



ISAAC MITA ALANOCA

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



PROYECTO DE LEY N°

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO ESPECIAL DEL FERROCARRIL TACNA - ARICA

Los Congresistas de la República, integrantes del Grupo Parlamentario Perú Libre, a iniciativa del Congresista de la República que suscribe, **Abog. ISAAC MITA ALANOCA**, en ejercicio que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 22° inciso c) 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO ESPECIAL DEL FERROCARRIL TACNA – ARICA

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto promover la integración física, económica y social de la región Tacna con la región de Arica mediante la construcción y operación de un sistema ferroviario intermodal de transporte, contribuyendo al desarrollo sostenible y a la soberanía económica del Perú.

Artículo 2. Declaración de necesidad publica e interés nacional

Declarar de necesidad publica e interés nacional el Proyecto Especial del Ferrocarril Tacna - Arica, entidad autónoma adscrita al Gobierno Regional de Tacna, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía técnica, económica y administrativa, encargada de la planificación, ejecución, operación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria entre la ciudad de Tacna (Perú) y la ciudad de Arica (Chile).

Artículo 3. Alcance de los objetivos del proyecto especial

El Proyecto Especial del Ferrocarril Tacna - Arica tiene los siguientes objetivos:

- Integración Regional:** Facilitar la interconexión física entre el Perú y Chile, promoviendo la integración de mercados, el intercambio comercial y el desarrollo económico en ambas naciones.
- Desarrollo Sostenible:** Contribuir al desarrollo sostenible de las regiones de Tacna y Arica, promoviendo el transporte ferroviario como una alternativa ecológica y eficiente frente al transporte de carga por carretera.
- Soberanía Económica:** Fortalecer la soberanía económica del país, generando empleo y oportunidades de desarrollo para la población local y regional, en especial para las mujeres y jóvenes.
- Seguridad en el Transporte:** Mejorar la seguridad en el transporte de bienes y personas entre ambas regiones, garantizando la modernización de la infraestructura ferroviaria.

Artículo 4. Planificación y Ejecución

El Proyecto Especial se encarga de la planificación, diseño, licitación, construcción y ejecución del sistema ferroviario que conecta Tacna y Arica, incluyendo:

- 4.1 La infraestructura necesaria para la operatividad del sistema ferroviario, incluyendo estaciones, terminales de carga y pasajeros, vías, puentes, túneles, entre otros.
- 4.2 La contratación de personal calificado y la implementación de tecnología avanzada que permita un transporte eficiente, seguro y moderno.
- 4.3 La promoción de la inversión pública y participación del sector privado nacional e internacional en el financiamiento y la ejecución del proyecto, sin afectar la soberanía del país ni los intereses nacionales.

Artículo 5. Plan de Desarrollo Regional

El Proyecto Especial forma parte de un plan integral de desarrollo regional que contempla:

- 5.1 La formación de recursos humanos en la región para la operación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.
- 5.2 La promoción de iniciativas productivas locales, especialmente en el sector agrícola, industrial y comercial, a través de la creación de nuevas rutas de exportación e importación mediante el ferrocarril.

Artículo 6. Supervisión y Control

El Proyecto Especial será supervisado por una Comisión Técnica creada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la participación de representantes del Gobierno Regional de Tacna, de la sociedad civil y de las comunidades beneficiarias.

DISPOSICIONES FINALES COMPLEMENTARIAS

Primero. Implementación y reglamentación

Se dispone al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al Ministerio de Economía y Finanzas, en coordinación con el Gobierno Regional de Tacna y demás entidades involucradas a realizar las acciones, procedimientos, inversiones y modificaciones en sus partidas presupuestales para concretizar lo dispuesto en la presente Ley, cuya proyección de plazo máximo de 10 años, con revisión y evaluación periódica de su avance.

Segundo. Financiamiento

El financiamiento del Proyecto Especial del Ferrocarril Tacna - Arica es cubierto con recursos provenientes del presupuesto del Gobierno Regional de Tacna, participación de entidades financieras internacionales, créditos bilaterales y la colaboración público-privada, garantizando siempre la transparencia en la asignación y uso de los fondos.

Lima, abril de 202



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/04/2025 15:33:51-0500



Firmado digitalmente por:
MITA ALANOCA Isaac FAU
20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/04/2025 18:50:35-0500



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria
Antonieta FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/04/2025 12:53:03-0500



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/04/2025 11:18:47-0500



Firmado digitalmente por:
TAPE CORONADO Maria
Elizabeth FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/04/2025 14:28:46-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/04/2025 17:14:57-0500



Firmado digitalmente por:
CERRON ROJAS Waldemar
Jose FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/04/2025 17:10:31-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **22** de **abril** de **2025**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 10873/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

- 1. PRESUPUESTO Y CUENTA GENERAL DE LA REPÚBLICA; y**
- 2. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**



GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

ANTECEDENTES

La zona de frontera entre Tacna y Arica, tiene una importancia geopolítica y geoestratégica, de valor indiscutible para nuestro país, y que el Estado Peruano no le está dando la importancia que debería darle, teniendo en cuenta el Tratado de 1929 y su Protocolo Complementario, quedando pendientes algunos asuntos de aspectos históricos - jurídicos a la fecha, donde la población de la heroica Tacna exige que se cumplan en todos sus extremos los acuerdos del tratado de 1929, respetando la plena autonomía de la servidumbre que se encuentra garantizada por el acuerdo internacional.

El Tratado de Lima de 1929 acordó que Chile constituiría a perpetuidad, en la parte que la línea atraviesa su territorio, el derecho más amplio de servidumbre y construiría a su costo dentro de la bahía de Arica, un malecón de atraque para vapores de todo calado para su servicio del Perú (denominado hoy Muelle 7). Dentro de la delimitación del muelle y los terrenos donde se encuentran construidos tanto la nueva estación terminal como la antigua estación de Ferrocarril Tacna Arica, y el trazado de los rieles y demás instalaciones ferroviarias construidas sobre la explanada. Es decir, se otorgan las servidumbres al Perú en Arica, la libre y autónoma disposición del muelle y la estación del ferrocarril Tacna – Arica.

El muelle de Arica siempre tuvo una infraestructura estratégica complementaria como la línea férrea Tacna Arica, que facilitaba el transporte de grandes cantidades de mercaderías, actualmente es la única vía ferroviaria binacional que posee el Perú, y es uno de los más antiguos que aun está en servicio, que debería ser conservada y repotenciada, por ser un recurso estratégico para impulsar la actividad económica de la Región de Tacna.

VALOR HISTORICO

La construcción del ferrocarril se inició en 1856 y estuvo a cargo de la empresa inglesa The Arica & Tacna Railway Co¹. Fue testigo de diversos episodios durante la invasión chilena, otorgándose la concesión a la misma empresa que lo construyó por 99 años, motivo por el cual después de la ocupación chilena del territorio peruano, dicho ferrocarril no fue expropiado respetándose la concesión concedida por el Estado Peruano. En 1929 la heroica Tacna fue devuelta al territorio peruano y el ferrocarril también quedó como propiedad del Estado peruano, con soberanía territorial chilena.

¹ <https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/217/Vega-Casta%C3%B1on-Edwing.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

IMPORTANCIA ECONOMICA

La importancia económica del ferrocarril Tacna – Arica tendría un impacto principalmente en el sector turismo de la Región Tacna, por ser una de las actividades económicas que viene generando impactos importantes en la región de Tacna, seguido del comercio que es la principal actividad debido a su condición de región fronteriza con Chile y Bolivia.

Si tenemos en cuenta que el flujo de turistas chilenos que visitan la ciudad en un promedio de 2000 visitantes diarios, y de connacionales que visitan Arica con fines turísticos y/o comerciales, se puede observar un déficit de oferta, que encarece los costos de viajes y traslado de mercancías. De incorporarse el servicio de transporte tren Tacna - Arica, impulsaría más estas actividades económicas al contar con un servicio seguro, rápido y de transporte de mercancías en volúmenes mayores y a menor precio.

1. IDENTIFICACION DEL PROBLEMA

El transporte ferroviario entre Tacna (Perú) y Arica (Chile), históricamente representado por el **Ferrocarril Tacna-Arica (FTA)**, ha sido un eje fundamental de integración fronteriza, intercambio comercial, conectividad regional y ejercicio de soberanía. Sin embargo, actualmente este corredor ferroviario se encuentra subutilizado, con operaciones discontinuas, escasa inversión y una ausencia de visión estratégica binacional, lo que ha mermado su potencial para el desarrollo económico y social de la región de Tacna.

La situación se agrava por la **falta de un ente especializado que impulse su modernización, operación eficiente y aprovechamiento logístico**. Pese a que el ferrocarril cuenta con un respaldo histórico y legal —al amparo del Tratado de Paz y Amistad de 1929 entre Perú y Chile— su explotación real no ha contribuido significativamente al desarrollo regional ni al fortalecimiento del vínculo soberano de Tacna con el litoral.

Según cifras del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)², el FTA movilizó apenas 6,500 pasajeros en 2015, y ha tenido suspensiones prolongadas en años posteriores debido a condiciones técnicas y administrativas (MTC, 2022). El potencial comercia³l del corredor es mucho mayor, considerando que Tacna recibe cerca de 1.8 millones de turistas al año, en su mayoría provenientes de Chile (MINCETUR, 2023).

Desde el punto de vista histórico, el FTA fue inaugurado en 1856 y reconstruido tras la Guerra del Pacífico. Su reintegración al Perú en 1929 fue un símbolo de

² Ministerio de Transportes y Comunicaciones [MTC]. (2022). Informe sobre el estado del Ferrocarril Tacna-Arica. <https://www.gob.pe/mtc>

³ Ministerio de Comercio Exterior y Turismo [MINCETUR]. (2023). Estadísticas de turismo receptivo 2022-2023. <https://www.mincetur.gob.pe>

soberanía, conforme al Art. 4 del Tratado de Paz y Amistad⁴, que estipula que el Perú conserva derechos sobre la línea férrea hasta Arica, incluyendo facilidades de operación en el puerto y estación ferroviaria (Tratado de Paz y Amistad, 1929).

Pese a este respaldo jurídico, la falta de institucionalidad para gestionar el servicio ha impedido concretar su potencial como una vía alternativa de transporte de carga y pasajeros, descongestionando la carretera Panamericana y promoviendo el comercio regional. El Banco Mundial⁵ (2019) señala que el costo logístico en el sur del Perú supera el 30% del valor de los productos transportados, afectando la competitividad de las exportaciones agroindustriales y manufactureras.

Otra de las problemáticas radica en que el FTA se encuentra actualmente **concesionado a una empresa privada desde 2005**, a través del Contrato de Concesión N° 003-2005-MTC, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la empresa Ferrocarril Tacna-Arica S.A. Este contrato, que tenía una duración inicial de 30 años, ha sido objeto de cuestionamientos por su bajo nivel de inversión, falta de operatividad y ausencia de resultados sostenibles en la prestación del servicio (Contraloría General de la República, 2021⁶).

Debido a este esquema de concesión, **el Gobierno Regional de Tacna no puede intervenir directamente ni realizar inversiones públicas sobre la infraestructura ferroviaria**, pese a que el tren constituye una palanca de desarrollo regional. Esta limitación genera un vacío de gestión pública, en el que ni el sector privado cumple con lo establecido en la concesión, ni el gobierno regional tiene competencias para actuar en favor del desarrollo ferroviario.

Este modelo restrictivo contrasta con lo establecido en el **Artículo 192 de la Constitución Política del Perú**, que reconoce como competencia de los gobiernos regionales la formulación y ejecución de planes y proyectos de infraestructura regional. Sin embargo, en la práctica, el marco jurídico nacional centraliza la titularidad del servicio ferroviario en el MTC, limitando la autonomía regional y bloqueando iniciativas locales.

Asimismo, el anuncio reciente de que la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión) impulsará el desarrollo y reactivación del Ferrocarril Tacna-Arica como parte de un megaproyecto de más de 500 millones de dólares (La República, 2025)⁷, si bien representa una oportunidad para modernizar esta infraestructura histórica, también refleja la persistente **centralización de decisiones**

⁴ Tratado de Paz y Amistad entre Perú y Chile. (1929). Firmado en Lima el 3 de junio de 1929.

⁵ Banco Mundial. (2019). Perú: Revisión del gasto público en logística y transporte. <https://www.worldbank.org>

⁶ Contraloría General de la República. (2021). Informe de Control sobre el cumplimiento del Contrato de Concesión del Ferrocarril Tacna-Arica. <https://www.contraloria.gob.pe>

⁷ La República. (2025, abril 1). Ferrocarril Tacna-Arica: conoce el millonario megaproyecto que transformaría la conectividad entre Perú y Chile. <https://larepublica.pe/economia/2025/04/01/ferrocarril-tacna-arica-conoce-el-millonario-megaproyecto-que-transformaria-la-conectividad-entre-peru-y-chile-evat-65452>

estratégicas en Lima, sin otorgar al Gobierno Regional de Tacna un rol activo en la planificación, ejecución y fiscalización del proyecto. Esta situación reproduce una lógica vertical que limita el enfoque territorial y desconoce las capacidades técnicas y administrativas que el gobierno regional podría asumir. El desarrollo ferroviario no puede quedar restringido a un esquema de inversión centralista, sino que debe articularse con una visión de desarrollo regional. La creación de un **Proyecto Especial del Ferrocarril Tacna-Arica**, con sede en Tacna y con participación directa del gobierno regional, permitiría una verdadera descentralización operativa, presupuestal y estratégica, asegurando que los beneficios del proyecto se alineen con las necesidades y potencialidades del territorio.

Es así como, la ausencia de una política ferroviaria moderna y sostenible impide cumplir objetivos de descarbonización del transporte y reduce las posibilidades de integrar a Tacna con otros proyectos estratégicos como el Corredor Bioceánico Sur.

En ese contexto, la **creación del Proyecto Especial del Ferrocarril Tacna-Arica** busca atender una problemática multifacética que combina ineficiencia operativa, desaprovechamiento comercial, falta de gestión estratégica y riesgos de pérdida de soberanía sobre una infraestructura crítica.

2. ANÁLISIS DE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD

2.1 Análisis de la necesidad

La reactivación y fortalecimiento del Ferrocarril Tacna - Arica responde a una necesidad histórica, económica y geoestratégica del Estado peruano. Este ferrocarril, inaugurado en 1856 y considerado el segundo más antiguo de Sudamérica, ha sido durante décadas un vínculo clave entre Perú y Chile, cumpliendo una función estratégica en el comercio fronterizo y la integración regional (Ministerio de Transportes y Comunicaciones [MTC], 2017)⁸.

Desde su transferencia al gobierno regional de Tacna en 1999, el servicio ferroviario ha enfrentado serias limitaciones técnicas y administrativas, con una operatividad restringida al transporte de pasajeros y sin aprovechar su enorme potencial para carga comercial (Contraloría General de la República, 2018)⁹. Esto limita las oportunidades económicas de la región, en un contexto donde el flujo comercial entre Tacna y Arica sigue siendo activo, especialmente en el intercambio de productos agroindustriales, textiles y manufacturas ligeras.

Asimismo, la presencia activa del Estado peruano en este eje ferroviario tiene una dimensión simbólica y soberana. En virtud del Tratado de Lima de 1929, que estableció derechos específicos para el uso del puerto de Arica por parte del Perú,

⁸ Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). (2017). Diagnóstico de la Red Ferroviaria Nacional.

⁹ Contraloría General de la República. (2018). Informe de control concurrente al Ferrocarril Tacna - Arica.

es vital garantizar el ejercicio efectivo de este derecho a través de un corredor logístico ferroviario funcional (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2022)¹⁰.

2.2 Análisis de la viabilidad

Desde el punto de vista técnico y económico, el Proyecto Especial del Ferrocarril Tacna - Arica es viable, considerando:

- **Infraestructura existente:** Aunque se requiere modernización, gran parte del trazado ferroviario y estaciones están habilitados y no requieren expropiaciones ni nuevas licencias ambientales (MTC, 2020)¹¹.
- **Costos estimados y fuentes de financiamiento:** Estudios preliminares del Gobierno Regional de Tacna estiman una inversión inicial de aproximadamente 60 millones de soles para la rehabilitación integral de la línea y adquisición de material rodante moderno (Gobierno Regional de Tacna, 2023)¹². El financiamiento puede provenir de asociaciones público-privadas, convenios binacionales y fondos de cooperación internacional.
- **Demanda potencial:** La frontera Tacna-Arica registra un flujo promedio de más de 7 mil personas diarias, con picos de hasta 10 mil en temporadas altas (Superintendencia Nacional de Migraciones, 2023)¹³. La mejora del servicio ferroviario puede capturar al menos un 30% de esa demanda en el primer año, además de atraer turismo ferroviario, transporte estudiantil y servicios de carga liviana.
- **Compatibilidad normativa:** La Ley N° 31878 que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la rehabilitación del Ferrocarril Tacna-Arica, brinda un marco jurídico favorable para la ejecución del presente proyecto.

2.3 Análisis de la oportunidad

El momento actual ofrece una oportunidad estratégica para la creación del Proyecto Especial del Ferrocarril Tacna - Arica, según datos del MTC (2023), el ferrocarril Tacna - Arica transportó apenas 11,000 pasajeros en el último año, debido al deterioro de su infraestructura y baja frecuencia de operación. No obstante, se estima que con una intervención integral, el potencial de demanda superaría los 150,000 pasajeros anuales y más de 1 millón de toneladas métricas de carga, convirtiéndose en un nodo logístico clave para el corredor bioceánico sur entre otras razones:

¹⁰ Ministerio de Relaciones Exteriores. (2022). Análisis del Tratado de 1929 y sus implicancias logísticas actuales.

¹¹ Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). (2020). Plan Ferroviario Nacional 2016–2050.

¹² Gobierno Regional de Tacna. (2023). Informe Técnico de Rehabilitación del Ferrocarril Tacna - Arica.

¹³ Superintendencia Nacional de Migraciones. (2023). Boletín estadístico de movimientos migratorios en la frontera sur.

- **Reactivación económica post-pandemia:** Este proyecto se alinea con los objetivos del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, que prioriza la integración logística regional y el desarrollo de corredores económicos (CEPLAN, 2022)¹⁴.
- **Relaciones bilaterales con Chile:** La voluntad política de fortalecer los vínculos binacionales puede facilitar el desarrollo conjunto de proyectos de integración, como la modernización de pasos fronterizos y servicios logísticos ferroviarios (Cancillería del Perú, 2023)¹⁵.
- **Integración regional e internacional:** Este ferrocarril puede convertirse en un nodo logístico estratégico dentro del Corredor Bioceánico, conectando el sur del Perú con Brasil, Bolivia, Argentina y Chile a través de rutas multimodales.
- **Desarrollo social y descentralización:** La creación del Proyecto Especial permitirá generar empleo local, desarrollar capacidades técnicas en la región y fortalecer la institucionalidad regional a través de un organismo autónomo con gestión especializada.

3. ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO

La Constitución Política del Perú reconoce en su artículo 44 como deber primordial del Estado "promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación. Asimismo, el artículo 58 consagra el rol subsidiario del Estado para promover el desarrollo económico mediante la inversión pública y la prestación de servicios públicos esenciales.

La creación del Proyecto Especial del Ferrocarril Tacna - Arica se alinea con estos mandatos constitucionales al promover la conectividad, la integración transfronteriza y la dinamización económica de la macrorregión sur, como se detalla:

- **Ley N° 27628 – Ley General de Ferrocarriles:** Esta ley establece las bases para el desarrollo y regulación del sistema ferroviario nacional. Reconoce al transporte ferroviario como de interés público y estratégico para el país, promueve su expansión y modernización, y contempla la intervención del Estado para su ejecución y promoción (Congreso de la República del Perú, 2001).
- **Ley N° 29158 – Ley Orgánica del Poder Ejecutivo:** Define las competencias de los ministerios, permitiendo la creación de proyectos especiales para la ejecución de iniciativas estratégicas multisectoriales y de alto impacto, como los ferrocarriles. La

¹⁴ CEPLAN. (2022). Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad. Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. <https://www.ceplan.gob.pe>

¹⁵ Cancillería del Perú. (2023). Informe sobre integración fronteriza Perú-Chile. Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú.

norma permite que estos proyectos estén adscritos a un sector, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, garantizando su viabilidad institucional.

- **Ley N° 27867 – Ley Orgánica de Gobiernos Regionales:** Otorga a los gobiernos regionales competencias para promover el desarrollo regional, incluyendo infraestructura de transportes, y establece la posibilidad de conformar entidades públicas de desarrollo, como los proyectos especiales, en articulación con el gobierno nacional (Congreso de la República del Perú, 2002).
- **Decreto Legislativo N.º 1012 – Marco de Asociaciones Público-Privadas (APP):** Establece las condiciones para la promoción de inversiones privadas en infraestructura, lo que permite que el Proyecto Especial pueda estructurarse como un APP o contar con participación privada en su ejecución y operación.
- **Ley N° 31728 – Ley que Fortalece a PROREGIÓN:** Se contempla su participación como entidad ejecutora o coejecutora para proyectos de infraestructura ferroviaria, especialmente en zonas de frontera.

Hasta la fecha, no se ha promulgado una ley específica que cree un "Proyecto Especial del Ferrocarril Tacna - Arica". Sin embargo, existe la Ley N° 30634, promulgada el 9 de agosto de 2017, que declara de necesidad pública y de interés nacional la ejecución inmediata del proyecto de inversión pública "Mejoramiento de la infraestructura del servicio de transporte ferroviario Tacna-Arica". Esta ley autoriza a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión) a realizar el proceso de promoción de la inversión para dicho proyecto¹⁶.

En línea con esta ley, en marzo de 2025, ProInversión¹⁷ y el Gobierno Regional de Tacna suscribieron un convenio de colaboración para modernizar el Ferrocarril Tacna - Arica. Este convenio tiene como objetivo evaluar la mejor alternativa para la formulación y estructuración del proyecto ferroviario mediante la modalidad de Asociación Público-Privada.

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

La propuesta de la presente norma no vulnera la Constitución Política del Perú, ni otra norma legal vigente, permitiendo el cumplimiento de los objetivos señalados en la Carta Magna y en las leyes vigentes. Y pretende la puesta en valor económico una infraestructura de importancia geopolítica y geoestratégica; y de valor indiscutible para nuestro País.

Con la entrada en vigencia del Proyecto de Ley que crea el Proyecto Especial del Ferrocarril Tacna - Arica generará efectos directos y positivos sobre el marco normativo

¹⁶ https://www.elperulegal.com/2017/08/ley-n-30634.html?utm_source=chatgpt.com

¹⁷ https://www.investinperu.pe/en/pi/detail-news/proinversion-promovera-la-modernizacion-del-ferro?utm_source=chatgpt.com

vigente en materia de transporte, integración fronteriza, desarrollo económico regional y fortalecimiento del rol del Estado en infraestructuras estratégicas; siendo:

- **Complementariedad con la Ley N.º 31914** sobre gestión de riesgos y seguridad de infraestructuras públicas. La reactivación e implementación integral del ferrocarril fortalece los sistemas de transporte resilientes, seguros y eficientes, reduciendo la dependencia de rutas viales vulnerables ante desastres.
- **Interacción con la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales – Ley N.º 27867**, particularmente en lo concerniente a la competencia de formular, coordinar y ejecutar proyectos de desarrollo regional. Con la creación del Proyecto Especial, se refuerza el rol del Gobierno Regional de Tacna como articulador de desarrollo territorial y binacional.
- **Adecuación al Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad (PNISC) 2022 – 2025**, que promueve la inversión pública en infraestructura logística. Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el transporte ferroviario reduce hasta en 70% los costos logísticos respecto al transporte por carretera (MTC, 2022).
- **Vinculación con tratados y convenios internacionales**, particularmente el Tratado de 1929 entre Perú y Chile y el Acta de Ejecución de 1930, que garantizan el acceso y usufructo del Perú sobre los bienes del Ferrocarril de Tacna - Arica. La norma promueve su reactivación como medio de reafirmación de soberanía y aprovechamiento de derechos históricos (Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, 2020).
- **Fortalecimiento del marco de cooperación descentralizada e intervención del Programa Regional de Inversión Pública (PROREGIÓN)**. La creación del Proyecto Especial permite canalizar recursos a través de PROREGIÓN, conforme al D.S. N.º 011-2022-EF, que regula mecanismos para la ejecución de proyectos estratégicos de alcance regional mediante núcleos ejecutores o entes especiales.
- **Actualización normativa en materia de transporte ferroviario**. La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre – Ley N.º 27181 y el D.S. N.º 032-2004-MTC requieren una actualización respecto a estándares y modelos de operación binacional. Este Proyecto de Ley impulsa la modernización del marco normativo al introducir un modelo de gestión especializado, sostenible y multilateral.
- **Sustento técnico y económico para la priorización nacional**. De acuerdo con la SUNAT (2023), el comercio bilateral entre Tacna y Arica representa más de USD 500 millones anuales, con un volumen proyectado de incremento del 25% al reactivar el ferrocarril. Asimismo, el INEI (2023) reporta que el 38% de los viajes interregionales en la frontera sur se realizan por transporte informal o poco seguro, lo cual resalta la urgencia de una vía formal, sostenible y controlada.

- **Impacto en políticas de integración regional y descentralización económica.** El proyecto articula con los objetivos de la Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronteriza (D.S. N.º 015-2021-PCM), promoviendo polos de desarrollo en zonas de frontera con énfasis en servicios logísticos, comercio exterior y turismo.

III. ANÁLISIS DE COSTO – BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no irrogara gasto alguno al tesoro público, por cuanto puede ser atendida con recursos provenientes del Canon al Gobierno Regional de Tacna.

Cuadro 1. Descripción y Análisis Costo-Beneficio del Proyecto de Ley

Aspecto	Descripción
Nombre del Proyecto de Ley	Proyecto de Ley que Crea el Proyecto Especial del Ferrocarril Tacna - Arica
Objetivo	Crear una entidad especializada para la modernización, rehabilitación, operación e integración del Ferrocarril Tacna - Arica como un eje estratégico de integración binacional, desarrollo económico, fortalecimiento del turismo y la logística regional.
Alcance	Comprende la creación de una unidad ejecutora adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones con autonomía administrativa, económica y técnica para implementar inversiones, asociaciones público-privadas y convenios internacionales vinculados al servicio ferroviario.
Población Beneficiaria	Más de 300 mil personas directamente (habitantes de Tacna y usuarios frecuentes), así como miles de turistas y empresarios de ambos países. Impacto positivo en el comercio, transporte y turismo a nivel binacional.
Costos Estimados	Inicial estimada: S/ 250 millones (infraestructura, material rodante, rehabilitación de estaciones, señalización, integración digital, estudios técnicos). Costo operativo anual estimado: S/ 12 millones.
Beneficios Esperados	- Reducción en costos logísticos y de transporte entre Tacna y Arica. - Incremento del flujo turístico y comercial. - Generación de empleo directo e indirecto. - Revitalización del patrimonio ferroviario. - Fomento a la integración fronteriza y cooperación binacional.
Análisis Costo-Beneficio	Se proyecta una tasa interna de retorno (TIR) superior al 12% y un beneficio económico acumulado en 10 años que superaría los S/ 500 millones, considerando el impacto turístico, la reducción de costos de transporte y los ingresos por servicios logísticos y comerciales asociados.
Sostenibilidad	El proyecto se orienta a modelos de gestión mixtos (público-privados), generación de ingresos propios por operación, y posible cofinanciamiento binacional o multilateral. Incluye criterios ambientales, sociales y de eficiencia energética.



ISAAC MITA ALANOCA

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

IV. RELACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa está relacionada con los siguientes aspectos.

OBJETIVO II: EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL¹⁸

Política de Estado 10: Reducción de la pobreza.

Con este objetivo el Estado: (c) promoverá la ejecución de proyectos de infraestructura logística y productiva, como parte de planes integrales de desarrollo local y regional con intervención de la actividad privada.

V. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA

El presente Proyecto de Ley coincide con la agenda legislativa 2024-2025, aprobada con **RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL CONGRESO 006-2024-2025-CR¹⁹**

OBJETIVO III: COMPETITIVIDAD EN EL PAIS

POLÍTICA DE ESTADO 18: búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

Tema 75. Normativa referida al transporte.

¹⁸ <http://acuerdonacional.pe>

¹⁹ Normas Legales. El peruano, publicado el 02.11.2024