromisos contractuales.
- h) La garantía de la protección del medio ambiente, con arreglo a la legislación sobre la materia.

- i) La garantía de los derechos de los usuarios y trabajadores.
- j) El establecimiento de las obligaciones en cuanto a la ejecución de obras de construcción, rehabilitación, ampliación o mejora de los bienes e instalaciones ferroviarias.
- k) El establecimiento de las responsabilidades de los titulares de las instalaciones ferroviarias.

Cada compromiso contractual antes de ser suscrito por las partes es puesto en conocimiento de la ciudadanía y de la comunidad ferroviaria, mediante la publicación por una vez, y por un plazo de, por lo menos, 15 días previos a su suscripción.

Artículo 25. Tarifas ferroviarias

25.1 La utilización de los bienes e instalaciones ferroviarias de uso público, de titularidad pública o privada, cuando se realice fuera del régimen de libre competencia, está sujeta al pago de tarifas, en la forma que determine el régimen tarifario que establezca OSITRAN a propuesta de la Autoridad Ferroviaria Nacional, según la delegación de facultades señalada a OSITRAN, en el artículo correspondiente de la presente Ley. Los administradores ferroviarios pueden presentar sus propuestas tarifarias de acuerdo a lo señalado en el artículo mencionado.

25.2 La utilización de los bienes e instalaciones ferroviarias de uso público, de titularidad pública o privada, siempre y cuando se realice en régimen de libre competencia, está sujeta al pago de precios establecidos libremente por sus prestadores.

25.3 Las estructuras e instalaciones ferroviarias privadas de uso privado no están sujetas a los regímenes tarifarios, siempre y cuando no brinden servicios a personas jurídicas distintas al titular.

Artículo 26. Mercado de actividades y servicios ferroviarios

26.1 La Autoridad Ferroviaria Nacional fomenta la libre competencia en la ejecución y prestación de actividades y servicios. Asimismo, promueve el cumplimiento de los derechos laborales de los trabajadores.

26.2 Las personas que realizan actividades y/o servicios ferroviarios, están obligadas a hacerlo en las condiciones que establezca el Reglamento, acordes con la legislación y las convenciones de la materia. Estos actores deben de hacer pública la lista de precios de los servicios en la forma que determine el Reglamento y deben de suministrar al Estado información estadística de sus operaciones.

26.3 En el ejercicio de las actividades y los servicios ferroviarios, los integrantes del sistema ferroviario nacional deben observar los siguientes principios:

- a) La libre competencia, quedando prohibidas las prácticas que constituyan abuso de posición de dominio o que sean restrictivas de la misma.

- b) La no discriminación e igualdad ante la Ley, quedando prohibida la aplicación de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que creen situaciones desventajosas en el mercado.
- c) La neutralidad, los actores económicos que presten servicios ferroviarios esenciales directa o indirectamente, o que tengan una posición dominante en algún mercado derivado de la explotación de la Infraestructura Ferroviaria, están prohibidos de valerse de tales situaciones para prestar otros servicios en condiciones más ventajosas que la de sus competidores.

Artículo 27. Tratamiento de los ferrocarriles y de las mercancías en las instalaciones ferroviarias

27.1 El ingreso y salida de ferrocarriles y el embarque y descarga de pasajeros y mercancías en las instalaciones ferroviarias, así como su recepción, permanencia y tratamiento en el recinto ferroviario, es de competencia y responsabilidad exclusiva de la Autoridad Ferroviaria Nacional.

La calificación de una instalación ferroviaria como punto de ingreso o salida internacional la otorga la Autoridad Ferroviaria Nacional.

27.2 La Autoridad Ferroviaria Nacional es la encargada de autorizar la prestación de servicio de cabotaje, y el trasbordo de las mercancías, incluyendo la descarga y carga de las mercancías a las instalaciones ferroviarias con fines de reembarque, reestiba o reparación.

27.3 Los equipos importados destinados a las actividades ferroviarias en zona primaria pueden ser internados al país temporalmente por un plazo no mayor de cuatro (4) años.

27.4 Los equipos de origen extranjero destinados a las actividades de las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) pueden mantenerse en ellas de manera indefinida, sin necesidad de su nacionalización. Deben ser consignados a sus propietarios debidamente acreditados en dichas Zonas de Actividades Logísticas. Estos equipos sólo pueden retirarse de las Zonas de Actividades Logísticas para su reexportación.

Artículo 28. Zonas de Actividades Logísticas (ZAL)

28.1 La Autoridad Ferroviaria Nacional, establece las Zonas de Actividades Logísticas dentro de las instalaciones ferroviarias que han sido calificadas como punto de ingreso o salida internacional.

En las Zonas de Actividades Logísticas se autoriza el desarrollo de actividades y servicios de valor agregado, complementarios o conexos a las mercancías, sin cambiar la naturaleza del bien.

28.2 Los bienes que ingresen a las Zonas de Actividades Logísticas podrán internarse al territorio nacional estando sujetos al mismo tratamiento tributario que cualquier producto o mercancía procedente del extranjero.

28.3 Para la creación de las Zonas de Actividades Logísticas se debe emitir un proyecto de factibilidad y contar con la opinión previa favorable de Aduanas, así como evaluar las condiciones de acceso logístico y de infraestructura que permitan el beneficio comercial de las Zonas de Actividades Logísticas.

CAPÍTULO VIII

AUTORIDADES COMPETENTES Y OTROS ORGANISMOS PÚBLICOS RELACIONADOS

Artículo 29. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

El MTC es el órgano rector que define las políticas sectoriales y la normatividad general correspondiente para todas las actividades orientadas al transporte y las comunicaciones, y el Sistema Ferroviario Nacional.

Artículo 30. La Autoridad Ferroviaria Nacional (AFN)

30.1 Es un Organismo Público Descentralizado encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dependiente del Ministro, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio, y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica, y financiera, y facultad normativa por delegación del Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 31. El Organismo Supervisor de la inversión en la Infraestructura de Transportes de Uso Público (OSITRAN)

31.1 Es el órgano encargado de regular el sistema tarifario de los mercados en los que no hay libre competencia derivados de la explotación de infraestructura ferroviaria de uso público y supervisa el cumplimiento de los contratos de concesión.

Sus funciones las ejerce dentro de la política nacional de la búsqueda de la eficiencia de las actividades y servicios ferroviarios; teniendo en cuenta las garantías para todos los actores involucrados. Para ello incide en la gestión de la mejora de la competitividad internacional de los costos y tarifas del sistema ferroviario.

31.2 En materia de la infraestructura de uso público que se regula en la presente Ley, OSITRAN delega sus funciones técnicas y operativas a la AFN, mediante acuerdo de su Consejo Directivo, aprobado por unanimidad. La razón de esta revocatoria se determina por causa objetiva señalada en el Reglamento.

Artículo 32. El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI)

32.1 INDECOPI es el organismo encargado de garantizar y hacer cumplir las normas que regulan la libre y leal competencia.

32.2 La AFN, pueden denunciar ante INDECOPI la infracción a las normas sobre libre competencia, así como solicitar la adopción de medidas cautelares correspondientes.

Artículo 33. La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT)

La SUNAT es la entidad competente para controlar el ingreso y salida de mercancías de los recintos ferroviarios. La AFN coordinará con SUNAT los mecanismos de control y represión del contrabando, así como la información que ésta necesite para facilitar el traslado de las mercancías.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. Declaración

Se declara de necesidad pública la modernización, el desarrollo y la competitividad del Sistema Ferroviario Nacional.

Segunda. Instancias Competentes

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el que, de acuerdo a sus funciones y competencias, planifica, coordina y/o desarrolla las acciones necesarias para la implementación de la Autoridad Ferroviaria Nacional.

Tercera. Instalación de la Autoridad Ferroviaria Nacional y aprobación del Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario

En un plazo no mayor de treinta (30) días contados a partir de la promulgación del Reglamento de la presente Ley, se instala la Autoridad Ferroviaria Nacional. Una vez instalada y en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días debe elaborar y aprobar el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario.

Cuarta. Transferencia de la documentación y archivo

El MTC, en un plazo de sesenta (60) días coordina la transferencia gradual de la documentación y archivo, y en lo que sea aplicable, los bienes, necesarios para que la Autoridad Ferroviaria Nacional asuma las funciones que le correspondan de acuerdo a lo establecido en la presente Ley.

Quinta. Reorganización de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles

Se encarga al MTC la reorganización de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, en un plazo de ciento veinte (120) días, la cual debe adaptar sus procedimientos y normativas a lo dispuesto en esta Ley.

Sexta. Asignación de partidas presupuestales

Se autoriza al Poder Ejecutivo a realizar las asignaciones de partidas presupuestales necesarias para el funcionamiento de la Autoridad Ferroviaria Nacional a partir del año 2025, vía presupuesto del MTC.

Sétima. Porcentaje mínimo de inversión

En todos los compromisos contractuales que se celebren en el marco de la presente Ley se establece un porcentaje, no menor del 3%, para ser invertido por la Autoridad Ferroviaria en el Sistema Ferroviario Nacional en función de los requerimientos del Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario.

Octava. Reglamento

El Reglamento es aprobado por Decreto Supremo refrendado por el titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y publicado en el plazo máximo de treinta (30) días contados de recepcionada la propuesta, presentada por este ministerio dentro de los ciento ochenta (180) días, contados desde la vigencia de la presente Ley.

Novena. Adecuación normativa

La Superintendencia Nacional de Administración Tributaria y todas las entidades y organismos del Estado con competencias en el servicio y la actividad ferroviaria nacional e internacional, deberán adaptarse a las disposiciones de la presente Ley, en coordinación con las atribuciones y competencias de la Autoridad Ferroviaria Nacional, en un plazo máximo de noventa (90) días.

Décima. Intervenciones fuera del área de concesión

Las propuestas de inversión que presenten los inversionistas podrán incluir intervenciones fuera del área de concesión que aporten mejoras para la conectividad de la infraestructura ferroviaria y aumenten la competitividad, previa modificación contractual en el marco del Decreto Legislativo 1362, Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante asociaciones público privadas y proyectos en activos, o de la norma que la modifique o sustituya.

Los planes maestros que presenten los inversionistas privados podrán incluir propuestas para mejorar la conectividad de la zona ferroviaria y aumentar la competitividad.

Décimo primera. Glosario de Términos

1. **ACTIVIDADES FERROVIARIAS:** Construcción, conservación, desarrollo, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración de la Red Ferroviaria o parte de esta, incluyendo las actividades necesarias para el acceso a los mismos.
2. **ADMINISTRADOR FERROVIARIO:** Persona jurídica, pública o privada, constituida o domiciliada en el país, encargada de la explotación de la Red Ferroviaria. Los administradores ferroviarios podrán prestar los servicios definidos en el Reglamento de la presente Ley, en la zona ferroviaria bajo su administración, sin necesidad de obtener para ello una licencia, autorización o permiso adicional. La prestación de los servicios ferroviarios por parte de los administradores ferroviarios privados en la infraestructura de titularidad y uso público, así como la explotación de dicha infraestructura, se sujetará a lo dispuesto en los respectivos contratos.

3. **ÁREAS DE DESARROLLO FERROVIARIO:** Espacios calificados por la AFN aptos para ser usados en la construcción o ampliación de instalaciones ferroviarias, o que, por razones de orden logístico, comercial, urbanísticos o de otra naturaleza se destinan como tales en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario. Éstas incluyen las áreas de reserva general para el Desarrollo Ferroviario especificadas en la planificación del Sistema Ferroviario, en armonía con la planificación del territorio, o por los proyectos y contratos que se establecieran para proyectos ferroviarios y de transportes conexos con las instalaciones.
4. **AUTORIZACIÓN:** Acto administrativo mediante el cual la AFN confiere a una persona jurídica constituida o domiciliada en el país, la autorización para el inicio a las obras de construcción o ampliación de un puerto.
5. **DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO:** Conjunto de bienes del Estado, formado por los terrenos, inmuebles, las infraestructuras y las instalaciones incluyendo los equipamientos especiales afectados a las actividades ferroviarias.
6. **EQUIPAMIENTO FERROVIARIO:** Bienes muebles destinados al mobiliario urbano e industrial de las instalaciones, actividades y servicios ferroviarios.
7. **HABILITACIÓN FERROVIARIA:** Acto administrativo por el cual la Autoridad Ferroviaria Nacional afecta un conjunto de espacios terrestres e infraestructura, para el desarrollo de actividades y prestación de servicios ferroviarios.
8. **INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA:** Obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, construidas o ubicadas en las instalaciones relacionadas al servicio ferroviario, para facilitar el transporte y el intercambio modal.
9. **INSTALACIONES FERROVIARIAS:** Obras civiles de infraestructura, superestructura, edificación o conducción o construcciones y dispositivos eléctricos, electrónicos, mecánicos o mixtos, destinados al funcionamiento específico de los terminales y de las actividades que en ellos se desarrollan.
10. **LICENCIA FERROVIARIA:** Acto administrativo mediante el cual la AFN autoriza al promotor o administrador de un terminal ferroviario para prestar un servicio ferroviario, cualquiera sea su denominación, en la forma y condiciones establecidas en la presente Ley y su Reglamento, y, en su caso, el contrato correspondiente.
11. **OPERADOR FERROVIARIO:** Persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que tiene autorización para prestar, en las zonas ferroviarias, servicios a las unidades de transporte, a las cargas y/o a los pasajeros.
12. **SERVICIOS FERROVIARIOS:** Los que se prestan en las zonas ferroviarias, para atender a las unidades, a la carga, embarque y desembarque de personas.
13. **SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL:** Es el conjunto de personas naturales o

jurídicas, bienes, infraestructuras, terminales e instalaciones ferroviarias, sean estos públicos y/o privados situados en el territorio.

14. **TARIFA:** Retribución económica exigida por la prestación de actividades o servicios ferroviarios sujetos a regulación.
15. **TERMINAL FERROVIARIO:** Unidades operativas de una instalación, habilitadas para proporcionar intercambio modal y servicios ferroviarios; incluye la infraestructura, las áreas de depósito transitorio y las vías internas de transporte.
16. **TRANSBORDO:** Operación de traslado de una unidad de transporte a otra de carga internacional, que proviene de una instalación extranjera, para reembarque a otra instalación extranjera o nacional, o de carga nacional de exportación, que se realiza a través de uno o más terminales de la República.
17. **USUARIO DE LA INSTALACIÓN FERROVIARIA:** Persona natural o jurídica que, en forma intermedia o final, utiliza sus infraestructuras, instalaciones o recibe suministros o servicios ferroviarios. Se entiende por usuario intermedio, al que presta servicios a las unidades, a las cargas, de actividades logísticas. Se entiende por usuarios finales a los dueños de las unidades, las cargas de comercio nacional e internacional y los pasajeros.
18. **ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS:** Parte de la zona ferroviaria en la que se autoriza el desarrollo de actividades y servicios, complementarios o conexos a las mercancías, sin cambiar la naturaleza del bien.
19. **ZONA DE ALMACENAMIENTO:** Área en el interior de un recinto ferroviario, organizada y equipada para proveer servicios de almacenamiento a las cargas.
20. **ZONA FERROVIARIA:** Área del territorio nacional que comprende los límites físicos de las áreas de terreno o subsuelo asignadas a las actividades ferroviarias incluyendo las áreas delimitadas por los perímetros físicos en tierra, subsuelo, defensas, accesos, líneas de conducción y las estaciones de prácticos. Incluye las áreas de reserva para el Desarrollo Ferroviario.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

Única. Adecuación

Los actuales titulares de contratos u otro tipo de derechos contraídos para la realización de actividades ferroviarias, deben adecuar su marco de relación con la Autoridad Ferroviaria Nacional en la forma y plazos que determine el Reglamento, y con sujeción a lo establecido en el artículo 62 de la Constitución Política del Estado.

DISPOSICION COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

Única. Derogación

Se derogan todas las disposiciones legales que se opongan a la presente ley.

Lima, diciembre de 2024



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Maria
Grimaneza FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/01/2025 15:52:43-0500

MARÍA GRIMANEZA, ACUÑA PERALTA
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
JULON IRIGOIN Eva Edhit
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/01/2025 17:50:38-0500



Firmado digitalmente por:
KAMICHE MORANTE Luis
Roberto FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/01/2025 16:38:56-0500



Firmado digitalmente por:
HEIDINGER BALLESTEROS
Nelcy Lidia FAU 20161740126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/01/2025 12:00:56-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmery FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/01/2025 15:39:50-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/01/2025 13:13:51-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/01/2025 13:13:31-0500



Firmado digitalmente por:
GARCIA CORREA Idelso
Manuel FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/01/2025 11:48:43-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. LOS FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

¿EXISTE UNA RELACIÓN ENTRE EL CRECIMIENTO ECONÓMICO Y LOS FERROCARRILES?¹

El impacto económico de las inversiones en infraestructuras es un tema que frecuentemente se desarrolla en muchos estudios económicos, basta analizar el mapa mundial de los países más desarrollados en el mundo y la existencia de sistemas ferroviarios en ellos, caso EEUU, la China, la Comunidad Europea entre otros; y se podrá apreciar una clara vinculación.

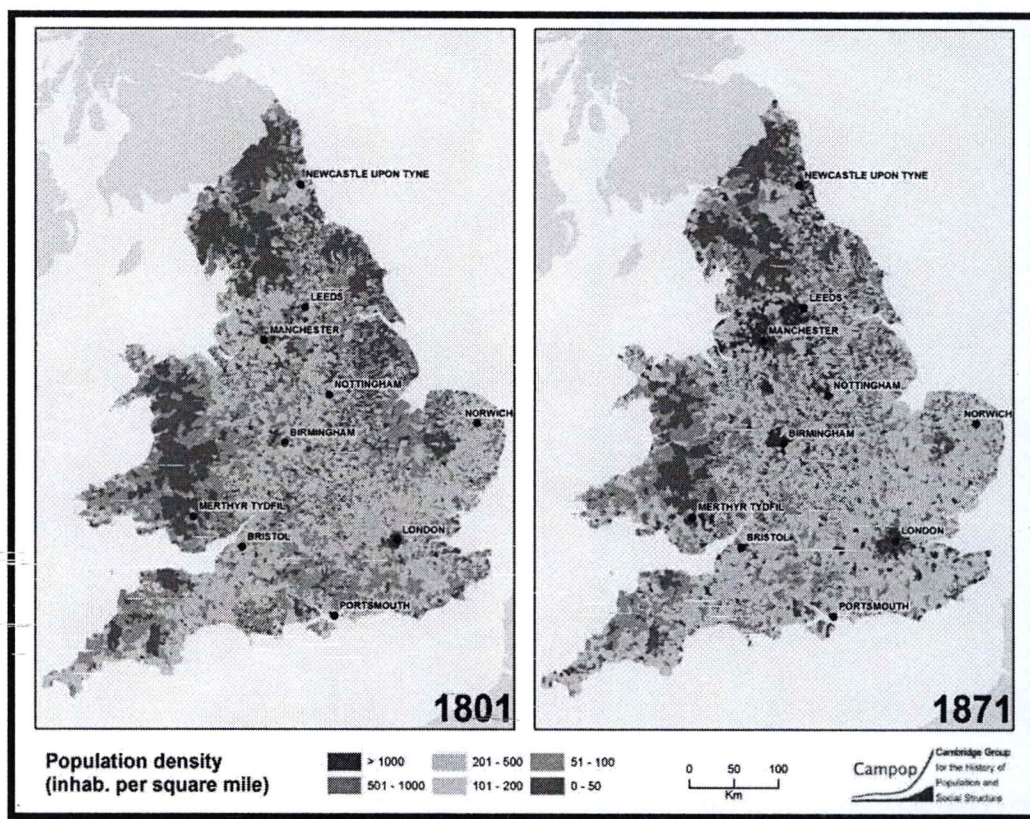
La historia de Inglaterra, es un buen ejemplo de este tema, es interesante porque coincidentemente fue la cuna de la revolución industrial y coincidentemente el primer espacio del desarrollo del ferrocarril. Para este análisis, existe abundante información recolectada y reconstruida por el *Cambridge Group for the History of Population and Social Structure*.

Como parte de ese material, el siguiente cuadro muestra la densidad de la población entre los años 1801 y 1871, y el dinamismo ocurrido en la economía inglesa. Se puede apreciar que la población creció en ese periodo en mas 97 %, es decir pasó de casi nueve (09) millones de habitantes a diecisiete (17) millones de habitantes entre los años 1801 y 1851, y continuó con la dinámica ascendente llegando hasta 22.3 millones en 1881, casi en crecimiento de aproximadamente 160%. Es importante mencionar, que el ferrocarril no causó la revolución industrial, pero fue una de sus innumerables y trascendentes consecuencias.

Recién el año de 1817, mucho antes de que el 15 de septiembre de 1830 se inaugurara la primera línea ferroviaria interurbana del mundo entre Liverpool y Manchester, ya sólo un 36 por ciento de la población masculina trabajaba en la agricultura.

Cuadro No 1
Densidad Poblacional en Inglaterra
(Habitantes por milla cuadrada)

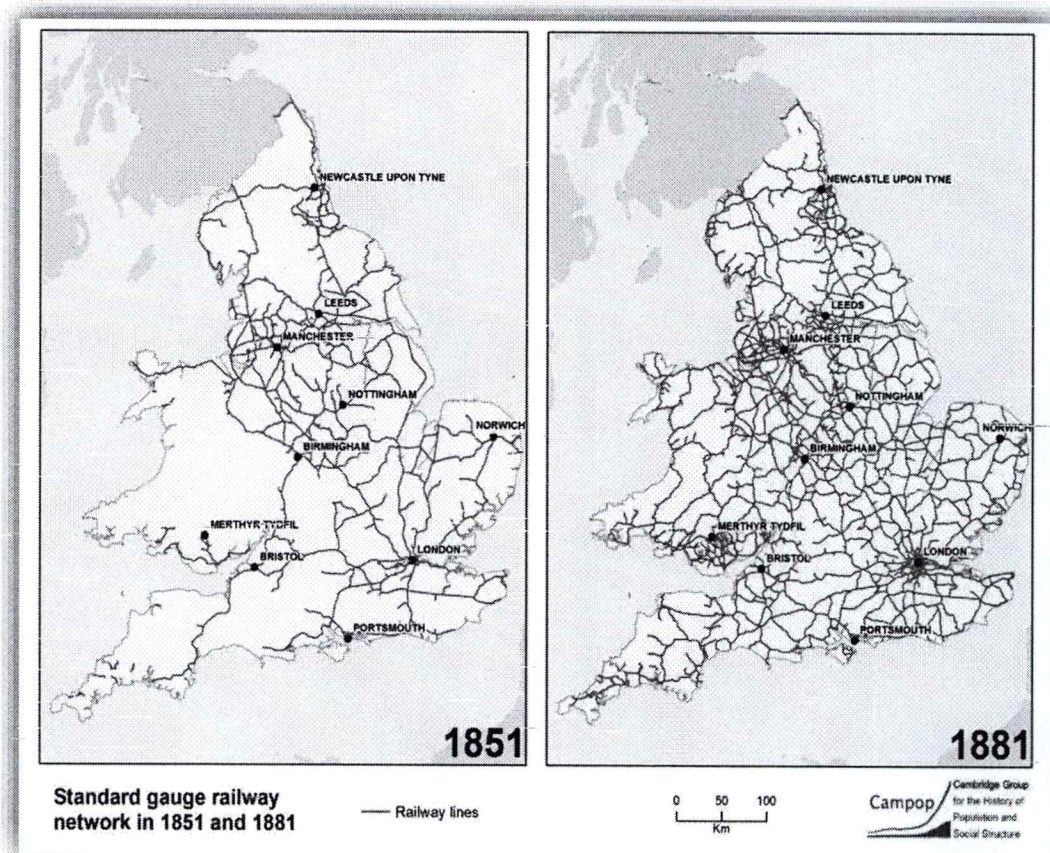
¹ <https://nadaesgratis.es/fran-beltran/ferrocarril-y-crecimiento-economico-una-mirada-al-pasado>



Fuente: Cambridge Group for the History of Population and Social Structure.

La idea del Grupo de Cambridge era analizar cómo la introducción del ferrocarril, el cual claramente incrementó los accesos al mercado, pudo afectar al desarrollo económico posterior. Para ello, se correlacionó la data de la población (y sus características de empleo) con la evolución de la red de ferrocarriles durante este período. Como se aprecia en el Cuadro No 2, la parte más importante de la red ferroviaria ya estaba construida en 1851 y, aunque siguió expandiéndose en los años posteriores, lo hizo a un ritmo más lento. El ferrocarril era comparativamente más rápido y más barato que los otros medios de transporte terrestre tradicionales de la época, por lo que no tardó en convertirse en el principal medio de transporte de carga y de pasajeros.

Cuadro No 2 Red de Ferrocarriles Anchos



Fuente: Cambridge Group for the History of Population and Social Structure.

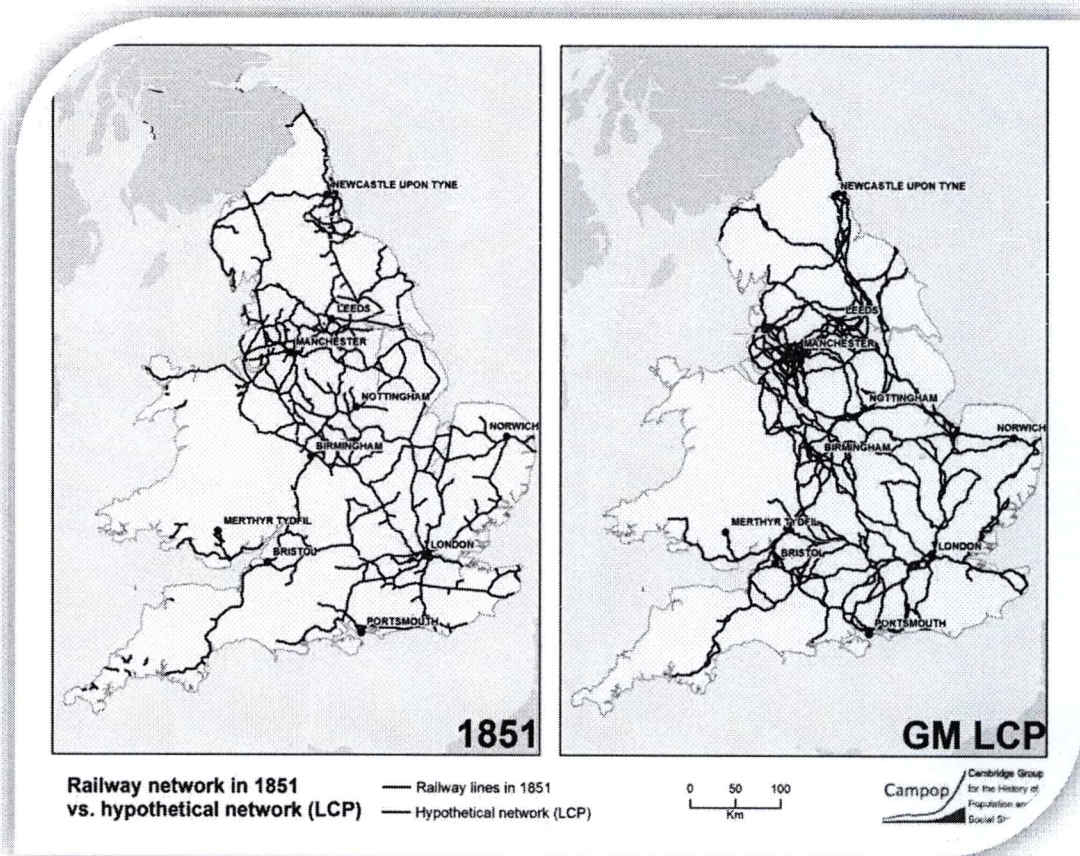
En el estudio se relacionó la distancia a una estación férrea en 1851 con el crecimiento de la población y del empleo en los treinta años siguientes (entre 1851 y 1881). Tal como se había inferido, el crecimiento poblacional y de empleo de una determinada localización estaba seguramente influido por muchos factores, en este caso la existencia del ferrocarril. El análisis, por lo tanto, tuvo en cuenta diversos elementos, tales como las características geográficas, la infraestructura de transporte existente previamente o las propias tendencias previas, entre otros, quedando claro que siempre existe la duda de alguna otra variable que no se tuvo en cuenta.

También, se conoce que la ubicación de las estaciones de ferrocarril no fue desde luego totalmente aleatoria; las personas que en su momento tomaron esas decisiones, tuvieron seguramente muchos criterios, visión, conveniencia, etc., o

quizás simplemente visualizaban el futuro dinamismo de esos lugares, lo que implicaría la posible relatividad del efecto de implantar una estación.

Los autores del estudio intentaron hacer frente a esta dificultad llevando a cabo un experimento hipotético. Dado que el recorrido de la red de ferrocarril se estructuró principalmente para conectar las ciudades con más actividad comercial a inicios del siglo XIX, había muchos de los pueblos y ciudades a lo largo de cada ruta estaban cerca de una estación simplemente por el hecho de estar en la ruta diseñada. Bajo estas premisas, y utilizando Sistemas de Información Geográfica, se construyó virtualmente una red de ferrocarril hipotética mediante un trazado que minimice el coste de construcción. Este modelo produce una malla ferroviaria hipotética que, como se ve en el Cuadro No 3, predice bastante bien la red que efectivamente se construyó y, por tanto, puede usarse como variable instrumental para estimar el efecto causal del ferrocarril en el crecimiento económico.

Cuadro No 3
Comparativo Red Ferroviaria Real vs Hipotética



Fuente: Cambridge Group for the History of Population and Social Structure.

Los resultados del análisis econométrico dicen lo siguiente: *"muestran que un menor acceso al ferrocarril reduce el crecimiento de la población, así como el empleo en industria y servicios. En concreto, un incremento de una desviación estándar de la distancia a la estación (unos 11 kilómetros) reduce el crecimiento en el sector secundario y el terciario en los siguientes 30 años en 6 y 18.4 puntos porcentuales respectivamente. Resultados similares se encuentran si, en lugar de analizar el efecto del acceso al ferrocarril en 1851 con el crecimiento entre 1851 y 1881, se investiga la relación entre el acceso en 1881 con los niveles de población y empleo en esa misma fecha. La economía inglesa, por tanto, hubiera seguido creciendo si no se hubieran llevado a cabo estas inversiones, pero lo hubiera hecho a un ritmo considerablemente inferior. Es posible, sin embargo, que las cifras anteriores no reflejen un crecimiento "puro" sino sólo una reorganización de la actividad productiva desde los lugares que no están conectados a la red hacia aquellos que sí lo están. A través de análisis adicionales, los autores concluyen que entre un tercio y la mitad de estos efectos se deben a una reorganización de la actividad productiva."*

LA RED FERROVIARIA SUDAMERICANA²

Primero es interesante dar una mirada al desarrollo ferroviario de Latinoamérica, teniendo en cuenta una riqueza conectiva natural que es la red fluvial; donde lamentablemente vemos que el Perú solo es grande en la red fluvial (que es un regalo de DIOS) pero el peor a nivel continental (que ha sido un trabajo que se ha debido realizar)

La falta de visión de estado se aprecia en el siguiente cuadro.

Cuadro No 4— RED FERROVIARIA Y RÍOS NAVEGABLES EN AMÉRICA DEL SUR

² CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura



Fuente: ALAF: Atlas Ferroviario

La infraestructura ferroviaria como es natural debe de integrar pueblos y desarrollo económico, a parte de ser un actor fundamental en la estructura de las cadenas logísticas necesarias para el flujo de la carga, tanto de exportación, importación como de distribución de producción interna. En el caso de la región sudamericana, esta presenta un diseño de red orientado para un modelo económico netamente exportador (pues solo producíamos materia prima), de acuerdo al tipo de sistema económico imperante en la primera mitad del siglo pasado, frente a lo cual se ha mantenido inerte.

Esto refleja, el poco desarrollo político en la región, que se traduce en la ausencia de políticas de integración; como solo nos hemos acostumbrado a ser reactivos y

no planificar las inversiones en infraestructura ferroviaria se canalizaron principalmente en líneas que dan acceso a los puertos de ultramar.

Simplemente hay que comparar el desarrollo ferroviario y fluvial en distintas regiones en el mundo.

Cuadro No 5
INFRAESTRUCTURA FÍSICA DE LA RED FERROVIARIA Y VÍAS FLUVIALES
EN AMÉRICA DEL SUR

Países y regiones	Total FFCC / superficie Km / mil km ²	Total vías fluviales / superficie Km / mil km ²
Promedio Europa occidental	48,41	12,81
Promedio Europa central y oriental	40,27	5,48
Estados Unidos	20,22	4,26
Promedio América Latina y Caribe	5,96	6,06
Corea del Sur	31,83	-
Japón	61,82	4,72
Tailandia	7,95	7,82
Malasia	7,36	22,21
Indonesia	3,54	11,81

Fuente: CEPAL – Serie recursos naturales e infraestructura No 124

Como se aprecia el atraso de América Latina en la materia es impresionante, la densidad de la red ferroviaria es de las más bajas a nivel mundial; no se entiende que vivimos desde hace décadas entrampados en lo que en economía se llama como la Trampa del Ingreso Medio y los gobernantes de Latinoamérica no hacen nada al respecto.

La infraestructura ferroviaria y los sistemas de operación se han tratado de reestructurar en los últimos años. Pero, con muy poca planificación y con muy baja calidad en la infraestructura de la red, lo cual restringe el uso de trenes para la demanda creciente de las economías. Aunque gran parte de la red ha pasado a manos privadas, no existe un ordenamiento integrado a nivel país; lo que deja la inversión a criterios individuales. Es importante mencionar también, que para los concesionarios ha sido difícil sacar adelante las inversiones suficientes para superar las deficiencias en infraestructura, y que las políticas públicas no han sido eficaces en lograr la generación de incentivos suficientes para que ello ocurra. Hasta el día de hoy faltan una visión sistémica nacional que establezca, el plan de desarrollo ferroviario, las regulaciones multimodales y los enlaces con otros medios de transporte, especialmente con el transporte fluvial. (estamos en Sudamérica)

EL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL

La existencia de un **Sistema Ferroviario Nacional** es un elemento esencial para aquellos países que buscan potenciar su desarrollo económico, mejorar su sostenibilidad ambiental y fomentar la conectividad entre sus regiones, provincias y distritos.

La existencia de un **Sistema Ferroviario Nacional** permite:

1. Una adecuada conectividad y la consecuente cohesión territorial, dado que el tren es un medio de transporte que facilita la conexión rápida eficiente y equitativa entre regiones, provincias y distritos.
2. La mejora de la sostenibilidad ambiental, dado que el ferrocarril es uno de los sistemas de transporte más sostenibles, genera menos emisiones de CO₂.
3. La mejora de la eficiencia en el transporte de carga, dado que el tren permite el transporte de carga a costos más bajos que otros medios alternativos. Además, que su existencia reduce la saturación de carreteras, lo que mejora la logística nacional e internacional.
4. La mejora de la seguridad, dado que viajar en tren es significativamente más seguro que hacerlo en otros medios alternativos de transporte terrestre. Los sistemas ferroviarios modernos están diseñados para minimizar accidentes.
5. Una alternativa económica y accesible a la población, dado que el tren, como consecuencia de su economía de escala, ofrece un medio de transporte más accesible económicamente para la población.
6. El desarrollo del turismo, dado que un sistema ferroviario eficiente y bien conectado permite a los viajeros explorar regiones más remotas de manera cómoda y asequible.
7. Una menor congestión vial, dado que se reduce el número de unidades circulando en las carreteras.

ANÁLISIS COMPARATIVO

Para tener una clara fotografía de la realidad, se podría hacer una comparación del desarrollo ferroviario entre el Perú y otros países que podríamos poner como ejemplo, pero sería de desarrollo muy largo. Por lo tanto es interesante hacer la comparación entre la red ferroviaria de **Perú y Japón**, dado que este país fue el "causante" original del milagro económico asiático.

La evidencia demuestra lamentablemente las enormes diferencias en términos de desarrollo, alcance, tecnología y su impacto en la economía y la sociedad. Por ejemplo, tenemos:

Perú	Japón
------	-------

Extensión	
1,900 Kms de líneas	27,000 Kms de líneas
Conectividad	
No existe un sistema ferroviario nacional integrado	El sistema ferroviario es totalmente integrado a nivel nacional
Propósito Principal	
La red se centra en la carga minera, rutas de turismo son desarticuladas y solo limitadas a los fines recreativos	La red es multifuncional, es un medio de transporte común de millones de personas, las rutas de turismo como el tren bala (Shinkansen) o de servicios panorámicos fomentan el turismo.
Tecnología	
La red peruana es de tecnología básica, la mayoría de los trenes operan con sistemas convencionales y carecen de innovación tecnológica. No hay trenes de alta velocidad ni proyectos de electrificación extensiva. La infraestructura ferroviaria enfrenta desafíos por el terreno montañoso y la falta de inversión.	La red japonesa ha desarrollado un liderazgo mundial en tecnología ferroviaria, sus trenes de alta velocidad (Shinkansen) alcanzan velocidades de hasta 320 km/h, con sistemas avanzados de seguridad y puntualidad. El nivel de electrificación extensiva es casi completo, dado que más del 85% de la red está electrificada, lo que reduce el impacto ambiental. En el Japón el proceso de Innovación no se detiene, es constante, se desarrolla trenes magnéticos (Maglev), que alcanzan velocidades superiores a 600 km/h
Inversión y Administración	
Baja inversión: Históricamente, el ferrocarril ha recibido poca atención por parte del gobierno. Las inversiones suelen depender de concesiones privadas. Administración fragmentada: No existe una autoridad ferroviaria nacional que planifique y coordine proyectos de expansión.	Alta inversión sostenida: El gobierno y las empresas privadas invierten constantemente en infraestructura ferroviaria. Administración eficiente: Las empresas ferroviarias, como JR Group, operan de manera integrada, manteniendo altos estándares de calidad y servicio

EL PROBLEMA

Se identifican muchos problemas en el modelo de inversión de los tres niveles de gobierno; que por temas de populismo no se concentran en desarrollar proyectos

orientados a cambios estructurales en las cadenas productivas del país. En lo que se refiere al tema ferroviario, está demostrada matemáticamente la relación entre el desarrollo económico y el desarrollo ferroviario; y el Perú está lejos de tener ni siquiera un sistema. Si nos colocamos en el punto cero, hay dos grandes problemas iniciales que solucionar referidos a la inexistencia de un Sistema Ferroviario Nacional, sobre el que se pueda desarrollar el modelo ferroviario futuro y la inexistencia de una Autoridad Ferroviaria Nacional que funcione como un organismo rector de la materia.

1.- La inexistencia de un Sistema Ferroviario Nacional en el Perú tiene grandes implicancias negativas, a nivel económico, social y ambiental. De las muchas consecuencias se podría identificar las principales:

- a) La inexistencia de una adecuada integración territorial a nivel nacional, que se traduce en la conexión insuficiente entre regiones y en las marcadas desigualdades regionales.

La falta de un sistema ferroviario integral impide que las regiones productivas del país estén conectadas entre sí y a su vez con los principales puertos del país; tal circunstancia dificulta el eficiente flujo de la cadena logística y el aprovechamiento de economías de aglomeración. Asimismo, la existencia de varias zonas rurales alejadas que carecen de acceso a infraestructuras de transporte modernas, perpetua su exclusión económica y social.

- b) La existencia de costos logísticos elevados, por la dependencia del transporte en carretera y una muy reducida competitividad.

Este es un tema de simple economía de escala, pues sin la existencia de un sistema ferroviario eficiente, el transporte de carga y de pasajeros del país se reduce a camiones y buses, lo que resulta en costos logísticos más altos. Estos mayores costos traen como consecuencia que las exportaciones peruanas, especialmente de productos agrícolas y mineros, enfrentan mayores costos de transporte, lo que disminuye su competitividad en los mercados internacionales.

- c) El grave congestionamiento vehicular y el marcado deterioro de las carreteras, por una infraestructura vial saturada y la existencia de altos costos de mantenimiento.

La extrema dependencia de las carreteras en la conectividad ha llevado a un congestionamiento severo, especialmente en casi todas las capitales del país; tal exceso vehicular trae como consecuencia que las carreteras sufran un desgaste más rápido del previsto debido al transporte pesado, lo que obliga al Estado a realizar constantes inversiones en reparaciones; que a la larga o no hace o las hace mal.

- d) La existencia de muchas oportunidades económicas perdidas, la poca competitividad del país limita el desarrollo económico y desalienta las inversiones extranjeras.

Oportunidades económicas: Un sistema ferroviario podría facilitar la creación de corredores económicos que conecten regiones productoras con mercados internos y externos.

Pérdida de inversiones extranjeras: La ausencia de un sistema ferroviario reduce el atractivo del Perú como destino para inversiones a gran escala, especialmente en sectores como minería, manufactura y comercio.

- e) La ocurrencia de un impacto ambiental negativo, por las altas emisiones de carbono y la consecuente degradación ambiental.

Altas emisiones de carbono: El transporte por carretera genera mayores emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con el transporte ferroviario.

Degradación ambiental: La expansión de carreteras puede ocasionar una mayor deforestación y pérdida de biodiversidad en comparación con un sistema ferroviario.

- f) La existencia de un Sistema de Movilidad Urbana Ineficiente.

La falta de transporte masivo alternativo: Esencialmente en las grandes urbes, la falta de trenes interurbanos o regionales obliga a los ciudadanos a depender de sistemas de transporte desorganizados y congestionados, aumentando el tiempo y costo de desplazamiento.

- g) La dependencia de Modelos Obsoletos de transporte de puntos productivos hacia los puntos de utilización.

La existencia de un modelo extractivo sin infraestructura sostenible: El Perú sigue enfocándose en la exportación de materias primas sin una infraestructura moderna que agregue valor y conecte eficientemente los recursos con el mercado global.

2.- La ausencia de una Autoridad Ferroviaria Nacional en Perú, constituida como un ente rector de un Sistema Ferroviario Nacional ordenado e integrado, representa un problema significativo debido a que:

- a) No existe en el país una adecuada coordinación y planeamiento integral de la infraestructura.

Lo que ha generado una infraestructura ferroviaria desconectada (la muy escasa existente). Dado que se generó sin una entidad centralizada, por lo que no hubo una visión integrada para conectar a las regiones estratégicamente mediante el sistema ferroviario, limitando su impacto en la economía y el transporte.

- b) Para muchos temas relacionados hay una débil y en muchos casos inexistente regulación y supervisión.

Esto se traduce en la falta de normativas claras en el Sistema Ferroviario Nacional, pues no hay estándares unificados sobre seguridad, calidad y sostenibilidad en la construcción y operación de líneas férreas.

Un sistema central de monitoreo insuficiente, que origina que las empresas privadas o públicas administradoras de los precarios tramos ferroviarios operen con escasa supervisión técnica o financiera, lo que deriva en la exposición innecesaria de riesgos para los pasajeros y altos costos de transporte

- c) Un impacto económico y social marcadamente limitado en el territorio nacional.

El potencial económico y social subutilizado, dado que el Perú podría tener un gran potencial ferroviario debido a su variada y amplia geografía y a la necesidad de conectar puertos o aeropuertos, con las regiones productivas y las fronteras.

Una gran desigualdad regional y un marcado centralismo, pues sin un plan sistémico de conexión, muchas áreas rurales han quedado excluidas de los proyectos de transporte modernos, situación que perpetúa las desigualdades en el acceso a servicios básicos y mercados.

- d) La falta de una planificación integrada que atraiga la promoción y el desarrollo de las inversiones y la falta de reglas de juego claras origina incertidumbre para los posibles inversionistas, estos no encuentran un marco claro para garantizar sus proyectos, lo que desalienta el desarrollo de infraestructura ferroviaria.

La falta de un actor integral origina la carencia de financiamiento estructurado para el sistema, sin una entidad que articule esfuerzos, se pierde acceso a fondos internacionales o asociaciones público-privadas bien planificadas.

- e) La minimización del impacto ambiental y la sostenibilidad del sistema.

La inexistencia de un ente rector, trae como consecuencia que no se prioriza el desarrollo de sistemas ferroviarios sostenibles que podrían ser una alternativa al transporte por carretera, ayudando a reducir emisiones de carbono y aliviar el congestionamiento vial.

LAS CONCLUSIONES

Ante esta clara problemática, la existencia de un Sistema Ferroviario Nacional traería consecuencias positivas para el país, tales como:

- a) La reducción de los costos logísticos y, en consecuencia, el aumento de competitividad en exportaciones.
- b) La mejora de la integración nacional, lo que permitiría un desarrollo más equilibrado de las regiones.
- c) La existencia de una alternativa sostenible al transporte por carretera, lo cual reduciría de manera importante el volumen de emisiones de carbono.
- d) El desarrollo de nuevos corredores económicos, que fomentarían la inversión y el comercio descentralizado en el país.

Asimismo, la existencia de una Autoridad Ferroviaria Nacional podría permitir:

- a) El diseño de una estrategia integral de nivel nacional para el desarrollo ferroviario.
- b) El establecimiento de normativas técnicas, de seguridad y ambientales, que devengan en un sistema de calidad total.
- c) La articulación de esfuerzos entre los sectores público y privado para desarrollar la infraestructura ferroviaria
- d) La promoción de inversiones para el desarrollo del sistema ferroviario, mediante marcos regulatorios claros y atractivos.
- e) La mejora de la competitividad del Perú y la calidad de vida de la población.

II. EL EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA.

La norma propuesta no plantea cambio alguno en la legislación, sino que plantea la creación de un Sistema Ferroviario Nacional (que actualmente no existe) y un organismo rector que se plantea que sea la Autoridad Ferroviaria Nacional (que actualmente no existe)

III. EL ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente Proyecto de Ley, en su primera parte, trata de la creación de un Sistema Ferroviario Nacional, el cual es una concepción organizativa, en tal sentido, esta parte de la propuesta no tiene costo alguno para el Estado; en la segunda parte trata de la creación de un organismo rector del sistema, que se plantea que sea la Autoridad Ferroviaria Nacional, este organismo tiene naturalmente un costo operativo, el que se podría obtener inicialmente de los recursos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Sectores perjudicados con la norma, no existen porque la idea es mejorar la competitividad del país y la integración de todas las regiones, provincias y distritos a nivel nacional

En contrario, los sectores beneficiados con la norma, son los aproximadamente treinta y tres millones de peruanos, que mejorarán su calidad de vida, vía el mejor

aprovechamiento de sus recursos.

IV. LA RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL.

Este proyecto está alineado, como debe de ser con la agenda legislativa nacional y las políticas nacionales e internacionales a nivel de macro y micro estructura.

a. Agenda Legislativa – Resolución Legislativa 006-2024-2025 - CR

El presente proyecto es concordante con:

Objetivo III – Competitividad en el País; orientado a:

- Política de Estado XVIII: La búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica; en el tema 72 – Medidas para promover la productividad, la competitividad y el desarrollo económico.
- Política de Estado XIX: Desarrollo sostenible y gestión ambiental; en el tema 76 – sobre gestión ambiental.
- Política de Estado XX: Desarrollo de la ciencia y la tecnología; en el tema 82 – sobre ciencia y tecnología

b. Agenda 2030 – Naciones Unidad para el Desarrollo Sostenible.

Resueltos a poner fin al hambre y a la pobreza al 2030, la Asamblea General de la ONU adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, como un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tenga la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia.

La Agenda plantó 17 Objetivos con 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental. Al adoptarla, los Estados se comprometieron a movilizar los medios necesarios para su implementación mediante alianzas centradas especialmente en las necesidades de los más pobres y vulnerables.

Objetivos de Desarrollo Sostenible

1. Fin de la Pobreza
2. Hambre Cero
3. Salud y Bienestar
4. Educación de Calidad
5. Igualdad de Género

6. Agua Limpia y Saneamiento
7. Energía Asequible y no Contaminante
- 8. Trabajo Decente y Crecimiento Económico**
9. Industria, Innovación e Infraestructura.
- 10. Reducción de Desigualdades**
- 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles**
12. Producción y Consumo Responsables
13. Acción por el Clima
14. Vida Submarina
15. Vida de Ecosistemas Terrestres
16. Paz, Justicia e Instituciones Sólidas
17. Alianza para Lograr Objetivos

El Perú es parte de esta agenda y este proyecto de ley también, con la propuesta; busca la consolidación de la integración de todos los pueblos a nivel nacional y la mejora de la competitividad del país.

c. Acuerdo Nacional

El Acuerdo Nacional es el conjunto de políticas de Estado elaboradas y aprobadas sobre la base del diálogo y la construcción de consensos, con el fin de definir un rumbo para el desarrollo sostenible del país. Estas, proponen los cambios necesarios en aspectos sociales, políticos y económicos para alcanzar el bien común en un marco de desarrollo sostenible y afirmar su gobernabilidad democrática.

Las políticas que acordadas en él están dirigidas a alcanzar cuatro grandes objetivos:

- Democracia y Estado de Derecho
- Equidad y Justicia Social
- Competitividad del País
- Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado

De las cuales, este proyecto, se alinea con el tercer objetivo, a través del cual se promueve la mejora de la Competitividad del País, planteando el desarrollo de un Sistema Ferroviario Nacional con una visión integrativa y de mejora de la infraestructura del país.

Tales objetivos se lograrán con:

- 18. La Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

Trabajando en el incremento de la competitividad del país con el objeto

de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. Con este objetivo el Estado:

- consolidará una administración eficiente, promotora, transparente, moderna y descentralizada;
 - garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica;
 - proveerá infraestructura adecuada;
 - promoverá una mayor competencia en los mercados de bienes y servicios, financieros y de capitales;
 - promoverá el valor agregado de bienes y servicios e incrementará las exportaciones, especialmente las no tradicionales;
 - fomentará la investigación, creación, adaptación y transferencia tecnológica y científica;
 - construirá una cultura de competitividad y de compromiso empresarial con los objetivos nacionales.
- 19. Desarrollo sostenible y gestión ambiental.
- Integrando la política nacional ambiental con las políticas nacionales, para contribuir a superar la pobreza y lograr el desarrollo sostenible del Perú. La idea es también institucionalizar la gestión ambiental, pública y privada, para proteger la diversidad biológica, asegurando la protección ambiental; lo cual ayudará a mejorar la calidad de vida, especialmente de la población más vulnerable del país.
- 20. Desarrollo de la ciencia y la tecnología.
- Fortaleciendo la capacidad del país para generar y utilizar conocimientos científicos y tecnológicos, para mejorar la gestión de los recursos naturales y la competitividad de las empresas. Y promoviendo las actividades de investigación y el control de los resultados obtenidos, evaluándolos debida y puntualmente.

Dentro de este marco el proyecto propone:

- Fomentar la competitividad y formalización de la actividad empresarial, especialmente de la pequeña y microempresa, y promover la inversión privada nacional y extranjera, así como la identificación y el desarrollo creciente de cadenas productivas que compitan exitosamente tanto a escala nacional como internacional.
- Promover el planeamiento estratégico concertado, políticas de desarrollo sectorial y regional que fomenten el empleo, la formación de capital humano, la inversión, la producción y consumo de bienes nacionales y las



exportaciones, en el marco de una política económica de equilibrio fiscal y monetario, y de una política tributaria que permita financiar adecuadamente el presupuesto para lo cual la base tributaria deberá ampliarse hasta alcanzar una recaudación no menor al 18% del PBI.

- Promover la participación del sector privado en la construcción, mantenimiento y operación de infraestructura al sector privado, Desarrollar la infraestructura que, junto a la inversión pública del Estado, dinamicen a todos los sectores de la actividad económica.
- Fortalecer la capacidad de gestión y competencia del Estado y del sector privado, mediante el fomento a la innovación, la investigación, la creación, la adaptación y la transferencia tecnológica y científica.
- Desarrollar agresivamente el comercio exterior en base al esfuerzo conjunto del Estado y el sector privado para incrementar y diversificar nuestra oferta exportable y lograr una inserción competitiva en los mercados internacionales.

Lima, enero de 2025