



DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

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

Señor presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley **9721/2024-CR**, 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.

Después del análisis y debate correspondientes, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su Décima Sesión Ordinaria celebra el 07 de abril de 2025, con la dispensa del trámite de sanción del acta, se aprobó por **UNANIMIDAD** el Dictamen recaído en el Proyecto de Ley **9721/2024-CR**

Votaron a favor los señores congresistas: **Hilda Marleny Portero López; Magaly Rosmery Ruíz Rodríguez; Nilza Merly Chacón Trujillo, Guido Bellido Ugarte; Hamlet Echeverría Rodríguez; Jhaec Darwin Espinoza Vargas; Alex Randu Flores Ramírez; Mery Eliana Infantes Castañeda; Karol Ivett Paredes Fonseca; Jeny López Morales; Kelly Roxana Portalatino Ávalos; Cheryl Trigozo Reategui y Oscar Zea Choquechambi.**

Presentaron licencia los congresistas: Segundo Héctor Acuña Peralta; Vivian Olivos Martínez; Raúl Felipe Doroteo Carbajo y Jorge Arturo Zeballos Aponte.

I. SITUACIÓN PROCESAL

1.1. Antecedentes procedimentales

- 1.1.1. El Proyecto de Ley **9721/2024-CR**, 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, fue presentado al Área

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

de Tramite Documentario el 10/12/2024, fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 11/12/2024 como única comisión dictaminadora y fue presentado por el Grupo Parlamentario Alianza Para el Progreso a iniciativa de la congresista Heidinger Ballesteros, Nelcy Lidia.

1.2. Admisibilidad del Proyecto de Ley 9721/2024-CR

Las iniciativas legislativas en estudio cumplen con los requisitos generales y específicos establecidos en los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República para la admisibilidad de los proyectos de ley, por lo que se procedió a solicitar opiniones y a realizar el estudio correspondiente; asimismo, se ha tomado en consideración para su estudio el artículo 76 del Reglamento del Congreso, referido a la relación que se tiene con la Agenda 2023-2024¹ aprobada de conformidad con el artículo 29² y las políticas de Estado expresadas en el Acuerdo Nacional.

La materia que se pretende regular con los Proyectos de Ley materia de estudio, está de acuerdo con la normativa vigente en concordancia con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y su contenido se encuentra vinculado al desarrollo de la normativa de proyectos de declarar en emergencia el sistema de gestión, seguridad, servicios e infraestructuras del Sistema Aeroportuario a nivel nacional los Aero la emergencia, por lo que su estudio y dictamen corresponde en efecto a la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

1.3. Antecedentes parlamentarios

Durante el período parlamentario comprendido entre los años 2006-2011, se presentaron los Proyectos de Ley 485/2006-CR, 570/2006-CR, 597/2006-CR, 648/2006-

¹ La Agenda Legislativa es un instrumento concertado de planificación del trabajo parlamentario en materia legislativa y que el debate de los proyectos de ley ahí contenidos tiene prioridad, tanto en las comisiones como en el Pleno del Congreso

² Artículo 29.

(...)

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

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

CR, 1152/2007-CR y 1141/2007-CR; los cuales fueron el sustento para la emisión de 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, la misma que fuera publicada en junio de 2007.

Asimismo, durante el citado periodo parlamentario, se presentaron los Proyectos de Ley 1555/2007-CR, 1623/2007-PE, 1657/2007-CR y 2168/2007-CR; los cuales fueron sustento para la emisión 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), publicada en marzo de 2008.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley **9721/2024-CR**, que proponen con texto sustitutorio una 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 Chancay, se encuentra compuesto por tres (3) artículos, además de una (1) disposición final.

La iniciativa legislativa en su artículo 1, señala que el objeto de la ley es 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".

El artículo 2 está referida a la modificación del 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 de 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

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

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, en el 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 Paita 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, esta referido a la Incorporación al Plan Nacional, disponiendo que "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".

Finalmente, su única Disposición Final, esta referida al Reglamento disponiendo que 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.

III. MARCO NORMATIVO

3.1. Legislación nacional

- ✓ Constitución Política Del Perú (1993).
- ✓ Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- ✓ Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

- ✓ Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- ✓ Ley 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado (PROINVERSION)
- ✓ Ley 29063, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la ejecución y conclusión de diversas obras de infraestructura en coordinación con los gobiernos regionales.
- ✓ Ley 29207, Ley que declarar de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la ferrovía transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico-Pacífico (FETAB).
- ✓ Ley 31931, Ley que declara de interés nacional la declaratoria de corredor vial a la carretera que comprende la ruta Pucallpa – Puerto Inca – Codo de Pozuzo – Pozuzo – Huancabamba – Huachón – Ninacaca – Vicco – Huayllay – San Miguel de Acos – Huaral – Chancay, en los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco y Lima³.
- ✓ Decreto Supremo 32-2005-MTC, Reglamento Nacional de Ferrocarriles.
- ✓ Resolución Ministerial 514-2015-MTC/01.02, Plan Nacional Ferroviario.

IV. ANÁLISIS DE LAS OPINIONES E INFORMACIÓN SOLICITADAS

4.1. Opiniones solicitadas

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, a través de la presidencia, realizó los pedidos de opinión a las Entidades, mediante los siguientes oficios:

Fecha	Entidad	Documento
12-12-2024	Gobierno Regional de San Martín	OFICIO 983-2024-2025-CTC-HMPL-CR
12-12-2024	Gobierno Regional de Cajamarca	OFICIO 987-2024-2025-CTC-HMPL-CR
12-12-2024	Organismo Superior de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN	OFICIO 978-2024-2025-CTC-HMPL-CR
12-12-2024	Gobierno Regional de Huánuco	OFICIO 981-2024-2025-CTC-HMPL-CR

³ Ley que declara de interés nacional la declaratoria de corredor vial a la carretera que comprende la ruta Pucallpa-Puerto Inca-Codo de Pozuzo-Pozuzo-Huancabamba-Huachón-Ninacaca-Vicco-Huayllay-San Miguel de Acos-Huaral-Chancay, en los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco y Lima - LEY - N° 31931 - CONGRESO DE LA REPUBLICA

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

12-12-2024	Gobierno Regional de Lima	OFICIO 985-2024-2025-CTC-HMPL-CR
12-12-2024	Gobierno Regional de Amazonas	OFICIO 980-2024-2025-CTC-HMPL-CR
12-12-2024	Gobierno Regional de Pasco	OFICIO 982-2024-2025-CTC-HMPL-CR
12-12-2024	Gobierno Regional del Callao	OFICIO 986-2024-2025-CTC-HMPL-CR
12-12-2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO 977-2024-2025-CTC-HMPL-CR
12-12-2024	Gobierno Regional de Piura	OFICIO 984-2024-2025-CTC-HMPL-CR
12-12-2024	Autoridad Portuaria Nacional	OFICIO 988-2024-2025-CTC-HMPL-CR
12-12-2024	Gobierno Regional de Ucayali	OFICIO 979-2024-2025-CTC-HMPL-CR

4.2. Opiniones recibidas

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, a la fecha de la elaboración del presente dictamen, ha recibido los siguientes documentos:

Fecha	Entidad	Documento
27-12-2024	Gobierno Regional del Callao	OFICIO 001823-2024-GRC/GGR
30-1-2025	Organismo Superior de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN	OFICIO 0116-2025-PD-OSITRAN

4.3. Análisis de las opiniones recibidas

4.3.1. Síntesis de las opiniones recibidas para el Proyecto de Ley 9721/2024-CR

- **Gobierno Regional del Callao**

Mediante Oficio 001823-2024-GRC/GG, de fecha 27 de diciembre de 2024, el Gobierno Regional del Callao alcanza a esta Comisión dictaminadora el Informe 00064-2024-GRC/GRTYC-JRT, el cual concluye, "3.1 El ferrocarril es una alternativa ventajosa para el transporte debido a su eficiencia, seguridad, forma, velocidad de transporte, eficiencia económica de la construcción, facilidades para el tránsito y capacidad reducida en comparación con las carreteras. Lo que la mayor parte de peruanos si tiene conocimiento es que contamos con el ferrocarril más alto del mundo

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

que pasa por Ticlio (5,000 msnm) en su recorrido entre Lima y Huancayo. Pero, muy pocos conocen del tremendo potencial logístico de los ferrocarriles frente al transporte por carretera donde, además existe una brecha tremenda de infraestructura moderna"⁴.

- **Organismo Superior de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN**

Mediante Oficio 0116-2025-PD-OSITRAN, de fecha 30 de enero de 2025, el Organismo Superior de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, indica que, "[...] no corresponde al Ositran emitir opinión sobre el referido proyecto de ley, por no ser competente"⁵.

V. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

5.1. Análisis técnico

5.1.1. Declaración de necesidad pública e interés nacional

Las propuestas normativas que incorporen las categorías necesidad pública e interés nacional deberán tener como objetivo el bienestar de la sociedad y reconducir a la satisfacción de los derechos fundamentales, lo cual tendrá como fin último la protección de la dignidad de la persona humana, atendiendo a los siguientes parámetros: que su contenido esté vinculado al bien común, que se contribuya a la realización de la dignidad humana, que se fortalezcan los principios democráticos y la convivencia pluralista, que permita evaluar otros dispositivos normativos que contengan derechos y deberes constitucionales, así como legales, que integre un proceso de toma de decisión y sea materializado por los entes competentes del Estado.

Bajo este contexto el Proyecto de Ley 9721/2024-CR busca atender a un sector de la población garantizando una conexión con el Puerto de Chancay a través del

⁴ GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO (diciembre, 2024). OFICIO 001823-2024-GRC/GGR. Disponible en: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MjU2MDcz/pdf>

⁵ OSITRAN (enero, 2025). OFICIO 0116-2025-PD-OSITRAN Disponible en: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MjU3MzU5/pdf>

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

uso que tendría la construcción de la ferrovía transcontinental "Brasil – Perú", Atlántico – Pacífico – FETAB, aprobado según Ley 29207.

5.1.2. Planteamiento del problema

El Megapuerto de Chancay, ha puesto en el centro del debate, la situación actual en la que se encuentra la infraestructura en el sector transporte, en el Perú; como el principal factor a resolver a corto y mediano plazo, a fin de afrontar el enorme desafío que exige el actual momento.

Si pretendemos consolidar al Perú como un gran *hub* portuario, aprovechar al máximo la oportunidad para atraer inversiones y modernizar nuestra infraestructura, como factores determinantes para una estrategia nacional que permita lograr mayor desarrollo económico. Para, CHUMPITAZ, D. (2024), "El Megapuerto de Chancay en Perú destaca como un caso representativo de colaboración tecnológica y conectividad estratégica entre América Latina y Asia. Este puerto, ubicado en la costa del Pacífico, permitirá reducir significativamente los tiempos de transporte hacia Asia y constituye una alternativa competitiva frente a rutas tradicionales como el Canal de Panamá"⁶.

La congresista proponente, a través de la presente propuesta legislativa plantea una problemática, basada entre otros, en los "altos índices de pobreza registrados principalmente en las zonas rurales, aisladas del interior del país, se debe en medida a la ausencia de conectividad a vías de transporte multimodal, que conecte los centros de producción con los principales mercados locales, nacionales internacionales"⁷.

⁶ CHUMPITAZ, D. (2024). Impacto de la inteligencia artificial en la competitividad logística: el megapuerto de Chancay en Perú como conector entre la República Popular China y América Latina. Disponible en: <https://revistascientificas.usil.edu.py/radee/article/view/104/80>

⁷ PROYECTO DE LEY 9721 (diciembre, 2024). 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. Disponible en: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MjQxMzUy/pdf>

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

Mediante Resolución Ministerial 396-2016 MTC/01.02, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobó el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, señalando entre sus objetivos promover el desarrollo sostenible de la red ferroviaria en función al crecimiento de volúmenes de carga masiva y de pasajeros y propiciar la integración y complementariedad de la infraestructura ferroviaria con otras modalidades de transporte desde un enfoque multimodal"⁸

Por su parte, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en febrero del presente año, ha señalado que, "viene impulsando una cartera de proyectos ferroviarios por más de 43 000 millones de dólares, con el objetivo de modernizar y optimizar el transporte de pasajeros y mercancías en todo el territorio nacional"⁹.

Sumado a ello, entre los años 2007 y 2008, se emitieron la Ley 29063, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la ejecución y conclusión de diversas obras de infraestructura en coordinación con los gobiernos regionales y la Ley 29207, Ley que declarar de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la ferrovía transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico-Pacífico (FETAB); como normas de carácter declarativo que permitió a los funcionarios nacionales, contar con el marco jurídico para emprender proyectos de tipo ferroviario.

Como podemos advertir, siendo Chancay una de las zonas que no fue considerada tanto en la Ley 29063, como tampoco en la Ley 29207, en concordancia con lo que considera la propuesta legislativa, es oportuna la modificación de la Ley 29207, a efectos de incluir al Megapuerto Chancay.

5.1.3. El Megapuerto de Chancay

⁸ MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (junio, 2016). Resolución Ministerial 396-2016 MTC/01.02. Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario. Disponible en: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/299934/d19437_opt.pdf

⁹ MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (febrero, 2025). MTC impulsa una cartera de proyectos ferroviarios por más de US\$43 000 millones. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1116128-mtc-impulsa-una-cartera-de-proyectos-ferroviarios-por-mas-de-us-43-000-millones>

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

El Megapuerto de Chancay se encuentra ubicado en la costa peruana, en el distrito que lleva el nombre del puerto, provincia de Huaral departamento de Lima, aproximadamente a unos 80 kilómetros al norte de uno de los principales puertos como lo es el Puerto del Callao, además, a una distancia de 360 kilómetros del puerto de Chimbote en el departamento de Ancash.

Desde el año 2006, se gestó la idea de construir un puerto en esta zona del país, en el año 2011, se dan los primeros pasos para el diseño portuario y a partir del año 2016, se inician los primeros trabajos con el movimiento de tierras. Posteriormente, en el año 2019, la transnacional empresa naviera estatal, Cosco Shipping, de la República Popular China, inyecta una inversión de 3 000 millones de dólares.

Según el Portal Ojo Público (2024), "Este proyecto, que empezó en 2007 con el impulso del fallecido ex marino Juan Ribaud de la Torre, actualmente le pertenece en un 60% a la empresa estatal china Cosco Shipping Ports Limited y en un 40% a la minera peruana Volcan. Además, entre 2013 y 2023, su área de influencia directa creció en 685%: pasó de 3,3 km² a 25,9 km², según información declarada por la empresa al Servicio Nacional de Certificación Ambiental (Senace)"¹⁰.

En la actualidad, en noviembre de 2024, fue inaugurado con presencia del presidente de la República Popular China, Xi Jinping, viene funcionando la primera etapa proyectada y consideramos que en los siguientes años, lo que ahora se va gestando de manera pausada, será mucho más visible el impacto social, económico, así como de un gran impacto industrial.

No perdamos de perspectiva, que la construcción de este importante Megapuerto, viene produciendo movimientos migratorios cada vez más notorios, así como también, movimiento de mercancías cada vez con mayor presencia; he allí, el gran

¹⁰ **OJO PÚBLICO (septiembre, 2024).** Megapuerto de Chancay: la historia detrás de la expansión del *hub* comercial en Perú. Disponible en: <https://ojo-publico.com/5297/la-historia-detras-la-expansion-del-megapuerto-chancay>

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

desafío y la importancia de contar con una línea ferroviaria que permita trasladar grandes masas de producción, así como de personas.

5.1.4. La importancia de contar con una línea férrea más extensa en el Perú.

De acuerdo con el Plan Nacional de desarrollo Ferroviario, aprobado mediante Resolución Ministerial 396-2016 MTC/01.02, señala que, "La Política Nacional del Sector Transportes se orienta a la conservación, desarrollo y promoción de la infraestructura y de los servicios de transporte y logísticos en los distintos modos de transporte a nivel nacional. El objetivo es impulsar la competitividad de nuestros productos y asegurar el transporte de calidad de pasajeros"¹¹. Asimismo, señala que el Perú posee un sistema ferroviario de aproximadamente 1 700 kilómetros de uso público, poco menos del 90% de ese total, 1 480km, se encuentra concesionada al sector privado.

Para PECEROS, M. (2019), "El ferrocarril es clave para el crecimiento económico, la inclusión social, la interconexión territorial, el ahorro de energía, el cuidado del medio ambiente y la consolidación de nuestro liderazgo en el Pacífico Sur [...]"¹².

Dentro de las ventajas del ferrocarril, siguiendo con la abogada, citada en el párrafo anterior, destaca, "la **capacidad**, pues un ferrocarril moderno es capaz de transportar, con solo tres trenes por hora, 100 millones de toneladas anuales, 12 veces la capacidad de carga de la ya saturada Carretera Central. **Eficiencia**, consume la tercera parte de lo que consumen los camiones. **Seguridad vial**, Desde el inicio de la concesión en Perú, el ferrocarril no ha tenido un solo pasajero accidentado por motivos de transporte. **Formal**, este sistema no permite excepciones. Combate la informalidad. **Economía de la infraestructura**, tiene un costo de la tercera parte de lo que cuenta una carretera, dura siete veces la vida de una carretera, está expuesto a los desastres naturales seis veces menos que la

¹¹ Resolución Ministerial 396-2016 MTC/01.02. Plan Nacional de desarrollo Ferroviario. Disponible en: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/299934/d19437_opt.pdf

¹² PECEROS, M. (2019). REVISTA YACHAQ. Los ferrocarriles en el Perú: ¿La respuesta a la caótica situación del transporte? Disponible en: <https://revistas.unsaac.edu.pe/index.php/rv/article/view/612/883>

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

carretera. **Rapidez**, en los Andes el ferrocarril puede desarrollar velocidades de 80 kilómetros por hora. **Medio ambiente**, el ferrocarril es la manera más limpia y eficiente de transportar materiales y mercaderías a granel. Tres veces menos contaminantes que los camiones"¹³.

Como podemos observar, la importancia de contar con una línea férrea permitirá la fluidez, el traslado, la seguridad en armonía con el medio ambiente, con mayor capacidad, a personas, así como a mercancías que tengan como destino el *hub* portuario de Chancay; habilitando una vía importante que permita a los productores nacionales una mejor forma para trasladar la producción ya sea para el mercado nacional, así como para el mercado internacional.

Un país con grandes desafíos, como el que actualmente se presenta, necesita obligatoriamente de grandes proyectos para generar conectividad y fluidez entres nuestros departamentos, los cuales necesitan con urgencia, mayor integración para poder articular diferentes cadenas productivas que al día de hoy, se encuentran postergadas.

5.1.5. Experiencias en otros países

En Argentina

Actualmente, el hermano país de Argentina cuenta con la red ferroviaria más grande de la región, la misma que alcanza los 34 059 kilómetros a lo largo de su territorio.

En Brasil

Otro de los países con una importante presencia de ferrocarriles es el Brasil, el cual cuenta con 33 000 kilómetros de extensión a lo largo de su territorio.

En Chile

¹³ PECEROS, M. (2019). REVISTA YACHAQ. Los ferrocarriles en el Perú: ¿La respuesta a la caótica situación del transporte? Disponible en: <https://revistas.unsaac.edu.pe/index.php/rv/article/view/612/883>

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

Chile, en la actualidad, cuenta con una extensión ferroviaria de 5 962 kilómetros, a lo largo de su territorio.

5.1.6. Sobre la modificación del artículo 1 de la Ley 29207.

La propuesta legislativa considera incluir al Puerto Chancay dentro de las disposiciones contenidas en 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 continuación, para mejor ilustración, presentaremos el texto que establece la Ley 29207, en comparación con la propuesta en el Proyecto de Ley 9721.

Texto en la Ley 29207	Propuesta del Proyecto de Ley 9721
Artículo 1. Objeto de la Ley Declárese de necesidad pública y de interés nacional la construcción del tramo nacional del Proyecto Ferrovía Transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico –Pacífico, en adelante Proyecto FETAB, que abarca los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco, San Martín, Amazonas, Cajamarca, Piura. La construcción del Proyecto FETAB se iniciará desde la localidad de Boqueirão da Esperança, Cruzeiro do Sol, Estado de Acre en la República Federal de Brasil, y concluirá en los Puertos de Paita y Bayóvar, en las provincias de Paita y Sechura, respectivamente, del departamento de Piura, e interconectará con la línea férrea de Cerro de Pasco en el departamento de Pasco, que conduce al Puerto del Callao en la Provincia Constitucional del Callao, en el Perú.	Artículo 1.- Objeto de la Ley Declárese de 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 y 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 Paita 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."

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

5.1.7. Propuesta de la comisión, sobre la modificación del artículo 1 de la Ley 29207.

De acuerdo con el artículo 34 del Reglamento del Congreso de la República, "Las comisiones son grupos de trabajo especializados de congresistas, cuya función principal es el seguimiento, fiscalización del funcionamiento de los órganos estatales y, en particular, de los sectores que componen la administración pública.

Asimismo, compete el estudio y dictamen de los proyectos de ley y la absolución de consultas, en los asuntos que son puestos en su conocimiento de acuerdo con su especialidad o su materia"¹⁴.

Al respecto, en cumplimiento de tales disposiciones, encontrándonos en la fase de estudio de la propuesta legislativa, esta Comisión Dictaminadora, considera pertinente, introducir mejoras a la propuesta legislativa, sin desnaturalizar el espíritu de la propuesta legislativa originaria, formulada en el proyecto de ley, materia de análisis; proponiendo una nueva fórmula legal con texto sustitutorio, tal como se detalla a continuación:

Propuesta del Proyecto de Ley 9721	Texto Sustitutorio de la Comisión de Transportes y Comunicaciones
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", Atlántico-Pacífico (FETAB), para garantizar su conexión con el puerto de Chancay.	Título: Ley que modifica la Ley 29207, 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	Artículo 1.- Objeto de la Ley La presente Ley tiene por objeto, modificar 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), a fin de fortalecer su conexión

¹⁴ **REGLAMENTO DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA (noviembre, 2023)**
ARTÍCULO 34
[...]

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

fin de fortalecer su conexión con el Hub Portuario de Chancay, y un mayor relacionamiento con las economías del mundo.	con el <i>hub</i> Portuario de Chancay, y las economías líderes 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 de 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 y 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 Paita y Bayóvar. b)Ucayali, Huánuco, Pasco, Lima y Provincia Constitucional del Callao — para el puerto del Callao.	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 de necesidad pública 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, la 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. 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 Paita 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 tipificada en la Ley 31931, Ley que declara de interés nacional la declaratoria de corredor vial a la carretera que comprende la ruta Pucallpa-Puerto Inca-Codo de Pozuzo-Pozuzo-Huancabamba-Huachón-Ninacaca-Vicco-Huayllay-

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

Ucayali, Huánuco, Pasco y Lima — para el puerto de Chancay, siguiendo la ruta de la Ley 31931."	San Miguel de Acos-Huaral-Chancay, en los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco y Lima."
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.	Artículo 3.- Incorporación a Plan Nacional El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de sus competencias y funciones, adecua lo dispuesto en la presente Ley en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario 2024 — 2025, de acuerdo con los respectivos estudios de factibilidad considerando las tres rutas por puerto de destino.
DISPOSICIÓN FINAL 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.	DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA. Reglamento El Poder Ejecutivo adecuará las modificaciones establecidas en la presente ley, en el reglamento de la Ley 29207, aprobado con el Decreto Supremo 014-2009-MTC, en un plazo no mayor de sesenta (60) días.

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

La Comisión considera que la presente norma integrará el sistema jurídico, complementando los dispositivos legales emitidos para el sector transportes, además concuerda con la propuesta materia de análisis, dada la entrada en funcionamiento el terminal portuario multipropósito de Chancay, como uno de los principales puertos en la región, por las características de profundidad de su cabotaje, modernización y capacidad de muelles y grúas, que dinamizan la operatividad de este importante Megapuerto.

Es viable tanto social, como medioambientalmente, pues, compromete a los principales actores de la sociedad, ya sea a personas naturales, como a personas jurídicas en ese gran propósito de gestionar las ventajas comparativas con las que cuenta el interior de nuestro de nuestro país, como también, ser el nexo entre los países vecinos, en particular con el Brasil, que ve en este gran Megapuerto en una oportunidad para poder

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

conectarse con el mundo a través de nuestro país, dejando los impuestos y regalías necesarias en favor de nuestra caja fiscal. Una ferrovía, como lo hemos determinado líneas arriba, resuelve en parte, el problema medioambiental, pues, este tipo de transporte es más compatible con el medio ambiente.

Es oportuno, por cuanto, el Megapuerto de Chancay representa un gran impulso para la economía nacional, a fin de encaminar un rol protagónico en esta parte del planeta, pues, la infraestructura de gran capacidad, para convertir al Perú en un *hub* marítimo y puerta de entrada de América Latina para el intercambio comercial con las economías asiáticas, y un complemento para el puerto del Callao; además que se presenta como la oportunidad para generar un mejor clima para las exportaciones nacionales, debido a su ventaja geográfica y conectividad.

5.3. Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

La propuesta normativa no contraviene la Constitución Política del Perú, tampoco el marco jurídico vigente, por el contrario, se incorpora a las normativas y planes ya regulados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; en tal sentido, esta propuesta, fortalece la ya existente, le otorga mayor relevancia, por la magnitud del Megapuerto de Chancay, el cual nos ha colocado en el centro de las expectativas internacionales, respecto a nuestros vecinos regionales y permite dinamizar nuestras cadenas productivas nacionales.

Esta propuesta legislativa que modifica la Ley 29207, con la finalidad de incorporar al Megapuerto de Chancay, como futuro destino de rutas para las exportaciones, habilita para que el Poder Ejecutivo, dicte las normas complementarias y reglamentarias necesarias para futuras ejecuciones a través de los procesos que la normatividad nacional exige.

5.4. Análisis costo beneficio (análisis de impactos)

La aprobación y promulgación de la presente norma, no irroga gasto alguno al erario nacional, al considerar que únicamente modifica la Ley 29207, por consiguiente, no vulnera el ordenamiento constitucional, dado que, no contraviene el principio de

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

equilibrio presupuestal o financiero previsto en los artículos 77 y 78 de la Constitución Política del Perú.

Por otro lado, en cuanto los beneficiarios directos serán los departamentos por los cuales atravesará las rutas que en la presente norma se consignan; trayendo consigo gran beneficio para el país, generando desarrollo económico y comercial, integrándonos a mercados mucho más grades, donde el alcance de nuestras exportaciones se verán respaldadas de una infraestructura moderna, en armonía con el medio ambiente.

Asimismo, se propone que la modalidad de ejecución de los proyectos de inversión será necesariamente viabilizada a través del sector privado, de ser posible también, con el cofinanciamiento de los gobiernos regionales comprendidos en el ámbito de influencia de las rutas, las mismas que por su magnitud, representan alternativamente una forma de transporte multimodal.

VI. CONCLUSIÓN

En atención a las consideraciones expuestas y de conformidad a lo establecido en el artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de transportes y comunicaciones recomienda la **APROBACIÓN** del Proyecto de Ley **9721/2024-CR**, con el siguiente texto sustitutorio:

TEXTO SUSTITUTORIO

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

Artículo único. Modificación del 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).

Se modifica el artículo 1 de la Ley 29207, que declara de necesidad pública la construcción de la Ferrovía Transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico-Pacífico (FETAB), en los siguientes términos:

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

"Artículo 1. Objeto de la Ley

Declarase de necesidad pública 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, Amazonas, Cajamarca Piura **Lima y la Provincia Constitucional del Callao.**

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

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

- a) La ruta Ucayali, Huánuco, San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura, para los puertos de Paita y Bayóvar.**
- b) La ruta Ucayali, Huánuco, Pasco, Lima y la Provincia Constitucional del Callao, para el puerto del Callao.**
- c) La ruta Ucayali, Huánuco, Pasco y Lima, para el puerto de Chancay, siguiendo la ruta establecida en la Ley 31931, Ley que declara de interés nacional la declaratoria de corredor vial a la carretera que comprende la ruta Pucallpa-Puerto Inca-Codo de Pozuzo-Pozuzo-Huancabamba-Huachón-Ninacaca-Vicco-Huayllay-San Miguel de Acos-Huaral-Chancay, en los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco y Lima".**

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Adecuación del Reglamento

El Poder Ejecutivo adecua 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), aprobado por el Decreto Supremo 014-2009-

DICTAMEN APROBADO POR **UNANIMIDAD**, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY **9721/2024-CR**, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTORIO UNA LEY QUE MODIFICA LA LEY 29207, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL "BRASIL-PERÚ", ATLÁNTICO-PACÍFICO (FETAB), PARA GARANTIZAR SU CONEXIÓN CON EL PUERTO CHANCAY

MTC, a la modificación dispuesta en la presente ley en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario, contados a partir de su entrada en vigor.

SEGUNDA. Incorporación en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario 2024-2025

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de sus competencias y funciones, incorpora lo dispuesto en la presente ley en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario 2024-2025, de acuerdo con los respectivos estudios de factibilidad considerando las tres rutas por puerto de destino.

Salvo mejor parecer.
Dese cuenta
Sala de Sesión:
Lima, 07 de abril de 2025



Firmado digitalmente por:
ECHEVERRIA RODRIGUEZ
Hamlet FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/05/2025 17:09:40-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/04/2025 16:03:41-0500



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REATEGUI Cheryl
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2025 11:56:52-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery
Biana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2025 10:27:18-0500



Firmado digitalmente por:
BELLIDO UGARTE Guido FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/05/2025 16:44:33-0500



Firmado digitalmente por:
ESPINOZA VARGAS Jhaec
Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 06/05/2025 14:48:12-0500



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/05/2025 15:38:53-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/05/2025 16:15:20-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2025 12:22:10-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2025 14:59:58-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2025 11:03:23-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2025 16:17:44-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES RAMIREZ Alex Randu
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/05/2025 09:25:50-0500



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/05/2025 10:02:29-0500