



WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS
Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y DE NECESIDAD PÚBLICA LA CREACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA FERROVIAL DE ALTA VELOCIDAD "EL CONDOR PASA" QUE CONECTARÁ LOS DEPARTAMENTOS DE LIMA, JUNÍN, HUANCANELICA, AYACUCHO, CUZCO Y PUNO.

El congresista que suscribe **Waldemar José Cerrón Rojas**, integrante del **Grupo Parlamentario Perú Libre**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto por el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y según lo regulado por los artículos 22°; 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República el siguiente proyecto de Ley:

FORMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y DE NECESIDAD PÚBLICA LA CREACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PROYECTO INTERDEPARTAMENTAL DE INFRAESTRUCTURA FERROVIAL DE ALTA VELOCIDAD "EL CONDOR PASA" QUE CONECTARÁ LOS DEPARTAMENTOS DE LIMA, JUNÍN, HUANCANELICA, AYACUCHO, CUZCO Y PUNO.

Artículo 1. Objeto y finalidad de la Ley.

La presente ley tiene por objeto declarar de interés nacional y de necesidad pública la creación y ejecución del Proyecto Interdepartamental de Infraestructura ferroviaria de alta velocidad que conectará los departamentos desde Ate Lima, Junín (Provincia de

Chupaca) Huancavelica, Ayacucho (Provincia de Huanta), Cuzco (Aguas Caliente - Provincia de Cuzco) y Puno (Juliaca a Desaguadero); con la finalidad de promover y dinamizar el turismo y la escomía interna en el país.

Artículo 2. Declaración de interés nacional y necesidad pública.

Se dispone declarar de interés nacional y necesidad publica la creación, y ejecución del Proyecto Interdepartamental de Infraestructura Ferrovial de Alta Velocidad “EL CONDOR PASA” que conectará los departamentos desde Ate Lima, Junín (Provincia de Chupaca), Huancavelica, Ayacucho (Provincia de Huanta), Cuzco (Aguas Caliente - Provincia de Cuzco) y Puno (Juliaca a Desaguadero); a fin de dinamizar la economía interna nacional con la transitabilidad diaria a gran escala.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA FINAL

ÚNICA. - Acciones de determinación para su ejecución.

La propuesta de ejecución de infraestructura Ferrovial de Alta Velocidad “EL CONDOR PASA”, se deberá determinar su viabilidad previo estudio y análisis técnico financiero del proyecto; que por criterio de eficacia en su ejecución se deja la posibilidad de ejecutar el proyecto de estructura vial a través de un “TREN BALA” o “MONO RIEL” con las mismas conexiones interdepartamentales.

En el marco de la declaración de interés nacional y de necesidad pública establecido en el artículo dos. Se dispone que la ejecución integral del aludido proyecto, debe ejecutarse con cargo del

presupuesto integral asumido por el ejecutivo o, a través de una Asociación Público-Privada, el cual comprende una alianza estratégica que involucra la participación entre el sector público y privado

Lima, mayo del 2025.



Firmado digitalmente por:
CERRON ROJAS Waldemar
Jose FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 13/05/2025 16:05:25-0500



Firmado digitalmente por:
MITA ALANOCA Isaac FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/05/2025 12:30:42-0500



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria
Antonieta FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/05/2025 14:52:39-0500



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/05/2025 11:48:52-0500



Firmado digitalmente por:
TAIPE CORONADO Maria
Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/05/2025 15:14:22-0500



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/05/2025 11:49:00-0500



Firmado digitalmente por:
GONZA CASTILLO Américo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/05/2025 15:25:30-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

I. ANTECEDENTES FUNDAMENTOS QUE SUSTENTAN LA INICIATIVA LEGISLATIVA.

Iniciamos nuestro sustento, resaltando que todo proyecto de infraestructura vinculado a con los avances tecnológicos hacia el futuro, es ubicar a un país en un escenario de desarrollo y que principalmente rompe con las desigualdades sociales generando mayor competitividad geopolíticamente, precisamente por la generación de oportunidades.

El desarrollo de infraestructura moderna y sostenible constituye una de las prioridades fundamentales para los Estados que aspiran a mejorar su competitividad, cohesión social y equilibrio territorial. En este contexto, la declaración de interés y necesidad publica de la creación del tren bala responde a tendencias globales en transporte ferroviario de alta velocidad y, sobre todo, ajustado a una realidad nacional que se encuentra marcada por la fragmentación territorial, desigualdades regionales y la urgencia de un modelo de desarrollo descentralizado, inclusivo y respetuoso con el medio ambiente¹

En tal sentido, el “Tren Bala”, también conocido como tren de alta velocidad, es un sistema ferroviario diseñado para transportar pasajeros a velocidades superiores a los 250 km/h. Su principal característica radica en la utilización de infraestructura especializada, como vías exclusivas y señalización digital, lo que

¹ Mueras Pachas. (2018). Estudio preliminar para el proyecto de un tren de alta velocidad para el Litoral Pacífico, sector Lima-Ica. Universidad Nacional de Ingeniería

permite mantener altos estándares de seguridad, eficiencia energética y confort².

La historia de este tipo de transporte se remonta a Japón en el año 1964, con la inauguración del famoso “Shinkansen” que unió Tokio con Osaka.³ Esta innovación tecnológica represento no solo una mejorar sustancial en los tiempos de viaje, sino también un símbolo de progreso económico y social de la nación japonesa. Desde entonces, el modelo ha sido replicado en países como Francia, España y China, convirtiéndose en una alternativa eficiente y sostenible frente a otros medios de transporte convencionales.



Fuente. Japan Guide - Shinkansen

Del mismo modo, los trenes de alta velocidad se diferencian por su capacidad de desplazarse a gran velocidad manteniendo un bajo

² <https://www.infobae.com/peru/2024/11/18/tren-bala-en-peru-la-obra-que-promete-conectar-lima-ica-en-menos-de-dos-horas-por-que-demorara-su-construccion/>

³ Datos de Japón. (2014). Historia del Shinkansen. <https://www.nippon.com/es/features/h00078/>

nivel de emisiones y una alta eficiencia energética. Cuentan con infraestructura especialmente diseñada para garantizar la seguridad del sistema, lo que incluye la eliminación de pasos a nivel y la incorporación de curvas amplias y pendientes controladas. Además, utilizan sistemas de control automatizados que permiten una operación precisa y segura.

El confort también es un factor destacado, con estaciones accesibles y útiles, vagones amplios y servicios adecuados para todo tipo de usuarios. También, la sostenibilidad es otro atributo clave, ya que los trenes bala operan con energía eléctrica, lo que implica una menor huella de carbono en comparación con el transporte aéreo o terrestre tradicional. Diversos estudios como el de Campos & Rus (2009), demuestran que el tren bala puede superar notablemente en eficiencia al transporte por carretera y por aire, especialmente cuando el volumen de pasajeros es considerable.⁴

En tal sentido, la experiencia internacional con los trenes de alta velocidad ha sido, en términos generales, altamente positiva. En Japón, el Shinkansen no solo mejoró la conectividad entre las principales ciudades, sino que también permitió una descentralización económica efectiva, facilitando de esta manera el acceso a millones de personas a oportunidades laborales, educativas y recreativas. El caso de Francia, con su red de trenes, permitió conectar París con regiones periféricas de forma rápida, impulsando el desarrollo de zonas anteriormente marginales⁵.

⁴ Campos, Javier y de Rus, Ginés, 2009. "Algunos datos estilizados sobre el ferrocarril de alta velocidad: Una revisión de las experiencias de HSR en todo el mundo", Transport Policy, Elsevier, vol. 16(1), páginas 19-28, enero.

⁵ <https://www.jrailpass.com/blog/es/historia-del-tren-bala-japones>

En España⁶, por su parte, el AVE logro reducir la saturación de grandes urbes como Madrid y Barcelona, y promovió la integración territorial de regiones como Andalucía y Castilla – La Mancha. Por su parte, China ha construido la red ferroviaria de alta velocidad más extensa en la columna vertebral de su movilidad nacional. En todos estos casos, el tren bala ha tenido un impacto directo en la productividad, en la cohesión social, en el turismo interno y en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Del mismo modo, el tren bala del estado de California tiene planeado conectar San Francisco, en el norte, con Los Ángeles en el sur, con ello poder cambiar de forma drásticas el transporte de la población. Se tiene en consideración que el sistema ferroviario cuenta con un costo base de US\$ 77.000 millones y uno máximo estimado en US\$ 100.000 millones, casi el doble que el PBI de Uruguay. A modo de comparación, el gobierno de China ha invertido un estimado de US\$ 360.000 millones en su sistema entero de ferrocarriles de alta velocidad, el cual abarca 22.000 kilómetros, según lo reportó *“The Economist”* en el año 2017.⁷

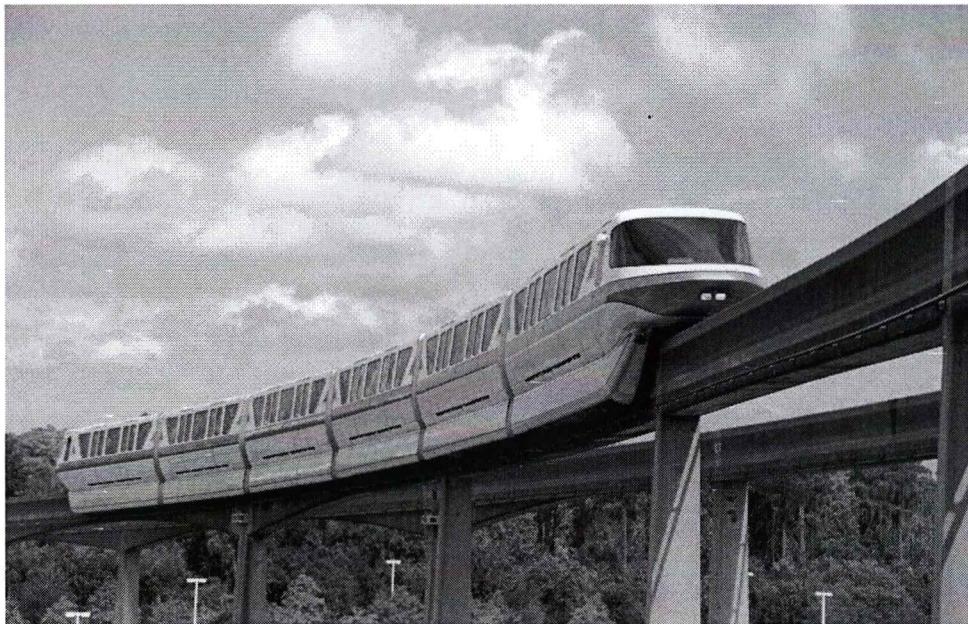
a. reflexiones sobre infraestructura ferroviaria MONORRIEL.

El monorriel o mono carril, es un ferrocarril que funciona utilizando un solo carril el cual puede estar ubicado por arriba o debajo de los vagones. En sistemas que emplean un rail elevado, los carros de transporte son soportados por medio de ejes con ruedas que se desplazan sobre el rail superior. El sistema esta estabilizado

⁶ MITMA. (2020). Trenes de alta velocidad. Gobierno de España

⁷ Sulbarán. P. (2018). El ambicioso tren bala de US\$ 100.000 millones que esta construyendo California (y que no tiene como pagar).

giroscópicamente. En los sistemas que utilizan un carril de tren de rodaje, los vagones se estabilizan por medio de ruedas guías. Existen varios tipos de monorrieles y por lo general se busca optimizar el sistema público o servicio público para todos los beneficiarios de una determinada ciudad, para que así la ciudad pueda tener mejores vías accesibles de comunicación y evitar atrasos en el momento en el que el usuario se traslada de un destino a otro.



Fuente: AFERIOJA, Historia del Monorriel.

Por ejemplo, los primeros monorraíles en Estados Unidos fueron ensayados en 1956 y posteriormente implementados en lugares como Disneylandia en California, Walt Disney World en Florida y en la ciudad de Seattle. En sus inicios, estas estructuras se utilizaron principalmente en ferias y parques de diversiones, donde se promovieron como una innovación tecnológica vanguardista. Sin embargo, no lograron una adopción generalizada, en parte por la fuerte competencia del automóvil. Las agencias de transporte público se mostraban escépticas ante esta alternativa, considerándola cara e ineficiente, al igual que otras opciones

similares. Un ejemplo claro de esta reticencia se dio en 1963, cuando el consorcio ALWEG propuso instalar un sistema de monorraíl en Los Ángeles a cambio de derechos de operación. La propuesta fue rechazada y, con el tiempo, el metro que se construyó en su lugar no logró alcanzar la magnitud que se esperaba del proyecto de monorraíl.⁸

Considerar que, las principales características del monorriel incluyen su capacidad de construirse sin necesidad de excavaciones profundas, lo que reduce tanto los costos como los plazos de obra; su infraestructura ligera y de superficie reducida resulta menos intrusiva y más estética que las líneas ferroviarias elevadas convencionales, preservando el paisaje urbano; la tracción eléctrica sobre ruedas de caucho sobre vigas de hormigón le otorga un funcionamiento extremadamente silencioso; puede superar pendientes más pronunciadas que los sistemas ferroviarios tradicionales; su viga rodea completamente el raíl, eliminando prácticamente el riesgo de descarrilamiento salvo daños estructurales graves, lo que le confiere altos estándares de seguridad; y, aunque sus vehículos son generalmente más pequeños que los trenes pesados lo que demanda mayor número de unidades para equiparar la capacidad de un metro resulta ideal para ciudades de tamaño medio gracias a su eficiencia y bajo impacto acústico.⁹

En este sentido, el desarrollo de sistemas de transporte elevado como el monorriel constituye una de las prioridades de los Estados que buscan mejorar la movilidad urbana e interurbana sin recurrir a grandes obras subterráneas, ya que, permite aprovechar

⁸ AFERIOJA. Historia del Monorraíl

⁹ Briceño V., Gabriela. (2018). Monorriel. Recuperado el 4 mayo, 2025, de Euston96: <https://www.euston96.com/monorriel/>

corredores aéreos sin interferir con el tráfico vehicular ni exigir amplias expropiaciones. Por lo que, gracias a su plataforma única y riel elevado, ofrece soluciones técnicas idóneas para terrenos accidentados y pendientes pronunciadas, característica esencial en la geografía andinas donde las rutas convencionales presentan constantes deslizamiento y cortes por lluvias.

Los primeros monorrieles se diseñaron en Japón en la década de 1960, dando origen a línea como el monorriel de Chiba, que demostró la viabilidad de este sistema en condiciones de alta demanda de pasajeros y en entornos urbanos complejos. Con la evolución tecnológica, países como Brasil, China y los Emiratos Árabes¹⁰ han implementado monorrieles con éxito comprobando su rapidez de construcción y su bajo costo comparativo frente al metro subterráneo o entre elevado convencional.¹¹

Asimismo, el monorriel¹² se caracteriza por su estructura modular, que facilita la fabricación en serie de secciones de vía y estaciones prefabricadas; ello reduce tiempos de instalación, minimiza la mano de obra in situ y permite un escalonamiento flexible de la obra según disponibilidad de financiamiento. Además, el sistema monorriel utiliza tracción totalmente eléctrica y control informático de última generación, lo que se traduce en una notable disminución de emisiones de gases de efecto invernadero y una operación silenciosa, aspectos clave para el respeto al entorno ambiental y urbano.

¹⁰ Hola-Dubai. (2019). Monorrail de Dubai: Llegar a la isla artificial de Palm Jumeirah

¹¹ Japan Experiencia. (2024). El monorraíl suspendido de Chiba.

¹² <https://www.lvmonorail.com/acerca-del-monorriel-de-las-vegas/>

b. De la propuesta de conexión de rutas interdepartamentales.

La elección de la ruta Lima-Huancayo-Ayacucho-Cusco-Puno responde a una lógica técnica, económica, social y cultural. Estas ciudades representan no solo núcleos poblacionales importantes, sino también centros históricos, culturales y turísticos de gran relevancia. Ayacucho, por ejemplo, ha consolidado una identidad cultural basada en su religiosidad y su patrimonio arquitectónico, mientras que Cusco y Puno forman parte del corredor turístico internacional más visitado del Perú. Esta ruta permitiría conectar las alturas andinas con la capital política y económica del país, favoreciendo una integración territorial efectiva.

Por ello, en el presente proyecto la implementación de un tren de alta velocidad o monorriel que conecte Lima con Puno, pasando por Huancayo, Ayacucho y Cusco, tendría efectos transformadores a múltiples niveles. La primera gran ventaja sería la integración territorial, especialmente para regiones del centro y sur andino que actualmente enfrentan graves problemas de conectividad debido a su geografía accidentada y a una infraestructura vial limitada.

El tren bala, por su parte, permitiría superar estas barreras naturales, garantizando un flujo constante, rápido y seguro de personas y mercancías. Asimismo, tendría un fuerte impacto económico, al facilitar el comercio regional, reducir los costos logísticos y abrir nuevas oportunidades para productores locales.

Por parte del tren de monorriel, la experiencia de ciudades como Chongqing en China donde el monorriel atraviesa barrancos y edificios, demuestra que este medio puede integrarse

armoniosamente al paisaje urbano y rural sin comprometer el patrimonio cultural ni la biodiversidad. Por lo que declarar de interés nacional la construcción de un monorriel interdepartamental no solo responde a una demanda de movilidad moderna, sino que se alinea con los principios constitucionales de integración territorial, desarrollo sostenible y equidad, sentando las bases para una normativa complementaria y planes de inversión a mediano plazo.

En el sector turismo ciudades como Cusco y Puno, que ya cuentan con una infraestructura turística relevante, podrían beneficiarse de un incremento significativo en la llegada de visitantes, mientras que otras regiones como Ayacucho podrían desarrollarse como nuevos polos de atracción turística y cultural. También se favorecerá la descentralización de servicios y oportunidades, lo que contribuiría a reducir la migración hacia Lima y por ende descongestionar la capital. Del mismo modo, este proyecto brindaría una alternativa.

Imagen 1. Ruta Lima-Puno. Propuesta de siete estaciones (Puruchuco-Iscos-Huanta-Aguas Calientes-Cusco-Juliaca-Desaguadero)¹³

¹³ Google earth. Ruta Lima-Puno. Tren de alta velocidad



Imagen 2. Ruta Puruchuco-Isco



Imagen 3. Ruta Iscos-Huanta

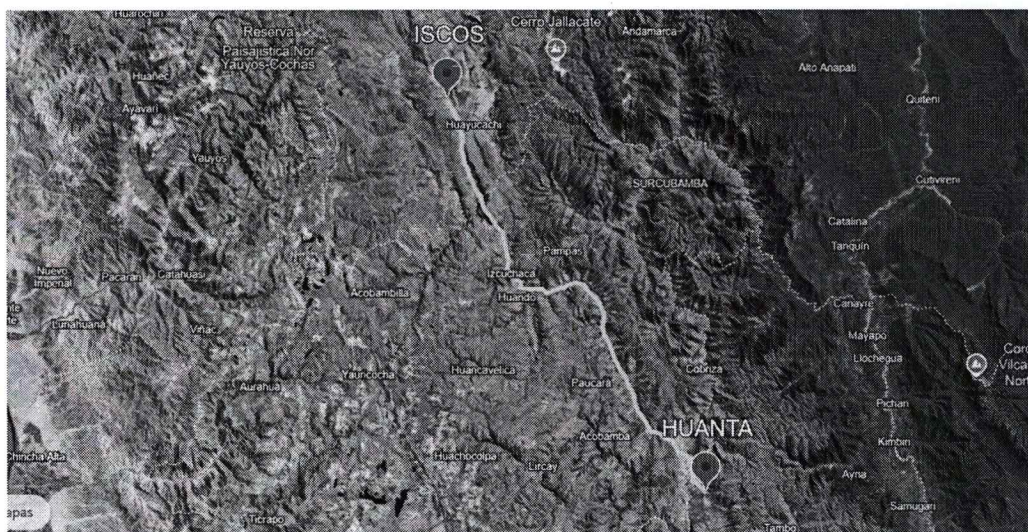


Imagen 4. Ruta Huanta-Aguas Calientes-Cusco

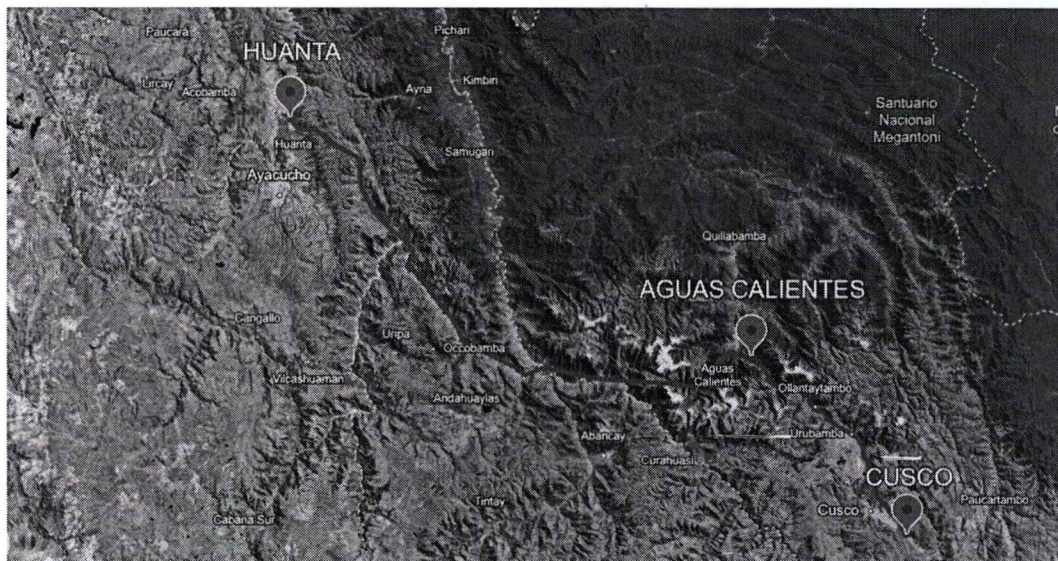
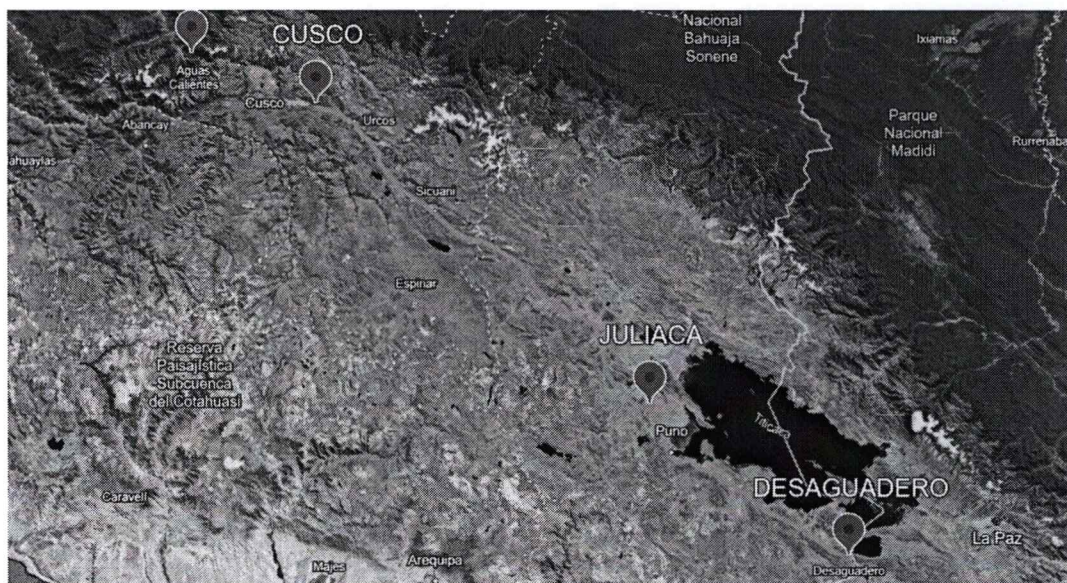


Imagen 5. Ruta Cusco-Juliaca-Desaguadero



En tal sentido, la elección de la ruta Lima-Huancayo-Ayacucho-Cusco-Puno responde a una lógica técnica, económica, social y cultural. Estas ciudades representan no solo núcleos poblacionales importantes, sino también centros históricos, culturales y turísticos de gran relevancia. Ayacucho, por ejemplo, ha consolidado una identidad cultural basada en su religiosidad y su

patrimonio arquitectónico, mientras que Cusco y Puno forman parte del corredor turístico internacional más visitado del Perú. Esta ruta permitiría conectar las alturas andinas con la capital política y económica del país, favoreciendo una integración territorial efectiva.

Desde el punto de vista económico, las regiones incluidas poseen potenciales productivos, como lo agrícola, artesanal y turístico, los que podrían ser dinamizados por una mejor conectividad. En cuanto a viabilidad técnica, si bien el terreno montañoso representa un reto, en el que, existen precedentes exitosos en países como Suiza y Japón, donde la ingeniería moderna ha logrado construir trenes de alta velocidad en entornos similares.¹⁴

Por su parte, el impacto ambiental de un tren bala en el Perú sería, en términos relativos, positivo. A diferencia de otros medios de transporte, los trenes eléctricos de alta velocidad presentan una baja emisión de gases de efecto invernadero, ayudando a mitigar el cambio climático. Según la Agencia Internacional de Energía, este tipo de transporte puede reducir en más de 80% la emisión de CO₂ por pasajero por kilómetro en comparación con el transporte aéreo.¹⁵

Además, los modernos sistemas ferroviarios están diseñados para reducir la contaminación sonora y vibracional mediante tecnologías que controlan el ruido durante el recorrido. Si bien la construcción de infraestructura ferroviaria puede implicar afectaciones a determinados ecosistemas, estas pueden mitigarse mediante el uso de túneles, viaductos y corredores ecológicos, especialmente en zonas sensibles como la cordillera andina. Por tanto, si se diseña adecuadamente, el proyecto podría armonizar

¹⁴ La Vanguardia. (2016). Los trenes japoneses y suizos, los más puntuales, según estudio francés.

¹⁵ Enterados.pe. (2025). ¿Cuáles son los desafíos ambientales del regreso del tren en Perú?

con una estrategia nacional de desarrollo sostenible y con los compromisos ambientales asumidos por el Perú en el marco del Acuerdo de París.¹⁶

Del mismo modo, el presente proyecto de ley se encuentra sólidamente fundamentado en los principios, derechos y deberes establecido por la Constitución Política del Perú¹⁷, el cual reconoce al Estado como garante del bienestar general, promotor del desarrollo económico y social, y responsable de garantizar la igualdad de oportunidades para todos los peruanos, sin distinción por la región o condición geográfica donde se encuentren.

Por su parte, el artículo 58 de la Constitución establece que el estado actúa principalmente como orientador del desarrollo, y que promueve el crecimiento económico sostenible y equitativo. En ese marco, la creación del tren bala constituye una política de desarrollo estructural, ya que facilita la integración del territorio nacional y promueve el crecimiento de regiones que históricamente han enfrentado barreras geográficas, económicas y sociales, como Ayacucho y Huancavelica.

El artículo 59 de la Constitución señala que el Estado promueve la inversión y el empleo, y vela por los intereses del consumidor. Esta iniciativa impulsa grandes inversiones públicas y privadas en infraestructura, lo cual, genera miles de empleos directos e indirectos mejorando sustancialmente los servicios de transporte interprovincial, beneficiando al usuario final con mayor seguridad, menor tiempo de viaje y un impacto ambiental reducido.

¹⁶ TrainTracksHQ. Los beneficios integrales del tren de alta velocidad par avances económicos, ambientales, sociales y de seguridad.

¹⁷ Constitución Política del Perú. 1993

Desde una perspectiva de equidad territorial y derechos fundamentales, el artículo 2 inciso 2 de la Constitución, el derecho a la igualdad ante la ley y a no ser discriminado por motivo de origen, raza o condición económica. Al priorizar el desarrollo de infraestructura en regiones andinas tradicionalmente postergadas, esta iniciativa busca corregir desigualdades históricas y garantizar el acceso equitativo al desarrollo, a servicios modernos de transporte, y a oportunidades económicas para poblaciones excluidas del eje central costero del país.

Es de tener en cuenta lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1362, el cual regula sobre la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos con el objeto de establecer el marco jurídico para el desarrollo de proyectos de inversión. Esta norma jurídica, deja asentado la promoción de la inversión privada, el mismo que reproducimos textualmente a continuación:

“Artículo 3. Promoción de la inversión privada

- 3.1 Declárese de interés nacional la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, para contribuir al crecimiento de la economía nacional, al cierre de brechas en infraestructura o en servicios públicos, a la generación de empleo productivo y a la competitividad del país.
- 3.2 El rol del Estado incluye las labores de seguimiento y la realización de acciones para facilitar la ejecución oportuna de los proyectos desarrollados bajo las modalidades reguladas en el presente Decreto Legislativo, de acuerdo con los principios establecidos en el artículo 4.”

De la citada norma se tiene claro que el Estado dispone declarar de interés nacional la promoción de la inversión privada, con la finalidad de contribuir al crecimiento de la economía nacional y fortalecer el tan ansiado cierre de brechas en infraestructura o en servicios públicos. En el caso *sub examine*, se debe tener en cuenta que, no solo generaría mayor empleo, sino dinamizaría la economía interna a través de la generación de una transitabilidad fluida en por seis departamentos, el cual está vinculado con la generación de oportunidades de turismo. No debemos dejar de considerar como parte de nuestra agenda nacional, el aprovechamiento al máximo de una de los atractivos turísticos más importante del país, el mismo que es considerado como una de las maravillas del mundo. Tal oportunidad de dinamismo turístico, no sólo debe ser optado por vía aérea y terrestre, este último con ciertas limitaciones, sino que debemos optar por otorgar al turismo otros medios de transporte por medios más atractivos, el cual no solo resultaría atractivo para el turista extranjero, sino también para el turismo interno, con el cual se estaría un dinamismo económico desde la ciudad al campo.

Siendo así, se debe tener presente que, con esta regulación jurídica sobre la promoción de la inversión privada en la ejecución de proyectos de infraestructura y servicios públicos, también se busca optar por un mecanismo de aprovechar la experiencia del sector privado para proyectos complejos y gran envergadura, con ello garantizar no sólo la ejecución de los proyectos sino también, garantizar su funcionamiento. Esta modalidad de ejecución de proyectos importantes fue adoptada en diferentes países a nivel internacional, es en el caso de la Unión Europea, Australia, Nueva Zelanda, Reino Unido, en América Latina y otros países.

Es de tener en cuenta que, que los mecanismos de adjudicación para su ejecución, se da vía concurso público de proyectos integrales.

En el Art. 22° del Decreto Supremo N° 195-2023-EF que aprueba el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1362, regula textualmente lo siguiente:

"Art. 22° Definición

- 22.1. Las asociaciones Público Privada constituyen una modalidad de participación de la inversión privada, mediante contratos de largo plazo en los que interviene el Estado, a través de la alguna entidad pública y uno o más inversionistas privados.
- 22.2. Mediante Asociación Público Privadas se desarrollan proyectos de infraestructura pública, servicios públicos, servicios vinculados a infraestructura pública y servicios públicos, investigación aplicada, y/o innovación tecnológica.
- 22.3. En las Asociaciones Públicos Privadas, se distribuyen riesgos y recursos; en este último caso, preferentemente privados.
- 22.4. Las Asociaciones Público Privadas se originan por iniciativa estatal o por iniciativa privada."

De la regulación jurídica mencionada queda establecido que, dentro de nuestro marco jurídico, se encuentra establecido esta modalidad de ejecución de proyecto, el cual bien pueda ampararse para hacer realidad el objetivo de la presente iniciativa legislativa.

Dentro del marco normativo citado, se tiene el Decreto Supremo N° 240-2018-EF que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362 que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociación Público Privada y Proyectos en Activos. De cuyo objeto se tiene disposiciones reglamentarias para la aplicación del aludido

D. Leg. Con el cual queda sujeta todas las instituciones públicas que pretenden desarrollar proyectos por Asociación Público Privadas. El reglamento, resalta como Sector Público No Financiero al Ministerio de Economía, las entidades públicas gestores e impulsores de proyectos por APP, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Proinversión, los órganos reguladores, la Contraloría General de la República. Los criterios para ejecución y asignación de proyecto se encuentran establecido en detalle en el reglamento en mención, le cual compromete la participación activa de organismos promotores de la inversión privada, así como diversas fases.

En la Guía sobre la modalidad de Asociación Público Privada y Proyecto en Activos, publicado por ProInversión 2021-2024, refiere textualmente lo siguiente¹⁸:

“En Perú, según el Artículo 20 del Decreto Legislativo N° 1362, Las Asociaciones Público-Privadas (APP) constituyen una modalidad de participación de la inversión privada, mediante contratos de largo plazo en los que interviene el Estado, a través de alguna entidad pública y uno o más inversionistas privados, a través de los cuales se distribuyen riesgos y recursos y se desarrollan proyectos de infraestructura pública y servicios públicos garantizando niveles de servicios óptimos para los usuarios. En esta modalidad la titularidad de las inversiones desarrolladas puede mantenerse, revertirse o ser transferida al Estado, según la naturaleza y alcances del proyecto y a lo dispuesto en el respectivo contrato. La Asociación Público Privada puede tomar la modalidad contractual de concesión, operación y mantenimiento, y gestión; así como cualquier otra modalidad contractual permitida por ley.”

¹⁸ <https://www.investinperu.pe/es/app>

Estando a lo mencionado, se tiene establecido que es viable ejecutar un proyecto como el que se postula en el presente proyecto ley, el mismo que puede ser a través de una concesión.

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

La presente propuesta legislativa, que declara de interés nacional y de necesidad pública la creación y ejecución del proyecto de infraestructura interdepartamental vial "TREN BALA O MONORRIEL - EL CONDOR PASA" que conectará los departamentos de Lima, Junín, Ayacucho, Cuzco y Puno, el cual, establece una prioridad nacional que orientará futuras normas y políticas públicas en materia de transporte ferroviario de alta velocidad. Además, consolida un marco legal favorable para el desarrollo de infraestructura moderna y sostenible en el país.

III. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

Esta propuesta legislativa, debido a su naturaleza de carácter declarativo no ocasionara gastos adicionales al Estado. Sin embargo, su aprobación permite abrir un marco institucional y político para que futuras inversiones, estudios técnicos y mecanismos de cooperación público privada se orienten hacia este objetivo estratégico. En ese sentido, los beneficios proyectados a largo plazo, como la reducción de tiempos de viaje, impulso al turismo, dinamización de las economías regionales, integración territorial, reducción de desigualdades y mitigación del impacto ambiental del transporte tradicional, mantienen una relación favorable, sin que ello implique un gasto actual para el erario nacional.

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

El presente Proyecto de Ley, se enmarca dentro del Marco Jurídico y el lineamiento de las Políticas Sectoriales del País fijadas por el Acuerdo Nacional, así como con los capítulos I y II de la Constitución Política del Estado, y se vincula con la Agenda Legislativa del Congreso de la República, respetando el Estado de derecho y la jerarquía de las leyes.

La presente iniciativa legislativa se enmarca dentro de las siguientes Políticas aprobadas por el Acuerdo Nacional:

- Política 8, sobre fomentar el acceso al capital en los niveles regional y local, particularmente para la micro, pequeña y mediana empresa; apoyar el fortalecimiento administrativo y financiero de los gobiernos regionales y locales.
- Política 10, sobre promover la producción, el desarrollo empresarial local y el empleo; promover la ejecución de proyectos de infraestructura logística y productiva, como parte de planes integrales de desarrollo local y regional con intervención de la actividad privada.
- Política 11, sobre combatir toda forma de discriminación, promoviendo la igualdad de oportunidades;
- Política 17, sobre estimular la inversión privada; fomentar el desarrollo de la infraestructura¹⁹.

¹⁹ <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/definicion/>