



PASIÓN NEOMIAS DÁVILA ATANACIO
Congresista de la República

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



LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA QUE CONECTARÁ PUCALLPA-PUERTO INCA-CODO DE POZUZO-POZUZO-HUANCABAMBA-MALLAMPAMPA-JANCAPUNTA-HUACHÓN-NINACACA-HUAYLLAY-CHANCAY, EN LOS DEPARTAMENTOS DE UCAYALI, HUÁNUCO, PASCO Y LIMA PROVINCIAS

El Grupo Parlamentario **Bancada Socialista**, a iniciativa del congresista que suscribe, **PASIÓN NEOMIAS DÁVILA ATANACIO**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 22 literal c), 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente PROYECTO DE LEY:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA QUE CONECTARÁ PUCALLPA-PUERTO INCA-CODO DE POZUZO-POZUZO-HUANCABAMBA-MALLAMPAMPA-JANCAPUNTA-HUACHÓN-NINACACA-HUAYLLAY-CHANCAY, EN LOS DEPARTAMENTOS DE UCAYALI, HUÁNUCO, PASCO Y LIMA PROVINCIAS

Artículo 1. Objeto de la Ley

Se declara de interés nacional y necesidad pública la construcción de la infraestructura ferroviaria que conectará las localidades de Pucallpa, Puerto Inca, Codo de Pozuzo, Pozuzo, Huancabamba, Mallampampa, Jancapunta, Huachón, Ninacaca, Huayllay y Chancay, en los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco y Lima Provincias, a fin de fortalecer la conectividad, impulsar el desarrollo económico y la integración regional del centro del país.

Artículo 2. Finalidad

La presente Ley tiene como finalidad promover la inversión pública y privada para el diseño, construcción, implementación, operación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria señalada en el artículo 1, que permitirá:

- a) Reducir los costos logísticos del transporte de carga y pasajeros entre la Amazonía central y la costa peruana.
- b) Potenciar el desarrollo agroindustrial, comercial, minero, forestal y turístico de las regiones involucradas.
- c) Facilitar la articulación económica entre los mercados nacionales e internacionales, aprovechando la conexión con el Puerto de Chancay.
- d) Contribuir a la sostenibilidad ambiental mediante la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero asociadas al transporte de carga por carretera.

Artículo 3. Autoridades competentes

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, los Gobiernos Regionales de Ucayali, Huánuco, Pasco y Lima, y los Gobiernos Locales correspondientes, conforme a sus competencias, priorizarán las acciones necesarias para dar cumplimiento a la presente Ley.

Artículo 4. Promoción de la inversión

El Poder Ejecutivo, en el marco de sus competencias, promoverá la participación de la inversión privada mediante mecanismos de Asociación Público-Privada u otras modalidades de inversión, conforme a la normativa vigente, para la construcción, implementación, operación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria señalada en el artículo 1.

Artículo 5. Estudios técnicos

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, priorizará la elaboración de los estudios de preinversión, factibilidad e ingeniería de detalle necesarios para la implementación del proyecto ferroviario. Los estudios deberán considerar:

- a) El trazado óptimo de la ruta ferroviaria, pudiendo realizar las modificaciones técnicas necesarias para garantizar su viabilidad y sostenibilidad.
- b) La evaluación del impacto ambiental y social en las zonas de influencia.
- c) El análisis de costo-beneficio y la rentabilidad social del proyecto.
- d) Las especificaciones técnicas y estándares de calidad internacional para su construcción y operación.

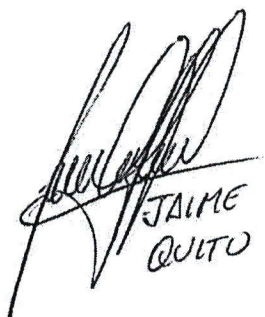
DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Adecuación normativa

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dictará las disposiciones reglamentarias que sean necesarias para la adecuada aplicación de la presente Ley, en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario contados a partir de su entrada en vigencia.

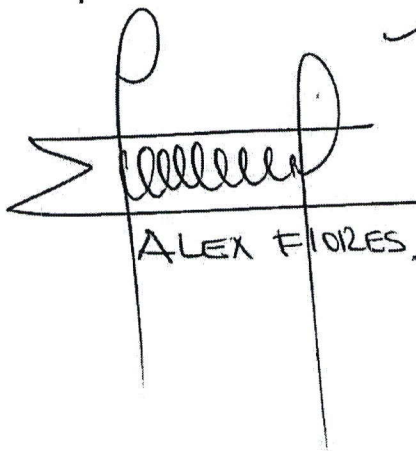
Lima, mayo del año dos mil veinticinco

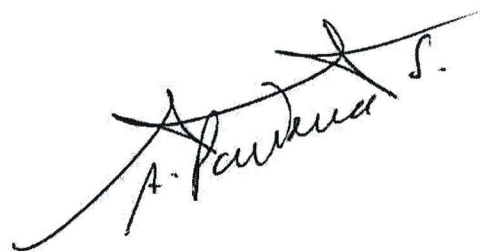
CONGRESISTAS

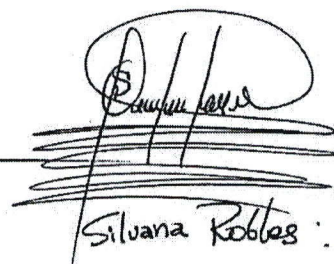

JAIME
QUITO


JOCERO


Pasión Dávila


ALEX FLORES.


A. Paredes


Silvana Robles

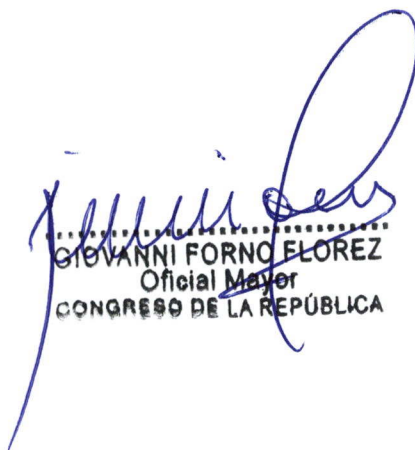


CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 19 de mayo de 2025

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 11203/2024-CR para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



.....
GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA QUE CONECTARÁ PUCALLPA-PUERTO INCA-CODO DE POZUZO-POZUZO-HUANCABAMBA-MALLAMPAMPA-JANCAPUNTA-HUACHÓN-NINACACA-HUAYLLAY-CHANCAY, EN LOS DEPARTAMENTOS DE UCAYALI, HUÁNUCO, PASCO Y LIMA PROVINCIAS

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

Situación actual de la conectividad en la región central

El centro de nuestro país, esa vasta región central que comprende los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco y Lima Provincias, posee un potencial extraordinario que permanece, en gran medida, sin aprovechar plenamente. Territorios repletos de riqueza agrícola, minera, forestal y turística que, paradójicamente, continúan aislados por la falta de una infraestructura de transporte eficiente que articule estas regiones con los principales mercados nacionales e internacionales.

Carretera Central: alimentos empiezan a descomponerse en camiones varados

Camiones de carga siguen a la espera de que la vía se reabra por completo.



Carretera Central: alimentos perecibles empiezan a descomponerse
Imagen extraída de la página de América TV.

¿Cómo es posible que en pleno siglo XXI, nuestros agricultores en la Amazonía central sigan enfrentando un camino tortuoso y excesivamente costoso para llevar sus productos a los mercados de la costa? Esta realidad limita dramáticamente las posibilidades de desarrollo y mejora de la calidad de vida de millones de peruanos.

La infraestructura vial actual entre la selva central y la costa presenta serias deficiencias. Las carreteras, además de insuficientes, están sujetas a constantes interrupciones por fenómenos climáticos, incrementando los costos logísticos y reduciendo la competitividad de la producción regional. Esta situación afecta directamente la economía de miles de familias que dependen de la agricultura, la minería, la actividad forestal y el turismo para su subsistencia.

La región central del Perú ha visto desaparecer, a lo largo de los años, varias líneas férreas que alguna vez dinamizaron su economía. En Pasco, por ejemplo, el Ferrocarril minero de Cerro de Pasco, que funcionó desde 1879, fue destruido, privando a la región de una infraestructura vital para su desarrollo. Este abandono del sistema ferroviario ha contribuido al aislamiento y estancamiento económico de estas zonas.¹

Infraestructura ferroviaria como motor de desarrollo

Mirando al horizonte de posibilidades, la construcción de infraestructura ferroviaria emerge como una solución estratégica para superar estas limitaciones históricas. No estamos hablando de un simple proyecto de transporte; estamos contemplando una verdadera revolución en la forma en que conectamos nuestros territorios, producimos y comerciamos.

El ferrocarril, ese "caballo de hierro" que transformó la economía peruana en tiempos del Presidente Ramón Castilla, tiene el potencial de volver a ser protagonista de un nuevo ciclo de prosperidad. Recordemos que el primer ferrocarril de América del Sur fue construido en nuestro país en 1851, uniendo Lima y Callao. Esta línea de apenas 14 km, que costó 550,000 soles, generó utilidades anuales de 400,000 soles, demostrando su viabilidad económica y su capacidad transformadora.²

En la actualidad, el Perú cuenta con un sistema ferroviario limitado a aproximadamente 1,700 km de vías de uso público, de los cuales cerca del 90% (1,480 km) se encuentran concesionados al sector privado. Esta cifra resulta insuficiente para las necesidades de integración y desarrollo del país, especialmente si consideramos que muchas líneas férreas históricas han desaparecido debido al desarrollo del mundo automotriz y cambios en las políticas del sector agrario.

¹Ferrocarril de Pasco. En: <https://fotospasco.blogspot.com/2008/11/ferrocarril-de-pasco.html>

²Crónicas de Perú. En: <https://cronicasdeperu.blogspot.com/2008/08/ferrocarriles-en-el-per.html>

Mientras tanto, en el mundo, la infraestructura ferroviaria continúa siendo un pilar fundamental del desarrollo. China ha impulsado un ambicioso proyecto que conecta por primera vez este país con Reino Unido, recorriendo aproximadamente 12,000 km y atravesando Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania, Bélgica, Francia y el famoso túnel del Canal de la Mancha³. En Europa, la red ferroviaria alcanza los 217,000 km, con liderazgo en trenes de alta velocidad y de carga.

Un ferrocarril para la integración y el desarrollo

Frente a esta realidad, proponemos la construcción de una infraestructura ferroviaria que conecte Pucallpa, Puerto Inca, Codo de Pozuzo, Pozuzo, Huancabamba, Mallampampa, Jancapunta, Huachón, Ninacaca, Huayllay y Chancay, atravesando los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco y Lima Provincias. Este proyecto estratégico permitiría integrar efectivamente la selva, la sierra y la costa del Perú central, generando un corredor económico de enorme potencial.

La propuesta tiene como referencia la iniciativa de la Mancomunidad Pacífico Centro Amazónica (PACA), cuyos cálculos estiman que los beneficiarios directos del proyecto alcanzarían aproximadamente dos millones de personas. Las regiones involucradas presentan actualmente resultados positivos de crecimiento, especialmente en el sector agropecuario, que constituye su principal vocación productiva.

Veamos el potencial productivo de estas regiones: Ucayali genera 2.5 millones de toneladas anuales de producción agrícola, destacando la palma aceitera, el cacao y el café, con exportaciones que alcanzan los US\$ 150 millones (2023). Huánuco produce 1.8 millones de toneladas anuales de productos agrícolas, principalmente papa, café y granadilla, con exportaciones por US\$ 120 millones (2023). Pasco, con una producción minera que representa el 45% de su PBI regional y una producción agrícola de 900,000 toneladas anuales, registra exportaciones por US\$ 980 millones (2023)⁴. Por su parte, Lima Provincias genera 3.2 millones de toneladas de producción agroindustrial, destacando la mandarina, palta y arándanos, con exportaciones por US\$ 850 millones (2023).

Este potencial productivo se vería exponencialmente impulsado con la implementación de un ferrocarril que reduzca drásticamente los costos logísticos, mejore la competitividad de los productos regionales y genere nuevas oportunidades de desarrollo económico y social.

³El ambicioso proyecto detrás del tren que une por primera vez China y Reino Unido (y qué dice de la economía del gigante asiático) En: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-38501293>

⁴<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7561376/6422347-rcr-pasco-i-semester-2024.pdf?v=1738271578>

El impacto del ferrocarril

La infraestructura ferroviaria propuesta no solo transformaría la logística del transporte en la región central del país, sino que tendría un impacto profundo en diversos aspectos del desarrollo nacional: En primer lugar, potenciaría la producción agropecuaria, minera y forestal de las regiones involucradas, al reducir los costos de transporte y facilitar el acceso a mercados nacionales e internacionales. Productos como el café, cacao, paltas, arándanos, granadilla, maíz y minerales llegarían a sus destinos en menos tiempo, mejor condición y a menor costo.

También generaría oportunidades de empleo durante su construcción y operación, dinamizando la economía local y regional. Miles de familias se beneficiarían directa e indirectamente de este megaproyecto, mejorando sus condiciones de vida y acceso a servicios básicos.

Adicionalmente, contribuiría a la sostenibilidad ambiental al reducir la emisión de gases de efecto invernadero asociados al transporte de carga por carretera. El ferrocarril es reconocido mundialmente como un medio de transporte más eficiente y amigable con el medio ambiente, lo que se alinea con los compromisos del Perú en materia de cambio climático.⁵

Un aspecto crucial es que potenciaría el desarrollo del Puerto de Chancay, considerado el "Megapuerto de Chancay", facilitando el acceso de productos de la Amazonía y la sierra central a este importante *hub logístico* y, a través de él, a los mercados internacionales, especialmente los del Asia-Pacífico.

Finalmente, fortalecería la integración nacional, conectando territorios históricamente aislados y promoviendo un desarrollo más equitativo y descentralizado. La integración física del territorio es un paso fundamental para la integración económica, social y cultural del país.

Base legal y marco constitucional

La presente iniciativa legislativa se fundamenta en los principios constitucionales de desarrollo integral, descentralización y promoción de la inversión privada, así como en el derecho de todos los peruanos a una adecuada infraestructura que facilite el ejercicio de sus actividades económicas y sociales.

El Artículo 58° de la Constitución Política del Perú establece que el Estado orienta el desarrollo del país y actúa principalmente en áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura. El Artículo 59° garantiza la

⁵ El Ferrocarril: Una Alternativa Eficiente de Transporte y Cuidado del Medio Ambiente. En: <https://mundoferroviario.lat/2024/11/27/el-ferrocarril-una-alternativa-eficiente-de-transporte-y-cuidado-del-medio-ambiente/>

libertad de empresa, comercio e industria, y la libertad de trabajo, donde el Estado estimula la creación de riqueza. El Artículo 140° establece la promoción de la inversión privada bajo el marco de un desarrollo sostenible, mientras que el Artículo 192° establece las competencias de los gobiernos regionales en materia de infraestructura.

Estos artículos constitucionales promueven el desarrollo de la infraestructura como un instrumento clave para el desarrollo del país. Invertir en infraestructura potenciará los bajos niveles de productividad y competitividad del Perú, como señala la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE).⁶

En cuanto a la legislación específica, la propuesta se ajusta a la normatividad existente, particularmente al Decreto Legislativo N° 1012, Ley marco de asociaciones público-privadas para la generación de empleo productivo, y sus modificaciones. También se alinea con los objetivos estratégicos de la Política Nacional de Logística, especialmente en lo referente a la especialización del sector transporte y logística, la creación de una red nacional de infraestructura logística integrada, el aumento de la seguridad de la carga, y la internacionalización del sector.⁷

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

La aprobación de la presente ley tendrá un impacto positivo en la legislación nacional relacionada con la infraestructura de transporte, el desarrollo económico regional y la integración territorial, sin generar contradicciones ni derogaciones de normas existentes.

En primer lugar, complementará el marco legal actual al promover específicamente el desarrollo ferroviario en una región estratégica para el país, fortaleciendo así la aplicación de la legislación vigente en materia de transporte e infraestructura, como la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181.

En segundo lugar, favorecerá la implementación de políticas de Estado contenidas en el Acuerdo Nacional, proporcionando un instrumento legal específico para la ejecución de proyectos de integración territorial y desarrollo económico regional.

Adicionalmente, fortalecerá el marco legal para la promoción de asociaciones público-privadas en el sector transporte, incentivando la participación del sector privado en proyectos de infraestructura estratégica.

⁶ <https://gestion.pe/economia/infraestructura-peru-base-desarrollo-plazo-113155-noticia/>

⁷ Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032. En <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/4221549-plan-nacional-de-servicios-e-infraestructura-logistica-de-transporte-al-2032>

Finalmente, servirá como base legal para que las autoridades competentes prioricen los estudios técnicos, económicos y ambientales necesarios para la implementación del proyecto ferroviario.

III. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

El análisis costo-beneficio de la presente iniciativa legislativa demuestra que los beneficios esperados superan los costos asociados, tanto en términos económicos como sociales y ambientales.

3.1. Costos

Costos	Sustento
Inversión en infraestructura	La construcción de aproximadamente 820 km de vías férreas requerirá una inversión que puede ser asumida mediante mecanismos de financiamiento público-privado.
Costos de estudios	La elaboración de estudios de preinversión, factibilidad e ingeniería de detalle requerirá recursos financieros previos a la ejecución del proyecto.
Adecuación del marco normativo	La implementación del proyecto requerirá la adecuación de normas y procedimientos administrativos existentes, lo que podría implicar un costo institucional.
Impacto ambiental	La construcción de la infraestructura ferroviaria generará impactos ambientales que deberán ser mitigados conforme a la normativa vigente.

3.2. Beneficios

Beneficios	Sustento
Reducción de costos logísticos	El proyecto permitirá reducir los costos de transporte de carga y pasajeros entre la Amazonía central y la costa peruana, mejorando la competitividad de los productos regionales en mercados nacionales e internacionales.
Impulso a la producción regional	Las regiones beneficiadas potenciarán su producción agrícola, minera y forestal.
Generación de empleo	El proyecto generará miles de empleos directos e indirectos durante su construcción y operación, contribuyendo al desarrollo económico y social de las comunidades ubicadas a lo largo de su trazado.

Sostenibilidad ambiental	La infraestructura ferroviaria reducirá la emisión de gases de efecto invernadero asociados al transporte de carga por carretera, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático y la preservación del medio ambiente.
Integración territorial y desarrollo equilibrado	El proyecto conectará territorios históricamente aislados, promoviendo un desarrollo más equitativo y descentralizado, beneficiando directamente a aproximadamente 3.5 millones de habitantes.
Fortalecimiento del comercio internacional	La conexión con el Puerto de Chancay potenciará la exportación de productos regionales a mercados internacionales, especialmente los del Asia-Pacífico, mejorando la balanza comercial del país.
Transferencia tecnológica	La implementación del proyecto implicará la transferencia de tecnología y conocimientos especializados, fortaleciendo las capacidades técnicas en el país.

Es importante destacar que la presente ley, al ser declarativa, no genera gasto al Tesoro Público. Los estudios técnicos, económicos y ambientales serán priorizados por las entidades competentes conforme a sus presupuestos institucionales y a través de mecanismos de financiamiento como las asociaciones público-privadas.

IV. RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se alinea con diversas políticas de Estado establecidas en el Acuerdo Nacional⁶, contribuyendo a su implementación efectiva:

La propuesta se enmarca en la Política 21: "*Desarrollo en infraestructura y vivienda*", que establece el compromiso de desarrollar la infraestructura del país con el fin de eliminar su déficit, hacer competitivas las actividades productivas y mejorar la calidad de vida de la población.

También se relaciona con la Política 23: "*Desarrollo agrario y rural*", al facilitar el acceso de productos agropecuarios a los mercados nacionales e internacionales, mejorando la competitividad del sector agrario y las condiciones de vida en el ámbito rural.

Asimismo, contribuye a la Política 19: "*Desarrollo sostenible y gestión ambiental*", al promover un medio de transporte más eficiente y amigable con el medio ambiente, reduciendo la emisión de gases de efecto invernadero y contribuyendo a la preservación de los recursos naturales.

⁶ Acuerdo Nacional. Disponible en: <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/>

La iniciativa también se vincula con la Política 10: *"Reducción de la pobreza"*, al generar oportunidades de empleo y desarrollo económico en regiones históricamente postergadas, contribuyendo a la reducción de las brechas socioeconómicas existentes.

Finalmente, se alinea con la Política 8: *"Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú"*, al fortalecer la integración territorial y promover el desarrollo descentralizado del país.