



JOSÉ ENRIQUE JERÍ ORÉ
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y
de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"



**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA
DE INTERÉS NACIONAL LA
CREACIÓN DE LA AUTORIDAD
FERROVIARIA NACIONAL Y EL
SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL.**

El Congresista de la República, **JOSÉ ENRIQUE JERÍ ORÉ**, integrante del grupo parlamentario **SOMOS PERÚ**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa reconocido en el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y, en concordancia con el inciso c) del artículo 22, artículo 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CREACIÓN DE LA AUTORIDAD
FERROVIARIA NACIONAL – AFN Y EL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL.**

Artículo 1°.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer las bases para la creación y desarrollo del Sistema Ferroviario Nacional con la finalidad de promover la integración territorial en los departamentos, mejorar la conectividad y fomentar el desarrollo económico y social del país mediante la creación de la Autoridad Ferroviaria Nacional, la cual se encargará de la planificación, regulación, promoción, administración y supervisión de las infraestructuras y servicios ferroviarios a nivel nacional.

Artículo 2°. – Declaratoria de interés nacional y necesidad pública

Declárase de interés nacional y prioridad pública la creación del Sistema Ferroviario Nacional, con el propósito de fortalecer la integración territorial, mejorar significativamente la conectividad entre regiones y promover el desarrollo económico y social sostenible en todo el país. Este sistema contribuirá a una mayor competitividad logística, reduciendo costos y tiempos de transporte, impulsando así un crecimiento inclusivo que beneficiará a todas las regiones y sectores productivos del Perú.

Artículo 3°. – Creación de la Autoridad Ferroviaria Nacional

Créase la Autoridad Ferroviaria Nacional – AFN como Organismo Público Descentralizado encargado del Sistema Ferroviario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio, y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica, y

financiera, y facultad normativa por delegación del Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 4°. – Funciones de la Autoridad Ferroviaria Nacional

La Autoridad Ferroviaria Nacional tendrá las siguientes funciones:

- a) Planificar y promover la ejecución de proyectos ferroviarios en todo el territorio nacional.
- b) Regular, administrar y supervisar los servicios ferroviarios de transporte de pasajeros y carga.
- c) Fomentar la inversión pública y privada en el desarrollo de infraestructuras ferroviarias.
- d) Coordinar con los gobiernos regionales y locales en la planificación y desarrollo de proyectos ferroviarios.
- e) Promover la modernización y expansión de la red ferroviaria existente.
- f) Velar por la seguridad y calidad de los servicios ferroviarios.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Primera. Financiamiento

El financiamiento para la implementación y desarrollo del Sistema Ferroviario Nacional será provisto mediante la asignación de recursos en el Presupuesto General de la República, así como la privada y cooperación internacional, de acuerdo con la normativa vigente.

Segunda. Reglamentación

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, emitirá las disposiciones reglamentarias necesarias para la implementación de la presente ley en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días hábiles, contados a partir de su promulgación.

Tercera. Plan Nacional Ferroviario

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con la Autoridad Ferroviaria Nacional, desarrollará un Plan Nacional Ferroviario en un plazo máximo de seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.



JOSÉ ENRIQUE JERI ORÉ

CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y
de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Cuarta. Informe Anual

La Autoridad Ferroviaria Nacional deberá presentar a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República un informe trimestral sobre el avance y estado de los proyectos ferroviarios a su cargo.

Lima, octubre de 2024.



Firmado digitalmente por:
MORANTE FIGARI Jorge
Alberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/10/2024 15:53:57-0500



Firmado digitalmente por:
JERI ORE Jose Enrique FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/10/2024 10:57:30-0500



Firmado digitalmente por:
AZURIN LOAYZA Alfredo FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/10/2024 16:06:30-0500



Firmado digitalmente por:
ZEGARRA SABOYA Ana Zaidith
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/10/2024 09:34:33-0500



Firmado digitalmente por:
CORDERO JON TAY Luis
Gustavo FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/10/2024 16:48:48-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/10/2024 17:15:23-0500



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/10/2024 13:47:33-0500



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/10/2024 13:47:19-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

El Perú ha tenido una trayectoria ferroviaria fragmentada. Desde el siglo XIX, los trenes peruanos no lograron consolidarse como una red integrada, sino que se desarrollaron principalmente para el transporte de carga, especialmente para conectar la costa con los Andes. A pesar de los intentos históricos por modernizar este sistema, el desarrollo ha sido lento y limitado por la difícil geografía montañosa del país.

El inicio de los ferrocarriles peruanos se remonta a contratos otorgados a empresarios extranjeros como Henry Meiggs, quienes desarrollaron rutas para la exportación de minerales. Sin embargo, las líneas férreas, como el Ferrocarril Central y el Ferrocarril del Sur, no alcanzaron una expansión significativa hasta el siglo XX. A pesar de los esfuerzos por modernizar el transporte ferroviario, muchas líneas fueron abandonadas o no se completaron dentro de los plazos estipulados.

El Perú enfrenta un déficit significativo en infraestructura ferroviaria. Con solo un 2% de aumento en vías férreas desde 2010, gran parte del territorio nacional no está adecuadamente interconectado, lo que limita la competitividad logística del país y aumenta los costos de transporte. Actualmente, los principales tramos férreos, como el Ferrocarril Central y el Ferrocarril del Sur, están concesionados a empresas privadas, lo que ha permitido ciertos avances, pero no logra satisfacer la creciente demanda nacional e internacional para el transporte de personas y mercancías.

El **Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC)**¹ detalla que el sistema ferroviario es un elemento crucial para reducir costos logísticos y mejorar la competitividad en sectores como la minería, agricultura y comercio. Se prioriza el desarrollo de proyectos ferroviarios que conecten las regiones del país con los principales centros de producción y puertos, lo que permitirá optimizar el transporte de carga y pasajeros. El PNIC estima que la inversión en ferrocarriles es necesaria para mejorar la conectividad interna y reducir las barreras de desarrollo económico.

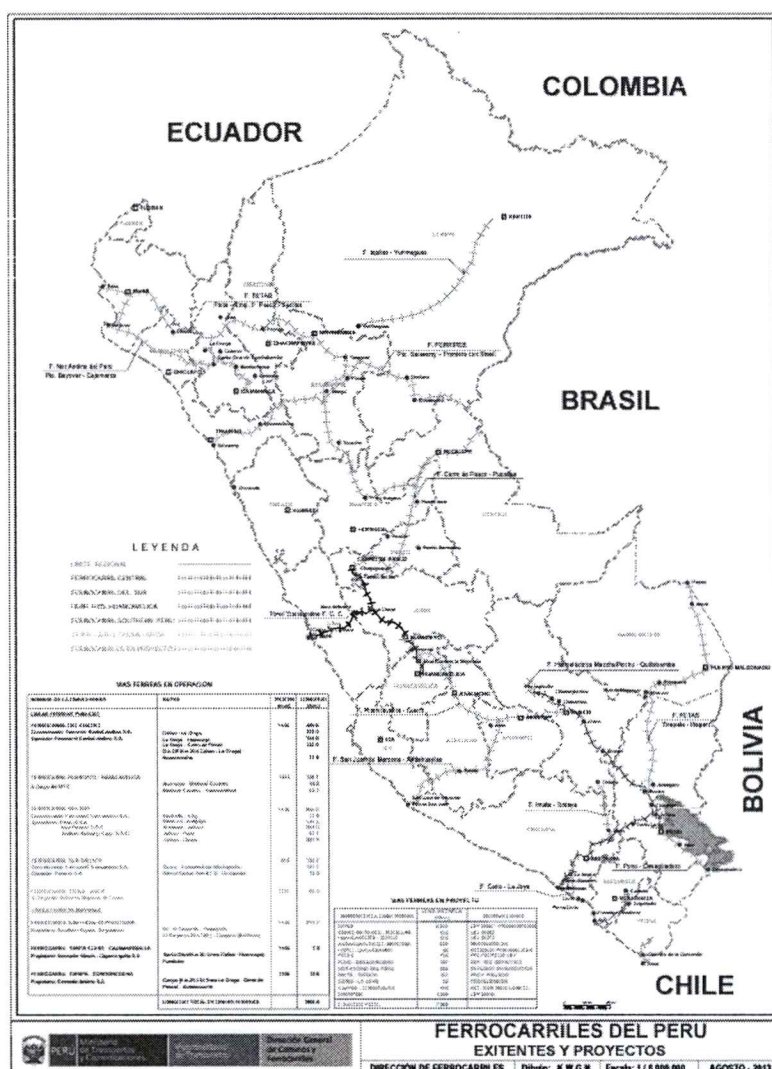
En ese sentido, es importante la creación del Sistema Ferroviario Nacional que estará alineado con el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad:

¹ PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD, 2019

- **Brecha de Infraestructura Ferroviaria:** El Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) identifica una considerable brecha de infraestructura ferroviaria en el Perú, destacando la necesidad de desarrollar una red eficiente que conecte las diversas regiones del país. Esta brecha afecta directamente la competitividad logística, lo que se traduce en mayores costos de transporte, especialmente en sectores clave como la minería y la agricultura, impidiendo que el Perú alcance estándares internacionales en infraestructura.
- **Mejora de la Competitividad:** El desarrollo del Sistema Ferroviario Nacional será una pieza fundamental para reducir los costos logísticos y mejorar la competitividad del país en los mercados internacionales. Según el PNIC, los ferrocarriles contribuirán a optimizar el transporte de carga, facilitando una mejor conexión entre los centros de producción y los puertos, permitiendo al Perú integrarse más efectivamente en las cadenas globales de valor.
- **Proyectos Estratégicos:** El PNIC señala la necesidad de priorizar proyectos de infraestructura que impacten directamente en la productividad y competitividad del país. La creación del Sistema Ferroviario Nacional responde a esta necesidad, permitiendo mejorar la conectividad entre las regiones y generar externalidades positivas en otros sectores económicos, tales como el comercio y el turismo, además de fortalecer la cohesión territorial.
- **Desarrollo Sostenible e Inclusivo:** La creación del Sistema Ferroviario Nacional no solo mejorará la competitividad económica, sino que también fomentará un desarrollo sostenible e inclusivo. Según el PNIC, la infraestructura ferroviaria contribuirá a mejorar la calidad de vida de las poblaciones más vulnerables, al ofrecerles acceso a mercados y servicios esenciales, lo que generará mayores oportunidades para el desarrollo regional.
- **Inversión a Largo Plazo:** El PNIC propone una inversión a largo plazo para el desarrollo de infraestructuras clave, incluyendo el sistema ferroviario, que permitirá al Perú no solo cerrar la brecha de infraestructura, sino también asegurar que las inversiones sean sostenibles y competitivas en el contexto global. El Sistema Ferroviario Nacional jugará un rol central en este proceso, permitiendo una mayor resiliencia y eficiencia en el transporte de personas y mercancías.

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y
de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Por otro lado, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha desarrollado un plan ferroviario que prevé la construcción de seis nuevas vías ferroviarias, con una inversión estimada de 31 mil millones de dólares y un horizonte de finalización para el año 2032². El plan incluye la concesión de estos proyectos a una sola empresa privada por 40 años. Este modelo de concesión, si bien ha funcionado en sectores como los aeropuertos y carreteras, requiere de un marco normativo adecuado para garantizar que las inversiones se traduzcan en beneficios para la ciudadanía.



² <https://www.infobae.com/peru/2024/07/06/plan-ferroviario-del-mtc-trenes-serian-manejados-por-una-sola-empresa-privada-durante-40-anos-mtc/>

Mapa de los ferrocarriles del Perú, que muestra tanto las líneas existentes como los proyectos futuros. Destaca las rutas de los principales ferrocarriles públicos, como el Ferrocarril Central, el Ferrocarril del Sur y el Ferrocarril Huancayo-Huancavelica, así como líneas privadas operadas por compañías como Southern Copper Corporation. Además, identifica las rutas en desarrollo o en proyecto, como la línea San Juan de Marcona-Andahuaylas y la ruta Puno-Desaguadero, cruciales para el desarrollo ferroviario del país.

Asimismo, COMEX Perú³, muestra la distribución de la infraestructura ferroviaria en el Perú, desglosada por tipo de propiedad y kilómetros operativos. El total es de 1,939.7 km, de los cuales 1,512.4 km están concesionados a operadores privados bajo acuerdos públicos. Las principales rutas concesionadas incluyen el Ferrocarril Central (489.6 km), el Ferrocarril Trasandino (989.7 km) y el Metro de Lima (33.1 km). Además, 238.6 km corresponden a infraestructura de propiedad privada y 188.7 km a infraestructura pública no concesionada a través del siguiente gráfico:

Infraestructura ferroviaria	
Tipo de propiedad	km
Público no concesionado	188.7
Público concesionado	1512.4
Ferrocarril Central	489.6
Ferrocarril Trasandino	989.7
Metro de Lima	33.1
Privado	238.6
Total	1939.7

Fuente: MTC. Elaboración: ComexPerú.

Asimismo, en mayo del 2019, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones realice una presentación sobre la Competitividad Ferroviaria en el Perú, contiene un análisis profundo sobre la competitividad ferroviaria en el Perú y la necesidad de modernizar el

³ <https://www.comexperu.org.pe/articulo/ferrocarriles-una-oportunidad-para-conectar>

sistema ferroviario. Se destacan puntos como el crecimiento del PIB y el índice de competitividad global, donde Perú ocupa el puesto 63. También se analizan los corredores logísticos y la importancia de desarrollar infraestructura ferroviaria para reducir costos logísticos, descongestionar carreteras y mejorar la conectividad entre regiones. Finalmente, se mencionan proyectos estratégicos como el Tren de Cercanías Lima-Ica y el Corredor Ferroviario Bioceánico Central.

Situación actual	Situación futura
- Red ferroviaria inconexa - No responde a las necesidades del país, sino a una logística enfocada únicamente al transporte de carga de minerales. - No cuenta con sistemas de información (TICs) que faciliten el seguimiento y monitoreo de la ruta o trazo de la carga (Sistemas inteligentes en tiempo real).	- Proyectos futuros permitirán la articulación de la red ferroviaria nacional para mejorar la competitividad bajo el concepto de una malla ferroviaria. - Ejecución de proyectos como el túnel trasandino, Tren de Cercanías, Ferrocarril San Juan de Marcona - Andahuaylas, etc a fin de disminuir los tiempos de transporte y costo logístico de la carga, descongestionando las Carreteras y la llegada a los puertos.

Público (1.668 km)		Privado (239 km)
Concesionado (1.479 km)	No Concesionado (189 km)	
- Ferrocarril del Centro (489,6 km) - Ferrocarril del Sur (855 km) y Sur Oriente (134,7 km)	- Ferrocarril Huancayo – Huancavelica (128,7 km) - Ferrocarril Tacna – Arica (60 km)	- Ferrocarril Southern Copper Corp. (217,7 km) - Ferrocarril Santa Clara – Cajamarquilla (7,3 km) - Ferrocarril Caripa – Condorcoch (13,6 km)

Por lo manifestado, la creación del Sistema Nacional Ferroviario y la Autoridad Ferroviaria Nacional es esencial para abordar las deficiencias en la infraestructura ferroviaria del Perú. Actualmente, el país carece de una red ferroviaria integrada, lo que limita el transporte eficiente de personas y mercancías. Esta situación genera altos costos logísticos y una desconexión entre las regiones, afectando el desarrollo económico y la competitividad del país.

a) Necesidad, viabilidad y oportunidad de la ley

- **Necesidad:** Las actuales rutas ferroviarias son insuficientes para cubrir la demanda nacional, y en muchas regiones del país no existe infraestructura ferroviaria alguna, lo que encarece el transporte de mercancías y limita el desarrollo económico regional. Además, el Perú tiene el reto de mejorar su red de transporte para cumplir con los compromisos ambientales internacionales, donde el tren juega un rol crucial al ser un medio de transporte más eficiente y menos contaminante
- **Viabilidad:** La participación privada en la gestión ferroviaria ha demostrado ser una opción viable en otros sectores, como el aeroportuario y vial, lo que indica que la propuesta para concesionar la gestión ferroviaria puede generar beneficios a largo plazo. Además, los acuerdos y la colaboración internacional con países como China y Francia aseguran una experiencia técnica de alto nivel para la implementación de estas infraestructuras
- **Oportunidad:** El contexto actual de reactivación económica post-pandemia brinda una excelente oportunidad para realizar grandes inversiones en infraestructura. El Perú, al apostar por el transporte ferroviario, también puede posicionarse como un eje logístico clave en Sudamérica, favoreciendo la competitividad del país en sectores clave como la minería, la agricultura y el turismo.

b) Marco normativo:

En cuanto al marco normativo, Perú cuenta con concesiones ferroviarias vigentes desde la década de 1990, las cuales cubren los Ferrocarriles del Centro y del Sur, y más recientemente, el proyecto del Metro de Lima. Sin embargo, es necesario un marco legal más robusto que contemple una expansión del sistema

ferroviario a nivel nacional. Además, la creación de la Autoridad Ferroviaria Nacional (AFN) garantizaría una mejor regulación, planificación y promoción de la infraestructura ferroviaria, facilitando la inversión pública y privada

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

Esta iniciativa legislativa **no contraviene** lo establecido en la Constitución Política del Perú, sino que, por el contrario, busca fortalecer el marco normativo existente relacionado con el transporte y la infraestructura ferroviaria. La creación del Sistema Ferroviario Nacional y la Autoridad Ferroviaria Nacional (AFN) contribuirá a la eficiencia, integración territorial, y desarrollo económico. Además, permitirá una mejor regulación y gestión de los servicios ferroviarios, promoviendo inversiones privadas a través de concesiones, sin modificar derechos fundamentales ni principios constitucionales.

La implementación de la presente ley permitirá una reorganización de la gestión del transporte ferroviario, lo cual impactará positivamente en los sectores de transporte y comercio. Además, se espera que esta ley promueva el desarrollo de nuevas rutas estratégicas, como el tren Lima-Ica y la ruta Andahuaylas-Marcona, vitales para el transporte de carga pesada y la conexión de importantes centros de producción y consumo. Asimismo, la creación de la AFN permitirá una mayor cohesión entre el gobierno central y las autoridades regionales para coordinar y planificar el crecimiento ferroviario.

- **Cambio en el ordenamiento legal actual:** La norma introducirá una entidad descentralizada con autonomía administrativa y financiera, lo que mejorará la eficiencia en la planificación y ejecución de proyectos ferroviarios.
- **Impacto sobre las entidades:** Las entidades involucradas, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, gobiernos regionales y locales, y empresas privadas, deberán coordinar esfuerzos bajo una sola autoridad, lo que generará una mayor cohesión en el desarrollo de infraestructuras.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El análisis costo-beneficio de la aprobación de esta ley, que no demanda recursos adicionales al erario público, muestra que el principal beneficio radica en la optimización de la infraestructura ferroviaria, lo que permitirá una reducción significativa en los costos logísticos y tiempos de transporte. Este impacto beneficiará especialmente a sectores productivos como la minería y agricultura, mejorando la competitividad del Perú en los mercados internacionales.

Además, el proyecto promoverá la inversión privada mediante concesiones y alianzas público-privadas, generando empleo y dinamizando la economía regional sin requerir un gasto directo del Estado. La eficiencia en el uso del transporte ferroviario también reducirá las emisiones de carbono, contribuyendo al cumplimiento de los compromisos ambientales del país.

El objeto de la proposición legislativa es crear el Sistema Ferroviario Nacional y la Autoridad Ferroviaria Nacional (AFN), con el propósito de planificar, desarrollar y regular una red ferroviaria integral en todo el país. Esta red fomentará la competitividad, reducirá los costos logísticos, y promoverá un transporte sostenible y seguro, en línea con las necesidades económicas y sociales del país.

- Entidades, grupos y/o sujetos que estarían involucrados:

ENTIDADES/GRUPOS/SUJETOS INVOLUCRADOS	ROL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)	Supervisión y coordinación general
Autoridad Ferroviaria Nacional (AFN)	Gestión y regulación del sistema ferroviario
Empresas privadas concesionarias	Operación y mantenimiento de las rutas
Gobiernos regionales	Coordinación territorial y planificación
Usuarios de transporte de carga y pasajeros	Beneficiarios del sistema ferroviario

- Efecto de este cambio en la legislación afectaría a las entidades, grupos y/o sujetos involucrados:

ENTIDADES/GRUPOS	IMPACTO O TRANSFERENCIA ECONÓMICA
MTC	Impacto administrativo por la creación de la AFN
Empresas privadas concesionarias	Transferencia económica a través de concesiones
Gobiernos regionales	Impacto en la planificación y control regional
Usuarios (empresas y pasajeros)	Impacto positivo en reducción de costos logísticos

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto de ley se enmarca dentro de las siguientes Políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica
- 21. Desarrollo en infraestructura y vivienda