

Proyecto de Ley N° 3329/2018-CR



CONGRESO DE LA REPUBLICA  
RECIBIDO  
28 MAR. 2018  
Hora: 17:10H  
Firma:  
Secretaría de la Oficina Mayor

108406 ✓

CONGRESISTA VICENTE ZEBALLOS SALINAS  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

Lima, 09 de Marzo del 2018.

Oficio N° 795 - 05/2017-2018/DP-VZS-CR

Señor:  
Luis Fernando Galarreta Velarde  
Presidente del Congreso de la República  
Plaza Bolívar, Av. Abancay S/N – Cercado de Lima  
Presente.-

CONGRESO DE LA REPUBLICA  
RECIBIDO  
27 MAR. 2018  
Hora: 16:12  
Firma: PRESIDENCIA

De mi mayor consideración:

Me es grato dirigirme a usted, para expresarle mis cordiales saludos y a la vez solicitarle la actualización de los proyectos de ley que se detallan:

- Proyecto de Ley N° 4264/2014-CR, que declara de Necesidad Pública e Interés Nacional la Construcción de la Vía Férrea Ilo-Desaguadero.

Para tal efecto adjunto copia simple de los referidos Proyectos de Ley, para su tramitación conforme al Reglamento del Congreso de la República.

Hago propicia la oportunidad para expresarle las muestras de mi especial consideración y estima.

Atentamente,



DR. GINO COSTA SANTOLALLA  
Congresista de la República



VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS  
Congresista de la República



SERGIO DÁVILA VIZCARRA  
Congresista de la República



MOISES B. GUIA PIANTO  
Congresista de la República



ALBERTO EUGENIO OLIVA CORRALES  
Congresista de la República



GLORIA MONTENEGRO FIGUEROA  
Congresista de la República

CONGRESO DE LA REPUBLICA  
RECIBIDO  
02 ABR 2018  
Hora: 12:24  
Firma: DIRECCION GENERAL PARLAMENTARIA

CONGRESO DE LA REPUBLICA  
DEPARTAMENTO DE RELATORIA, AGENDA Y ACTAS  
09 ABR 2018  
Recibido por: 411:41 P

CONGRESO DE LA REPUBLICA  
DEPARTAMENTO DE RELATORIA, AGENDA Y ACTAS  
02 ABR 2018  
Recibido por: 44:30 P

www.congreso.gob.pe  
www.antoniozeballos.com

Jr. Azángaro N°468 Of. N°403 - Lima - Perú  
Teléfono: 311-7228

191594-ATO

108406

PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA		
Asesoría <input type="checkbox"/>	Secretaría <input type="checkbox"/>	
Trámite: Regular <input type="checkbox"/>	Urgente <input type="checkbox"/>	
Pase a: Oficialía Mayor <input checked="" type="checkbox"/> Comisiones <input type="checkbox"/> DGA <input type="checkbox"/>	Despacho Parlamentario <input type="checkbox"/> Protocolo <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/>	
Acciones: Conocimiento y Fines <input type="checkbox"/> Elaborar oficio <input type="checkbox"/> Proyectar respuesta <input type="checkbox"/>	Aprobado <input type="checkbox"/> Archivo <input type="checkbox"/> Informe <input type="checkbox"/>	Coordinación <input type="checkbox"/> Opinión <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones: <i>Trámite correspondiente</i>		

**CONGRESO DE LA REPUBLICA**  
**ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO**

11 SEP 2018

**RECIBIDO**

Firma \_\_\_\_\_ Hora *10:30 am*

DEPARTAMENTO DE RELATORIA, AGENDA Y ACTAS	URGENTE <input type="checkbox"/>	IMPORTANTE <input type="checkbox"/>
Área de Despacho Parlamentario <input type="checkbox"/>	Atender <input type="checkbox"/>	Agregar a sus Antecedentes <input type="checkbox"/>
Área de Redacción de Actas <input type="checkbox"/>	Tramitar <input type="checkbox"/>	Junta de Portavoces <input type="checkbox"/>
Área de Relatoría y Agenda <input checked="" type="checkbox"/>	Conocimiento y Fines <input type="checkbox"/>	Consejo Directivo <input checked="" type="checkbox"/>
Área de Trámite Documentario <input type="checkbox"/>	Elaborar Informe <input type="checkbox"/>	Comisión Permanente <input type="checkbox"/>
	Conformidad VºBº <input type="checkbox"/>	Licencia <input type="checkbox"/>
	Otros .....	

PROVEIDO: *108406* FECHA: *2.4.2018*

PASE: *Presidencia Real Parlamentaria*

PARA: *Conocimiento y Fines*

JOSE F. CEVASCO PEDRA  
Oficial Mayor  
CONGRESO DE LA REPUBLICA

*[Signature]*

CÉSAR DELGADO GUEMBES  
Jefe (e) del Departamento de Relatoría, Agenda y Actas  
CONGRESO DE LA REPUBLICA

108406

DIRECCIÓN GENERAL PARLAMENTARIA	URGENTE <input type="checkbox"/>	IMPORTANTE <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Biblioteca	<input type="checkbox"/> Grabaciones	<input type="checkbox"/> Agregar a su expediente
<input type="checkbox"/> Comisiones	<input type="checkbox"/> Gestión de Información	<input type="checkbox"/> Atender
<input type="checkbox"/> CCEP	<input type="checkbox"/> Oficialía Mayor	<input type="checkbox"/> Ayuda memoria
<input type="checkbox"/> Comunicadores	<input type="checkbox"/> Otro	<input type="checkbox"/> Conformidad / VºBº
<input type="checkbox"/> Despacho Parlam.	<input checked="" type="checkbox"/> Relatoría, Agenda	<input checked="" type="checkbox"/> Consejo Directivo
<input type="checkbox"/> Diario de los Debates	<input type="checkbox"/> Reproducción de documentos	<input type="checkbox"/> Conocimiento y Fines
<input type="checkbox"/> DGP	<input type="checkbox"/> Prev. y Seguridad	<input type="checkbox"/> Coordinar su atención
<input type="checkbox"/> DGA	<input type="checkbox"/> Serv. Auxiliares	<input type="checkbox"/> Elaborar informe
<input type="checkbox"/> Enlace Gob. Reg.	<input type="checkbox"/> Trámite Documentario	<input type="checkbox"/> Junta de Portavoces
	<input type="checkbox"/> Transcripciones	<input type="checkbox"/> Publicar en el Portal
		<input type="checkbox"/> Trámite Correspondiente

ACUERDO 686-2002-2003/CONSEJO-CR

**CONGRESO DE LA REPUBLICA**  
**ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO**

03 ABR 2018

**RECIBIDO**

Firma \_\_\_\_\_ Hora *4:32 pm*

CONSEJO DIRECTIVO DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA  
Lima, 21 de agosto de 2018

Con acuerdo del Consejo Directivo, se actualizó el Proyecto de Ley 4264.

*[Signature]*

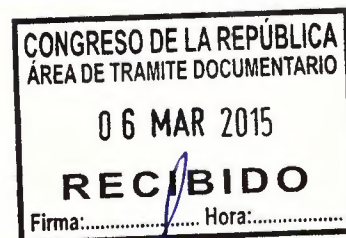
JOSE ABANTO VALDIVIESO  
Director General Parlamentario  
CONGRESO DE LA REPUBLICA

*[Signature]*

CÉSAR DELGADO GUEMBES  
Director General Parlamentario (e)  
CONGRESO DE LA REPUBLICA

DGP  
REVISADO POR: *NVE*  
FECHA: *02/04/18*  
HORA: \_\_\_\_\_





**PROYECTO DE LEY**

El Grupo Parlamentario **SOLIDARIDAD NACIONAL** por iniciativa del Congresista de la República **VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y el artículo 22° inciso c), 75 y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente Proyecto de Ley:

**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA FÉRREA ILO- DESAGUADERO**

**I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Una definición cercana acerca de la importancia de un tren, es que se trataría de un vehículo múltiple, movido por medios mecánicos que circula por una vía férrea especialmente realizada para él. No podemos olvidar, que el tren ha servido para la transformación del mundo y de la humanidad, ha sido para los continentes lo que fue el barco, durante siglos, para los océanos y muy bien podríamos decir que es producto de la denominada Revolución Industrial surgida en Inglaterra durante los siglos XVIII y XIX.

Hay una idea bastante difundida en el siglo pasado, erróneamente, según la cual los trenes se habían convertido en un sistema de transporte "obsoleto", que pronto sería reemplazado por los automóviles y el avión. Estas ideas quedaron de lado en la primera crisis de la energía de los años 70, porque un tren tradicional puede transportar con mayor velocidad y seguridad así como con menos gastos energéticos a más gente que varios automóviles y aviones, al haberse incrementado la velocidad



de los trenes y congestionado peligrosamente el espacio aéreo (principalmente en la Europa Occidental, Estados Unidos y Japón).

En nuestro país, la red ferroviaria alcanza los 1,691 kilómetros y está compuesta por: el Ferrocarril del Centro, el Ferrocarril del Sur y el Ferrocarril del Sur-Oriente. Dichos ferrocarriles, estuvieron administrados por la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENAFER), la cual en el año 1993 fue incluida al proceso de Promoción de la Inversión Privada en las empresas del Estado, al ser declarada de preferente interés nacional.

La historia de los ferrocarriles en el Perú está llena de logros, de grandes proyectos, de frustraciones y, lamentablemente, de olvido. Quizá no tuvimos una red férrea muy extensa, pero sí fue –y es– excepcional, pues cantidad no es calidad. Ferrocarriles como el Central y el extinguido del Santa, son prueba de lo arduo y costoso que es construirlos en el Perú. No por nada tuvimos hasta hace poco el ferrocarril más alto del mundo, que ahora es el segundo. Nuestra geografía hacía que fuésemos un país invertebrado, que no es la pampa argentina. Una árida y angosta costa. Una sierra cruzada por los imponentes Andes y una selva lejana y casi despoblada. La comunicación terrestre entre estas partes era y es difícil, lenta, casi inexistente en algunas áreas lo que conllevó a la creación de zonas autárquicas, como varios países dentro de uno.

En el Perú los ferrocarriles se inician como una actividad de la empresa privada. El primer ferrocarril el Lima-Callao es otorgado a los señores Pedro Gonzales de Candamo y José Vicente Oyague quienes lo construyen.<sup>1</sup>

Es necesario que se desarrolle las políticas de desarrollo ferroviario en el Perú, las líneas férreas o rieles duran 100 años, tienen tasas sesenta veces más bajas de mortalidad por accidentes, diez veces más capacidad de carga que los camiones, y

<sup>1</sup> Elio Galesio, blog Historia de los Ferrocarriles.



dinamiza la economía regional y nacional. También son menos contaminantes. La construcción de la línea férrea va dinamizar la economía regional y nacional.

Moquegua se encuentra situada en la parte Sur Occidental del territorio peruano, entre las coordenadas geográficas 15°57' y 17°53' de Latitud Sur y los 70°00' y 71°23' de Longitud de Greenwich y abarca un territorio de 17,574.82 km<sup>2</sup>, que equivale al 1.37% del territorio nacional y está integrado por 03 provincias y un total de 20 distritos.

La dispersión de la población evidencia una importante diferencia; cifras del Censo 2007 muestran que entre sus provincias, Sánchez Cerro tiene al 35.7% de su población dispersa, bastante distante de Mariscal Nieto e Ilo con tan solo 11.2% y 1.1% respectivamente. Esta situación tiene relación directa con los indicadores de pobreza y cobertura de servicios básicos; es decir, a mayor dispersión de la población, mayores porcentajes de población en condiciones de pobreza y con necesidades básicas insatisfechas.

Moquegua tiene dos unidades geográficas claramente diferenciadas: la costa, que comprende la provincia de Ilo y parte de la provincia de Mariscal Nieto; y la sierra que comprende parte de la provincia Mariscal Nieto y la totalidad de la provincia General Sánchez Cerro. La distribución porcentual es: costa 29.8% y sierra 70.2%, sobre un área total de 17,574.82 Km<sup>2</sup>.<sup>2</sup>

Su área de influencia comprende los departamentos de Puno, Tacna, Moquegua y potencialmente la carga proveniente de la República de Bolivia. En su actual área de influencia se encuentra una zona primaria aduanera de 163 hectáreas denominada CETICOS-ILO, el cual tiene un régimen especial para fomento de la actividad comercial, industrial y de servicio al Comercio Exterior.

<sup>2</sup> Plan de Desarrollo Regional Concertado Moquegua hacia 2021.



Por ello, la propuesta de construir el ferrocarril Ilo-Desaguadero fortalecería la integración comercial entre el Perú y Bolivia y los beneficiaría económicamente, afirmó el representante de la empresa Ferrocarril Central Andino, Juan de Dios Olaechea. Sostuvo que esta ruta cuenta con mejores ventajas geográficas con respecto a la ruta que termina en la ciudad de Arica, en Chile, lo que permitirá rapidez y seguridad en el transporte de carga de los productos bolivianos.

Olaechea participó como expositor en el Foro Panel "Integración Multimodal de Bolivia y Perú en el Contexto del Comercio en la Cuenca del Pacífico". En su discurso hizo un diagnóstico situacional del sector ferroviario en el Perú, dando a conocer las ventajas económicas que tendría frente al transporte de carga.

Detalló que el tramo Ilo-Desaguadero tendría una longitud de 550 kilómetros, demandando una inversión de un millón de dólares por kilómetro, con una capacidad de transporte de 100 toneladas anuales. Además, el especialista manifestó que Ilo tiene una mejor bajada hacia el mar y recomienda que se reconstruya gran parte de la red ferroviaria boliviana que pase por los centros de producción. De esta manera, Perú y Bolivia darán el ejemplo a otros países en materia de conectividad y aprovechamiento de los recursos. Aseguró, que donde existe un ferrocarril el Producto Bruto Interno (PBI) de esa región se incrementa en un 30 por ciento. Además, de las ventajas comparativas al transporte de carga, de manera eficiente, económica, rápida y segura<sup>3</sup>.

Es importante mencionar también, que la entidad conformada por expertos y ex trabajadores de la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE), ha efectuado una propuesta para que el Gobierno de Bolivia efectúe las gestiones necesarias con el gobierno peruano para la construcción de un tramo de 150 kilómetros desde Charaña (Bolivia) hasta Ilo, además de una ruta ferroviaria desde Guaqui (Bolivia) hasta el sector boliviano de la población fronteriza de Desaguadero.

<sup>3</sup> <http://www.alternativanoticias.net/modernizacion-del-puerto-de-ilo-necesitara-del-esfuerzo-conjunto-del-estado-y-empresa-privada-para-que-proyecto-sea-sostenible.html>



Asimismo, según el Instituto Boliviano de Comercio Exterior, el Terminal Puerto de Arica (TPA) alcanzó un crecimiento del 132% del 2006 al 2012, gracias a que más de un 70% de la carga de origen o destino con la que trabaja, es de Bolivia. Lo cual es un indicador que Arica, en Chile, vive del comercio boliviano.

Desde el año 2005, TPA ha embarcado más de 3 millones de toneladas de soya boliviana, siendo los principales socios estratégicos que de enero a junio del 2012, han movilizado más 128 mil toneladas de soya, según información de esta empresa.

El año pasado, más de 8 mil camiones bolivianos han movilizado carga de importación y exportación por el Puerto de Arica. Dicha situación es posible gracias al trabajo conjunto con 506 empresas de transporte internacional que operan en TPA, representando una participación del 40% del total del mercado de camiones de transporte internacional de Bolivia.

Otro factor a tomar en cuenta, radica en el hecho de contar con mejores ventajas geográficas en nuestro país a comparación de Arica en Chile, lo que permitirá rapidez y seguridad en el transporte de carga de los productos bolivianos, la propuesta de construir un ferrocarril en el tramo de Ilo a Desaguadero, cobraría mayor importancia para concretar la integración comercial entre Perú y Bolivia, lo que beneficiaría económicamente a ambos países. La vía férrea uniría los puertos peruanos de Ilo y Matarani con el poblado boliviano Puerto Suárez, en la frontera con Brasil. Existen al menos 1,500 kilómetros de distancia y la vía costaría unos US\$10,000 millones.

La complementariedad entre la construcción del puerto la vía férrea darían sustentabilidad y viabilidad de una plataforma logística nacional y se cumpliría el acierto de que donde existe un ferrocarril, el Producto Bruto Interno (PBI) de esa región se incrementa en un 30%. Además de las ventajas comparativas al transporte de carga, de manera eficiente, económica, rápida y segura.





Hay que tener en cuenta que el año 1992, Perú y Bolivia pusieron en vigencia el “Convenio Marco Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz”, que ratificaba la vinculación histórica de nuestros pueblos y en la perspectiva de constituirse en soporte de la Integración Sudamericana. Y aún está pendiente que el Congreso de la República, apruebe para su posterior ratificación, dos documentos importantes el “Protocolo Complementario y Ampliatorio a los Convenios de Ilo de 1992” y el “Acuerdo por Intercambio de Notas que precisa determinadas disposiciones del Protocolo Complementario y Ampliatorio a los Convenios de Ilo suscritos entre Bolivia y Perú”.

Estos son, instrumentos necesarios para profundizar las relaciones económico-comerciales, que a la fecha poco avance se ha logrado y que se encaminan a impulsar y flexibilizar con un mejor marco normativo el desarrollo de estas naciones. En paralelo, una propuesta de infraestructura singular al cual el Gobierno Boliviano le ha puesto especial énfasis es la integración ferrocarrilera de nuestros países. La matriz es el llamado Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC), que busca integrar a Brasil, Bolivia y Perú, en una extensión de 3,500 kilómetros desde el puerto de Santos, pasando por Puerto Suárez, hasta Ilo.

Por ello es necesario puntualizar:

-El Estado Boliviano ha realizado los Estudios de Diseño Básico de Ingeniería; Estudio de Prospectiva Comercial, Mercado y Alternativa Logística; Estudio Estratégico y Corredor resultante y el Estudio de Evaluación Ambiental Estratégico, y a este respecto, los funcionarios y consultores bolivianos, realizaron una explicación técnica de sus avances a las autoridades regionales de Moquegua, donde ratificaron que los estudios definían que la salida más operativa y rentable era por el puerto de Ilo.

-Se suscribió el Memorándum de Entendimiento Proyecto Ferroviario Bioceánico en el que China, Perú y Brasil están trabajando, que en el ángulo peruano va desde



Bayoyar hasta Pucallpa. Proinversión convocó a proceso de licitación para realizar los estudios, no hubo postores.

-El Consejo Regional de Moquegua, ha declarado de necesidad pública e interés regional impulsar un corredor económico que potencialice el puerto de Ilo y la construcción de una vía férrea desde la Región Moquegua.

-El Ministerio de Transportes y Comunicaciones Peruano, tiene como Estrategia de Desarrollo Ferroviario: contar con un Plan Nacional Ferroviario como instrumento de Planificación y dentro del mismo se deben priorizar proyectos binacionales para una interconexión internacional.

-Con ocasión de la COP20 se reunieron los presidentes Ollanta Humala y Evo Morales, en cuyo diálogo se trató el tema de integración férrea; manifestando el Canciller Gonzalo Gutiérrez, que “ambos proyectos son viables”, y “que son iniciativas distintas”, obviamente se refiere a las propuestas para el Norte y Sur del País.

Todas las acciones por parte de nuestro país y Bolivia, conlleva como objetivo la construcción de la vía férrea y esta acción dinamizaría, además la economía regional y la inversión, siendo importante para el desarrollo regional, por lo que se debe declarar de interés nacional la construcción de vía la férrea entre el Puerto de Ilo y Desaguadero.

## 1. OBJETIVO

El objetivo de la presente iniciativa es declarar de interés nacional la construcción de vía férrea entre el Puerto de Ilo y Desaguadero.


## **2. BASE LEGAL**

- Constitución Política del Perú,

## **II.- ANÁLISIS COSTO BENEFICIO**

La presente propuesta no irroga gasto al presupuesto público, lo que busca es promover un marco legal para viabilizar la implementación de la construcción de la vía férrea entre Ilo – Desaguadero. Esta iniciativa promueve la inversión privada y pública de la región y articula el desarrollo económico social de la región y su integración binacional con Bolivia.

## **III.- EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN**



El presente proyecto de ley pretende viabilizar un marco legal para que el gobierno nacional y regional pueda dictar normas complementarias y presupuestales, con sujeción a las leyes presupuestales vigentes, para la construcción de la vía férrea Ilo- Desaguadero.

## **IV.- FÓRMULA LEGAL**

El Congreso de la República;

Ha dado la Ley siguiente:

### **PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA FÉRREA ILO - DESAGUADERO**

#### **Artículo Primero.-**

Declárese de necesidad pública e interés nacional la construcción de la vía férrea entre Ilo y Desaguadero.



**Artículo Segundo.-**

Autorízase al Poder Ejecutivo para que en coordinación con los gobiernos regionales de Moquegua y de Puno dicte las normas complementarias y presupuestales, con sujeción a las leyes presupuestales vigentes.

Lima, diciembre del 2014

  
Rovón

  
Wong

  
Antonio Beltrán

  
VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS  
Congresista de la República

  
VIRGILIO ACUNA PERALTA  
Vocero del Grupo Parlamentario Solidaridad Nacional  
CONGRESO DE LA REPUBLICA



  
VIRGILIO ACUNA PERALTA  
Vocero del Grupo Parlamentario Solidaridad Nacional  
CONGRESO DE LA REPUBLICA

  
Capuñay

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Lima, .....18.....de.....Marzo.....del 2015.....

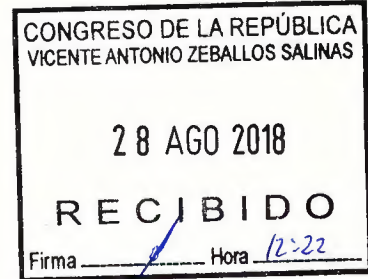
Según la consulta realizada, de conformidad con el  
Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la  
República: pase la Proposición N° 4264 para su  
estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de  
Comisión de Transportes y  
Comunicaciones.

  
-----  
JAVIER ANGELES ILLMANN  
Oficial Mayor(e)  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 24 de agosto de 2018

**Oficio N° 239-2018-2019-ADP-CD/CR**

Señor  
**VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS**  
Congresista de la República



Tengo el agrado de dirigirme a usted, por especial encargo del señor Presidente del Congreso de la República, para hacer de su conocimiento que el Consejo Directivo del Congreso, en su sesión del 21 de agosto de 2018, con la dispensa del trámite de sanción del acta respectiva, en atención a la petición formulada con su Oficio N° 795-05/2017-2018/DP-VZS-CR, acordó actualizar el Proyecto de Ley 4264/2014-CR, del Periodo Parlamentario 2011-2016, que propone declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción de la vía férrea Ilo – Desaguadero.

Con esta oportunidad reitero a usted, señor congresista, la expresión de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,

**JOSÉ ABANTO VALDIVIESO**  
Oficial Mayor (e) del Congreso de la República

JVCH/cvd.

CC: Área de Trámite Documentario