



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Lima, 21 de marzo de 2025

OFICIO N° 085 -2025 -PR

Señor

EDUARDO SALHUANA CAVIDES

Presidente del Congreso de la República

Presente.-

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con relación a la Autógrafa de Ley que promueve el estudio y fortalecimiento del desarrollo ferroviario para facilitar la ejecución de proyectos y el plan nacional de desarrollo ferroviario a nivel nacional. Al respecto, consideramos conveniente observarla por lo siguiente¹:

De la Autógrafa de Ley

1. La Autógrafa de Ley cuenta con la siguiente fórmula legal:

"Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto promover el estudio y fortalecimiento del desarrollo ferroviario, facilitando la ejecución de proyectos ferroviarios y de aquellos aprobados en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario a nivel nacional, priorizando su construcción, ejecución, mejoramiento, ampliación o modernización, para acelerar el crecimiento en infraestructura ferroviaria e impulsar el desarrollo económico y social de la zona de influencia, los mismos que deberán contar con la Certificación Ambiental expedida por el sector competente.

Artículo 2. Declaración de necesidad pública e interés nacional

Se declara de necesidad pública e interés nacional los proyectos ferroviarios que se mencionan en el artículo 3 para la construcción, ejecución, mejoramiento, ampliación o modernización de la infraestructura ferroviaria en el país, con la finalidad de viabilizar e impulsar su desarrollo en el mediano plazo, permitir el ingreso de nuevos operadores ferroviarios, mejorar la conectividad entre los departamentos, promover el comercio nacional e internacional, fortalecer la competitividad del país y ofrecer nuevos servicios de transportes de pasajeros y de carga.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

La presente ley es aplicable para los proyectos ferroviarios, tanto de carga como de pasajeros, contenidos en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario y para el desarrollo de nuevos proyectos que se encuentran en estudio, los mismos que podrán incluirse en el Programa Multianual de Inversiones a partir del año fiscal 2026, considerando a los siguientes:

- a) Ferrocarril en el tramo Trujillo - Chiclayo - Piura, que incluye las rutas de Paita - Eten - Salaverry en los departamentos de Piura, Lambayeque y La Libertad.
- b) Tren logístico minero y de pasajeros en el tramo Cajamarca - Chiclayo - Puerto Eten.
- c) Ferrocarril Lima - Ica que incluye las rutas de Ica - Pisco - Chincha - Cañete y Lima.

¹ Sobre la base del Informe N° 0365-2025-MTC/08, Informe N° 008-2025-EF/46.01 e Informe N° 00179-2025-MINAM/SG/OGAJ

- d) Ferrocarril Puerto San Juan de Marcona - Andahuaylas, que conecta a los departamentos de Apurímac, Ayacucho, Arequipa e Ica.
- e) Ferrocarril Lima - Barranca.
- f) Túnel Trasandino en la ruta Lima - Junín.
- g) Corredor Ferroviario Este Lima - Ricardo Palma.
- h) Rehabilitación complementaria de la infraestructura ferroviaria del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica.
- i) Corredor minero macrorregional que conecta seis proyectos mineros en el departamento de Cajamarca (Michiquillay, Yanacocha, Galeno, Conga, Tantahuatay y La Granja), que desemboca en el terminal marítimo de Eten en el departamento de Lambayeque.
- j) Ferrocarril en los tramos sur y suroriente de los departamentos de Arequipa, Puno y Cusco.
- k) Construcción de un sistema de transporte eléctrico masivo en la ciudad de Arequipa que se denominará "El Tren Blanco de Arequipa" que conectará los distritos de Cerro Colorado, Yanahuara, Sachaca, Cercado, Tiabaya y Hunter.
- l) Tren Iquitos - Yurimaguas.
- m) Creación del megaproyecto ferroviario bioceánico, que une el puerto de Santos, Sao Paulo en Brasil con el puerto de Bayóvar y del megapuerto multimodal de Bayóvar ubicado en el distrito de Sechura de la provincia de Sechura del departamento de Piura.
- n) Construcción del tren Puno - Desaguadero.
- ñ) Ferrocarril de Pucallpa a la Costa.

Artículo 4. De la ejecución de los proyectos de infraestructura y transporte ferroviarios

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del órgano competente, ejecuta las acciones, los estudios y los planes que permitan implementar el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario que se complementa con el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad y determina su inclusión en el Programa Multianual de Inversiones.

Artículo 5. Participación de los gobiernos regionales y locales

Los estudios e implementación de los proyectos ferroviarios cuentan con la participación de los gobiernos regionales y los gobiernos locales, en concordancia con sus funciones y competencias, promoviendo su desarrollo económico y social."

Observaciones a la Autógrafa de Ley

2. Al respecto debemos señalar que mediante Resolución Ministerial N° 396-2016-MTC/01.02 se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario (PNDF), en el que se han establecido criterios para la identificación y priorización de los proyectos de infraestructura ferroviaria, conforme se puede advertir del acápite 7 "Identificación y propuestas de proyectos":

"7. IDENTIFICACIÓN Y PROPUESTA DE PROYECTOS

En el presente capítulo se identifica un conjunto de proyectos de infraestructura ferroviaria, la mayoría de ellos a nivel de propuesta, que requieren ser analizados, respecto a las estrategias de desarrollo de la infraestructura ferroviaria y corredores de infraestructura ferroviaria de cargas y también en función del estudio integral de cada uno de los proyectos.

A efectos de organizar los probables proyectos de infraestructura ferroviaria, provenientes de distintas fuentes, estos se agruparon en tres tipos de proyectos:

- *Mejoramiento de la infraestructura ferroviaria existente: Proyectos orientados a incrementar la capacidad de la infraestructura ferroviaria existente.*

- *Desarrollo de nuevas infraestructuras ferroviarias: Proyectos nuevos de infraestructura ferroviaria para transporte interurbano y urbano.*
- *Desarrollo de infraestructura ferroviaria para la interconexión internacional: Proyectos de vinculación con países vecinos, concordantes con las políticas de integración regional.*

En el numeral 7.1 del apartado 7 del PNDF se establecen los criterios, según el tipo del proyecto al que esté referido (transporte de carga, de pasajeros de larga distancia, de pasajeros de cercanías o de pasajeros urbano) a fin de establecer un orden de prelación de los proyectos de infraestructura ferroviaria.

Criterios para proyectos de transporte de carga

1. Contribución al mejoramiento de la infraestructura, operación y seguridad de los sistemas ferroviarios existentes.
2. Transporte de carga de producción concentrada de carácter masivo y de larga distancia.
3. Conforman redes de transporte y logística existentes y futuras.
4. Períodos de maduración cortos y/o solución de problemáticas existentes.

Criterios para proyectos de transporte de pasajeros de larga distancia

1. Contribución al mejoramiento de la infraestructura y operación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros.
2. Corredores de transporte de pasajeros.
3. Períodos de maduración cortos y/o solución de problemáticas existentes.

Criterios para proyectos de transporte de pasajeros de cercanías

1. Contribución al mejoramiento de la infraestructura y operación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros de cercanías.
2. Corredores de transporte de pasajeros fuera del ámbito metropolitano de las principales ciudades del país.
3. Periodo de maduración corto y/o solución de problemáticas existentes.

Criterios para proyectos de transporte de pasajeros urbano

1. Satisfacción de demanda de transporte de pasajeros.
2. Mejorar el sistema de transporte urbano de pasajeros.
3. Periodos de maduración cortos y/o solución de problemáticas existentes

En consecuencia, para incorporar un proyecto al PNDF, es necesario hacer previamente la evaluación técnica según el tipo de proyecto. Cabe precisar que al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en el marco de sus funciones le compete evaluar, identificar y priorizar los proyectos de infraestructura ferroviaria.

Así, se advierte que la propuesta normativa estaría determinando, a priori, la inclusión de proyectos al PNDF, sin que se tomen en cuenta los instrumentos técnicos y metodológicos aprobados en el PNDF para su inclusión.

3. En adición a lo expuesto debemos señalar que la iniciativa legislativa no ha considerado que para la implementación de una infraestructura ferroviaria se debe tener en cuenta previamente, las eventuales amenazas y riesgos en términos ecológicos que se derivarían de la construcción de nuevos proyectos (p.e. la fragmentación de ecosistemas, el efecto de borde, la deforestación, atropellamiento de fauna silvestre, entre otros), afirmación que se puede realizar, a partir de escenarios similares que han ocurrido en obras en la Amazonía, con graves problemas ambientales y sociales que han provocado. Del mismo modo, debe considerarse los derechos preexistentes, prioritariamente el de los pueblos indígenas u originarios, así como los intereses y necesidades de dichos pueblos y el de las poblaciones locales.

Tampoco se advierte que en la referida iniciativa legislativa se haya hecho referencia al cumplimiento de la normativa en materia de conservación de la diversidad biológica desde la fase de los "estudios", lo que incluye el respeto a los sitios Ramsar (o humedales de importancia internacional), los ecosistemas frágiles, los humedales y turberas, por citar algunas zonas ecológicamente sensibles, y que en muchos casos, se constituyen también en medios de vida de las poblaciones aledañas y fuentes de ingresos para los emprendimientos y economías locales.

Asimismo, es pertinente señalar que el transporte ferroviario es un contribuyente significativo a las emisiones de GEI. En nuestro país, la quema de combustibles para este medio de transporte, incluye tanto aquellas generadas para el servicio de carga como para el transporte de pasajeros en zonas rurales. Para el 2019, las emisiones de los ferrocarriles fueron de 96 GgCO₂eq provenientes de la quema de diésel. El diésel es el combustible con más alto factor de emisión de dióxido de carbono, de 74,100 KgGEI/TJ.

En ese sentido, al ser inversiones de largo plazo, con una vida útil que puede extenderse por décadas, estos proyectos deben incorporar consideraciones en materia de cambio climático desde su diseño. En términos de reducción de emisiones de GEI. Los proyectos ferroviarios, en la medida que su concepción lo permita, deben priorizar tecnologías bajas en carbono, a través de la electrificación mediante el uso de fuentes renovables, el hidrógeno verde, y/o a través de la promoción de la eficiencia energética. Respecto a la adaptación, se requiere considerar la construcción y/o mejoramiento de la infraestructura resiliente, capaz de resistir a los riesgos asociados con eventos climáticos extremos.

Es pertinente precisar, que la Política Nacional: Estrategia Nacional ante el Cambio Climático al 2050 (PN: ENCC2050), principal instrumento de la gestión climática del Perú en los próximos 25 años, contempla como uno de sus objetivos prioritarios (OP3), la reducción de las emisiones de GEI en el transporte a nivel nacional, incluyendo explícitamente al transporte ferroviario, con un logro esperado al 2030 del 8.79% y al 2050 del 34.56%, a través de la implementación de las medidas de mitigación en el marco de la NDC, orientadas al mejoramiento del servicio de este tipo de transporte.

4. De otro lado, es necesario señalar que, con relación a la eficacia y obligatoriedad que generan las normas declarativas, la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (en adelante, MINJUS) ha emitido la siguiente opinión contenida en la Consulta Jurídica N° 024-2018-JUS/DGDNCR:

"(...) las leyes declarativas sirven en algún momento, como sugerencia para la adopción de medidas del Poder Ejecutivo, respecto de determinada situación, ante la imposibilidad del legislador de proponer alguna iniciativa de gasto en la ejecución del presupuesto; máxime si el artículo 4 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, le otorga al Poder Ejecutivo la competencia exclusiva sobre el diseño y supervisión de las políticas nacionales.

En consecuencia, las normas declarativas no generan impacto económico en el presupuesto estatal, debido a que no imponen ninguna obligación jurídica, y la inobservancia en el cumplimiento de estas leyes, no generan, per sé, ningún tipo de responsabilidad."

En este contexto, se debe señalar que, si bien el MINJUS ha establecido que las normas declarativas sirven, en algún momento, como sugerencia para que el Poder Ejecutivo adopte medidas ante la imposibilidad del legislador de proponer alguna norma con iniciativa de gasto, el Proyecto de Ley materia de análisis desnaturaliza el concepto de "*leyes declarativas*", toda vez que no se limita únicamente a efectuar una declaración de interés nacional y necesidad pública, sino que pretende la construcción, ejecución, mejoramiento, ampliación o modelización de diversos proyectos ferroviarios, sin considerar que ello depende de una serie de estudios que determinan la conveniencia o no de ejecutar ciertos proyectos, así como su nivel de intervención, en base a fundamentos técnicos y metodológicos.²

5. En efecto, la Autógrafa de Ley materia de observación, si bien dispone una declaratoria de interés nacional, también establece que se ejecuten acciones, estudios y planes que permitan que se implementen una lista de inversiones en infraestructura ferroviaria, así como, nuevos proyectos de inversión en desarrollo ferroviario; desnaturalizando la condición de norma declarativa, para contener un mandato jurídico. Dado la aludida desnaturalización, desde el punto de vista presupuestal, surge la incompatibilidad con lo establecido en las reglas para la estabilidad presupuestaria reguladas en los incisos 3 y 4 del numeral 2.2 del artículo 2³ de la Ley N° 32186, Ley de Equilibrio Financiero del Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, reglas que indican que

² Es por ello que, en el Informe Técnico N° 0111-2024-MTC/18.02, se indica que la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, recomendó que no se utilicen términos como: *mejoramiento, ampliación, rehabilitación, pavimentación*, porque dependerá de la autoridad competente determinar qué tipo de intervención se debe desarrollar.

³ "Artículo 2.- Estabilidad presupuestaria

(...)

2.2 Durante el año fiscal 2025, las entidades señaladas en el artículo 3 del Decreto Legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, deben cumplir con las siguientes reglas:

(...)

3. En todo dispositivo legal que autorice gastos no previstos en la Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, se debe especificar el financiamiento, bajo sanción de ineficacia de los actos que se deriven de la aplicación de los dispositivos legales.

4. Los proyectos de normas legales que generen gasto público deben contar, como requisito para el inicio de su trámite, con una evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios que pueden ser destinados a su aplicación, así como el impacto de dicha aplicación en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, y un análisis de costo-beneficio en términos cuantitativos y cualitativos. La evaluación presupuestaria y el análisis costo-beneficio del proyecto de norma deben ser elaborados por el pliego presupuestario respectivo."

toda propuesta normativa que genere gasto debe estar acompañado de un análisis que muestre el impacto de su aplicación en el Presupuesto del Sector Público; en razón a que las acciones, estudios y planes que dispone la Autógrafa de Ley para que se implemente la lista de inversiones en infraestructura ferroviaria y nuevos proyectos de inversión de desarrollo ferroviario, no cuentan con un sustento sobre la dimensión de sus costos y la existencia de recursos para su financiamiento, según se puede apreciar de la Exposición de Motivos de los Proyectos de Ley N°s 408/2021-CR, 1721/2021-CR, 3330/2022-CR, 5471/2022-CR, 6924/2023-CR, 8054/2023-CR, 8326/2023-CR, 8934/2024-CR y 8979/2024-CR.

Asimismo, las inversiones en infraestructura ferroviaria conllevan gastos en la elaboración de estudios de preinversión, gastos por la ejecución física de la inversión, potenciales gastos administrativos, de equipamiento, logísticos, operativos y/o de mantenimiento, lo que implica una demanda de recursos adicionales al Tesoro Público, no previstos en la Ley N° 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, lo que contraviene el Principio de Equilibrio Presupuestario recogido por el inciso 1 del numeral 2.1 del artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1440⁴ y por el artículo 78 de la Constitución Política del Perú⁵.

En ese sentido, el artículo 4 de la iniciativa legislativa genera sobre las entidades públicas involucradas la responsabilidad de financiar y ejecutar acciones para la implementación de la Autógrafa de Ley, aspecto que es contrario a lo establecido en el numeral 7.3⁶ del artículo 7 del Decreto Legislativo N° 1440, que atribuye al Titular de la entidad la responsabilidad por la gestión presupuestaria del pliego con cargo a su respectivo presupuesto institucional, así como la facultad para priorizar sus gastos, en cumplimiento de sus funciones y obligaciones, y con sujeción al principio de legalidad, así como a lo dispuesto en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú establece que: *“Los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos (...)”*.

6. De otro lado, es preciso indicar que, las entidades de los tres niveles de gobierno para el desarrollo de las inversiones públicas deben cumplir con las disposiciones técnico-normativas que regulan las cuatro fases del Ciclo de Inversión del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones - SNPMGI, conforme se señala a continuación:

4 “Artículo 2. Principios

2.1 Adicionalmente a los principios de la Administración Financiera del Sector Público y los del Derecho Público en lo que resulte aplicable, el Sistema Nacional de Presupuesto Público se rige por los siguientes principios:

1. **Equilibrio presupuestario:** Consiste en que el Presupuesto del Sector Público está constituido por los créditos presupuestarios que representan el equilibrio entre la previsible evolución de los ingresos y los recursos a asignar de conformidad con las políticas públicas de gasto, estando prohibido incluir autorizaciones de gasto sin el financiamiento correspondiente. (...)”

5 “Artículo 78.- (...) El proyecto presupuestal debe estar efectivamente equilibrado.”

6 “Artículo 7. Titular de la Entidad

(...)

7.3 El Titular de la Entidad es responsable de:

1. Efectuar la gestión presupuestaria (...)

2. Conducir la gestión presupuestaria hacia el logro de las metas de productos y resultados priorizados (...).

3. Determinar las prioridades de gasto de la Entidad en el marco de sus objetivos estratégicos institucionales que conforman su Plan Estratégico Institucional (PEI), y sujetándose a la normatividad vigente.”

- La **fase de Programación Multianual de Inversiones** establece que corresponde a los Sectores, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, en el ámbito de sus respectivas competencias, determinar las brechas de infraestructura o de acceso a servicios públicos, así como definir los objetivos a alcanzar respecto a dichas brechas, mediante el establecimiento de metas e indicadores, de acuerdo con los objetivos nacionales, regionales y locales establecidos en la planificación estratégica. Asimismo, sobre la base del diagnóstico de brechas y objetivos establecidos, las entidades definen sus criterios de priorización para la selección de la cartera de inversiones, debiendo considerarse para ello, la capacidad de gasto de capital y del gasto corriente para su operación y mantenimiento, así como la continuidad de las inversiones que se encuentran en ejecución.
- Luego de ello, en la **fase de Formulación y Evaluación**⁷, mediante los documentos técnicos respectivos (fichas técnicas o estudios de preinversión) que, contiene información técnica y económica del proyecto de inversión, se analiza y decide si su ejecución está justificada, en función de lo cual se determina su viabilidad. Posteriormente, ingresan a la **fase de Ejecución**, que comprende la elaboración del expediente técnico o documento equivalente y la ejecución física de las inversiones. Finalmente, la **fase de Funcionamiento** comprende la operación y mantenimiento de los activos generados con la ejecución de la inversión y la provisión de los servicios implementados con dicha inversión.

En ese sentido, al proponerse mediante la Autógrafa de Ley, la priorización de la construcción, ejecución, mejoramiento, ampliación o modernización de los proyectos ferroviarios señalados en el Artículo 3 de la Autógrafa de Ley, **se estaría vulnerando los procesos de la fase de Programación Multianual de Inversiones, donde las entidades, a través de la identificación de las brechas de infraestructura y acceso a servicios y de los criterios de priorización, determinan una cartera de inversiones prioritarias.**

Asimismo, respecto a la Programación Multianual de Inversiones (PMI), es importante precisar que, de acuerdo con el numeral 9.1 del artículo 9 de la Directiva N° 001-2019-EF/63.01, Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones⁸, la misma tiene como objetivo lograr la vinculación entre el planeamiento estratégico y el proceso presupuestario, mediante la elaboración y selección de una cartera de inversiones orientada al cierre de brechas prioritarias, ajustada a los objetivos y metas de desarrollo nacional, sectorial y/o territorial.

Adicionalmente, el numeral 14.1 del artículo 14 de la aludida Directiva General, establece que la elaboración de la cartera de inversiones del PMI, tiene como objetivo la selección de las inversiones a ser financiadas total o parcialmente con fondos públicos necesarios para alcanzar las metas de producto establecidas para el logro de los objetivos priorizados y los indicadores de resultado respecto al cierre de brechas. Asimismo, considera la capacidad de gasto de capital para su ejecución y del gasto corriente para su operación y mantenimiento por parte de los Sectores, Gobierno Regional y Gobierno Local, según corresponda.

⁷ Las Inversiones de Optimización, de Ampliación marginal, de Reposición y de Rehabilitación (IOARR) se aprueban.
⁸ Aprobado por la Resolución Directoral N° 001-2019-EF/63.01 y sus modificatorias.

En ese sentido, **no corresponde que la Autógrafa de Ley proponga la inclusión de las inversiones de infraestructura ferroviaria en el PMI** conforme señalan los Artículos 3 y 4 de la Autógrafa de Ley, puesto que es competencia de los Sectores, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales realizar los procesos de la fase de Programación Multianual de Inversiones conforme establece el marco normativo del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (SNPMGI).

Por lo expuesto, se **formula observación** a la Autógrafa de Ley, debido a que el desarrollo de inversiones públicas de las entidades del Sector, Gobierno Regional y Gobierno Local, debe ser consistente con la estructura técnico-normativa del SNPMGI, la cual tiene por finalidad que el Estado, en sus tres niveles de Gobierno realice una programación multianual de sus inversiones consistente con los objetivos de la planificación estratégica y con la programación de su presupuesto, en el marco de un manejo sostenible de las finanzas públicas.

Finalmente, cabe indicar de manera informativa que, en el Banco de Inversiones⁹ del SNPMGI¹⁰, las entidades han registrado tres (03) inversiones relacionadas a la Autógrafa de Ley.

Por las razones expuestas, se observa la Autógrafa de Ley, en aplicación del artículo 108 de la Constitución Política del Perú.

Atentamente,



DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República



GUSTAVO LINO ADRIANZEN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

⁹ Incluye proyectos de inversión registrados por las entidades competentes en el Banco de Proyectos durante la vigencia de la Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública.

¹⁰ De acceso público a través de los siguientes enlaces:

a) Banco de Inversiones <https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/consultapublica/consultainversiones>

b) Sistema de Seguimiento de Inversiones <https://ofi5.mef.gob.pe/ssi/ssi/Index>

Proyecto de Ley: 0408/2021-CR, 1721/2021-CR
3330/2022-CR, 5471/2022-CR
6924/2023-CR, 8054/2023-CR
8326/2023-CR, 8934/2024-CR
8979/2024-CR



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **21** de **marzo** de **2025**

Habiendo sido observada la autógrafo de ley, pase a la comisión de:

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



GIOVANNI PORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

**LA COMISIÓN PERMANENTE DEL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA;
Ha dado la Ley siguiente:**

**LEY QUE PROMUEVE EL ESTUDIO Y FORTALECIMIENTO DEL
DESARROLLO FERROVIARIO PARA FACILITAR LA EJECUCIÓN DE
PROYECTOS Y EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO
FERROVIARIO A NIVEL NACIONAL**

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto promover el estudio y fortalecimiento del desarrollo ferroviario, facilitando la ejecución de proyectos ferroviarios y de aquellos aprobados en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario a nivel nacional, priorizando su construcción, ejecución, mejoramiento, ampliación o modernización, para acelerar el crecimiento en infraestructura ferroviaria e impulsar el desarrollo económico y social de la zona de influencia, los mismos que deberán contar con la Certificación Ambiental expedida por el sector competente.

Artículo 2. Declaración de necesidad pública e interés nacional

Se declara de necesidad pública e interés nacional los proyectos ferroviarios que se mencionan en el artículo 3 para la construcción, ejecución, mejoramiento, ampliación o modernización de la infraestructura ferroviaria en el país, con la finalidad de viabilizar e impulsar su desarrollo en el mediano plazo, permitir el ingreso de nuevos operadores ferroviarios, mejorar la conectividad entre los departamentos, promover el comercio nacional e internacional, fortalecer la competitividad del país y ofrecer nuevos servicios de transportes de pasajeros y de carga.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

La presente ley es aplicable para los proyectos ferroviarios, tanto de carga como de pasajeros, contenidos en el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario y para





el desarrollo de nuevos proyectos que se encuentran en estudio, los mismos que podrán incluirse en el Programa Multianual de Inversiones a partir del año fiscal 2026, considerando a los siguientes:

- a) *Ferrocarril en el tramo Trujillo - Chiclayo - Piura, que incluye las rutas de Paita - Eten - Salaverry en los departamentos de Piura, Lambayeque y La Libertad.*
- b) *Tren logístico minero y de pasajeros en el tramo Cajamarca - Chiclayo - Puerto Eten.*
- c) *Ferrocarril Lima - Ica que incluye las rutas de Ica - Pisco - Chíncha - Cañete y Lima.*
- d) *Ferrocarril Puerto San Juan de Marcona - Andahuaylas, que conecta a los departamentos de Apurímac, Ayacucho, Arequipa e Ica.*
- e) *Ferrocarril Lima - Barranca.*
- f) *Túnel Trasandino en la ruta Lima - Junín.*
- g) *Corredor Ferroviario Este Lima - Ricardo Palma.*
- h) *Rehabilitación complementaria de la infraestructura ferroviaria del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica.*
- i) *Corredor minero macrorregional que conecta seis proyectos mineros en el departamento de Cajamarca (Michiquillay, Yanacocha, Galeno, Conga, Tantahuatay y La Granja), que desemboca en el terminal marítimo de Eten en el departamento de Lambayeque.*
- j) *Ferrocarril en los tramos sur y suroriente de los departamentos de Arequipa, Puno y Cusco.*
- k) *Construcción de un sistema de transporte eléctrico masivo en la ciudad de Arequipa que se denominará "El Tren Blanco de Arequipa" que conectará los distritos de Cerro Colorado, Yanahuara, Sachaca, Cercado, Tiabaya y Hunter.*
- l) *Tren Iquitos - Yurimaguas.*
- m) *Creación del megaproyecto ferroviario bioceánico, que une el puerto de Santos, Sao Paulo en Brasil con el puerto de Bayóvar y del megapuerto*



multimodal de Bayóvar ubicado en el distrito de Sechura de la provincia de Sechura del departamento de Piura.

- n) Construcción del tren Puno - Desaguadero.*
- ñ) Ferrocarril de Pucallpa a la Costa.*

Artículo 4. De la ejecución de los proyectos de infraestructura y transporte ferroviarios

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del órgano competente, ejecuta las acciones, los estudios y los planes que permitan implementar el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario que se complementa con el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad y determina su inclusión en el Programa Multianual de Inversiones.

Artículo 5. Participación de los gobiernos regionales y locales

Los estudios e implementación de los proyectos ferroviarios cuentan con la participación de los gobiernos regionales y los gobiernos locales, en concordancia con sus funciones y competencias, promoviendo su desarrollo económico y social.

Comuníquese a la señora Presidenta de la República para su promulgación.

En Lima, a los veintisiete días del mes de febrero de dos mil veinticinco.

[Firma]
EDUARDO SALHUANA CAVIDES
Presidente del Congreso de la República

[Firma]
CARMEN PATRICIA JUÁREZ GALLEGOS
Primera Vicepresidenta del Congreso de la República

A LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

