

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 09 de MAYO del 2017.

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 1350 para su estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. INTRODUCCION

El presente proyecto de ley ha señalado como finalidad la ejecución inmediata del proyecto de inversión pública "**Mejoramiento de la infraestructura del servicio de transporte ferroviario Tacna – Arica**", con miras a promover el desarrollo y competitividad de la región sin embargo lleva intrínseco un tema histórico y hasta patriótico.

Y es que en el fondo se trata de mejorar la infraestructura de este ferrocarril, que empezaría a funcionar el 25 de diciembre de 1855, siendo que a la fecha es el único tren internacional del Perú.

El tren Tacna Arica no dejó de funcionar siquiera durante la Guerra del Pacífico, estando en funcionamiento el tren estalla la Guerra del Pacífico, al ocupar los chilenos Tacna y Arica el ferrocarril, que estaba en manos de la empresa inglesa Arica & Tacna Railway Co no fue expropiado, sin embargo al encontrarse, la estación, geográficamente en Tacna es recién con la firma del Tratado de Lima, conocido también como Tratado Rada y Gamio - Figueroa Larrain o Tratado de 1929, que se pone fin a la controversia de la soberanía de las provincias de Tacna y Arica.

Tacna volvía a ser peruana, recibiendo la estación del ferrocarril Tacna –Arica, sin embargo la sección del ferrocarril que estaba del lado chileno quedó como propiedad peruana con soberanía chilena.

No es hasta 1955, en que se nacionaliza el ferrocarril, que este quedó bajo la absoluta propiedad del Estado Peruano.

Las sucesivas situaciones de conflictividad con Chile contribuyeron a crear un ambiente de indecisiones que impidió la decisión política de poner en valor la infraestructura ferroviaria por parte de la Empresa Nacional de Ferrocarril –ENAFER y luego ENAPU, quienes la tuvieron bajo su administración del tramo Tacna–Arica.

Las decisiones no fueron las más correctas, la falta de visión y ausencia de decisiones empresariales de la empresa estatal para modernizar sus unidades, equipamiento, conservación y mantenimiento de su superestructura vial no estuvieron a la altura de los cambios que se han producido en ambas ciudades fronterizas en los últimos 60 años siendo donado al Gobierno Regional por considerarse "no rentable".

Recién el 2005, por el Acta número 12-2005 del Gobierno Regional de Tacna, el ferrocarril Tacna-Arica, pasó a propiedad del Gobierno Regional de Tacna, para su utilización con fines de desarrollo en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, sufriendo desde ese momento varias suspensiones en su funcionamiento. No obstante existieron iniciativas legislativas que intentando llamar la atención del ejecutivo sobre la situación del



referido tren declaraban la necesidad pública y preferente interés nacional de la construcción, rehabilitación y mantenimiento del Ferrocarril en el departamento de Tacna.

Hoy buscamos que el Ferrocarril Tacna – Arica no sólo quede perennizado como un monumento histórico sino que también sea un factor que contribuya al desarrollo de la competitividad regional.

II. MARCO NORMATIVO.-

- Constitución Política.
- Reglamento del Congreso
- Tratado de Lima
- Ley marco para el desarrollo de la integración fronteriza – Ley 29778
- Ley 28865, Ley que declara de necesidad pública y de preferente interés nacional la construcción del Puerto Almirante Grau y el Ferrocarril en el departamento de Tacna.
- Ley N° 28611, Ley General del Ambiente
- Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación - Ley N° 28296

III. ANTECEDENTE NORMATIVO.-

El 25 de octubre del 2012 el Congresista **JUAN DONATO PARI CHOQUECOTA** presentó el Proyecto de Ley 1628/2012-CR ante la Mesa de Partes del Congreso de la República. El 29 de octubre de 2012 fue decretado a la Comisión de Transporte y Comunicaciones como comisión principal y a la Comisión de Comercio Exterior y Turismo como segunda comisión.

El 17 de julio de 2013, se emite el Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, con un texto sustitutorio, declarando de necesidad pública e interés nacional la construcción, mantenimiento y rehabilitación del tramo nacional del ferrocarril Tacna-Arica, Muelle peruano en Arica y Predio Chinchorro.

IV. SITUACION ACTUAL.-

En estos últimos años Tacna ha observado un rápido crecimiento de la demanda de pasajeros, no existiendo a la fecha un medio de transporte terrestre que permita atender esta demanda de una manera adecuada.

Tacna y Arica han señalado como objetivo en sus Planes de Desarrollo convertirse en ciudades polo para el turismo y el comercio para lo cual Tacna requiere un medio de transporte que asegure el traslado de un flujo permanente y diario con posibilidades futuras de extenderse otras ciudades colindantes.

El Gobierno Regional de Tacna, que tiene a su cargo el Ferrocarril, recibió la donación de ENAPU de manera incondicional en consecuencia no está obligado por ley a destinar parte de su presupuesto en reactivarlo, dándole a la fecha un tratamiento más parecido a un museo que a un posible foco de desarrollo y progreso.



En conclusión, según las estadísticas en el año 2012 ingresaron 782,000 mil chilenos, de los cuales el 83.5% lo hicieron por el complejo fronterizo de Tacna constituyéndose en la principal puerta de ingreso de turistas al país. El año 2015, 1,586,236 personas visitaron la ciudad de Tacna, esta cifra última tiene una proyección a una tasa de 10% de crecimiento anual.

El turismo y/o visitantes nacionales significan una demanda potencial de aproximadamente de 3 millones de personas que en su mayor parte transitan a la ciudad de Arica –Tacna y viceversa frente con una limitada oferta de transporte, colocando a la ciudad de Tacna en una situación al borde del colapso debido al déficit de unidades de transporte para atender la demanda que se genera en los fines de semana de alta frecuencia los medios de transporte terrestre son insuficientes para atender la demanda de servicio y solamente es cubierta con los vehículos particulares.

V.- ANALISIS TECNICO

- La propuesta legislativa busca declarar de necesidad pública y de interés nacional la ejecución inmediata del proyecto de inversión pública "**Mejoramiento de la infraestructura del servicio de transporte ferroviario Tacna – Arica**", con la finalidad de promover el desarrollo y competitividad de la región y se reconozca que el tren debería ser considerado como un instrumento para el desarrollo económico, comercial, social de la región.
- Las declaraciones de interés, previstas en la Constitución Política actúan como una suerte de activadores de procedimientos extraordinarios que permiten viabilizar en un menor tiempo y menores requisitos un proyecto de inversión pública, siendo que en este caso el beneficio para la sociedad en su conjunto (bien público) queda claramente establecido.
- Los criterios de evaluación que establezcan los sectores competentes sobre la viabilidad del proyecto, que no necesariamente son cuantificables como la política de fronteras de afianzar el desarrollo en nuestras ciudades fronterizas, deben tener en consideración **no solamente su rentabilidad social y económica sino también el impacto económico que representa para el crecimiento de la región y la oportunidad de dinamizar los subsectores del comercio y servicios**, que en Tacna contribuyen afianzar la soberanía de una zona económica sólida y auto sostenida.
- La importancia del proyecto es relevante en la medida que reporta beneficios a las dos economías regionales fronterizas en crecimiento, Tacna en el Perú y Arica en Chile.
- El ciclo económico que se genera entre las ciudades fronterizas depende del crecimiento económico y de las políticas nacionales que en los últimos 10 años están determinando un ciclo favorable a Tacna lo que se refleja en el flujo de personas permanente y diario que transitan a la ciudad de Tacna con fines comerciales y turismo



que demandan una mayor y mejor oferta de medios de transporte que **justifica la ejecución del proyecto de mejoramiento de la infraestructura del servicio de transporte ferroviario Tacna – Arica.**

- Los estudios de mercado demuestran que el funcionamiento del ferrocarril en todo su potencial constituirá una solución frente a los problemas y cuellos de botella que se generan en los complejos fronterizos de ambos países, permitiendo superar el déficit de oferta de transporte para atender la gran demanda actual y futura que representa el flujo de personas que arriban a la ciudad de Tacna, ya sea de los nacionales que llegan con fines comerciales y de los visitantes extranjeros provenientes de Chile quienes han convertido a la ciudad de Tacna en su destino turístico de excelencia dada su cercanía para cubrir sus necesidades consumo y turismo con bienes nacionales y servicios en mejores condiciones de precio de los productos peruanos, disfrutar de la gastronomía calificada de excelente y de turismo y negocios que realizan en forma diaria y permanente, representa un flujo promedio anual de aproximadamente de 3 millones que transitan entre las ciudades de Tacna y Arica y viceversa.

En este escenario, se justifica la necesidad del servicio del ferrocarril para contribuir a cubrir la demanda de servicio con nuevas unidades de transporte para atender la demanda si queremos realmente captar este flujo, en beneficio de la región de Tacna y de las actividades de comercio, servicios y del turismo que actualmente sustentan el crecimiento económico de la región. Véase los siguientes cuadros:

LLEGADAS DE TURISTAS EXTRANJEROS AL PERÚ

Mercados de Interés	Llegada de turistas (en miles)		Divisas (en millones de US\$)	
	2011	2012	2011	2012
Chile	718	782	190	229
Chile AJCH(Aeropuerto JCH)	108	129	92	119
Chile Frontera Santa Rosa	610	653	98	111
Estados Unidos	356	388	476	481
Argentina	139	150	127	139
Colombia	111	132	114	115
Brasil	115	124	125	130
España	93	98	140	124
Francia	71	80	120	127
Reino Unido	55	55	97	106
Alemania	54	60	87	106
Canadá	56	59	82	96
México	43	48	47	55
Italia	34	35	50	51
Australia	30	35	59	77
Japón	39	52	65	87
Total	1915	2099	1779	1923

Fuente: MINCETUR / PROMPERU/ Elaboración: PROMPERU



TACNA: INDICADORES PRELIMINARES ESTADISTICOS Y ECONOMICOS SECTOR TURISMO - PERIODO ANUAL 2009-2015

Concepto	PERIÓDOS ANUALES						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Total arribo Turistas y Visitantes (4+5+6)	899,550	1,109,438	1,292,543	1,402,421	1,550,528	1,525,734	1,684,421
1.- Ingreso chilenos con Cédula de Identidad	806,102	1,021,653	1,197,933	1,302,361	1,448,217	1,435,225	1,583,842
2.- Ingreso chilenos con Salvoconducto	19,288	19,119	20,055	18,206	15,594	4,462	2,394
3.- Ingreso chilenos con Pasaporte	7,805	7,090	8,247	8,429	10,374	10,886	12,252
4.- Total ingreso chilenos (1+2+3)	833,195	1,047,862	1,226,235	1,328,996	1,474,185	1,450,573	1,598,488
5.- Ingreso extranjeros con Pasaporte	60,264	57,355	65,091	71,318	73,413	72,340	83,251
6.- Ingreso extranjeros T.Collasuyo e Inka (*)	6,091	4,221	1,217	2,107	2,930	2,821	2,682
7.- Turistas extranjeros que pernoctan en Tacna	60,378	86,414	112,716	130,897	166,480	162,751	192,686
8.- Porcentaje de turistas que pernocta en Tacna	6.7%	7.8%	8.7%	9.3%	10.7%	10.7%	11.4%
9.- Índice permanencia turista extranjero	1.46	1.46	1.49	1.49	1.46	1.46	1.47
12.- Visitantes Extranjeros	839,172	1,023,024	1,179,827	1,271,524	1,384,048	1,362,983	1,491,735

Fuentes: Reportes Oficina Migraciones Tacna y www.mincetur.gob.pe

(*) : T.T. Collasuyo y Los Inkas (no incluye empresas. Informales) - Datos Estimados

Elaboración: Dirección Turismo y Artesanía DIRCETUR Tacna

DESARROLLO DEL PROYECTO DE INVERSION EN ARMONIA CON LA POLITICA AMBIENTAL, CONSERVACION DE LA DIVERSIDAD BIOLOGICA, AREAS NATURALES PROTEGIDAS Y PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACION.-

El artículo 2° de la presente iniciativa refiere además la necesidad de desarrollar el proyecto de inversión sin afectar las áreas naturales y arqueológicas protegidas y el medio ambiente.

Esto en razón a lo previsto en la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente que su Artículo I dispone que toda persona tiene el derecho irrenunciable a vivir en un ambiente saludable, equilibrado y adecuado para el pleno desarrollo de la vida, y el deber de contribuir a una efectiva gestión ambiental y de proteger el ambiente, así como sus componentes, asegurando particularmente la salud de las personas en forma individual y colectiva, la **conservación de la diversidad biológica, el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y el desarrollo sostenible del país.**

Asimismo con lo dispuesto en la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación - Ley N° 28296, que es el marco legal que establece las políticas nacionales de defensa, protección, promoción, propiedad y régimen legal y el destino de los bienes que constituyen el Patrimonio Cultural de la Nación.

Normas que tienen su amparo en la Constitución Política que en sus artículos 66° al 68° disponen que el Estado está obligado a promover la conservación de la diversidad biológica y las áreas naturales protegidas, teniendo en consideración que las acciones humanas no "controladas" podrían afectar el ecosistema, creemos que es necesario establecer dentro del proyecto de ley la no afectación de las áreas naturales y arqueológicas protegidas y del medio ambiente.



VI. COSTO BENEFICIO

Esta norma por ser declarativa no afectara al gasto público y la norma tiene el propósito de promover en las entidades del gobierno central aunar el esfuerzo interinstitucional para hacer realidad la puesta en funcionamiento del ferrocarril del tramo Tacna y Arica

por el significado histórico y económico que representa para los peruanos de contar con un medio de transporte internacional más moderno y único en el país para una ciudad en continuo crecimiento y que tiene suficientes méritos y condiciones para crear un desarrollo sustentable basada en sus propias ventajas comparativas y dinámicas.

Asimismo promover la inversión privada, fundamental para que se haga realidad este proyecto.

VII. IMPACTO DE LA NORMA.-

La presente iniciativa legislativa es concordante con lo dispuesto en el artículo 44 de la Constitución que dispone que son deberes primordiales del Estado promover el bienestar general que se fundamenta en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación y que en su segundo párrafo dispone como deber del Estado establecer y ejecutar la política de fronteras y promover la integración, particularmente latinoamericana, así como el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, en concordancia con la política exterior.

Respecto a lo dispuesto en el artículo 2º, respecto a la ejecución de manera preferente en el marco de lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1224 y sus modificatoriasⁱ, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, esto encuentra su sustento en el artículo 73 de la constitución y el propio DL 1224.

Siendo que el articulado constitucional dispone que los bienes de uso público puedan ser concedidos a particulares conforme a ley, para su aprovechamiento económico en armonía con el medio ambiente y respetando las normas ambientales.



ⁱ Decreto Legislativo modificado por Decreto Legislativo 1251 y Decreto Legislativo 1252