



**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL EL
DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR
FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO – PACÍFICO -
CFBAP.**

Los congresistas de la República que suscriben, integrantes del Grupo Parlamentario Juntos por el Perú - Voces del Pueblo, a iniciativa del congresista **Roberto Helbert Sánchez Palomino**, en virtud de la facultad de iniciativa legislativa conferida por los artículos 107 de la Constitución Política del Perú, 74 y 75 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente proyecto de ley.

I. FORMULA LEGAL

El Congreso de la República

Ha dado la siguiente Ley:

**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL
PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO –
PACÍFICO - CFBAP**

Artículo 1.- Objeto de la ley

Declarar de necesidad pública y de interés nacional el desarrollo y la construcción del tramo nacional del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico–Pacífico (CFBAP), que conectará la costa del Atlántico de la República Federativa de Brasil con el Pacífico Sur en la costa del Perú, asociado al desarrollo de los terminales portuarios ubicados en Callao y Chancay, con la finalidad de consolidar el desarrollo del *hub* portuario y logístico en la zona central de la costa del Perú, para dar competitividad a la economía nacional con un servicio de transporte y logística eficiente que, además de estimular el comercio internacional en el marco del Acuerdo de Profundización Económico Comercial entre la República del Perú y la República Federativa del Brasil, sea el motor de desarrollo del mercado nacional.



ROBERTO HELBERT SÁNCHEZ PALOMINO
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Recuperación y Consolidación de la Economía Peruana"

Artículo 2.- Encargar las acciones de promoción de la inversión

Autorizar a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión), en coordinación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), implementar el proceso de promoción de la inversión privada a través de una licitación internacional adoptando la modalidad de contratación más favorable para el Perú, para la construcción del proyecto CFBAP del tramo que corresponde al territorio nacional, señalado en el artículo 1 de la presente ley.

Artículo 3.- Autorización al Poder Ejecutivo para adoptar compromisos bilaterales y multilaterales

Autorizar al Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de más sectores vinculados al proyecto señalado en el artículo 1 de la presente ley, para participar en encuentros bilaterales o multilaterales con los gobiernos de la República Federativa de Brasil y de otros países involucrados en proyectos de transporte ferroviaria que busquen unir los territorios de Brasil y del Perú, con la finalidad de adoptar acuerdos o celebrar compromisos de cooperación para la implementación del proyecto del CFBAP.

Artículo 4.- Alternativas de rutas y tecnologías

Se dispone que las entidades involucradas en la implementación y el desarrollo del CFBAP adopten la alternativa técnica, económica y financiera más viable para el Perú, en relación al diseño y la definición de la ruta, y además, se tome en cuenta la alternativa que genere menor impacto ambiental para la preservación de la biodiversidad y el respeto de los derechos de las comunidades indígenas y originarias en el marco del Convenio 169 de la Organización Internacional de Trabajo - OIT.

Lima, 09 de julio de 2025.



Firmado digitalmente por:
SANCHEZ PALOMINO Roberto
Helbert FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/07/2025 17:12:12-0500



Firmado digitalmente por:
SANCHEZ PALOMINO Roberto
Helbert FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/07/2025 17:12:31-0500



Firmado digitalmente por:
CUTIPA CCAMA Víctor Raul
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/07/2025 17:38:45-0500



Firmado digitalmente por:
VARAS MELENDEZ Blas
Marcial FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/07/2025 18:04:20-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/07/2025 14:58:08-0500



Firmado digitalmente por:
CORDERO JON TAY LUIS
GUSTAVO FIR 15300817 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/07/2025 13:50:06-0500



Firmado digitalmente por:
QUISPE MAMANI Wilson
Rusbel FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/07/2025 12:00:51-0500



Firmado digitalmente por:
COAYLA JUAREZ Jorge
Samuel FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/07/2025 13:18:16-0500

II. EXPOSICION DE MOTIVOS

1.1. Justificación de la iniciativa

Dentro de poco, la zona de la costa central del Perú, donde se encuentran ubicados los principales terminales portuarios de Chancay y Callao, será el punto de mayor concentración del flujo de transporte marítimo interconectado al mercado internacional. Esta realidad *per se* constituye el mayor desafío que tiene que enfrentar el Estado peruano en los próximos años, con miras de afianzar la consolidación del hub logístico¹ y portuario² regional más importante de Latinoamérica.

En ese contexto, como una de las estrategias para dinamizar la funcionalidad de las operaciones de la cadena logística en esta zona, debe promoverse la integración regional a través de un sistema de red de transporte multimodal³ que viabilice una eficiente distribución de carga dentro del territorio nacional y con los países vecinos de la región. Es decir, los terminales portuarios de Callao y Chancay deben estar interconectados con los centros de origen y destino de carga, dado que un *hub* portuario necesita actuar como interface entre distintos modos de transportes (UNCTAD, 1992)⁴, solo así podemos garantizar la sostenibilidad y funcionalidad de un *hub* marítimo y logístico dinámico y competitivo dotado de capacidad contributiva para el desarrollo socioeconómico de nuestro país.

En ese sentido, la fórmula no solo es contar con puertos de primer nivel, sino además se necesita complementar con infraestructura de transporte multimodal moderno para asegurar el volumen de carga necesaria, tanto de salida como de ingreso, con ello hacer competitivas las operaciones comerciales de los mencionados puertos. Es decir, si no alimentamos a los terminales portuarios con una red vial de transporte terrestre, el puerto de Chancay, por ejemplo, podría mantenerse realizando solo la actividad de transbordo de mercancías entre buques, es decir como un operador intermediario.

¹ Hub logístico, es el lugar donde se reúnen las cargas de mercancías con la finalidad de ser redistribuidas, en pocas palabras es un puerto o aeropuerto que funcionan como centros de conexiones y logística de distribución (<https://www.tradelog.com.ar/blog/hub-logistico/>).

² Puerto hub, es aquel donde se realizan básicamente operaciones de concentración y distribución de carga que tengan origen o destino fuera del hinterland del puerto.

³ Transporte Multimodal: Diferentes formas de transporte que operan de manera coordinada y organizada para dar mayor flexibilidad y eficiencia en el servicio.

⁴ UNCTAD: "Development and improvement of ports. The principles of modern port management and organization", UNCTAD Secretariat. Ginebra, 1992.



1.2. Contexto de potencialidad de los puertos de Perú

Durante el 2024, los terminales del puerto de Callao (*DP World* y *APM Terminals*) en conjunto movilizaron 3.1 millones Teu (*Twenty-foot Equivalent Unit*)⁵, ubicándose como el tercero a nivel regional; después de Manzanillo en México y Bahía de Cartagena en Colombia, que movilizaron el año pasado 3.9 y 3.7 millones de Teu, respectivamente (ComexPerú, 2025)⁶. En ese contexto, con el inicio de operación comercial del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay en fecha de 1 junio del presente, la zona de la costa central del Perú se encuentra encaminada a concentrar el mayor flujo de transporte y volumen de carga en los siguientes años, que nos podría convertir en el *hub portuario* más importante en la costa del Pacífico, solo después del terminal de Long Beach en Estado Unidos. En ese sentido, dicho volumen de carga se necesita distribuir a través de sistema red de transporte eficiente para hacer viable la sostenibilidad del sistema portuario, que nos conlleva apostar por diversas formas de transporte (multimodal), como el aéreo, terrestre (vehicular y ferroviaria), fluvial y marítimo nacional (cabotaje) y otros sistemas regionales. No obstante, entre los mencionados sistemas de transporte, la mejor alternativa para un corredor logístico que una los territorios de Brasil y Perú es el sistema ferroviario, dado que, por tratarse de distancias de mayor recorrido, ofrece ventajas enormes en comparación al transporte vehicular y otros, por lo siguiente:

- a) Al transportar mayor volumen de carga, el costo de operación se reduce;
- b) Es más rápido entre los sistemas de transporte terrestre;
- c) Brinda mayor seguridad dado que las tasas de accidentes son menores;
- d) Es más rápido y eficiente, transporta diversos tipos de mercancías en un solo trayecto;
- e) Es menos contaminante;
- f) Evita problemas de congestión de tráfico; y
- g) Ofrece mejor alternativa para el transporte intermodal.

1.3. Objetivo de la iniciativa de ley

La presente iniciativa de ley tiene por objeto declarar de necesidad pública y de interés nacional el Proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico-Pacífico

⁵ El TEU es la capacidad de carga de un contenedor estándar de 20 pies. Las medidas concretas y exactas son 20 pies de largo, por 8 pies de ancho y 8 pies y medio de altura

⁶ Sociedad de Comercio Exterior del Perú - COMEXPERÚ (2025). Boletín informativo: Año 9 – N° 93, 20 de febrero de 2025. Información tomada de: <https://www.comexperu.org.pe/>



(CFBAP), para unir los territorios de la República Federativa de Brasil y el Perú, partiendo desde la costa del Atlántico hasta la costa de Pacífico Sur, de esta forma integrar a los pueblos y los centros de producción para afianzar el intercambio comercial entre ambas naciones y, a la vez, potenciar el nodo logístico y comercial en la costa central del Perú asociado a los terminales portuarios ubicados en Callao y Chancay.

1.4. Antecedentes legislativos

El sueño de contar con un tren bioceánico para unir los territorios de Brasil y Perú, es de larga data, prueba de ello, en las últimas décadas han venido adoptándose iniciativas y compromisos entre los gobiernos de ambos países en este desafío, el mismo que ha motivado al Estado peruano a promover la promulgación de hasta dos leyes que declaran de necesidad pública y de interés nacional el desarrollo y la construcción de dos corredores ferroviarios para unir ambas naciones tomando rutas distintas:

- a) Mediante la Ley 29207, publicada en el diario oficial "El Peruano" el 25 de marzo del año 2008, se declara de necesidad pública y de interés nacional, la construcción del tramo nacional del Proyecto Ferrovía Transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico-Pacífico (FETAB), que abarca los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco, San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura. Dicha Ley fue reglamentada mediante el Decreto Supremo 014-2009-MTC, publicado el 21 de abril del 2009, y habiéndose aprobado los Lineamientos Técnicos para la elaboración de estudios (RM 505-2010-MTC/02), el 17 de junio del 2011, Proinversión convocó a un concurso para el otorgamiento de la concesión temporal para la elaboración de los Estudios Técnicos del FETAB, no obstante, en noviembre 2011, fue declarada desierta la convocatoria.
- b) Mediante la Ley 29613, publicada en el diario oficial "El Peruano" el 10 de noviembre de 2010, se declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción del tramo nacional del Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú-Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry-Leoncio Prado-Frontera Perú-Brasil (FERRIPEB), que inicia en el Puerto de Salaverry, continuando por las zonas de influencia de Juanjuí, Picota, Leoncio Prado, Orellana, Contamana, hasta la frontera Perú-Brasil; y se proyectará considerando su conexión con la ciudad de Cruzeiro do Sul, en el Estado de Acre de la República Federativa de Brasil.



Conforme se conoce, estas leyes en lugar de impulsar el avance de la implementación de ambos proyectos ferroviarios, constituyen trabas para la adopción de decisiones, principalmente en los aspectos de orden técnico y de diseño de la ruta que, no solo dependen del gobierno peruano sino, también, del gobierno de la República Federativa de Brasil, sin mencionar a otros países involucrados. Es decir, con la vigencia de ambas leyes, el trabajo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) se ha visto imposibilitado, dado que sin contar con los estudios pertinentes la ley impone rutas y condiciones que no encajan con la realidad. En ese orden de ideas, por ejemplo, el proyecto FETAB (Ley 29207), establece el paso del tren por los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco, San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura con salida a los puertos de Paita y Bayóvar, incluso, condiciona al Estado de Brasil para que el mencionado proyecto inicie en la localidad de Boqueirão da Esperança, Cruzeiro do Sol, Estado de Acre.

Igualmente, la Ley 29613, que promueve el proyecto FERRIPEB, traza la ruta poniendo como punto de partida el puerto de Salaverry, condicionando el paso del tren por las zonas de Juanjuí, Picota, Leoncio Prado, Orellana, Contamana, y se proyecta al territorio de Brasil para conectar con la ciudad de Cruzeiro do Sul, en el Estado de Acre. Es decir, la referida Ley, no solo se enmarca en la imposición del trazo en el territorio nacional sino, además, al igual que la Ley del FETAB, conduce la regulación al territorio de otra nación.

Por tales consideraciones, los proyectos ferroviarios FETAB y FERRIPEB no han logrado implementarse debido a que la adopción de rutas específicas imposibilitaron la aprobación de los estudios técnicos. A este respecto, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT) del MTC, determinó que no es viable la reglamentación de la Ley 29613, por cuanto el Poder Ejecutivo mediante el Proyecto de Ley 389/2021-PE de fecha de recibo de 4 de octubre de 2021, en mesa de partes del Congreso de la República, promovió la derogación de las leyes 29613 y 29207, por las siguientes razones:

- *"Falta de interés de los inversionistas para llevar a cabo el proyecto;*
- *Las Leyes establecen una ruta específica, sin la previa elaboración de los estudios que demuestren su viabilidad;*
- *En paralelo a las Leyes, se están realizando estudios para determinar la ruta más conveniente para la interconexión entre el Perú y Brasil, lo cual genera contradicción entre los posibles inversionistas y en los Gobiernos*



de los países de la República Federativa de Brasil y la República Popular China en cuanto a su ejecución; y,

- *El MTC - Perú, a través de la Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes - DGISTR de la DGPPT, mantiene conversaciones a nivel de Cancillería conjuntamente con Bolivia, Brasil y Paraguay, para desarrollar un proyecto de interconexión ferroviaria por el Sur del Perú, denominado Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI)" (Exposición de Motivos del Proyecto de Ley 389/2021-PE).*

Si bien, las mencionadas leyes, que promueven los proyectos ferroviarios FETAB y FERRIPEB, se encuentran vigentes, no obstante, ambas son inaplicables dado que al determinar de manera específica rutas inviables y contradictorias a las alternativas que vienen promoviendo las autoridades gubernamentales de ambos países, no solo imposibilitan la reglamentación de las mencionadas leyes, sino además, como se menciona, constituyen un veto en la toma de decisiones del gobierno nacional.

2. Trámite del Proyecto de Ley de derogaría de las leyes 29613 y 29207

Consecuencia de la mencionada dificultad, el Poder Ejecutivo, el 4 de octubre de 2021, promovió una iniciativa del Ley (PL 389/2021-PE), para derogar ambas leyes: la Ley 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú – Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry Leoncio Prado – Frontera Perú – Brasil (FERRIPEB), y la Ley 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la ferrovía transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico- Pacífico (FECTAB), cuyo trámite en el momento se encuentra con dictamen favorable agendado para su debate y votación en el Pleno del Congreso de la República.

3. Proyecto de desarrollo de infraestructura ferroviaria para interconexión internacional

En paralelo a las iniciativas de construcción de proyectos ferroviarios contenidas en ambas leyes (Ley 29207 y Ley 29613), el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicio de Transportes (DGIST), en el marco de los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, aprobado mediante Resolución Ministerial 396-2016-MTC/01.02., viene desarrollando los estudios de Preinversión de los siguientes proyectos ferroviarios de considerable magnitud:



- **Conexión Ferroviaria Perú – Brasil**, que se proyecta en la construcción de infraestructura ferroviaria, para el transporte de carga, que haga viable la conexión de la costa Pacífico del Perú con la del Atlántico de Brasil. Se realizó el Estudio Básico de Viabilidad gracias al trabajo de la comisión tripartita China-Brasil-Perú; conformada por el representante del Ministerio de Transporte de la República Federativa de Brasil, el representante de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de la República Popular China y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú.
- **Conexión Ferroviaria Perú – Bolivia**, construcción de infraestructura ferroviaria, también para transporte de carga, que se proyecta desde la costa del Pacífico (Perú) hasta Bolivia, proyecto que mantiene varias opciones de trazo, dependiendo de los puertos de destino y origen en el Pacífico.

Cabe precisar también que, el Perú a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mantiene tratativas a nivel de Cancillería con Bolivia, Brasil y Paraguay, con la finalidad de promover acciones para desarrollar el proyecto de interconexión ferroviaria, denominado Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI), en el 2023, los presidentes de Bolivia, Luis Arce, y de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, acordaron reactivar las obras para consolidar el CFBI que unirá los océanos Atlántico y Pacífico, y que a su vez permitirá reducir costos y tiempo en el transporte de carga internacional.

4. Los acuerdos bilaterales entre los gobiernos de Brasil y Perú

Los gobiernos de Perú y Brasil, con la finalidad de consolidar la integración entre ambas naciones, desde hace buen tiempo, han venido realizando los siguientes acuerdos:

- *Memorándum de Entendimiento sobre Integración Física y Económica entre el Perú y Brasil, suscrito el 25 de agosto del 2003 en la ciudad de Lima por los Cancilleres de ambos países.*
- *Comunicado Conjunto de los Presidentes de la República del Perú y de la República Federativa del Brasil (Manaos, 16 de junio de 2010), en la cual "22. Dispusieron que se convoque, durante el segundo semestre de 2010, una reunión bilateral con la participación de los sectores competentes con*



miras a analizar las propuestas de interconexión ferroviaria entre ambos países".

- *Memorándum de Entendimiento entre la República del Perú y la República Federativa del Brasil en materia de Interconexión Ferroviaria, suscrito el 22 de agosto del 2013 entre el Viceministro de Transportes del Perú y el Embajador del Brasil en el Perú, durante la X Reunión del Mecanismo de Consultas Políticas Perú - Brasil celebrada en la Cancillería peruana.*
- *Declaración para el Establecimiento de Cooperación entre Brasil, Perú y China sobre una Conexión Ferroviaria Bioceánica, suscrito el 16 de julio de 2014 en Brasilia entre los Jefes de Estado de Brasil, China y Perú, con motivo de la cumbre BRICS - América del Sur.*
- *Memorándum de Entendimiento entre el Ministerio de Transporte de la República Federativa de Brasil, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de la República Popular China y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú sobre la Creación del Grupo de Trabajo Trilateral para una Conexión Ferroviaria Bioceánica Perú-Brasil, suscrito el 12 de noviembre del 2014, en el marco del Foro APEC 2014. Por el MTC suscribió el documento el Viceministro de Transportes.*
- *V Reunión de la Comisión Viceministerial de Integración Fronteriza Brasil – Perú, realizado el 7 de junio del 2015 en Brasilia - Brasil, donde se "Reconocieron la importancia de la suscripción, en mayo de 2015, del Memorándum de Entendimiento Brasil - Perú - China sobre cooperación ferroviaria, que impulsará la elaboración de los estudios básicos que servirán de base para la evaluación de la viabilidad de una conexión ferroviaria bioceánica entre ambos países".*
- *I Reunión del Comité de Frontera Sur Perú - Brasil, celebrado el día 21 de setiembre del 2023 en la ciudad de Río Branco, Estado de Acre – Brasil. En la Comisión 5 – Interconexión, se acordó, entre otros aspectos, sobre el "estudio de viabilidad de conexiones ferroviarias y viales entre las localidades de Cruzeiro do Sul (Brasil), Pucallpa (Perú), Huánuco (Perú) y San Martín (Perú)". (MTC, 2024)⁷.*

⁷ MTC (2024). Oficina General de Planeamiento y Presupuesto. Informe N° 0005-2024-MTC/09.01

5. Los estudios realizados, tomando las distintas alternativas y la más viable para la conectividad con el puerto de Chancay.

En el marco del Memorándum de Entendimiento Brasil - China - Perú sobre Conducción Conjunta de los Estudios Básicos de Viabilidad para la Conexión Ferroviaria Bioceánica, los años 2015 y 2016 se formularon los Estudios Básicos de Viabilidad para una Conexión Ferroviaria Bioceánica Perú - Brasil. Las partes designaron a las siguientes instituciones para la elaboración del referido estudio:

- China: China Railway Corporation y China Railway Eryuan Engineering Group Co Ltd (CREEC).
- Brasil: Empresa de Planeamiento e Logística S.A. (EPL).
- Perú: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles - MTC.

Producto de dicho trabajo, la contraparte China, en setiembre de 2017, remitió la versión definitiva del Informe Final del Estudio Básico de Viabilidad de la Conexión Ferroviaria Bioceánica Brasil-Perú, compuesto por 16 capítulos, divididos en 4 volúmenes.

III. ANALISIS COSTO – BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa, no genera gasto alguno al erario nacional, ni tampoco implica para el Estado costos adicionales o extraordinarios para su implementación; por el contrario la presente iniciativa promueve la inversión privada para hacer viable el proyecto ferroviario para unir la costa del Atlántico en la República Federativa de Brasil con el Pacífico Sur en la costa central del Perú, que propiciará la potenciación del nodo logístico y comercial en la zona donde se centralizará el flujo de transporte marítimo regional como efecto del inicio de operación comercial del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay en sinergia con las operaciones portuarias ubicados en Callao. En ese sentido de aprobarse la presente iniciativa contribuirá al Estado peruano con los siguientes beneficios:

1. Generará la integración entre los pueblos de los estados de Brasil y Perú;
2. Incrementará los ingresos fiscales del Perú, a través de pago de impuestos y contribuciones;



3. Dinamizará la economía de país; al demandar servicios adicionales de carga, almacenamiento y el intercambio comercial y otras;
4. Incrementará la oferta laboral vinculado a los servicios colaterales en toda la ruta y en los terminales. Así como en los servicios de carga y descarga, almacenamiento y actividades de gestión en toda la cadena logista;
5. Se incrementará el PBI nacional;
6. Consolidará la costa central del Perú como un *hub logístico y portuario*, dinamizando el flujo de transporte marítimo en la región para conectar con los terminales portuarios de otros continentes;
7. Se incrementarán los niveles de exportación del Perú;
8. Generará mayor competitividad en el mercado nacional, dado que, al reducir las tarifas del costo de transporte de bienes y mercancías, el mercado nacional se verá favorecido;
9. Mejorará los ingresos de muchas familias con ello reducirá las tasas de pobreza y extrema pobreza;
10. Generará mayor demanda laboral; y
11. Estimulará la creación de zonas económicas vinculadas al desarrollo de las actividades comerciales e industriales en el país.

IV. EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa no colisiona con ninguna norma de rango constitucional ni con ninguna de las normas de nuestro ordenamiento nacional, por el contrario constituye una alternativa a los esquemas regulatorios contenidos en las leyes 29207 y 29613, que no tuvieron resultados positivos en su aplicación, por contener disposiciones reglamentaristas que imposibilitaron el avance de la implementación de los proyectos ferroviarios que deben unir los territorios de los países de Brasil y Perú. En ese sentido, la presente iniciativa es compatible con la política de promoción de inversiones en nuestro país, y acorde con la Constitución Política del Perú que regenta las libertades de iniciativa privada, de empresa, de propiedad, entre otras.



V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

Políticas de Estado

II. Equidad y Justicia Social

10. Reducción de la pobreza

14. Acceso al Empleo Pleno, Digno y Productivo

III. Competitividad del País

17. Afirmación de la economía social de mercado

18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad

económica

19. Desarrollo sostenible y gestión ambiental

21. Política de desarrollo agrario y rural

22. Política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad