



MARIA ANTONIETA AGÜERO
GUTIERREZ

“Año de la recuperación y consolidación de la
economía peruana”



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA REUBICACIÓN DE UN TRAMO DE 60 KM DEL FERROCARRIL EN LA REGIÓN AREQUIPA

La congresista de la República que suscribe, **María Antonieta Agüero Gutiérrez** que suscribe, miembro del Grupo Parlamentario “Perú Libre”, en ejercicio del derecho de iniciativa Legislativa previsto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y según lo regulado por los artículos 22 literal c), 75 y 76 numeral 2) del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República el siguiente Proyecto de Ley.

FORMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA REUBICACIÓN DE UN TRAMO DE 60 KM DEL FERROCARRIL EN LA REGIÓN AREQUIPA

Artículo único. - Declaración de interés nacional y necesidad pública

Se declare de interés nacional y necesidad pública la reubicación del tramo de sesenta (60) kilómetros del paso ferroviario del Ferrocarril del Sur que atraviesa las zonas urbanas de Yura, Cerro Colorado, Yanahuara, Arequipa Cercado, Sachaca, Jacobo Hunter, Tiabaya y Uchumayo de la región Arequipa, a fin de garantizar la seguridad de la población, mitigar impactos ambientales y promover un desarrollo urbano sustentable.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Única. - Coordinación Interinstitucional

El Poder Ejecutivo, mediante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en coordinación con los gobiernos regionales y locales competentes, adecúa el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario y demás normas sectoriales a lo dispuesto en la presente Ley, priorizando la ejecución del proyecto de reubicación. Su implementación se financia con cargo a los presupuestos institucionales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de los gobiernos regionales y locales involucrados, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público, pudiéndose emplear mecanismos de asociación público-privada conforme al Decreto Legislativo N.º 1362



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/08/2025 18:55:23-0500



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria
Antonieta FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/08/2025 17:49:45-0500

Lima, agosto 2025.



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/08/2025 18:55:48-0500



Firmado digitalmente por:
MITA ALANOCA Isaac FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/08/2025 10:37:50-0500



Firmado digitalmente por:
TAPE CORONADO Maria
Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/08/2025 10:20:08-0500



Firmado digitalmente por:
GONZA CASTILLO Américo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 01/09/2025 10:05:05-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AV/ALOS Kelly
Roxana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/08/2025 18:43:33-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1 ANTECEDENTES:

La vía férrea que atraviesa el centro urbano de la ciudad de Arequipa constituye una infraestructura de transporte con más de 55 kilómetros de extensión, cuyo trazado incide directamente en la dinámica territorial, ambiental, económica y social de los distritos de Yura, Cerro Colorado, Yanahuara, Cercado, Sachaca, Jacobo Hunter, Tiabaya y Uchumayo. Originalmente concebida en un contexto de baja densidad poblacional, su permanencia dentro de áreas urbanizadas genera hoy serias interferencias con la movilidad, la seguridad ciudadana, la calidad ambiental y el desarrollo urbano planificado. En consecuencia, la presencia del ferrocarril en zonas densamente pobladas representa un conflicto estructural que demanda soluciones técnicas, legales y urbanísticas orientadas a su reubicación, modernización o rediseño, en armonía con los principios de sostenibilidad, integración territorial y bienestar colectivo.

Desde su instalación a inicios del siglo XX, la infraestructura ferroviaria en Arequipa no ha sido actualizada ni adaptada al crecimiento acelerado de la ciudad. La expansión urbana ha transformado zonas originalmente rurales en conglomerados densamente poblados, generando un conflicto entre la infraestructura férrea y la vida urbana. El paso del tren por sectores densamente urbanizados causa interrupciones frecuentes del tránsito vehicular y peatonal, generando cuellos de botella y accidentes. Además, las barreras físicas del ferrocarril dificultan la conexión entre barrios y afectan la integración territorial. El tránsito de trenes por zonas habitadas genera contaminación sonora y vibraciones perjudiciales para viviendas, centros educativos y establecimientos de salud ubicados cerca de las vías, lo que afecta la calidad de vida de los vecinos. Este problema se ve agravado por la inexistencia de pasos a desnivel adecuados, semáforos inteligentes o sistemas de alerta modernos, lo cual incrementa el riesgo de siniestros y limita la eficiencia del sistema vial metropolitano.

Ya en años anteriores, documentos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el Instituto Metropolitano de Planificación de Arequipa y el Gobierno Regional han señalado la necesidad de reubicar o soterrar tramos ferroviarios. Algunos estudios técnicos han sugerido alternativas como desvíos por la periferia o la implementación de sistemas intermodales. La falta de inversión en tecnología ferroviaria y la inexistencia de una política nacional de modernización ferroviaria para ciudades intermedias como Arequipa refuerzan la urgencia de una solución integral que no solo reubique la infraestructura, sino que la transforme en un sistema moderno, eficiente y sostenible.

Ciudades como Lima (con el proyecto del Tren de Cercanías) o Trujillo (con propuestas de trenes eléctricos) han impulsado modernizaciones ferroviarias que incluyen la reubicación o rediseño del trazo ferroviario. A nivel internacional, ciudades como Medellín o Quito han reconvertido antiguas líneas férreas en corredores verdes o sistemas integrados de transporte. Estas experiencias exitosas demuestran que es posible articular infraestructura ferroviaria con una visión de ciudad que priorice la habitabilidad, la movilidad sostenible y la cohesión social. La ciudadanía y las autoridades locales han manifestado en múltiples oportunidades su

preocupación por los impactos del tren urbano, solicitando soluciones técnicas viables que permitan un desarrollo urbano más armónico, sostenible y seguro. Además, la reubicación de la línea férrea podría liberar importantes hectáreas de terreno urbano que hoy se encuentran subutilizadas, abriendo paso a nuevos proyectos de desarrollo urbano, parques, ciclovías, avenidas estructurantes, centros culturales o áreas de vivienda social, en beneficio de la población. Finalmente, esta medida también favorecería una mejor conectividad logística regional, al permitir que la vía férrea modernizada se articule con ejes de integración macro-regional, impulsando el comercio, el turismo y la competitividad de Arequipa como nodo estratégico del sur del país.

Sobre el Planteamiento del IMPLA.

La Municipalidad Provincial de Arequipa, a través de su Instituto Municipal de Planeamiento (IMPLA) y en articulación con el Instituto Metropolitano de Planificación (IMP), ha señalado reiteradamente que la vía férrea constituye:

- Un obstáculo para el Plan de Desarrollo Urbano Metropolitano (PDU 2016–2025): el trazo ferroviario rompe la continuidad territorial y limita la expansión ordenada de la ciudad.
- Un factor de inseguridad vial: más de 100 cruces a nivel sin infraestructura de seguridad adecuada representan un riesgo constante para peatones, escolares y conductores.
- Un elemento que genera saturación en la red vial: el paso del tren interrumpe la circulación en avenidas estratégicas como Aviación, Metropolitana, Venezuela, La Pampilla y Goyeneche.

En diversos talleres técnicos y mesas de trabajo, la MPA ha planteado la necesidad de reubicar o soterrar la vía férrea, integrándola a proyectos estructurantes de transporte urbano y logística regional

¹Según el Plan de Desarrollo Concertado del Distrito de Yura al 2030

El sistema ferroviario que atraviesa el distrito de Yura corresponde al tramo sur de la Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente, actualmente operado por la empresa Ferrocarril Trasandino S.A. (FETRANSA). De acuerdo con la información estadística contenida en el Cuadro N.º 46 del PDC Yura al 2030, se ha constatado un incremento sostenido en los volúmenes de carga movilizados en dicho tramo, tendencia directamente vinculada al crecimiento de la producción minera en la macro región sur, particularmente en operaciones de gran escala como Las Bambas y Cerro Verde.

La proyección de crecimiento de la actividad extractiva en la región permite prever que los flujos de transporte ferroviario mantendrán un comportamiento ascendente en el mediano y largo plazo. Esta situación implica una mayor presión sobre la infraestructura ferroviaria existente, así como un incremento de las externalidades negativas en el distrito:

- Afectación a la seguridad vial en zonas urbanizadas por cruces a nivel.

¹<https://www.muniyura.gob.pe/pdf/2020/PDLC/AN%C3%81LISIS%20PROSPECTIVO%20YURA%202020.pdf>

- Interferencias con la movilidad local y la planificación del tránsito vehicular.
- Impactos ambientales y acústicos derivados del paso frecuente de convoyes de carga.
- Restricciones al crecimiento urbano ordenado en sectores colindantes al derecho de vía.

En términos de planificación, el Plan de Desarrollo Concertado de Yura al 2030 reconoce al transporte ferroviario como un factor estructurante de la dinámica territorial y económica, lo cual exige la formulación de instrumentos de gestión integral orientados a:

1. Compatibilizar la expansión del transporte ferroviario con el ordenamiento urbano y territorial del distrito.
2. Mitigar los riesgos de seguridad vial y ciudadana en áreas con alta densidad poblacional.
3. Desarrollar estudios de impacto ambiental y social que permitan incorporar medidas de control de externalidades.
4. Evaluar alternativas de reubicación, rediseño o modernización de tramos críticos, en concordancia con la política de integración territorial y sostenibilidad.

En consecuencia, la permanencia y crecimiento de la carga ferroviaria en Yura constituye un reto técnico y de gestión pública que debe abordarse con criterios de sostenibilidad, articulación metropolitana y seguridad ciudadana, en el marco de las directrices establecidas en el Plan de Desarrollo Concertado al 2030.

Cuadro 1

Tabla N° 46
Yura: Carga Movilizada en Ferrocarril

AÑOS	Miles TM	% Increm.
2008	1,275	17.6%
2009	1,184	-7.1%
2010	1,252	5.7%
2011	1,115	-10.9%
2012	1,125	0.9%
2013	1,130	0.4%
2014	926	-18.1%
2015	1,031	11.3%
2016	2,635	155.6%
2017	3,241	23.0%

Fuente: FETRANSA - OSITRAN 2018

El ²alcalde de la Municipalidad distrital Yanahuara señaló: «Solicitamos que la vía férrea que cruza la ciudad tenga un nuevo trazado. Proponemos que inicie en la planta de Yura y se dirija hacia zonas que no forman parte de la expansión urbana, en terrenos del Gobierno Regional de Arequipa. Así, lograríamos un recorrido directo que empalme con la carretera Arequipa–La Joya, reduciendo el trayecto de 55 a 25 kilómetros, constituyendo un verdadero corredor minero, según el Plan Nacional de Desarrollo

² <https://diarioelpueblo.com.pe/2023/08/25/proponen-creacion-de-corredor-ferroviario-minero-en-reemplazo-de-linea-ferrea-de-arequipa/>

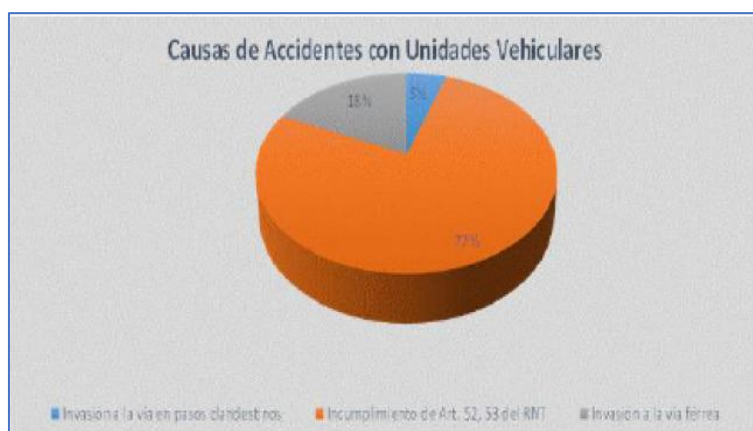
Ferrovionario (PNDF), el transporte de minerales a través del Ferrocarril del Sur se incrementará hasta duplicar su volumen actual, lo que implicará que en los próximos años el número de trenes que atraviesan la ciudad se cuadriplique. Frente a este escenario, el alcalde advirtió que la situación se agravará si no se adoptan medidas inmediatas.

1.2 IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.

La presencia del ferrocarril en pleno entorno urbano de Arequipa constituye una problemática compleja que combina riesgos de seguridad vial, fragmentación territorial, percepción de inseguridad y conflictos socioambientales. A lo largo de aproximadamente 50 kilómetros de vía férrea que atraviesan ocho distritos metropolitanos, se identifican múltiples cruces a nivel sin medidas adecuadas de señalización o control, lo que genera un alto índice de siniestralidad y expone a la población a riesgos constantes. Aunque los descarrilamientos son esporádicos, su impacto simbólico refuerza el temor ciudadano. A esto se suma una limitación estructural impuesta por el modelo de concesión autofinanciada, que impide al Estado intervenir directamente en obras de reubicación o modernización sin incurrir en altos costos o modificar el contrato vigente. La situación actual evidencia un desfase entre la infraestructura ferroviaria existente y el crecimiento urbano acelerado de la ciudad, generando tensiones sociales, reclamos de los gobiernos locales y una creciente demanda por soluciones integrales que garanticen seguridad, sostenibilidad y justicia territorial, conforme a lo informado por el Concesionario FETRANSA, se identificó que, durante el año 2023, los accidentes en la zona se debieron en gran proporción a la falta de precaución tanto de los ciudadanos como de los operadores de vehículos, situación que debe ser atendida mediante mecanismos de fiscalización y sensibilización.

Imagen1: Causa de accidentes con personas y unidades vehiculares en Arequipa - 2023





Fuente: MTC/FETRANSA

Imagen 2: Descarrilamiento de Trenes en Arequipa 2023-2024



Fuente: Fetransa.

La tensión que surge cuando una infraestructura ferroviaria interregional atraviesa un tejido urbano denso. Este conflicto genera:

1. **Riesgo vial:** probabilidad permanente de accidentes entre trenes, automóviles, motocicletas y transeúntes.
2. **Externalidades ambientales:** emisión de ruido, vibraciones y partículas que degradan la calidad del aire y el bienestar de los residentes.
3. **Planificación urbana deficiente:** crecimiento de la ciudad sin reubicar o enterrar la vía, lo que deja brechas de seguridad y limita la expansión ordenada del territorio.

En conjunto, estos factores convierten la reubicación de la vía o la implementación de fuertes medidas de mitigación (barreras automáticas, cruces a desnivel, controles de velocidad y aislamientos acústicos) en una prioridad de política pública para

proteger la vida, la salud y el derecho a un ambiente adecuado de la población arequipeña.

³Galería de fotografías.



En el tramo de 55 kilómetros que recorre la línea férrea en Arequipa existen alrededor de 102 cruces vehiculares y 140 peatonales, lo que ocasiona cada año numerosos accidentes, entre ellos colisiones con automóviles, daños a la infraestructura vial e incluso atropellos. A ello se suma la contaminación ambiental generada por los trenes, tanto por emisiones de smog como por la dispersión del material minero transportado.

³ <https://diarioelpueblo.com.pe/2024/05/22/proyecto-para-retirar-linea-ferrea-de-la-zona-urbana-avanza-lento/>



1.3 Análisis de la necesidad, viabilidad y oportunidad.

La línea férrea del Ferrocarril del Sur, concesionada a la empresa Ferrocarril Trasandino S.A. (FETRANSA), atraviesa el núcleo urbano de la ciudad de Arequipa, incidiendo de manera directa en los distritos de Yura, Cerro Colorado, Yanahuara, Cercado de Arequipa, Sachaca, Jacobo Hunter, Tiabaya y Uchumayo. Este tramo, de aproximadamente 50 kilómetros y con 102 cruces a nivel, fue diseñado a inicios del siglo XX, cuando la densidad poblacional era considerablemente baja. En la actualidad, su presencia en áreas altamente urbanizadas genera significativos problemas de movilidad, seguridad ciudadana, planificación urbana y calidad ambiental.

1. Principales problemáticas detectadas:

- Alta frecuencia de accidentes por colisiones entre trenes, vehículos y peatones.
- Señalización vertical y horizontal insuficiente en los cruces a nivel.
- Falta de reductores de velocidad, lo que incrementa el riesgo de siniestros.
- Obstáculos para la integración territorial y el desarrollo ordenado de la ciudad.

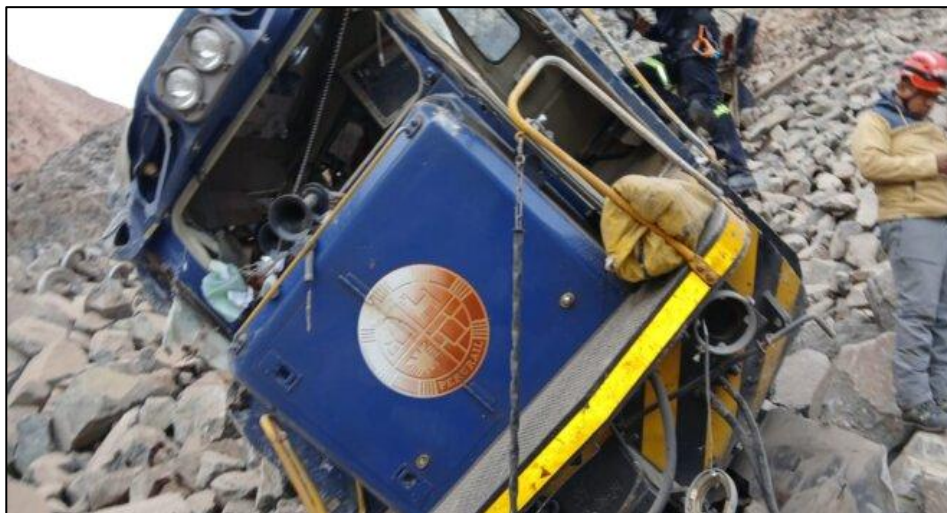
1.1. Descarrilamiento:

Una locomotora de la empresa PerúRail, que trasladaba mineral desde la ciudad de Arequipa hacia el puerto de Matarani, se descarriló a la altura del kilómetro 141 de la vía férrea, precipitándose a un barranco de aproximadamente 200 metros.

El accidente ocurrió alrededor de las 2:00 a. m. y tuvo como consecuencia el fallecimiento del maquinista Moisés Molina Urquiza. Su cuerpo fue recuperado tras un arduo operativo en el que participaron bomberos y personal de serenazgo, quienes debieron recorrer más de 300 metros a pie debido a la complejidad del acceso.

El copiloto, Abel Quintanilla, de 34 años, logró sobrevivir, aunque con graves heridas. Fue auxiliado por miembros del serenazgo de la Municipalidad de Uchumayo y trasladado de inmediato a la clínica San Juan de Dios, donde recibe atención médica especializada.

⁴Fotografía tramo Uchumayo.



⁵Fotografía tramo Cercado de Arequipa.



4

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1314285711969436&id=567554139975934&set=a.570376853026996>

⁵ <https://larepublica.pe/sociedad/2020/11/28/arequipa-tren-arrastro-por-varios-metros-a-camion-que-intento-ganarle-el-paso-lrsd>

2. Sustento técnico y social de la propuesta.

La iniciativa de reubicación, promovida por la Municipalidad Distrital de Yanahuara y respaldada por diversas autoridades regionales, se fundamenta en:

- **Prevención de accidentes:** Las estadísticas muestran que la imprudencia de peatones y conductores, sumada a la carencia de medidas de seguridad vial, eleva el riesgo de siniestros.
- **Protección de la vida y salud pública:** El tránsito ferroviario en zonas densamente habitadas representa un peligro constante para la integridad de la población.
- **Ordenamiento territorial:** La liberación del actual trazo ferroviario abriría la posibilidad de reorganizar el espacio urbano, mejorando la conectividad y promoviendo un desarrollo sostenible.

Mediante la información que se recoge de los informes del (MTC), de la opinión del concesionario sostiene que en la última década no se han registrado descarrilamientos graves, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) reconoce que la situación de riesgo persiste y que se requieren soluciones estructurales.

3. Limitaciones del marco contractual

El contrato de concesión vigente no impone a la empresa la obligación de financiar una reubicación de esta envergadura, por lo que el Estado tendría que asumir el costo o gestionar una adenda contractual. Ante ello, resulta necesario que el Congreso de la República declare el proyecto de interés nacional y de necesidad pública, lo que permitiría:

- Incorporarlo oficialmente en la cartera de proyectos de inversión pública.
- Autorizar las gestiones presupuestales y técnicas correspondientes.
- Facilitar la coordinación entre el MTC, el MEF, OSITRAN y los gobiernos locales.

4. Impactos esperados

La aprobación de la norma generará beneficios como:

- Disminución significativa de la siniestralidad en áreas urbanas densas.
- Recuperación de terrenos para infraestructura vial y espacios verdes.
- Modernización del sistema ferroviario con estándares actuales de seguridad y eficiencia.
- Impulso a la planificación urbana en beneficio de más de un millón de habitantes del área metropolitana de Arequipa.

Declarar de interés nacional y necesidad pública este proyecto permitirá iniciar el proceso legal, técnico y presupuestal indispensable para su ejecución, articulando esfuerzos del Estado, el concesionario y la sociedad civil, en línea con el **Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario**.

1.4 Análisis del marco normativo.

1. **Ley N.º. 29613:** Relacionada con el proyecto geopolítico bioceánico (Ferroviía Interoceánica Salaverry–Perú–Brasil), **(no específico tramo de 60 km ni reubicación)**
2. **Proyecto de Ley N.º 05471/2022-CR.-** Es una iniciativa legislativa que busca declarar de interés nacional y necesidad pública el ingreso de nuevos operadores ferroviarios en la concesión de los tramos Sur y Sur Oriente, que abarcan los departamentos de Arequipa, Puno, Cusco. **(No menciona una reubicación de tramo, longitud específica ni que se trate de exactamente 60 km).**
3. **Proyecto de Ley PL 1672-2016,** que propone declarar de interés nacional y necesidad pública la ejecución de la vía regional Arequipa – La Joya, **(No trata de ferrocarril, ni menciona la reubicación de 60 km.)**
4. **Proyecto de Ley 3069/2017-CR,** Declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución del ferrocarril interregional Puno, Arequipa, Cusco, Ayacucho, Huancavelica, usando tecnologías compatibles con energías amigables con el medio ambiente.

II. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

El Análisis Costo Beneficio es la herramienta técnica que valora en términos monetarios, y sobre un horizonte temporal descontado a la tasa social de descuento, los costos de inversión, operación, gestión predial y mitigaciones frente a los beneficios sociales, ahorros de tiempo, disminución de accidentes, reducción de externalidades, integración urbana y plusvalías, con el fin de obtener indicadores como Valor Actual Neto, Tasa interna de Rentabilidad y el Índice Beneficio Costo. En la “Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la reubicación de un tramo de 60 km del ferrocarril en Arequipa”, por su carácter declarativo, el Análisis Costo Beneficio de la norma es fiscalmente neutro es decir **NO implica gasto adicional para el Tesoro Público** y aporta beneficios cualitativos de priorización y seguridad jurídica.

III. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La “Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la reubicación de un tramo de 60 km del ferrocarril en la Región Arequipa” es una norma declarativa y habilitante que reconoce como prioritario para el Estado el traslado de la traza ferroviaria actualmente inserta en zonas urbanas densas, con el fin de reducir riesgos a la seguridad vial y ciudadana, mejorar la movilidad y el ordenamiento urbano, y mitigar impactos ambientales.

Esta declaratoria no ejecuta por sí misma la obra, sino que facilita y prioriza su programación e implementación mediante los mecanismos ordinarios de inversión pública o de asociación público-privada (Invierte.pe o DL 1362), la gestión predial (DL 1192), la certificación ambiental (Ley 27446 y normas sectoriales del MTC), la compatibilización contractual con la concesión ferroviaria vigente bajo supervisión de

OSITRAN y la protección del patrimonio cultural (Ley 28296). En suma, se enmarca el interés público, ordena la coordinación intergubernamental y prioriza recursos y procedimientos, sin derogar ni sustituir las exigencias técnicas, ambientales, patrimoniales o contractuales aplicables.

IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA

Se alinea directamente con varios temas priorizados en la ⁶Agenda Legislativa 2024-2025 aprobada por la Resolución Legislativa del Congreso N.º 006-2024-2025-CR (2 de noviembre de 2024)

Competitividad en el país 21. Desarrollo en infraestructura y vivienda

- Tema 83: “Leyes declarativas de interés nacional y necesidad pública referidas a obras de infraestructura”. El proyecto es precisamente una ley declarativa aplicada a una obra de infraestructura ferroviaria.
- Tema 87: “Fomento a la inversión en infraestructura”. La declaratoria habilita y prioriza inversiones futuras (perfil, prefactibilidad, APP/Invierte.pe).

Competitividad en el país 18. Competitividad, productividad y formalización

- Tema 75: “Normativa referida al transporte”. La reubicación de vía férrea es política de transporte (seguridad operacional, fluidez vial/ferroviaria, logística urbana).

Estado eficiente, transparente y descentralizado 34. Ordenamiento y gestión territorial.

- Tema 105: “Demarcación y organización territorial”. El traslado del trazo ferroviario implica compatibilización con el ordenamiento urbano-territorial y gestión de cruces/servidumbres.

Democracia y Estado de Derecho 7. Seguridad ciudadana

- Tema 21: “Medidas de seguridad ciudadana referidas a vehículos y transporte”. La segregación del ferrocarril del tejido urbano reduce riesgos y siniestralidad en cruces a nivel.

Estado eficiente 32. Gestión del riesgo de desastres

- Tema 102: “Gestión de riesgo de desastres”. (Conexión complementaria) La obra puede incluir mitigación de riesgos (accidentes, exposición a cargas peligrosas) en entorno urbano

Vinculándose con:

La naturaleza declarativa y priorización: al ser una ley declarativa de interés nacional y necesidad pública, tu título cae de lleno en el Tema 83, otorgando prioridad política y seguridad jurídica para que el Ejecutivo/Gobiernos subnacionales impulsen estudios y ejecución (sin generar gasto inmediato por sí misma).

1. Política de transporte y logística urbana: la reubicación ferroviaria es una medida de infraestructura de transporte que mejora seguridad, operación y conectividad contenido del Tema 75.

⁶ La iniciativa legislativa esta alineada con la Agenda Legislativa para el periodo Anual de Sesiones 2024-2025, aprobado con Resolución Legislativa del congreso.

2. Ordenamiento territorial: desplazar 60 km de vía en zona urbana exige compatibilizar el nuevo trazo con planes urbanos, servidumbres y usos de suelo Tema 105.
3. Seguridad ciudadana: al eliminar/mitigar cruces a nivel y conflictos tren-vehículo peatón, contribuye a medidas de seguridad vinculadas al transporte Tema 21.
4. Atracción de inversión: la declaratoria facilita priorización y cierre de brechas de infraestructura, coherente con fomento a la inversión Tema 87.

V. VINCULACION CON EL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa que declara de interés nacional y necesidad pública la reubicación de un tramo de 60 km del ferrocarril en la región Arequipa se alinea con los ejes de descentralización, competitividad territorial, seguridad ciudadana, reducción de la pobreza y empleo digno priorizados en la ⁷Agenda Legislativa. En específico, se articula con:

- i. La descentralización y el desarrollo de infraestructura en todo el territorio, fortaleciendo la coordinación entre niveles de gobierno;
- ii. La ejecución de proyectos de infraestructura logística que impulsen la productividad regional y la integración urbana;
- iii. La mejora de la seguridad ciudadana al reducir riesgos y siniestralidad en cruces ferroviarios; y
- iv. La generación de empleo y encadenamientos con MIPYME durante la etapa de obras y operación.

La propuesta se vincula con la Agenda Legislativa al ejecutar las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional en materia de descentralización y desarrollo de infraestructura territorial, seguridad ciudadana, reducción de la pobreza y empleo digno. La reubicación del tramo ferroviario optimiza la movilidad y la integración urbana, reduce riesgos y siniestros, fortalece la competitividad regional del corredor sur y genera empleo local y encadenamientos MIPYME, en coherencia con los mandatos programáticos que orientan la acción legislativa y la planificación pública.

⁷ https://www.mimp.gob.pe/files/direcciones/dgfc/diff/politicas_nacionales/1_Acuerdo_Nacional.pdf