Proyecto de Ley N° 3565/2022-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

NIVARDO EDGAR TELLO MONTES
Congresista de la República
Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres
Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional

PROYECTO DE LEY N°.....

SUMILLA: PROYECTO DE LEY QUE PROPONE DECLARAR DE NECESIDAD Y UTILIDAD PÚBLICA, LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL PUCALLPA - PUERTO SUNGARO - CIUDAD CONSTITUCIÓN - PUERTO BERMUDEZ - VILLA RICA -PAUCARTAMBO – NINACACA – COCHAMARCA – HUAYLLAY - CHANCAY, EN LOS DEPARTAMENTOS DE UCAYALI, HUÁNUCO, PASCO Y LIMA PROVINCIAS EN LA REGIÓN CENTRAL DEL PAIS.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
16 NOV 2022
RECIBIDO
Firma ..... Hora 4:40 p

El Congresista de la República, NIVARDO EDGAR TELLO MONTES, integrante del Grupo Parlamentario BLOQUE MAGISTERIAL DE CONCERTACIÓN NACIONAL, en ejercicio del derecho de Iniciativa Legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Estado y conforme a lo establecido en los artículos 22° inciso c) 74 y 75 del Reglamento del Congreso de la Republica presenta la siguiente iniciativa legislativa.

I FORMULA LEGAL

El Congreso de la Republica:

Ha dado la siguiente ley:

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD Y UTILIDAD PUBLICA LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL PUCALLPA-PUERTO SUNGARO-CIUDAD COSNTITUCION-PUERTO BERMUDEZ-VILLA RICA-PAUCARTAMBO-NINACACA-COCHAMARCA-HUAYLLAY-CHANCAY, EN LOS DEPARTAMENTOS DE UCAYALI, HUANUCO, PASCO Y LIMA PROVINCIAS EN LA REGION CENTRAL DEL PAIS.

Artículo 1. Objeto de la Ley

Declárese de necesidad y utilidad pública la ejecución de actividades para la construcción del Ferrocarril Pucallpa - Puerto Sungaro - Ciudad Constitución - Puerto Bermúdez - Villa Rica – Paucartambo - Ninacaca-Cochamarca – Huayllay - Chancay, que involucra a las regiones de Ucayali, Huánuco, Pasco y Lima Provincias, a fin de afianzar oferta de la Infraestructura Ferroviaria y el desarrollo amazónico e interandino del centro del país.

Artículo 2.- Del Cumplimiento

El cumplimiento de lo dispuesto en el artículo precedente, en el marco de sus competencias, se encuentra a cargo del:

a. Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio del Ambiente y el Ministerio de Cultura, mediante las instituciones públicas sectoriales.

b. Los gobiernos regionales y locales de Ucayali, Huánuco, Pasco y Lima Provincias.

Artículo 3.- Vigencia

La presente Ley entrara en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Lima, 11 de octubre de 2022.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TELLO MONTES Nivardo Edgar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/11/2022 15:34:20-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GUTIERREZ TICONA Paul Silvio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/11/2022 15:59:57-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: QUIROZ BARBOZA Segundo Teodomiro FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 15/11/2022 15:29:31-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GUTIERREZ TICONA Paul Silvio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/11/2022 16:00:10-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MEDINA HERMOSILLA Elizabeth Sara FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/11/2022 11:59:03-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VASQUEZ VELA Lucinda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/11/2022 09:56:19-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAREDES CASTRO Francis Jhasmina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/11/2022 11:45:13-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **18** de **noviembre** de **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 3565-2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1 Marco Constitucional

Constitucionalmente ha quedado establecido, entre otras materias, que el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente sobre la promoción de servicios públicos e infraestructura (Art 58 CPP). Al respecto, Bernales Ballesteros1, señala que el rol del Estado no es el de intervenir directamente en la vida económica del país sino orientarla, comprendiendo en dicha orientación su actividad reguladora.

Igualmente, mediante el artículo 59 de la Norma Fundamental se ha establecido que, el Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. (...) El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades.

Ambos articulados, promueven el desarrollo de la infraestructura como un instrumento clave del desarrollo del país, invertir en infraestructura potenciaría los bajos niveles de productividad y competitividad del Perú, como detalla la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) Y es sobre estos artículos que descansa las políticas del Acuerdo Nacional, como lo establece la vigésima primera Política, donde existe un compromiso para impulsar y desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible. (...) El Estado, en sus niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de estas actividades y fomentará la transferencia de su diseño, construcción, promoción, mantenimiento u operación, según el caso, al sector privado; la décimo séptima Política, donde el Estado fomentará el desarrollo de la infraestructura.

1.2 Contexto y problemática

La expansión del ferrocarril en Europa, 1825-2010

La construcción de la primera línea de ferrocarril moderna del mundo unió en 1830 Liverpool con Manchester. Desde ese momento, la red se extendió y dominó el sector del transporte terrestre a medianos del siglo XIX. Pero fue paulatinamente sustituido por el transporte por carretera. En consecuencia, en la actualidad se ha convertido en un tema de interés académico, pero también de aficionados al ferrocarril. Prueba de ello son las numerosas asociaciones que difunden conocimientos alrededor de los ferrocarriles y defienden su patrimonio histórico.

Uno de los aspectos más interesantes es su implantación en el territorio. En este caso, en Europa, por ser cuna del ferrocarril en el mundo. Los mapas antiguos de ferrocarriles, originalmente destinados a los turistas, la información proporcionada por organismos oficiales y las publicaciones académicas permiten reconstruir la cronología de la apertura y cierre de las

líneas a escala europea. Las primeras líneas poco tienen que ver con las actuales. Se construyeron a principios del siglo XIX en las regiones mineras de Escocia y Gales, y sus locomotoras tenían

frecuentemente tracción animal. Estas líneas eran financiadas por el capital privado y el Estado se limitó a legislar para fomentar la competencia. La primera línea con tracción a vapor y servicio de pasajeros se construyó en 1825, y conectó Stockton con Darlington (40 km). George Stephenson,

ingeniero constructor, decidió usar el ancho de vía más común en la región minera donde trabajaba: 1.422 mm. En 1830 se puso en servicio la considerada primera línea moderna del mundo, por ser únicamente con tracción a vapor, unir ciudades importantes y, desde sus inicios, tener ingresos elevados en el transporte de pasajeros. Se trata de la línea Liverpool-Manchester (97 km), por la que se añadió media pulgada de ancho de vía, llegando al actual estándar: 1.435 mm. Este hecho comportó consecuencias importantes. El mismo Stephenson y otros ingenieros ingleses lo utilizaron para construir la infraestructura en otros países de Europa. Así, Holanda, que inicialmente utilizaba el ancho de 1.945 mm, tuvo que ceder ante las presiones de Prusia para adaptarse a los 1.435 mm. Lo mismo ocurrió con el Ducado de Baden (Alemania), después de haberla iniciado a 1.600 mm. Sin embargo, España y Portugal (1.668 mm), Rusia, Finlandia y Repúblicas Bálticas (1.524 mm) e Irlanda (1.600 mm) no adaptaron su red, cosa que ha dificultado cruzar sus fronteras en ferrocarril.

Aparte del Reino Unido, otro país en iniciar tempranamente la construcción de la infraestructura ferroviaria fue Francia. Sus primeras líneas enlazaban las minas de carbón y centros industriales con la red de vías navegables. Sin embargo, su insuficiente capital privado obligó a constituir un sistema de economía mixta, basado en la concesión de líneas por periodos de 99 años. Esto provocó debates entre defensores del laissez faire y partidarios del control público del servicio.

En el imperio Austrohúngaro, Alemania y Bélgica se construyeron también muy tempranamente las primeras líneas. La mayoría de ellas, de servicio exclusivamente minero o de conexión de ciudades portuarias con vías navegables interiores.

La red empezó a crecer en toda Europa y en 1870, cuando casi todos los países habían construido al menos una línea –excepto el Imperio Otomano–, dos terceras partes de la infraestructura en el continente se concentraban en el Reino Unido, Francia, Bélgica y Alemania. Pero a partir de este año, hasta finales de la década de 1930, hubo una mayor expansión de la red en la periferia: países nórdicos, Europa del Este y Península Ibérica.

La Segunda Guerra Mundial supuso un punto de inflexión en la expansión de la infraestructura ferroviaria. A finales de los años 30 parte de la red de Francia quedó cerrada. Más tarde, en el Reino Unido se cerraron casi15.000 km, la mitad de su red, en tan solo 20 años (1950-1970). Otros países, como Alemania, Suecia, Dinamarca y, en menos proporción, España, Portugal y Noruega también cerraron parte de su red a partir de 1970.

Finalmente, llegó la alta velocidad. Pese a ser una tecnología reciente, puesta en marcha a finales del siglo XX, ya en 1903 de forma experimental se consiguieron velocidades altas con ferrocarril en Alemania. Pero fue en1964 en Japón donde se implantó esta tecnología por primera vez. Dentro de Europa, en 1976 en Italia (la Directísima, entre Roma y Florencia) y en

1981 en Francia (París-Lyon) fueron las primeras líneas de alta velocidad en servicio. Si a finales del siglo XX Francia lideró la construcción de la alta velocidad ferroviaria en Europa, a partir del siglo XXI España tomó este rol: a principios de la década del 2010 se convirtió en el primer país europeo en longitud de red de alta velocidad y segundo en el mundo, detrás de China. Esta política ha sido objeto

de críticas de expertos en la materia por promover una red ineficiente y deficitaria. Un caso curioso en la alta velocidad es el del Reino Unido. El país que fue líder en el siglo XIX en impulsar una red de ferrocarriles por todo el país, solamente ha construido una línea. Y, al contrario que España, Francia o Italia, esta línea ha servido para conectar su capital (Londres) con el exterior (Francia). Esta curiosidad cobra mayor relevancia, puesto que ha sido necesaria una inversión mucho mayor para cruzar el Canal de la Mancha a través de un túnel marítimo. A grandes rasgos, y a modo de resumen, la construcción de la infraestructura ferroviaria en el continente ha pasado por cinco fases: 1) Los inicios en Inglaterra y Gales, 2) la primera expansión en Europa occidental, 3) una segunda expansión en los países periféricos, 4) cierre de líneas, y 5) construcción de la alta velocidad. Dentro de cada país, el ritmo de construcción ha sido muy diferente, en función de su desarrollo, de las estrategias económicas y de integración territorial, y a las condiciones geográficas, entre otras. Pero todos ellos han visto un auge de su red, en periodos e intensidades diferentes, hasta que algunas líneas han quedado inutilizadas por la guerra o por haber dejado de ser rentables ante la eclosión del automóvil. Entonces, aquellas que además de deficitarias, carecían de interés público, han acabado cerradas.

Morillas-Torné, M. (2016). La expansión del ferrocarril en Europa, 1825-2010. *GeocritiQ, 2016, núm. 204.*

Trenes de carga inteligentes en América Latina

La evolución de los conocimientos informáticos y digitales aplicados al sistema ferroviario de carga ha permitido desarrollar el concepto de trenes adaptados a las tecnologías de la información y las comunicaciones. Gracias al perfeccionamiento de numerosas soluciones tecnológicas en el transcurso de los últimos años, estas alternativas han avanzado de manera significativa en la región y en particular en el sector del transporte ferroviario de cargas. La adecuada planificación y priorización de las tecnologías digitales aplicadas al sistema ferroviario facilitarán la captura de beneficios en las distintas etapas de las cadenas de valor relacionadas con la logística ferroviaria; el logro de estos objetivos se vincula en forma directa con un espacio regional más cohesionado y competitivo. En América Latina, la integración física y funcional mediante sistemas y redes informáticas entre diferentes países supone un aspecto transcendente para comprender el contexto del sistema ferroviario de carga en los países considerados: Argentina, Brasil, México y Panamá. En el documento se aborda la situación de los trenes de carga inteligentes en relación con sus principales mercados y tipos de carga y su evolución vinculada a las tecnologías de la información.

Álvarez, D. (2022). Trenes de carga inteligentes en América Latina.

El primer ferrocarril o "caballo de hierro" que se construyó en América del Sur fue en el Perú, sucedió en el Gobierno de Don Ramón Castilla, que unió a Lima y el Callao, inaugurado en 1851. La línea, que tenía una longitud de 14 km, demandó una inversión de 550,000 soles, pero sus utilidades anuales ascendieron a 400,000 soles. Este desarrollo ferroviario continuó con el gobierno de Rufino Echenique con la línea Tacna-Arica y en el segundo mandato de Castilla con el ferrocarril Lima-Chorrillos-.

Fue entonces con la construcción de las vías férreas que el país entra a una etapa de desarrollo económico y precisamente surge una revolución para el transporte peruano, que permitió interconectar a diversas regiones del país, el sistema superó las 70 líneas férreas.

Muchas de estas líneas férreas han desaparecido, que, entre otros factores, por el desarrollo del mundo automotriz, la construcción de carreteras, pero también en el cambio de las políticas de sector agrario, que abandonaron los trenes. etc. Dentro de las vías férreas desaparecidas, se tiene:

► Tumbes: Tumbes-Puerto Pizarra (Tumbes-Palizada) (1909-1949).

► Piura: Ferrocarriles Petroleros Talara-Negritos (1920-1960); Lobitos-El Tablazo-El Alto (1927-1957); Paita-Sullana-Piura (1879-1959); Piura- Catacaos (1889-1950); Pimentel-Pomalca-Pucalá (191 Lambayeque (1873-1975), Eten-Chiclayo (1871-1965), Eten-Cayaltí (1904-1970).

► La Libertad: Pacasmayo-Guadalupe-Chilete (1904-1967), Puerto, Chicama (Malabrigo)-Valle Chicama (1915 1969); Hacienda Cartavio (1906); Ascope-Trujillo-Salaverry (1875- 1966).

► Ancash: Chimbote-Tablones-Huallanca (1876- 1970); Samanco-Nepeña (1920-1962); Lima: Ferrocarriles azucareros del norte de Lima Supe-San Nicolás; Patívilca-Paramonga: Supe-Barranca-Pativilca: Barranca-Alpas,

► Lima: Playa Chica-Las Salinas (1873-1920); Chancay-Huaral Hacienda Palpa (1875-1920); Lima-Ancón-Chancay (1870 -1964); Ferrocarril del Noroeste del Perú (Ferrocarril Costero) (19111964); Lima-Lurín (1918- 1963); Lima-Callao (Ferrocarril Inglés) (1851-1930); Lima-La Magdalena Desaparecido (1901); Lima-Chorrillos (1858-1934); Ferrocarril Decauville (1856-1860); Cañete-Cerro Azul (1870-1958); Ferrocarril minero de Cerro de Paseo (Destruido)(1879).

► Ica: Chincha-Tambo de Mora (1898-1940); Pisco-Ica (1871-1956); Moquegua Ilo-Moquegua (1909 -1964). ► Ucayali: Tambo del Sol-Ucayali; Hacienda Laredo Menochuco (1896- 1966); Hacienda Cartavio (1906); Puerto Chicama-Licapa (1898).

► Pasco: Shelby-San José de Huarón (1912).

► Arequipa: Hacienda Chucarapi-Ensenada Desaparecido (1924); Hacienda

Pampa Blanca-Ensenada (1905-1950); Vitor-Sotillo (1899-1931).

Los cambios estructurales del sistema de transportes tuvieron un segmento dirigido más al desarrollo del parque automotor y el sistema ferro se debilito, se generaron brechas de infraestructura vial interregional, que hoy podemos apreciar, existen ciertas regiones que cuentan con más kilómetros de carreteras asfaltadas que les ha permitido integrarse e impulsar su crecimiento, en tanto otras, cayeron en déficit, como el caso de Apurímac que tiene una carencia de asfalto que supera los 1,500 km, así como de puentes interregionales y teleféricos.

Esta realidad difiere en los países desarrollados donde el transporte automotor creció, pero también fortaleció la red de ferrocarriles, facilitando el transporte de pasajeros y de carga, la interconectividad y el transporte de productos agropecuarios, mineros, industriales, entre otros, dinamizando al intercambio comercial, el desarrollo rural, el crecimiento económico y el bienestar social y económico de las familias.

En ese contexto, ha existido un crecimiento importante de los ferrocarriles que ha impulsado la modernización y ampliación de líneas férreas, sumado al uso de la energía eléctrica (trenes eléctricos), evitando así el deterioro del medioambiente. China ha impulsado un ambicioso proyecto ferroviario para unir por primera vez a China y Reino Unido. El tren recorre 12000 km

aproximadamente. "Y es que después de pasar por Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania, Bélgica y Francia, el tren chino atravesará el famoso túnel del Canal de la Mancha por primera vez en la historia para llegar a Reino Unido. Tal como se aprecia China continúa con su expansión comercial por Europa.

El Perú, como otros países de la región, contiene un alto déficit en infraestructura, la estimación realizada por la cámara de Comercio de Lima asciende los US$ 110 mil millones, que bajo el escenario de la materia en estudio, transportar los productos hacia nuestros puertos resulta mayor inversión. Por otro lado, a nivel de la calidad de la infraestructura ferroviaria, el Perú ocupa el puesto 94, así lo establece el porte de competitividad global del WEF 2015-2016. Además, en el orden latinoamericano, los ferrocarriles del Perú se ubican en el nivel de "ferrocarriles pequeños", cuyos volúmenes de transporte son menores a 5 millones de toneladas al año".

Según lo señalado en el "Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario" el Perú tiene un sistema ferroviario de un mil setecientos (1, 700km) aproximadamente, que corresponden al uso público. Poco menos del 90% de ese total, 1,480 km, se encuentra concesionado al sector privado.

Respecto al servicio de carga, entre el 2012-2014, las toneladas por este servicio crecieron 19.7% es decir que pasaron de 2 mil 464 millones de toneladas a 2 mil 949 millones de toneladas (El ferrocarril tiene mayor capacidad de carga y está especializado en el transporte de grandes volúmenes y pesos de las mercancías)

La presente iniciativa tiene como referencia la propuesta de la Mancomunidad Pacífico Centro Amazónica (PACA) que por sus propios cálculos los beneficiarios del proyecto alcanzarían a un millón 951 mil personas", La realidad que presenta las regiones involucradas en el proyecto son resultados positivos y de crecimiento, en especial para el agro, principal vocación productiva.

PASCO: PRODUCCIÓN AGROPECUARIA EN CIFRAS VERDES

12 de marzo de 2022; Informe IPE – Diario Ahora (Pasco)

El sector agropecuario en Pasco ha ganado importancia en los últimos años al pasar de representar el 7% del PBI regional en 2016 a 10% en 2020, según cifras del INEI. En ese sentido, este sector representa una de las actividades más importantes en la región, por lo que resulta relevante analizar su desempeño reciente.

Durante el 2021, la producción agropecuaria en Pasco se expandió 25.0% respecto al 2019 y 23.0% respecto al 2020. Así, el único mes del 2021 donde la actividad agropecuaria de la región no superó los niveles del 2019 fue marzo (-3.3%). El crecimiento del sector se explica por el aumento de la producción orientada al sector interno y externo, junto al incremento de la producción pecuaria.

Por el lado de la producción orientada al mercado interno, las mayores cosechas de alimentos como la papa (7.1%), plátano (15.6%), granadilla (50.1%) y olluco (10.5%) respecto al 2019 explicarían el avance del sector en la región. En tanto, los productos orientados al sector externo, como el café y cacao, registraron crecimientos de 109.1% y 6.8% en sus cosechas del 2021, respectivamente.

Finalmente, el subsector pecuario registró cifras positivas en la producción anual de carne. En específico, la región produjo 7.7% más carne de ovino que en 2019; mientras que la carne de vacuno avanzó 2.7% respecto al año prepandemia. En el 2021, la carne de ave fue la única que mantuvo constante su producción respecto al 2019. Además, se produjo 10.9% más leche que en el 2019.

Exportaciones

Según datos de la Asociación de Exportadores (ADEX), durante el 2021, el valor de las exportaciones agropecuarias y agroindustriales de Pasco registraron US$ 6.9 millones. El principal producto de la región que se envió al extranjero fue el café, seguido de extractos vegetales, maca, cacao, entre otros.

Los mercados de destino fueron variados en el 2021. Pasco exportó productos agropecuarios principalmente a Alemania (46.6% del total exportado), Bélgica (16.1%), Estados Unidos (11.2%), Suecia (10.6%), Italia (3.0%), entre otros. En total, ADEX registra 16 países que compraron productos agropecuarios procedentes de Pasco durante el 2021.

Finalmente, la iniciativa se encuentra arreglada a los objetivos estratégicos de la Política Nacional de Logística señalados en el Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte (2014), específicamente sobre:

a) Especialización y adecuación a los segmentos productivos, de "promover la especialización del sector transporte y logística, adecuando sus capacidades y servicios ofrecidos a las necesidades específicas de los diferentes segmentos productivos";

b) La Infraestructura logística de "crear una red nacional de infraestructura logística integrada física y operacionalmente, y conectada a la red arterial de transporte, lo que mejoraría las conexiones y aumentaría la movilidad estructurando nuevas economías de mercado, tanto a nivel regional como local".

c) Seguridad de la carga de aumentar la seguridad de la carga en todos los eslabones de la cadena, mediante el apoyo de sistemas de trazabilidad, fomentando la confianza del sector productivo hacia los operadores de logística y transporte, disminuyendo igualmente los riesgos potenciales de afectación al medio ambiente".

d) Internacionalización, básicamente de transformar el sector transporte y logística en un actor clave de la internacionalización de las empresas nacionales, posicionando Perú como un referente de calidad a nivel de la región andina. Ser un referente de calidad a nivel de la región desde el punto de vista ambiental incorporando estándares ambientales internacionales.

En ese contexto estratégico el proyecto ferroviario propuesto se articula dentro de un gran proceso de desarrollo para el centro del Perú, a través del Terminal Portuario Chancay, en el departamento

de Lima, siendo considerado como el "Megapuerto de Chancay": Asimismo, la Cámara de Comercio de Lima ha recomendado incorporar a los ferrocarriles en la logística del comercio exterior peruano.

1.3 Propuesta de solución

Este proyecto es trascendental desde todo punto de vista. Permitirá contribuir significativamente con el desarrollo de la sierra central del país y a fortalecer la vocación exportadora de los recursos que concentran las regiones del sur. Igualmente, en este corredor, con las consideraciones de la presente iniciativa, mejorara la economía de los departamentos involucrados, desterrando la pobreza y la miseria.

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

La presente iniciativa se sustenta en la Constitución política del Perú, así como en las leyes y normas vigentes, no plantea modificar la legislación vigente.

III. INCIDENCIA AMBIENTAL

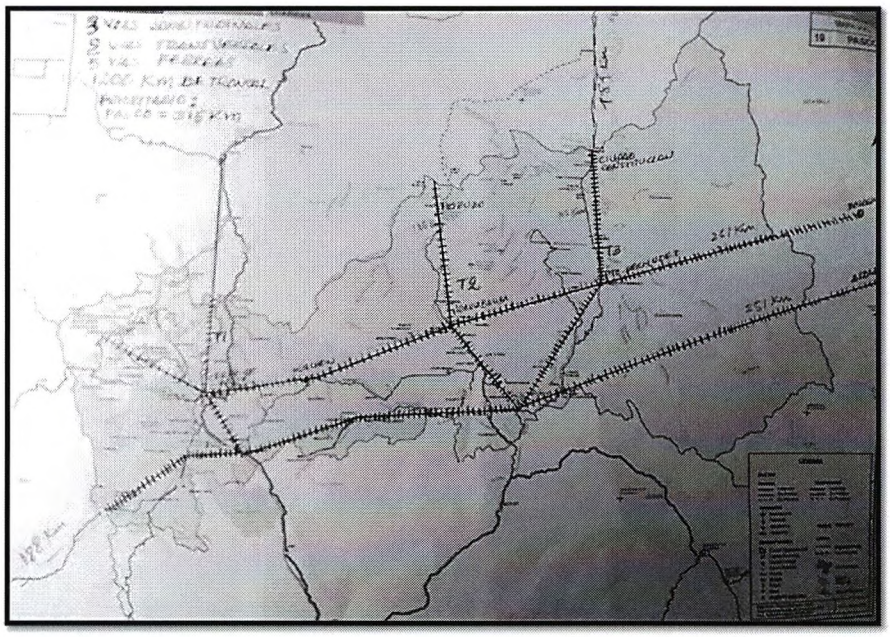
El presente proyecto no ocasiona impactos negativos al medio ambiente.

IV. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La iniciativa es de carácter declarativa por lo que no genera costo al Estado, además, los estudios de un proyecto con estas características serán asumidas por el sector privado, que al final de la concesión el propio Estado asumirá la titularidad de la línea férrea.

Se ajusta a la normatividad existente, precisamente sobre el Decreto Legislativo Nº 1012, Ley marco de asociaciones público - privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada y sus modificaciones.

Asimismo, sobre la estrategia del Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte (2014), específicamente sobre la "Adecuación institucional y Normativa: Adaptar las capacidades y procesos institucionales a las necesidades de fortalecimiento del sector transporte y logística, convirtiendo al Estado en socio estratégico del desarrollo del sector".

V. MARCO DEL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto se adscribe a la Vigésima primera Política, donde existe un compromiso para impulsar y desarrollar la infraestructura con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible.