Proyecto de Ley N° 3307/2018-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
06 SEP 2018
RECIBIDO
Firma: Hora: 12:40

Sumilla: PROYECTO DE LEY QUE PROPONE DECLARAR DE NECESIDAD Y UTILIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL CUSCO, ANDAHUAYLAS – COTABAMBAS, EN EL DEPARTAMENTO DE APURÍMAC, AYAUCHO, MARCONA, EN EL DEPARTAMENTO DE ICA

El Congresista de la República que suscribe, **Dalmiro Feliciano Palomino Ortiz**, integrante del grupo parlamentario Fuerza Popular, 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:

FORMULA LEGAL

El Congreso de la República:

Ha dado la siguiente ley:

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DALMIRO PALOMINO ORTIZ

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD Y UTILIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL CUSCO, COTABAMBAS -ANDAHUAYLAS, EN EL DEPARTAMENTO DE APURÍMAC, AYACUCHO, MARCONA, EN EL DEPARTAMENTO DE ICA

Artículo 1. Objeto de la Ley

Declárese de necesidad y utilidad pública la ejecución de actividades para la construcción del Ferrocarril Cusco, Cotabambas - Andahuaylas, en el departamento de Apurímac, Ayacucho, Marcona, en el departamento de Ica, que involucra a las regiones de Apurímac, Ayacucho e Ica, a fin de afianzar oferta de la Infraestructura Ferroviaria y el desarrollo interandino del sur peruano.

Jr. Huallaga N° 358 - Edificio Fernando Belaunde Terry 2° Piso, Oficina N°206 Lima 1
Teléfono 311-7361 Central 311-7777, Anexo 7361

188996- ATD

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 Cusco, Apurímac, Ayacucho e Ica,

Artículo 2.- Vigencia

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

Lima, 22 de agosto de 2018

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DALMIRO PALOMINO ORTIZ

DALMIRO FELICIANO PALOMINO ORTIZ
Congresista de la República

Ursula Letona Pereyra
Portavoz
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

Jr. Huallaga N° 358 - Edificio Fernando Belaunde Terry 2° Piso, Oficina N°206 Lima 1
Teléfono 311-7361 Central 311-7777, Anexo 7361

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, ...10.....de SETIEMBRE.....del 2018.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77º del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición Nº 3304 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.—

.....

.....

.....

.....

.....

JOSÉ ABANTO VALDIVIESO
Oficial Mayor (e)
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 Ballesteros[1], 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)[2]. 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

1.2.1 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

[1] Congreso de La Republica del Perú, (2005). La Constitución Comentada Tomo I, Gaceta Jurídico.
[2] https://gestion.pe/economia/infraestructura-peru-base-desarrollo-plazo-113155

Jr. Huallaga N° 358 - Edificio Fernando Belaunde Terry 2° Piso, Oficina N°206 Lima 1
Teléfono 311-7361 Central 311-7777, Anexo 7361

Lima y el Callao, inaugurado en 1851[3]. 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[4]. Este desarrollo ferroviario continúo con el gobierno de Rufino Echenique con la línea Tacna-Arica y en el segundo mandato de Castilla con el ferrocarril Lima-Chorrillos[5].

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 Pizarro (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); Bayóvar-Reventazón (1903-1925).
- **Lambayeque**: Pimentel-Pomalca–Pucalá (1916); Pimentel-Chiclayo-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).

---

[3] Esta línea férrea fue la culminación de proyectos iniciados en 1826 y concretados en el Gobierno de Castilla. La ceremonia de colocación de la primera piedra se realizó en la Estación de Lima el 30 de junio de 1850. En julio del mismo año se iniciaron los trabajos en base de los planos del ingeniero John England y cinco meses después se hizo el primer viaje de prueba entre el Callao y la Plaza San Juan de Dios, hoy Plaza San Martín, en Lima. El 3 de enero de 1851 comenzó el servicio de pasajeros y el 17 de mayo se inauguró oficialmente la línea. La construcción de los 14 kilómetros se efectuó en 11 meses y 18 días. Dos locomotoras importadas de Inglaterra fueron bautizadas con los nombres de "Lima" y "Callao".
El viaje inaugural entre Lima y Callao, sobre 13.7 Km. de longitud, se realizó el sábado 17 de mayo de 1851. Comentó El diario "**El Comercio**", en su edición vespertina: "Ha tocado a su término en esta ciudad el ferrocarril, a los once meses dieciocho días de haberse colocado la piedra que servirá para perpetuar la memoria del ferrocarril entre Lima y el Callao...".
http://nestorhistoriaperu.blogspot.pe/2011/07/ferrocarril-lima-callao-primer.html

[4] Congreso de la Republica – DIDP (2011). El Sistema Ferroviario Peruano y sus planes. Cruzado, Electo

[5] http://cronicasdeperu.blogspot.pe/2008/08/ferrocarriles-en-el-per.html

Jr. Huallaga N° 358 - Edificio Fernando Belaunde Terry 2° Piso, Oficina N°206 Lima 1
Teléfono 311-7361 Central 311-7777, Anexo 7361

- **Ancash:** Chimbote-Tablones- Huallanca (1876- 1970); Samanco-Nepeña (1920-1962); Lima: Ferrocarriles azucareros del norte de Lima Supe-San Nicolás; Pativilca-Paramonga; Supe-Barranca-Pativilca; Barranca-Alpas.
- **Lima:** Playa Chica-Las Salinas (1873- 1920); Chancay-HuaralHacienda Palpa (1875-1920); Lima-Ancón-Chancay (1870 -1964); Ferrocarril del Noroeste del Perú (Ferrocarril Costero) (1911 1964); 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 Pasco (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).

1.2.2 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.

1.2.3 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.

1.2.4 En ese contexto, ha existido un crecimiento importante de los ferrocarriles que ha impulsado la modernización y ampliación de líneas férreas, sumado

Jr. Huallaga N° 358 - Edificio Fernando Belaunde Terry 2° Piso, Oficina N°206 Lima 1
Teléfono 311-7361 Central 311-7777, Anexo 7361

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 recorrerá 12000 km aproximadamente. "Y es que después de pasar por Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania, Bélgica y Francia, en unos días un tren chino atravesará el famoso túnel del Canal de la Mancha por primera vez en la historia para llegar a Reino Unido"[6]. 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 a los US$ 110 mil millones[7], 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/año[8].

1.2.5 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[9].

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

---

[6] http://www.bbc.com

[7] https://gestion.pe/economia/sector-portuario-costo-transporte-impacto-exportaciones-137692

[8] http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/Prensa/heraldo.nsf/CNtitulares2/BD7D152B9E4919FD05257EF1007F484E/?OpenDocument

[9] Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario. Resolución Ministerial 514-2015 MTC/01.02. La línea del Ferrocarril del Centro cuenta con una extensión de 490 km. Esta une el puerto del Callao con la Oroya, Cerro de Pasco, Jauja y Huancayo. Las líneas del Ferrocarril del Sur cuentan con una extensión de 855 km. Estas unen el puerto de Matarani con Juliaca y Cusco La línea del Ferrocarril del Sur Oriente cuenta con una extensión de 135 km. Esta une Cusco y los atractivos turísticos de Machu Picchu y el Valle Sagrado.
Adicionalmente, existen dos sectores no concesionados: (i) El sector Huancayo-Huancavelica (129 km), físicamente vinculado al Ferrocarril del Centro. (i) El tramo Tacna-Arica (60 km) que vincula el sur del Perú con el norte de Chile, y que fue transferido al gobierno regional de Tacna.

Jr. Huallaga N° 358 - Edificio Fernando Belaunde Terry 2° Piso, Oficina N°206 Lima 1
Teléfono 311-7361 Central 311-7777, Anexo 7361

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)

1.2.6 La presente iniciativa tiene como referencia la propuesta de la Mancomunidad Los Andes, que por sus propios cálculos los beneficiarios del proyecto alcanzarían a un millón 951 mil personas[10]. La realidad que presenta las regiones involucradas en el proyecto son resultados positivos y de crecimiento, en especial para el agro, principal vocación productiva.

La producción agropecuaria de la región Apurímac tiene una importante participación, del orden del 15% del Valor agregado bruto[11], y la variable exportación viene siendo promovida por el programa Sierra Exportadora, básicamente sobre el procesamiento del anís, la palta Hass, la tara procesada, la quinua procesada y los quesos madurados. Igualmente, la región Ayacucho cuenta con un potencial, por las condiciones agroecológicas idóneas para el cultivo de la palta hass, la quinua, el haba verde y la tara, entre otras[12].

1.2.7 Por otro lado, en este corredor Ica - Ayacucho - Apurímac - Cusco se vienen desarrollando una conjunto de proyectos mineros - nivel exploración, explotación y estudios - como el de Las Bamba[13], que con una inversión que supera los U$10 mil millones es el primer productor de cobre del país, con una producción de 598,196 toneladas de cobre en el 2017, lo que representa un récord.

---

[10] https://www.mancomunidadregionaldelosandes.gob.pe/assets/2017-09_boletin-perumin-2017.pdf

[11] Plan de Desarrollo Regional Concertado Apurímac 2017-2021. (2016) (pág. 21)
La mayor superficie agrícola bajo riego lo tienen la provincia de Aymaraes con un total de 54 129 Has. seguida de la provincia de Andahuaylas con 39 482 Has, mientras que la menor extensión la tienen las provincias de Chincheros con 7 340 Ha, Antabamba con 6,295 Has y Cotabambas con 2,316Has.

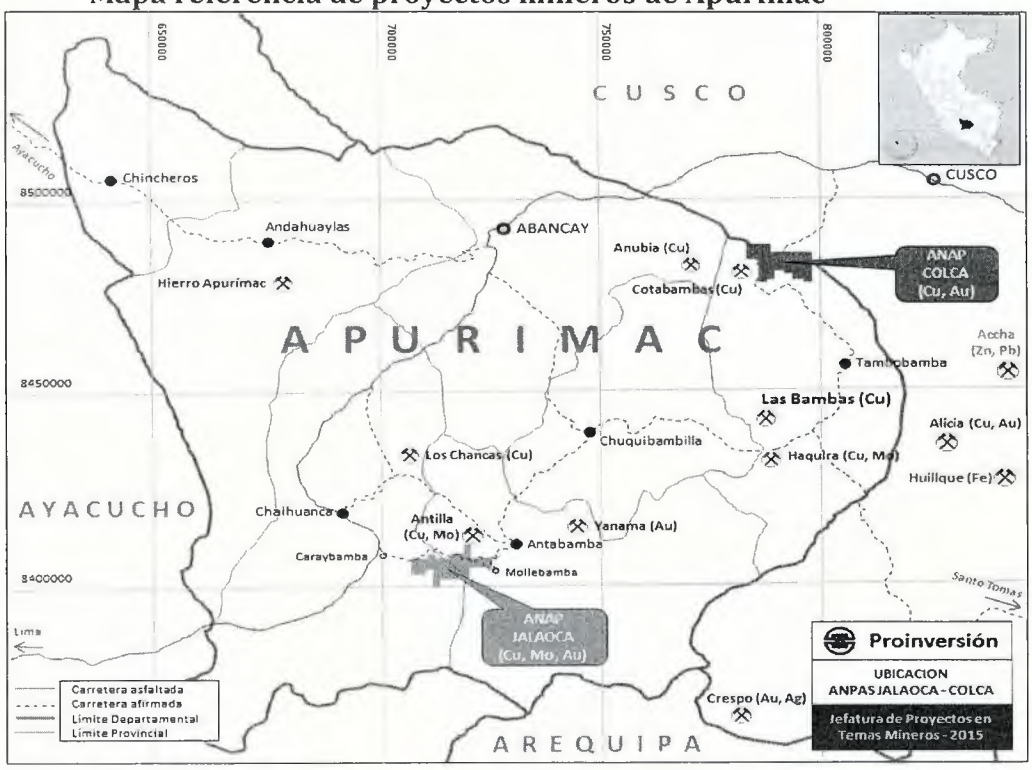
[12]http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/B9552122E6B80CB605257D20006F585D/$FILE/56_pdfsam_LaRiquezaExportadoraNuestraSierra.pdf

[13] Las Bambas es una mina de cobre ubicada a más de 4.000 m.s.n.m. entre las provincias de Grau y Cotabambas, región Apurímac. Produce concentrados de cobre con subproductos de oro, plata y molibdeno. En 2016 inició su producción comercial, luego de una década de exploración, construcción y desarrollo. Es una de las minas de cobre más grandes del mundo. Su primer despacho de concentrado de cobre lo realizó en enero del 2016, desde el puerto de Matarani (Arequipa).
La mina tiene tres principales yacimientos: Ferrobamba, Chalcobamba y Sulfobamba. Actualmente explora el yacimiento Ferrobamba. Las Bambas cuenta con reservas minerales por 7,2 millones de toneladas de cobre y recursos minerales de 12,6 millones de toneladas.

1.2.8 Apurímac, a nivel de minería, concentra los mayores proyectos mineros, y según el Gobierno Regional de Apurímac señala que "cuenta con importantes yacimientos minerales; destacan los de plata, hierro (cerca de Pampachiri y Livitaca), plomo, cobre (en los yacimientos de las Bambas, Ferrobamba, Chalcobamba y Surcobamba) y zinc, así como gran cantidad de áreas mineralizadas y de sal, arcilla y yeso. Buena parte de estos yacimientos son polimetálicos, es decir que de una misma mina se extraen diversos tipos de metales. También se registra una pequeña y desigual producción de oro fino, proveniente en su mayoría de lavaderos aluviales. Esto es posible gracias a que los ríos que descienden de la cordillera acarrean en sus aguas pepitas de oro, las cuales han sido desgajadas de las montañas por acción de la erosión fluvial" Gobierno Regional de Apurímac (2017), (pág. 211).

Grafico N° 1

Mapa referencia de proyectos mineros de Apurímac



Fuente: Proinversión

Para el diario El Comercio[14], en su artículo titulado "¿La nueva capital minera?: Apurímac enfrenta un enorme reto Apurímac", enfatiza que Apurímac es la región con mayor potencial minero en el país. Y subraya que aparte de Las Bambas, existe una cartera adicional de proyectos que superan los US$19 millones, más del 33% del total estimado en el ámbito nacional para los próximos años.

Hace hincapié que entre los principales proyectos se encuentra a Haquira (US$2.800 mlls.), considerado como uno de los principales yacimientos de cobre, se proyecta que producirá doscientas mil toneladas de cobre[15]; Hierro Apurímac (US$2.300 mlls.), Cotabambas (US$1.963 mlls.), Los Chancas (US$1.560 mlls.), Trapiche (US$1.000 mlls.) y Anubia (US$90 mlls.). En ese orden remarca que, en conjunto, representan una inversión de US$9.713 mlls., similar a la de Las Bambas (US$10.000 mlls.), pero, remarca que "Todos estos proyectos se ubican en distritos con niveles de pobreza que superan el 50%, y en una región cuyos indicadores económicos y sociales se encuentran en el tercio más pobre del país".

A dicha cartera se suman los proyectos mineros de Jalaoca (Chalhuanca, Aymaraes) y Colca (Cotabambas, entre los distritos de Cotabambas y Tambobamba), que ya están en convocatoria del Concurso Público Internacional[16]

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

[14] https://elcomercio.pe/peru/apurimac/nueva-capital-minera-apurimac-enfrenta-enorme-reto-275476
[15] http://www.construccionminera.cl/proyecto-minero-haquira-peru-en-construccion/#.WqC1_GrOWM8
[16] https://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=8228
https://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=8227

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 sur Peruano, a través del Terminal Portuario San Juan de Marcona[17], en el departamento de Ica, siendo considerado como el "Megapuerto de Minerales San Juan de Marcona"., pero también en la propuesta legislativa de mi autoría de la creación del Puerto Seco del Sur, ubicado en Andahuaylas, como una plataforma logística que impulse las exportaciones desde las regiones. Asimismo, la Cámara de Comercio de Lima ha recomendado incorporar a los ferrocarriles en la logística del comercio exterior peruano[18].

Este proyecto es trascendental desde todo punto de vista. Permitirá contribuir significativamente con el desarrollo de la de la Sierra central del país y a fortalecer la vocación exportadora de los recursos que concentras 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

[17] Ley Nº 2852, Ley que declara de necesidad y utilidad públicas la construcción del Megapuerto en el distrito de Marcona, provincia de Nazca, departamento de Ica
[18] https://gestion.pe/economia/reducir-costos-comercio-exterior-hacerlo-competitivo-137764

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.

Jr. Huallaga N° 358 - Edificio Fernando Belaunde Terry 2° Piso, Oficina N°206 Lima 1
Teléfono 311-7361 Central 311-7777, Anexo 7361