

Proyecto de Ley N° 634/2021-CR



JORGE ARTURO ZEBALLOS APONTE

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERES NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN DE LA COSTA

Los congresistas que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Renovación Popular, a iniciativa del Congresista, **JORGE ARTURO ZEBALLOS APONTE**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y conforme lo establecen los artículos 22, 67°, 74°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente Proyecto de Ley:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la Ley siguiente:



LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN DE LA COSTA

Artículo 1°. - Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la ejecución del Proyecto Tren de la Costa, que abarca todo el litoral costero comprendiendo a las regiones de Tacna, Moquegua, Arequipa, Ica, Lima, Ancash, La Libertad, Lambayeque, Piura y Tumbes, en el marco de la legislación vigente.

Artículo 2°. - Declaración de Interés Nacional y Necesidad Pública

Declárese de interés nacional y necesidad pública la ejecución del Proyecto Tren de la Costa; que abarca todo el litoral costero comprendiendo a las regiones de Tacna, Moquegua, Arequipa, Ica, Lima, Ancash, La Libertad, Lambayeque, Piura y Tumbes, en el marco de la legislación vigente.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el encargado de incluir el Proyecto en la Política Nacional y Sectorial, y la viabilización de su ejecución se realiza a través de la Agencia de la Promoción de la Inversión Privada - Proinversión.

Vocero Renovación Popular -
[Signature]
JOSÉ CUELLO PASCOSI

[Signature]
JORGE ARTURO ZEBALLOS APONTE
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

[Signature]
JHON CARLOS MONTAÑA MARIQUE
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

[Signature]
ALEJANDRO MONTAÑA BARRIOS

[Signature]
JOSÉ CUELLO PASCOSI

[Signature]
CICCIA VÁSQUEZ, MIGUEL ÁNGEL

1

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

FUNDAMENTOS:

Antecedentes Legislativos.- En el Periodo Parlamentario 2011-2016 se presentó el Proyecto de Ley N° 3345/2013-CR, que propone declarar de necesidad pública y de interés nacional la aprobación y ejecución del Proyecto Tren de la Costa, cuyo ámbito de influencia incluye a las regiones de Ica, Lima, Ancash, La Libertad, Lambayeque y Piura, presentado por el Grupo Parlamentario Fuerza Popular. El proyecto fue aprobado el 30 de octubre del 2014, en la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso y el Dictamen pasó a la Orden del Día del Pleno el 11 de noviembre de 2014, pero no fue debatido en el Pleno del Congreso, hasta el término del periodo parlamentario.

En el Periodo Parlamentario 2016-2021, mediante acuerdo del Consejo Directivo de fecha 25 de setiembre de 2018, se actualizó consignándose como el Proyecto de Ley N° 3532/2018-CR. En la Décima Novena Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones celebrada el 16 de abril de 2019, se aprobó por unanimidad el Dictamen del Proyecto de Ley N° 3532/2018-CR, que propone declarar de necesidad pública y de interés nacional la aprobación y ejecución del Proyecto Tren de la Costa, cuyo ámbito de influencia incluye a las regiones de Ica, Lima, Ancash, La Libertad, Lambayeque y Piura. El Dictamen pasó a la Orden del Día del Pleno; sin embargo, no fue debatido en el Pleno del Congreso para su aprobación.



El Sistema Ferroviario en el Perú.- La primera vía férrea para el transporte de pasajeros y de carga en el mundo fue inaugurado en 1830 que recorre la ruta Liverpool-Mánchester en Inglaterra, funcionó exclusivamente con locomotoras de vapor. Desde aquella época el ferrocarril se desarrolló con rapidez mediante la construcción de vías férreas en las ciudades del Reino Unido y en la Europa continental. El éxito comercial, económico y técnico, transformó el concepto de vías férreas en el Reino Unido y luego en el resto del mundo. En aquella época el transporte ferroviario tuvo como objetivo integrar a los pueblos, incrementar las exportaciones y reducir los costos de transportes¹.

En América Latina y el Caribe el primer ferrocarril comenzó a operar en 1837, en la provincia de La Habana, Cuba, de 90 kilómetros que fue usado para transportar azúcar, frutas y tabacos desde los campos del Sur hasta la capital cubana. En Brasil y Colombia el ferrocarril se usó para transportar granos de café, en Chile el salitre, en Bolivia el estaño, en Argentina granos y carne.

¹ Jorge Kohon y Julieta Abad (BID), 25 años de concesiones ferroviarias de cargas en América Latina. ¿Qué anduvo bien? ¿Qué anduvo mal?

En el Perú, el primer ferrocarril a vapor se construyó entre 1845-1851 durante el primer gobierno de Ramón Castilla, que entró en operaciones en mayo de 1851, entre Lima y Callao y fue el primer ferrocarril de América del Sur. Posteriormente, el Ferrocarril Central Trasandino inició su construcción en 1870, llegó a Ticlio en 1890 y a Huancayo recién en 1908², después de 18 años. Marilia Peceros haciendo referencia a (Medina 2010) señala que en el Perú se llegó a construir una extensión de 4,910.80 km de líneas férreas, constituyéndose en 46 ferrocarriles a lo largo de todo el País; sin embargo, al año 2007, 38 de ellos han desaparecido³.

Actualmente, el Perú tiene 8 vías férreas que hace un total de 1,907 km de extensión, de los cuales 1,668 kilómetros son públicos y pertenecen al Estado, 1,479 km están concesionadas y 187 km no están concesionadas. Hay 239 kilómetros de vías férreas de propiedad privada. En el sistema ferroviario total se encuentran los ferrocarriles siguientes:

1. El ferrocarril del Centro de 490 km, que une el Puerto del Callao con la Oroya, Cerro de Pasco, Jauja y Huancayo. Esta línea esta concesionada a Ferrovía Central Andino (FVCA).
2. La línea ferrocarril del Sur de 855 km, ubicado entre Matarani, Juliaca y Cusco, concesionado a Ferrocarril Trasandino. La prestación de servicios de carga y pasajeros está a cargo de Perú Rail.
3. La línea ferrocarril del Sur Oriente de 135 km, que une Cusco y Machu Picchu concesionado a Ferrocarril Trasandino. La prestación de servicios de carga y pasajeros está a cargo de Perú Rail, Inca Rail y Andean Railways.
4. El ferrocarril de línea privada Toquepala-Ilo-Cuajone de 218 km, operado por la minera Southern Copper Corporation, exclusiva para su tráfico y es el mayor operador ferroviario del Perú⁴.
5. Ferrocarril Santa Clara – Cajamarquilla de 7.3 km.
6. Ferrocarril Caripa – Condorcocha de 13.6 km.

Adicionalmente existe dos ferrovías no concesionadas, el ferrocarril de Huancayo a Huancavelica de 129 km, vinculado a ferrocarril del Centro y el ferrocarril de Tacna - Arica de 60 km, bajo la administración del Gobierno Regional de Tacna. A las distintas líneas férreas mencionadas es importante adicionar el tren urbano Línea 1 del Metro de Lima de 33 kilómetros, proyecto que costó aproximadamente a la suma de US\$ 2,100 millones. Su operación está a cargo del consorcio GyM Ferrovías, conformado por las empresas Graña y Montero y Ferrovías. La línea urbana conecta once (11) distritos de Lima.



² Peceros Valencia, Marilia (2010) Los ferrocarriles en el Perú: ¿la respuesta a la caótica situación del transporte? Revista de Derecho YACHAQ.

³ Ibidem

⁴ Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario (2016).

RED FERROVIARIA NACIONAL 2019

TITULARIDAD	EMPRESA/ENTIDAD	TRAMO	LONGITUD (Km)	
Público No concesionado	Gobierno Regional de Tacna	Tacna - Arica	60	60
	MTC	Huancayo - Huancavelica	128.7	128.7
Público concesionado	Ferrovías Central Andina	Callao - La Oroya	222.0	489
		La Oroya - Huancayo	124.0	
		La Oroya - Cerro de Pasco	132.0	
		Callao - La Oroya - Huascacocha	11.6	
	Ferrocarril Trasandino	Matarani - Arequipa	147.5	989.7
		Arequipa - Juliaca	304.0	
		Juliaca - Puno	47.7	
		Juliaca - Cusco	337.9	
		Empalme - Mollendo	17.9	
		Cusco-Hidroeléctrica Machu Picchu	121.7	
		Pachar - Urubamba	13.0	
	GYM Ferrovías Línea 1	Villa El Salvador - Estación Grau	20.9	33.1
		Estación Grau - Estación Bayovar	12.2	
Privado	Cemento Andino	Caripa - Condorcancha	13.6	217.7
	Southern Perú Copper	Ilo - Toquepala	186.0	
		El Sargento - Cuajone	31.7	
	Votarintim Metais	Santa Clara - Cajamarquilla	7.3	7.3
Total Km:			1,939.7	

Fuente: Oficina de Estadística MTC, Anuario Estadístico 2019.

La demanda de transporte y movilización de carga.- La demanda de los operadores Ferrocarril Central Andino y Perú Rail, pasó de 2.1 millones de toneladas en el año 2001 a 2.9 millones de toneladas en el año 2014, un incremento de 37%. La creciente demanda de carga ha permitido también el incremento del ingreso económico en un 78% para los operadores. Por otro lado, la carga transportada por Ferrocarril Central Andino pasó de 1.4 millones de toneladas en el año 2000 a 1.9 millones de toneladas en el 2014, constituyendo un incremento de 41%. A esto se sumó el incremento del ingreso para el operador en 114% de nuevos soles.

En el Perú, en el año 2017, se transportó 3.26 millones de toneladas por las vías férreas, lo que significó un aumento de 23% en relación con el volumen de carga transportado en 2016, el 99% del total de la carga se movilizó en el tramo Sur. Los 3.26 millones de toneladas movilizadas entre enero y diciembre de 2017 constituyen el volumen de carga anual más alto registrado en todo el periodo de vigencia de la Concesión, el cual ha sido impulsado, principalmente, por el inicio de operaciones del complejo minero Las Bambas ubicado en el ámbito de influencia de la Concesión y por el aumento de la capacidad instalada y del volumen de producción de la Sociedad Minera Cerro Verde⁵. Todo ello refleja que

⁵ OSITRAN, INFORME DE DESEMPEÑO 2017, Concesión del Ferrocarril del sur y sur oriente.

hay un incremento de demanda y de ingresos para el sistema de transporte ferroviario en el país.

El transporte de pasajeros por la vía férrea ha tenido una reducción de 3.3 a 2.2 millones de pasajeros entre el trienio de 1989 a 1991 y el trienio de 2012 a 2014. En igual modo se redujo de 483 a 121 millones de pasajeros-km⁶. Pero los pasajeros movilizados por transporte ferroviario paso de 1.3 millones a 2.3 millones de pasajeros entre los años 2001 a 2014, lo que significa la preferencia del transporte ferroviario. Dentro de dicho contexto, la línea férrea Cusco-Machu Picchu del ferrocarril del Sur Oriente se ha consolidado como la línea férrea más importante para el transporte de pasajeros, pasó de transportar 855 mil pasajeros en 2001 a 1.9 millones de pasajeros en el año 2014.

En el 2017, el tráfico de pasajeros en las rutas Sur y Sur Oriente ascendió a 2.7 millones, lo que representó un incremento de 1,2% con relación al año anterior, destacando el hecho de que casi la totalidad de los pasajeros movilizados por la Concesión (99,6%) utilizó la ruta Sur Oriente, que tiene como destino Machu Picchu⁷.

El ferrocarril, hoy, forma parte de un sistema integral multimodal de infraestructura y servicios de transporte (carreteras, aeropuertos, ferrocarril y puertos), por lo tanto, requiere integrar de manera eficiente e interrelacionados para el movimiento de carga y de pasajeros. Por otro lado, reiterar que el ferrocarril permite reducir los costos logísticos del transporte terrestre. Sin embargo, es bueno advertir que nuestra red ferroviaria es inconexa, no responde a las grandes necesidades del país, sino a una logística enfocada únicamente al transporte de carga de minerales, no se cuenta con sistemas de información (TICs) que faciliten el seguimiento y monitoreo de la ruta o trazo de la carga, el sistema inteligente para monitoreo en tiempo real (GPS). Por lo tanto, resulta de interés nacional y necesidad pública una vía férrea que une a distintas ciudades del Perú, desde Tumbes-Lima-Tacna, como se plantea en el presente proyecto.


El Sistema Ferroviario en Latinoamérica.- En algunos países de Latinoamérica el auge del transporte ferroviario es evidente; por ejemplo, en México se tiene a ferrocarriles mexicanos, Ferromex transporta 43 millones de toneladas y Kansas City Southern de México transporta 36 millones de toneladas de carga. Asimismo, se tiene a ferrocarriles All Sul del Brasil, Ferrocarriles del Norte de Colombia que transporta exclusivamente carbón de exportación alrededor de 25 millones de toneladas aproximadamente al año. Dentro de las empresas ferroviarias medianas están, Ferrosur de México, Ferronorte de Brasil, Nuevo Central Argentino de Argentina, Ferrocarriles del Pacifico de Chile y Ferrosur de Argentina. A esto sumamos las empresas ferroviarias pequeñas Ferroexpreso Pampeano en



TRAN, INFORME DE DESEMPEÑO 2017, Concesión del Ferrocarril del sur y sur oriente.

Argentina, Mesopotámico en Chile, Ferrocarril Central Andino y Perú Rail en el Perú y Administración de Ferrocarriles del Estado en Uruguay.

En Latinoamérica el desarrollo del transporte ferroviario está en auge, sobre todo en el vecino país de Brasil. En el Brasil hay empresas ferroviarias consideradas muy grandes, que pertenecen a las mineras, como Estrada de Ferro de Carajas de 976 km de longitud y Estrada de Ferro Vitoria-Minas de 905 km, ambas pertenecen a la empresa minera Vale Do Rio Doce, que fue concesionado por el Estado brasileiro en 1997, como parte de la privatización de la minera, las líneas ferroviarias están dedicados casi en exclusividad al transporte de minerales. En el año 2016 transportaron 718 millones de toneladas, teniendo un crecimiento de 97% más con relación al año 1999.

En Latinoamérica y el Caribe, así como en el Perú el transporte ferroviario está dedicado a la movilización de productos agrícolas como granos, cereales y alimentos, así como el traslado de insumos mineros, materiales de construcción y combustible. En el Perú predomina el transporte de minerales. Desde 1999 periodo de la concesión de las ferrovías en Latinoamérica hasta el año 2016, hubo una notoria demanda y crecimiento del transporte de carga. Colombia incrementó el transporte de carga en 837%, Perú 165%, Chile 115%, Brasil en 97%, Bolivia 75%, México 58% y Argentina 12%. Existe una tendencia muy clara de crecimiento del traslado de carga.



La Red Ferroviaria de Europa.- Hasta el año 2018, Europa tenía 201,000 kilómetros de línea férrea de velocidad media y la red ferroviaria europea de trenes de alta velocidad se extendía a más de 9,100 kilómetros a finales de 2019, lo que significa el incremento del 17% desde 2015. Entre 2015 y 2018, el tráfico ferroviario en Europa aumentó anualmente un 2,5 % en los servicios de transporte de pasajeros y un 4,1 % en los servicios de transporte de mercancías. En Europa, el uso de la infraestructura ferroviaria genera un canon. En el año 2018, el canon de acceso a las vías representó más del 80% de ingresos de los administradores de infraestructuras férreas, el 84% de trenes de mercancías y el 88% de trenes de pasajeros. El canon de acceso a las vías para el ferrocarril de alta velocidad fue mayor que otros cánones de pasajeros y alcanzaron los más altos en 2018. En el Reino Unido asciende a aproximadamente 18 euros por kilómetro de tren y en Bélgica a 10.6 euros por kilómetro de tren⁸. En Europa el sector ferroviario contribuye de manera sustancial a la cohesión económica y social, asimismo, genera empleo directo a más de 900,000 personas y transporta a unos 1,600 millones de toneladas de mercancías y 7,100 millones de pasajeros cada año.

La Red Ferroviaria de Estados Unidos de Norteamérica.- En Estados Unidos existe 565 ferrocarriles privados, casi en su totalidad son de transporte de carga.

⁸ INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO (2021) Séptimo informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario de conformidad con el artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.

De los cuales, según el nivel de ingresos, encabeza la lista la ferrovía Surface Transportation Board, con ingreso anual superior a los 475.5 millones de dólares, en el año 2016. En el denominado grupo de Clase I se encuentran siete grandes compañías ferroviarias, que realizan recorridos de larga distancia.

Hay 21 ferrocarriles regionales o de Clase II y cuyos ingresos en el año 2016 fueron entre 38.06 y 475.5 millones de dólares y hay 537 ferrocarriles de Clase III o de líneas cortas que no superan los ingresos de los ferrocarriles de Clase II. El modelo empresarial, operativo y regulatorio que adoptó las empresas ferroviarias en los Estados Unidos, es la más exitosa a nivel mundial, el modelo que adoptó es de gestión privada⁹.

Visto los sistemas ferroviarios del Perú, Latinoamérica, Estados Unidos y Europa es importante dar una mirada a la planificación del sistema ferroviario del Perú, para afrontar los grandes desafíos de la producción y la exportación.

La planificación del sistema ferroviario en el Perú.- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el año 2016, aprobó mediante la Resolución Ministerial N° 396-2016-MTC/01.02, el "Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario". El Plan Nacional señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones celebró con el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), un Convenio de Cooperación Técnica No Reembolsable para reforzar el desarrollo de los proyectos ferroviarios en el país; en cuyo marco la CAF presentó al Ministerio el documento "Estrategia de Desarrollo del Sistema Ferroviario", el que comprende la caracterización del sistema de transporte ferroviario, la demanda de transporte, los lineamientos de política nacional, y la estrategia general de desarrollo ferroviario¹⁰. De conformidad a la proyección señalada en el Plan, en el Perú, en el año 2040, la participación ferroviaria movilizaría carga, entre alimentos, químicos, minerales y materiales de construcción, sobre todo de proyectos mineros en el corredor Costa Norte alrededor de 3,061.8 millones de toneladas, en el Corredor Costero Sur 2,196.5 millones de toneladas, en el Transversal Norte 5,789.8 y en la Transversal Central 10,268.2 millones de toneladas, en la Transversal Sur 54,382.7 millones de toneladas y en el Transversal Sur corta distancia 10,775.3 millones de toneladas, haciendo un total de 86,565.4 millones de toneladas. Como podemos ver la demanda de movilización de carga es enorme de aquí a veinte años, por lo que se requiere un medio de transporte masivo de carga y pasajeros para atender la demanda y ser competitivos en el mercado mundial. Sin embargo, los proyectos ferroviarios son insuficientes para la movilización de la alta demanda de carga. Eso que no está incluido la movilización de pasajeros que también tiene una alta demanda.



Jorge Kohon y Julieta Abad (BID), 25 años de concesiones ferroviarias de cargas en América Latina. ¿Qué pasó bien? ¿Qué anduvo mal?
Resolución Ministerial N° 396-2016-MTC/01.02.

Proyectos Ferroviarios del Perú.- Según el "Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario", aprobado mediante Resolución Ministerial N° 396-2016-MTC/01.02, el Perú carece de proyectos de infraestructura ferroviarios estratégicos, como el Tren de la Costa que abarca de Tumbes a Tacna. El Plan de desarrollo ferroviario al 2021 solo contempla la mejora de la ferrovía existente y comprende la construcción de algunos proyectos pequeños y de distancias cortas, está orientado en el transporte interurbano y el transporte urbano, pero no hay proyectos ferroviarios para el transporte internacional e integral que une a la mayoría de departamentos del Perú. Aquí los proyectos del Plan de Desarrollo Ferroviario¹¹:

1. Conexión ferroviaria Perú Brasil (Transporte internacional)
2. Conexión ferroviaria Perú Bolivia-Brasil-Paraguay (Transporte internacional)
3. Tren de cercanías: Lima Barranca, Lima – Ica y Lima – Chosica (Transporte interurbano).
4. Ferrocarril San Juan de Marcona – Andahuaylas (Transporte interurbano).
5. Construcción Túnel Trasandino, de 25 Km para cruzar los andes peruanos y evitar los zigzags, para mejorar el servicio ferroviario y descongestionar al tráfico en la carretera central (Transporte interurbano).
6. Mejoramiento de la vía férrea en el tramo La Joya – Imata de 250 km aproximadamente.
7. Construcción de falso túnele (Pomatales) en la ruta Cusco- Machu Picchu.
8. Construcción de la vía férrea de Evitamiento en Arequipa (Urbano).
9. Línea 2, Ate-Callao y Ramal Av. Faucett (Urbano).
10. Línea 3, Cono Norte – Cono Sur (Urbano).
11. Líneas 4, 5 y 6 (Urbano).

Como podemos ver los proyectos descritos, no permitirá atender la demanda de carga y de los pasajeros en el futuro próximo. Mientras que países de Europa y el resto de Latinoamérica tiene proyectos ferroviarios de gran impacto y sobre todo estratégicos para desarrollar corredores logísticos y productivos que le harán más competitivo en el mercado global. El Perú no ha desarrollado a través de los años una política ferroviaria, resulta que toda nuestra infraestructura y tecnología data de los siglos pasados y actualmente la mayoría de estos servicios ferroviarios han desaparecido y muy pocos se encuentran en operación. Sin embargo, otros países tienen proyectos ambiciosos de cara al futuro. Veamos los proyectos ferroviarios de algunos países como ejemplo a imitar.

Los proyectos ferroviarios de México.- El Gobierno federal de México tiene ambiciosos proyectos ferroviarios, entre los más importantes se encuentran los siguientes:



1. El Tren Maya, que recorrerá una distancia de 1,500 km aproximadamente y pasará por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Es un proyecto para mejorar la calidad de vida y cuidar el medio ambiente.
2. El ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, que se encuentra en rehabilitación y modernización; asimismo, a lo largo del Istmo se tenderá una línea de fibra óptica para fortalecer la conectividad digital. En el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, en el Sureste de México, como parte de la estrategia de desarrollo país se establecerán 10 polos de desarrollo, que son espacios configurados para atraer inversión productiva, tener posicionamiento estratégico a lo largo del Istmo, integrar ambientes de producción mediante clústeres, cadenas productivas, otorgar incentivos fiscales y no fiscales y dar un ambiente favorable de negocios y seguridad pública.
3. El Tren Interurbano México-Toluca.
4. Tren suburbano en el Área Metropolitana de Monterrey, que podría transportar entre 250 mil a un millón de pasajeros diarios.
5. Tren Interurbano León-Querétaro de 174 kilómetros de extensión y que se articulará como parte de un corredor interurbano de pasajeros más extenso, que va desde la Ciudad de México hasta Guadalajara, Jalisco.
6. Línea 4 del Tren Ligero de Guadalajara de 19 kilómetros de extensión.
7. El Tren Ligero de Naucalpan-Buenavista de una longitud de 14.6 km, que en su recorrido cruza importantes zonas educativas, industriales, comerciales, servicios, así como tendrá una conexión directa con otros medios de transporte masivo. El Tren empalmará también con las líneas 2, 7 y B del Sistema de Transporte Colectivo, y las líneas 1, 3 y 4 del Metrobús.
8. Tren Ligero Metropolitano de la Región Capital – Banderilla - Velódromo en Xalapa - Coatepec - Xico de 30 kilómetros.
9. El Tren de Pasajeros del Istmo de Tehuantepec, de 302 km y comunicará a localidades urbanas dos entidades federativas, Oaxaca y Veracruz.



Proyectos Ferroviarios de China.- China tiene previsto la construcción de nuevos ferrocarriles que forma parte del gran plan de integrar su mercado nacional. Según la Dra. Olivia Cheung, investigadora del Instituto de China de la Escuela de Estudios Orientales y Africanos (SOAS) de la Universidad de Londres, señala que China pretende reflejar su nueva filosofía de desarrollo y desarrollo coordinado basado en el concepto de los ferrocarriles. Se construyó la línea Zhengzhou East-Wangzhou de 815 kilómetros, que completó una conexión ferroviaria de alta velocidad de 3,490 kilómetros entre la provincia de Jiangsu y Urumqi, en la Región Autónoma Uigur de Xinjiang. El tren bala que conectan a Beijing y Zhangjiakou en la provincia norteña de Hebei, alcanza una velocidad de hasta 350 kilómetros por hora¹². El 20 de julio de 2021, China presentó su tren de

¹² <https://cnnespanol.cnn.com/2021/05/28/china-evolucion-red-ferroviaria-alta-velocidad-trax/>

levitación magnética que será la revolución en el sistema ferroviario chino y del mundo.

EL MAPA DE VÍAS FERROVIARIAS: PERU, AMERICA DEL SUR Y EUROPA



Fuente: Open Railways¹³

¹³ <https://www.openrailwaymap.org/>

BENÉFICOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO:

El transporte ferroviario tiene una ventaja competitiva y comparativa con otros medios de transportes porque puede trasladar de manera masiva grandes toneladas de carga. Transportar grandes volúmenes en distancia muy largas; asimismo, permite concentrar grandes volúmenes tanto en el origen o destino de los productos. Todo ello, son fundamentales para economías de escala y lograr competitividad en el mercado global.

El Transporte Ferroviario otorga satisfacción al Usuario.- En una encuesta realizada por la concesionaria a los pasajeros en el primer tramo de la Línea 1 del Metro de Lima, en el año 2014, el 90% de los usuarios señalaron que están "muy satisfecho" o "satisfecho" con el servicio. La opinión de los pasajeros reflejaba también que en las horas punta la demanda por el transporte ferroviario desbordaba a la oferta. Consultado a los pasajeros señalaron que la línea del Metro de Lima posee un ambiente de "frescura, limpieza, rapidez, comodidad", en comparación con otro medio de transporte como los buses o el servicio de combis que es "tortuoso"¹⁴.



Ferrocarril y Sostenibilidad.- Según el Séptimo informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario del Parlamento Europeo y del Consejo, el ferrocarril es el único medio de transporte que ha reducido las emisiones de GEI y CO2 casi continuamente desde 1990, aunque transporta alrededor del 13% de las mercancías y el 7% de los pasajeros entre todos los medios de transporte. Señala el informe que el ferrocarril es comparativamente menos contaminante y más eficiente a nivel energético que otros medios de transporte motorizados. En 2018, el ferrocarril representó solo el 0,4% de las emisiones de GEI y CO2 procedentes del transporte y el 2% del consumo energético del transporte en Europa. Sostienen que para cumplir los objetivos del Pacto Verde Europeo, el ferrocarril tendrá que asumir una cuota mayor del transporte de pasajeros y mercancías en el futuro¹⁵. El aumento del uso del ferrocarril es fundamental para satisfacer la demanda de un transporte más sostenible ya que reduce la contaminación y el consumo de energía y ayuda a la reducción de las emisiones. El ferrocarril es ecoeficiente en el consumo de diésel, el ferrocarril emite en promedio 3.8 veces menos gases de efecto invernadero que el autotransporte. Los ferrocarriles mueven el 7% de la carga a nivel mundial, pero sólo representan el 2% del consumo de energía del sector transporte.

Calidad de los servicios de transporte ferroviario.- En Europa la puntualidad promedio de los servicios de transporte de pasajeros locales y regionales en la Europa disminuyó ligeramente del 93% en 2015 al 90% en 2018. Del mismo,

¹⁴ Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), El Caso de la Línea 1.

¹⁵ INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO (2021) Séptimo informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario de conformidad con el artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.

modo la puntualidad promedio de los servicios de transporte de pasajeros de larga distancia y alta velocidad descendió del 85% en 2015 al 79% en 2018. La fiabilidad promedio de los servicios de transporte de pasajeros locales y regionales disminuyó entre 2015 y 2018 1.4% al 1.9%. Por otro lado, la fiabilidad promedio de los servicios de transporte de pasajeros de larga distancia y alta velocidad aumentó entre 2015 y 2018, y el porcentaje de servicios cancelados descendió del 1.5% al 1.3%. La puntualidad promedio en 2018 para el transporte ferroviario de mercancías en la Europa fue del 60.0% en los servicios nacionales y del 53.2% en los internacionales. Se canceló el 7.3% de los servicios nacionales y el 11.0% de los internacionales.

Por otro lado, lo que queda muy claro es que el ferrocarril sigue siendo uno de los modos de transporte más seguros. Viajar en automóvil es casi cincuenta veces más peligroso que viajar en tren. En Europa, la seguridad ferroviaria siguió mejorando entre 2015 y 2018, a pesar de un ligero aumento del número de víctimas mortales y heridos graves en el 2016.

En el Perú, las muertes causado por accidentes de tránsito, no se ha sido reducido. Según la Superintendencia de Transportes Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), de enero a abril del 2021, se identificaron 2,590 vehículos que participaron en accidentes de tránsito ocurridos en carreteras. Del total de vehículos, los vehículos de carga tienen una alta presencia en accidentes de tránsito (40%) seguidos de vehículos auto y pick up (36%)¹⁶. En el año 2019, el número de siniestros viales ascendió a 95,800, 63.953 heridos y 3,110 fallecidos una cifra que preocupa para establecer sistemas más seguros de transportes. Las muertes causadas desde el año 2012 al 2019 son muy altas.



Victimas de Accidente de Tránsito (Muerte)

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
4037	3176	2798	2965	2698	2826	3244	3110

Fuente: INEI

**El Tren de la Costa.-** Dentro del contexto de las Políticas de Estado, la Organización Política Renovación Popular considera como prioritario para el desarrollo integral del país y la reducción de los costos logísticos asociados al transporte. El desarrollo logístico, la infraestructura y los servicios de transporte adecuado ayudan el crecimiento económico equitativo, competitivo y sostenible. En tal sentido, resulta fundamental, oportuno y necesario potenciar la inversión pública y privada descentralizada y sostenible y fomentar la competitividad basada en las potencialidades del territorio. El proyecto y la ejecución del Tren de la Costa será parte y en algunos casos complementario a los corredores y nodos logísticos que el Sector transportes viene impulsando.

¹⁶ SUTRAN, Reporte Estadístico N° 006 – 2021 Gerencia de Estudios y Normas Julio 2021 Accidentes de tránsito ocurridos en carreteras (a abril del 2021).

El Tren de la Costa ayudará a resolver el costo y la problemática logística en el Perú. El costo logístico, con relación al valor del producto, hoy representa el 34%, por encima del promedio de América Latina que se encuentra en 24%, Estados Unidos 9%, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) 8%, Singapur 7%¹⁷. Esto sumado a la problemática logística como el elevado costo de transporte, altos niveles (costos) de inventarios, altas mermas y pérdida de mercancías, menos desarrollo de nuevos productos y negocios e incremento de fletes y disminución de la accesibilidad a mercados internacionales. Todo ello hace que el Perú en el Índice de Competitividad Global (IGC) 2020 se sitúa en la posición 52 de los 63 países, siendo un país menos competitivo¹⁸. Por otro lado, según el Ministerio de Transportes (2018) el Perú se ubica en el puesto 83 del Índice de Desempeño Logístico, mientras que Chile se ubica en 34 y Finlandia en el puesto 10. El Índice de Desempeño Logístico mide la eficiencia aduanera, la frecuencia de arribo de embarques, la facilidad de seguimiento de la mercancía, la calidad de los servicios logísticos, la facilidad de coordinación de embarques y la calidad de infraestructura.



Según, Juan De Dios Olaechea (2007), cuando los gobiernos hablan de inversiones en transporte, piensan, principalmente en carreteras y consideran al ferrocarril un sistema obsoleto, obviamente una infraestructura que no es eficiente y que es antieconómica no es la infraestructura que el país requiere. Pero existe una alternativa de transporte ferroviario que constituye la clave para el crecimiento económico, la inclusión social, la interconexión territorial, el ahorro de energía, el cuidado del ambiente y la consolidación de nuestro liderazgo en el Pacífico Sur. En el Perú el transporte por carretera es más caro que por ferrocarriles. Por ello, es oportuno y necesario mirar a los ferrocarriles como alternativa de transporte, más aún cuando somos dependientes del petróleo que a ello esta aunado los problemas del calentamiento global. Sin embargo, cuando revisamos la política de desarrollo en infraestructura está claramente sesgada hacia la construcción de carreteras a pesar de que los ferrocarriles son una alternativa de transporte terrestre más económica y eficiente.

El Tren de la Costa se enmarcará dentro de las estrategias de desarrollo ferroviario aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como parte del desarrollo de la infraestructura ferroviaria y su financiamiento, se complementará con los corredores ferroviarios de infraestructura de carga y los servicios ferroviarios de pasajeros de Lima y de otras regiones del Perú, además será parte de las conexiones ferroviarias internacionales y se ejecutará dentro de las regulaciones, normatividad técnicas y económicas existentes.

El Tren de la Costa, una Decisión Política.- El Tren de la Costa forma parte del Capítulo de la Dimensión Económica del Plan de Gobierno 2021-2026, del Partido

¹⁷ Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes mayo 2019, Competitividad Ferroviaria en el Perú.

¹⁸ <https://gestion.pe/economia/ranking-de-competitividad-peru>

Político Renovación Nacional, esto con la finalidad de unir Tumbes y Tacna por medio de una línea férrea, así como impulsar la construcción del Tren Bioceánico que conecte el Océano Atlántico con el Pacífico. Lograr la conectividad interna y externa del Perú con modernas redes ferroviarias que permita transportar carga y pasajeros dará mayor seguridad y eficiencia al sistema de transportes y sobre todo reducir el déficit ferroviario en el Perú. Los países desarrollados en Europa, así como los Estados Unidos vienen demostrando la importancia de la conexión ferroviaria, pero en el Perú no se le otorga la importancia necesaria desde el Estado ni desde las políticas de gobierno, motivo por el cual nuestra propuesta impulsa la política de conexión interna y externa basada en los ferrocarriles¹⁹.

Ventajas del Tren de la Costa.- El sistema de transporte ferroviario ha traído grandes beneficios para la humanidad, desde sus inicios a principios del siglo XIX. El primer Tren a vapor ha contribuido al desarrollo de la sociedad, luego con el avance de la infraestructura y la tecnología se han diseñado y fabricado trenes eléctricos. En julio del año 2021, la empresa ferroviaria pública de China, Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) presentó el medio de transporte ferroviario terrestre más rápido del mundo, se trata de un tren que a través de un sistema de levitación magnética será capaz de alcanzar velocidades de hasta 600 kilómetros por hora. China lleva operando trenes de levitación magnética desde el año 2004 entre la ciudad de Shanghái y uno de los principales aeropuertos de la misma ciudad, cubriendo un recorrido de 30 kilómetros. Actualmente, la empresa China está estudiando nuevas conexiones para sus trenes de levitación magnética, que serían las ciudades de Shanghái-Hangzhou, Chengdu y Chongqing, las tres de las mayores urbes del país chino. Asimismo, entre Shanghái y Pekín una distancia de más de 1,200 kilómetros, trayecto que podría ser cubierto en poco más de dos hora²⁰.

Según Marilia Peceros, el ferrocarril ofrece muchas ventajas, a continuación, señalamos textualmente lo manifestado y son los siguientes:

- 
1. **Capacidad:** 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.
 2. **Eficiencia:** consume proporcionalmente la tercera parte de lo que consumen los camiones.
 3. **Seguridad vial:** el alto índice de accidentes en carretera que registra el Perú hacen que esta alternativa de transporte sea más segura.
 4. **Formal:** este sistema no permite excepciones. Combate la informalidad del transporte en general.
 5. **Economía de la infraestructura:** cuesta la tercera parte de lo que cuesta una carretera, dura siete veces la vida de una carretera, está expuesto a los desastres naturales seis veces menos que la carretera, y la reparación más rápida que una carretera (todo esto teniendo en cuenta el supuesto de la línea férrea y de los trenes

¹⁹ Plan de Gobierno 2021-2026, Renovación Popular.

²⁰ Enrique Pérez, <https://www.xataka.com/vehiculos/nuevo-maglev>.

más precarios). No solo es tres veces más barato construir una vía férrea que una carretera, sino que, además, la primera tiene una vida útil de unos 50 años, mientras que la segunda debe ser reasfaltada cada 8 años.

6. **Rapidez:** en los Andes el ferrocarril puede desarrollar velocidades de 80 kilómetros por hora.
7. **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, de dos a cuatro veces más eficiente en el consumo de combustible. Los ferrocarriles representan solo el 4 por ciento en la emisión de gases; sin embargo, movilizan el 42 por ciento de la carga...²¹

FUNDAMENTOS JURIDICOS:

Los fundamentos jurídicos del presente proyecto de ley se encuentran dentro del marco constitucional. El artículo 58° de la Constitución señala que el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción del empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura. Dentro de dicho contexto, el artículo 4° de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo establece que los ministerios son los encargados de diseñar, establecer, ejecutar y supervisar las políticas nacionales y sectoriales, asumiendo la rectoría respecto de ellas; sin embargo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones poco o nada ha hecho para formular la política ferroviaria nacional, como un aspecto integral y estratégico para el desarrollo del Perú. En tal sentido, conforme a las atribuciones y el derecho reconocido en el inciso c) del artículo 22° y el inciso f) del artículo 23° del Reglamento del Congreso corresponde proponer una ley declarativa, para llamar la atención del Poder Ejecutivo y se incluya la política ferroviaria en la política nacional y sectorial.

En esa misma línea, el Decreto Legislativo N° 1252, Ley del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones establece que corresponde a los Sectores, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, en el ámbito de sus respectiva competencia, determinar las brechas de infraestructura o de acceso a servicios públicos, así como definir los objetivos a alcanzar respecto a dichas brechas mediante el establecimiento de metas e indicadores, de acuerdo con los objetivos nacionales, regionales y locales establecidos en la planificación estratégica. Pero, esta disposición legal el Poder Ejecutivo lo incumple al no incluir la política ferroviaria en la política nacional y sectorial.

²¹ Peceros Marilia, Los ferrocarriles en el Perú: ¿la respuesta a la caótica situación del transporte?, Revista de Derecho YACHAQ (en línea) Centro de Investigación de los Estudiantes de Derecho (CIED) Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco N.° 10 – 2019. [pp. 165-173] <http://www.ciedcusco.com/wp-content/uploads/2020/04/12.-Marilia-S.-Peceros-Valencia-Los-ferrocarriles-en-el-Per%C3%BA-la-respuesta-a-la-ca%C3%B3tica-situaci%C3%B3n-del-transporte.pdf>

La Constitución Política del Perú, en el artículo 192° establece que los gobiernos regionales promueven el desarrollo y la economía regional, fomentan las inversiones, actividades y servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y locales de desarrollo. Dentro de dicho contexto, son competentes para fomentar la competitividad, las inversiones y el financiamiento para la ejecución de proyectos y obras de infraestructura local. De conformidad a dicho mandato constitucional, son competentes también para promover la integración de sus regiones con el sistema de transporte ferroviario.

Concordante con lo señalado, el artículo 3° de la Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto. Asimismo, la Ley señala que el Estado promueve la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte, en cualesquiera de las formas empresariales y contractuales permitidas por la Constitución y las leyes²².

Leyes declarativas similares. – El 25 de marzo de 2008, mediante Ley N° 29207, se declaró de necesidad pública y de interés nacional la construcción del tramo nacional del Proyecto Ferrovía Transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico-Pacífico, que abarca los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco, San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura. De conformidad a la Ley 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 Paíta y Bayóvar, en las provincias de Paíta 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.

Otro antecedente legal similar fue publicado el 21 de julio de 2007, la Ley N° 29063, Ley que declara de interés y necesidad pública la ejecución, conclusión y/o concesión de diversas obras de infraestructura en coordinación con los gobiernos regionales. Esta Ley en el artículo 1° declaró de interés y necesidad pública la ejecución y conclusión de diversas obras de infraestructura en coordinación con los gobiernos regionales, así como la construcción de la vía férrea Cerro de Pasco-Pucallpa en los departamentos de Pasco y Ucayali.

EFFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta legislativa no modifica ninguna legislación vigente sobre la materia, sino que otorga un marco normativo declarativo y exhortativo al Poder

²² Artículo 5° de la Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, modificado por el Decreto de Urgencia N° 019-2020.



Ejecutivo para la ejecución del Proyecto Tren de la Costa por considerarla de interés nacional y necesidad pública, por el impacto que generará en la calidad de vida de la población. De aprobarse el proyecto de ley se insertará al sistema normativo nacional sin ningún inconveniente.

ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

La emisión y publicación de una Ley declarativa no irroga gasto al erario nacional, ni modifica el Presupuesto del presente año fiscal 2021. La aprobación y promulgación de una norma declarativa constituye una exhortación, una llamada de atención al Poder Ejecutivo, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así a la Agencia de la Promoción de la Inversión Privada - Proinversión, con el objetivo de poner en Agenda e incluir en la formulación de políticas públicas la necesidad de contar con una vía férrea en el litoral de toda la costa peruana que beneficiará a todos los pobladores del país. El Poder Legislativo a través de una ley declarativa busca orientar al Poder Ejecutivo para que viabilice lo más pronto el proyecto Tren de la Costa.

Es obvio que la ejecución del proyecto Tren de la Costa significa una inversión significativa de recursos financieros por parte del Estado. El Proyecto puede desarrollarse mediante varias alternativas financieras, ejecución mediante la Asociación Público Privada, Inversión Privada o ejecución de Gobierno a Gobierno. La finalidad del Estado peruano es buscar y lograr la competitividad, reducir las brechas de infraestructura, cuyos beneficios son relevantes para el Estado y la sobre todo para los agentes económicos del país.

Por otro lado, no cabe duda que la ejecución del Tren de la Costa tiene muchos beneficios y son los siguientes:



- a) Reducción de la brecha de infraestructura vial y ferroviaria.
- b) Mayor competitividad en materia productiva y económica.
- c) Ahorro de combustible, reducción de emisión de gases y menor contaminación ambiental y sonoro.
- d) Reducción de tiempo en horas hombre en el viaje de pasajeros y el transporte de productos.
- e) Reducción de accidentes de tránsito, debido a los altos estándares de seguridad, ya que los sistemas ferroviarios moderno utilizan sistemas de señalización, comunicación y control aprobados mundialmente.
- f) Mayor flujo vehicular y reducción de embotellamiento. El ferrocarril eléctrico moderno reemplaza la capacidad de transporte que tienen diez (10) carreteras asfaltadas de doble vía, genera una gran capacidad de carga transportada, de más de 7 mil a 13 mil toneladas transportadas; puede trasladar 100 vagones con 130 toneladas métricas de carga cada vagón;

transporta 1,000 pasajeros por día, por lo que significa que en un año puede transportar más de 1,000,000 de pasajeros²³.

- g) Se logra la integración de los departamentos costeros del Perú.

Por otro lado, un proyecto de gran envergadura generará un impacto positivo en términos políticos y sociales, porque la conexión interna del Perú es parte de la descentralización, reconocida en el artículo 188° de la Constitución Política del Perú, como política permanente del Estado.

VINCULACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

El presente Proyecto de Ley tiene vinculación directa con la Décima Política de Estado ya que está relacionado estrechamente con la Reducción de la Pobreza. De conformidad a ésta Política, el Estado se compromete a dar prioridad efectiva a la lucha contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social, mediante la promoción del desarrollo empresarial local y el empleo; asimismo, se compromete a promover la ejecución de proyectos de infraestructura logística y productiva para el desarrollo local y regional. Dentro de dicho contexto, consideramos fundamental el desarrollo de la infraestructura vial ferroviaria en el litoral costero para combatir la pobreza mediante la integración del territorio nacional, ya que ello reduce los costos y el tiempo de transportes en el intercambio de productos entre la costa y otras regiones del Perú.

El proyecto de ley también tiene vinculación con la Vigésimo Primera Política de Estado que propone desarrollar la infraestructura y mejorar la competitividad del país. De conformidad a ésta Política el Estado tiene la obligación de elaborar un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones. Todo ello, contribuye a promover el desarrollo de rutas turísticas y corredores de exportación que permitirá trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y consolidar una integración fronteriza acorde con los planes nacionales.



²³ Dictamen recaído en el Proyecto de Ley N° 3532/2018-CR, Comisión de Transportes y Comunicaciones (2018-2019)