CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROYECTO DE LEY N° 11927
15 JULIO 2025 01:09 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: FRIGAIL

LEY DE CREACIÓN DE LA EMPRESA NACIONAL FERROCARRILES DEL SUR DEL PERÚ.

El Congresista de la República **BERNARDO JAIME QUITO SARMIENTO**, miembro del Grupo Parlamentario BANCADA SOCIALISTA, en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y, conforme con los artículos 67°, 74, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente proyecto de Ley:

LEY DE CREACIÓN DE LA EMPRESA NACIONAL FERROCARRILES DEL SUR DEL PERÚ

Artículo 1. Objeto de la Ley
La presente ley tiene por objeto crear la Empresa Nacional Ferrocarriles del Sur del Perú.

Artículo 2. Finalidad de la Ley
La presente ley tiene como finalidad promover la integración territorial y social del sur del Perú, así como garantizar la recuperación progresiva de la soberanía nacional sobre la infraestructura y servicios ferroviarios.

Artículo 3. Declaración de necesidad pública e interés nacional
Se declara de necesidad pública e interés nacional la creación de la Empresa Nacional Ferrocarriles del Sur del Perú, con sede principal en la ciudad de Arequipa.

Artículo 4. Creación de la Empresa Nacional Ferrocarriles del Sur del Perú
Se crea la Empresa Nacional Ferrocarriles del Sur del Perú, adscrita al Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE), con personería jurídica de derecho privado y autonomía técnica, administrativa y financiera, con el objeto de administrar, operar, mantener, y modernizar la infraestructura y servicios ferroviarios en la ruta Matarani – Arequipa – Juliaca – Puno – Cusco.

Artículo 5. Funciones de la Empresa Nacional Ferrocarriles del Sur del Perú
La Empresa Nacional Ferrocarriles del Sur del Perú tiene las siguientes funciones:

a) Administrar, operar, mantener y rehabilitar la infraestructura ferroviaria del corredor sur.
b) Ejecutar proyectos de inversión en infraestructura y material rodante.
c) Gestionar la operación de servicios ferroviarios de pasajeros y, de ser viable, de carga regional.
d) Coordinar con gobiernos regionales y locales la prestación de servicios.
e) Promover el desarrollo tecnológico y la seguridad ferroviaria con enfoque de sostenibilidad ambiental.
f) Suscribir contratos, convenios, acuerdos interinstitucionales u otros instrumentos jurídicos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, con entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras.

Artículo 6. Directorio de Empresa Nacional Ferrocarriles del Sur del Perú

La Empresa Nacional Ferrocarriles del Sur del Perú cuenta con un Directorio integrado por:

a) Un (1) representante del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado, quien la preside.
b) Un (1) representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
c) Un (1) representante del Ministerio de Economía y Finanzas.
d) Un (1) representante del Ministerio del Comercio Exterior y Turismo.
e) Un (1) representante del Gobierno Regional de Arequipa.
f) Un (1) representante del Gobierno Regional de Puno.
g) Un (1) representante del Gobierno Regional de Cusco.
h) Un (1) representante de los trabajadores de la empresa.

Los miembros del Directorio ejercen su cargo por tres (3) años, renovables, y deben acreditar experiencia en gestión pública, transporte ferroviario o administración empresarial.

Artículo 7. Régimen jurídico y constitución de la Empresa Nacional Ferrocarriles del Sur del Perú

La Empresa Nacional Ferrocarriles del Sur del Perú se constituye como una empresa nacional de derecho privado, con autonomía técnica, administrativa, económica y financiera, de duración indefinida, con sede principal en la ciudad de Arequipa.

El capital inicial de la empresa está constituido con cargo al erario conforme a lo que determine el Ministerio de Economía y Finanzas y por los aportes que realicen los gobiernos regionales de Arequipa, Puno y Cusco.

El régimen laboral de los trabajadores de Empresa Nacional Ferrocarriles del Sur del Perú es el régimen laboral de la actividad privada regulado por el Decreto Legislativo N.º 728, Ley de Productividad y Competitividad Laboral.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Reglamentación
El Poder Ejecutivo a través del Ministerio Transportes y Comunicaciones aprueba las normas complementarias y disposiciones administrativas que correspondan a la presente ley dentro de los ciento veinte (120) días hábiles de su entrada en vigor.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA. Transición de la concesión
Al vencimiento del contrato de concesión del Ferrocarril del Sur a favor de la empresa concesionaria Ferrocarril Transandino S.A., la Empresa Nacional Ferrocarriles del Sur del Perú asumirá la gestión integral del sistema ferroviario del sur, incluyendo la operación de servicios de pasajeros, la administración de la infraestructura ferroviaria y la ejecución de inversiones estratégicas.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: QUITO SARMIENTO Bernardo Jaime FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/07/2025 17:49:05-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: QUITO SARMIENTO Bernardo Jaime FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/07/2025 17:48:38-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DAVILA ATANACIO Pasion Neomias FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/07/2025 11:09:07-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PARIONA SINCHE Alfredo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/07/2025 10:12:54-0500

JAIME QUITO SARMIENTO
Congresista de la República

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ROBLES ARAUJO Silvana Emperatriz FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/07/2025 11:04:36-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: FLORES RAMIREZ Alex Randu FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/07/2025 09:58:09-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS

1.1. Identificación del Problema. –

Historia de la política ferroviaria en el Perú

Apenas tres décadas después de que el Perú lograra su independencia de España, según, Medina, 2011, citado por Peceros M. (2019)[1], se construyó el llamado "Caballero de Hierro" en 1851, considerado el primer ferrocarril a vapor tanto del país como de Sudamérica. Esta vía interurbana tenía una extensión de solo 14 kilómetros y conectaba la ciudad de Lima con el puerto del Callao. Posteriormente, se inauguraron otras líneas como la de Tacna-Arica (62 km, en 1856) y la de Lima-Chorrillos (15 km, en 1858), posicionando al Perú como un país pionero en el desarrollo ferroviario en el hemisferio sur. Durante la década de 1860, el país enfrentó una crisis económica, causada principalmente por una gestión ineficiente en la comercialización del guano, situación que se agravó con el terremoto de 1868. A pesar de ello, impulsado por el entusiasmo que generaba la expansión ferroviaria, el Perú firmó el contrato Dreyfus en 1869, mediante el cual obtuvo una serie de préstamos, algunos de los cuales se destinaron a la ejecución de proyectos ferroviarios.

Conforme a lo descrito por Pastor & Pérez, (2009)[2], citados por Mendoza R. y Verástegui L. (2019): "en el periodo que va desde los años 1850 y 1964 se construyeron 42 líneas férreas, que alcanzaron un total de 4.257 km. La influencia de diferentes factores ha sido la causa que este sector se descomponga, y disminuya el servicio de transporte para el año 2014, teniendo la red solo tenía una extensión de 1.939,7 km. Con esto, el Perú es uno de los países con menor desarrollo ferroviario de la región.

[1] Peceros Valencia, M. S. (2019). Los Ferrocarriles en el Perú: ¿La Respuesta a la Caótica Situación del Transporte?, YachaQ: Revista De Derecho (10), 165 - 173. https://doi.org/10.51343/yq.vi10.612
[2] Mendoza Colque, R. M., & Verástegui Huanca, L. L. (2019). El sistema de transporte ferroviario en el Perú: 2004-2016. Revista Científica UNTRM: Ciencias Sociales Y Humanidades, 1(2), 75–84. https://doi.org/10.25127/rcsh.20182.337

Lamentablemente, este medio de transporte no ha formado parte de las políticas viales de los gobiernos anteriores y no ha sido considerado como una alternativa viable al transporte por carreteras".

El Ferrocarril del Sur es reconocido como el más largo entre los ferrocarriles construidos en el Perú que aún se encuentran operativos. Su desarrollo estuvo a cargo de Henry Meiggs, cuenta con una trocha de 1,435 mm y se extiende a lo largo de 940 kilómetros.

Parte desde el puerto de Mollendo, asciende hacia Arequipa y continúa hasta Juliaca, donde se divide en dos rutas: una que llega a Puno, a orillas del lago Titicaca, y otra que se dirige hacia la ciudad del Cusco.

Los puntos de mayor altitud en el recorrido del Ferrocarril del Sur se encuentran en Crucero Alto y La Raya. La construcción de esta línea ferroviaria comenzó con la apertura del tramo Mollendo-Arequipa, que fue puesto en operación el 1 de enero de 1871, tras haberse iniciado su edificación un año antes. Más adelante, en enero de 1874, se concluyó y entró en funcionamiento la conexión entre Arequipa y Puno, cuya construcción estuvo a cargo de trabajadores peruanos y bolivianos.

Esta sección tuvo un costo de 33 millones de soles, mientras que el tramo entre Mollendo y Arequipa costó un millón ochocientos mil soles.

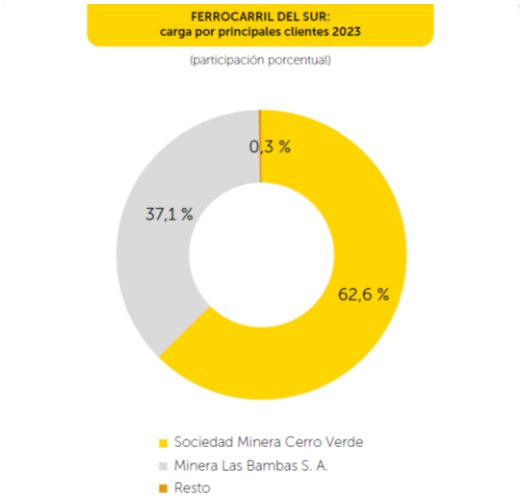
En 1872, de acuerdo con lo esbozado por Galessio (2009), citado por Peceros M. (2019)[3] se inició la construcción del tramo Juliaca-Cusco, presupuestado en 25 millones de soles, pero fue suspendido en 1875 debido a problemas económicos. Posteriormente, en 1890, luego de quince años de paralización provocada por la guerra y otros factores, se retomaron los trabajos bajo el amparo del contrato Grace, permitiendo a la empresa Peruvian continuar y completar la línea hasta llegar al Cusco.

[3] Peceros Valencia, M. S. (2019). Los Ferrocarriles en el Perú: ¿La Respuesta a la Caótica Situación del Transporte?, YachaQ: Revista De Derecho, (10), 165 - 173. https://doi.org/10.51343/yq.vi10.612

Situación actual del Ferrocarril del Sur del Perú

Según el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario (2016)[4], el Perú posee un sistema ferroviario de aproximadamente 1,700 km de uso público. Poco menos del 90% de ese total 1,480km, se encuentra concesionado al sector privado.

La concesión fue otorgada en 1999 por 30 años, con posible renovación, y establece un régimen de acceso abierto. Sin embargo, hasta la fecha no se han establecido mecanismos efectivos que garanticen la participación de operadores públicos o regionales para su administración o para el transporte de personas. Actualmente, está concesionada a la empresa privada Ferrocarril Transandino S.A., para gerenciar la infraestructura ferroviaria. Por su parte, PerúRail, vinculada con la concesionaria de la infraestructura, es la empresa operadora que brinda los servicios de transporte de carga y pasajeros, aunque esta infraestructura se encuentra activa, su uso está restringido principalmente al transporte de carga, especialmente para concentrados minerales de empresas como Sociedad Minera Cerro Verde o las Bambas., tal como se ve a continuación:



Fuente: EE. PP.-Vías Férreas | Elaboración: OSITRÁN[5]

[4] Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario (2016), aprobado mediante Resolución Ministerial N° 396-2016-MTC/01.02, de fecha 09 de junio de 2026, recuperado el 27 de mayo de 2025, de: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/299934/d19437_opt.pdf

[5] Anuario Estadístico 2023 del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN (página 212), recuperado el 27 de mayo de 2025, de la página web del OSITRAN: https://www.ositran.gob.pe/anterior/publicaciones/anuario-estadistico-2023/

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2019)[6], la vía ferroviaria del sur del Perú, sin estaciones de transferencia de carga, moviliza entre 1.2 y 1.5 millones de Toneladas Métricas anuales, principalmente entre Concentrado de Cobre (Cu), Zinc (Zn), y combustibles.

Con estaciones de transferencia de carga, moviliza entre 1.5 y 3 millones de Toneladas Métricas anuales; sin embargo, las utilidades por las operaciones ferroviarias solo benefician a la empresa concesionaria, mientras el estado deja de percibir ingresos que podrían coadyuvar al desarrollo económico y social en las regiones que recorre los ferrocarriles del sur.

1.2. Marco Normativo. –

1.2.1. Constitución Política del Perú

Artículo 60: Dispone que el Estado puede realizar actividad empresarial, directa o indirectamente, por razón de alto interés público o manifiesta conveniencia nacional, mediante una ley expresa que la autorice. En consecuencia, esta disposición constitucional habilita la creación de empresas públicas destinadas a garantizar la equidad territorial, cerrar brechas de conectividad y asegurar el acceso al transporte ferroviario, responden al interés público.

Artículo 58: Reconoce que el Estado orienta el desarrollo del país y actúa principalmente como promotor de la actividad privada. Sin embargo, también señala que puede suplir las fallas del mercado mediante intervención directa, como en los casos de monopolios naturales o servicios públicos esenciales, en este caso, el transporte.

Artículo 44: Establece como deber del Estado promover el bienestar general que se basa en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación. Esto refuerza la legitimidad de intervenir para corregir desequilibrios regionales y garantizar servicios básicos.

1.2.2. Decreto Legislativo Nº 1693.

[6] Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transportes, (2019), "Competitividad Ferroviaria en el Perú", recuperado el 27 de mayo de 2025, de la página web: https://peru.ahk.de/fileadmin/AHK_Peru/02_Competitividad_Peru_FerroviarioMTC.pdf

Decreto Legislativo que ordena, sistematiza y optimiza la eficiencia de la actividad empresarial del Estado y fortalece la estructura y gestión del FONAFE

El artículo 6 establece que la actividad empresarial del Estado puede desarrollarse en forma subsidiaria, mediante ley expresa del Congreso y siempre que esté sustentada en razones de alto interés público o manifiesta conveniencia nacional, asimismo, garantiza la autonomía operativa de las empresas estatales y la no interferencia del Estado en su gestión diaria, promoviendo un modelo eficiente, profesional y con control de resultados.

En ese marco, la creación de la Empresa Nacional Ferrocarriles del Sur del Perú se configura como un instrumento legítimo y estratégico para recuperar el servicio ferroviario en el sur del país, e incluir el servicio a pasajeros, asegurando el aprovechamiento equitativo de la infraestructura existente y generar ingresos sostenibles para el Estado sin excluir la participación privada.

El artículo 7 establece las formas legítimas en que el Estado puede desarrollar actividad empresarial. En ese marco, la propuesta de crear Empresa Nacional Ferrocarriles del Sur del Perú se enmarca en la modalidad en la que el Gobierno Nacional es el único propietario y ejerce control total a través de la Junta General de Accionistas. Esta figura, conforme permite organizar la empresa bajo principios de eficiencia y responsabilidad corporativa, facilitando su articulación con las políticas públicas nacionales, además, garantiza un marco jurídico sólido para su autonomía operativa y su sostenibilidad financiera, al tiempo que habilita mecanismos de control y supervisión desde el Estado para asegurar la transparencia y el cumplimiento de su finalidad pública.

1.2.3. Ley Orgánica de Gobiernos Regionales – Ley N.º 27867

El artículo 61 establece que los gobiernos regionales pueden promover, constituir y participar en empresas públicas regionales, especialmente en sectores estratégicos como el transporte, infraestructura, energía o saneamiento.

En el caso del Ferrocarril del Sur, cuya infraestructura cruza varias regiones (Arequipa, Cusco, Puno y Cusco), podría implementarse una empresa estatal con participación intergubernamental o multisectorial (Gobierno Nacional y Gobiernos Regionales).

1.2.4. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre – Ley N.º 27181

Artículo 3: Establece que el transporte terrestre, incluido el ferroviario, es un servicio público esencial, de interés general y competencia del Estado.

Artículo 7: Establece la facultad del Estado para planificar, normar, regular, supervisar y operar sistemas de transporte cuando lo considere necesario.

1.3. Justificación de la Propuesta. –

La presente iniciativa legislativa tiene como propósito fundamental revertir el modelo concesionario ferroviario vigente que, a pesar de haber incentivado inversiones privadas en mantenimiento e infraestructura, ha demostrado ser insuficiente para asegurar un acceso equitativo, económico y sostenido al servicio ferroviario de pasajeros.

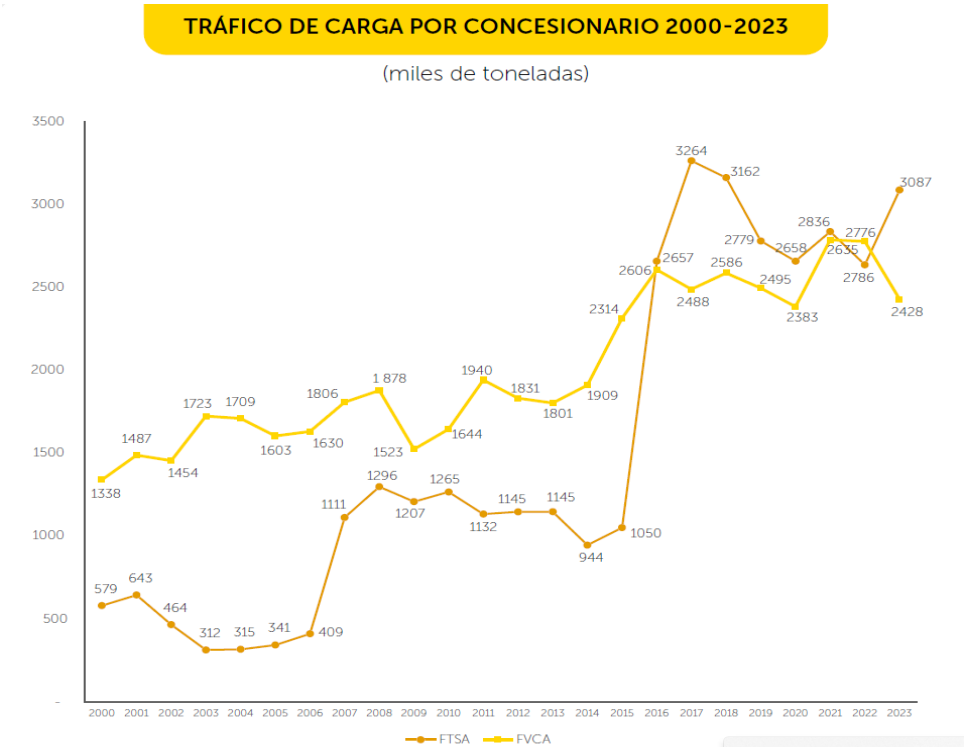
El modelo actual está orientado principalmente a intereses comerciales privados, ha relegado el papel social y estratégico del ferrocarril, dejando de lado, la participación del estado en la generación de ingresos para el tesoro público; además que, no ha contribuido con la integración territorial y la movilidad accesible para la población.

Por ello, resulta indispensable que el Estado asuma la titularidad de las ganancias derivadas de la administración ferroviaria, garantizando que los beneficios generados por esta infraestructura estratégica se reinviertan en la mejora continua del servicio público, la expansión de la cobertura y la reducción de brechas sociales y territoriales.

Aquí es oportuno señalar que el artículo 60 de la Constitución Política del Perú faculta expresamente al Estado para desarrollar actividad empresarial por razones de alto interés público. En ese marco, el modelo de empresa nacional resulta jurídicamente viable y necesario, especialmente cuando el

sector privado ha demostrado limitaciones importantes, como en el caso del transporte de pasajeros por vía férrea.

Ahora, según el Anuario Estadístico 2023[7] del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, la concesionaria Ferrocarril Transandino S.A. - FTSA, ha tenido un crecimiento significativo a partir del año 2017 en el transporte de carga movilizando más de 3, 264 000 de toneladas métricas de carga en dicho año; salvo por las limitaciones de la pandemia, la carga ha ido en crecimiento, conforme se detalla a continuación en el siguiente esquema:



Fuente: EE. PP.-Vías Férreas | Elaboración: OSITRÁN

Asimismo, del mismo anuario se desprende que, los ingresos obtenidos a partir del año 2017, fueron significativos y en el año 2023, los ingresos totales que obtuvo la concesionaria Ferrocarril Transandino S.A. – FTSA,

[7] Anuario Estadístico 2023 del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN (página 203), recuperado el 27 de mayo de 2025, de la página web del OSITRAN: https://www.ositran.gob.pe/anterior/publicaciones/anuario-estadistico-2023/

superaron los S/. 120 millones, conforme se detalla en el siguiente esquema:

Fuente: EE. PP.-Vías Férreas | Elaboración: OSITRÁN

La empresa nacional podría reinvertir las ganancias en el mantenimiento y mejora de infraestructura, promoviendo la conectividad regional y generando empleo, lo cual contribuiría al desarrollo económico de las regiones del sur. Además, la administración nacional permitiría optimizar el uso del ferrocarril como un servicio público integral, facilitando la implementación de rutas de pasajeros con tarifas accesibles y contribuyendo a la reducción de desigualdades territoriales.

En términos de eficiencia, se pueden identificar modelos exitosos de gestión ferroviaria estatal en países como Chile, por ejemplo, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado - EFE[8], y en Argentina, tenemos a la empresa estatal Trenes Argentinos[9], demuestran que la administración pública puede combinar rentabilidad con accesibilidad social, logrando una operación sostenible y responsable.

[8] Para conocer sobre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado – EFE, visitar la siguiente página: https://www.efe.cl/
[9] Para conocer sobre la empresa estatal Trenes Argentinos, visitar la siguiente página: https://www.argentina.gob.ar/transporte/trenes

La administración a cargo de una empresa nacional también facilitaría una mejor planificación y articulación con políticas públicas de desarrollo regional y ambiental, asegurando que el uso del ferrocarril contribuya a la reducción de emisiones de carbono y al impulso del turismo y la industria local. Esta gestión integrada permite enfrentar las limitaciones del modelo concesionario actual, que prioriza el transporte de carga minera en detrimento del transporte de personas.

Por otro lado, experiencias regionales exitosas en Arequipa, como la Sociedad Eléctrica del Sur Oeste S.A. - SEAL ha demostrado sostenibilidad financiera, eficiencia operativa y prestación de servicios universales, mientras que EGASA ha sido un actor clave en la generación eléctrica regional. Estos ejemplos evidencian que el Estado puede gestionar empresas productivas, modernas y socialmente responsables.

Finalmente, la recuperación de los ingresos generados por el ferrocarril permitirá al Estado financiar no solo la operación y mantenimiento, sino también la modernización tecnológica y la expansión de la red ferroviaria, fortaleciendo la soberanía económica y territorial. Así, la gestión estatal no solo representa un acto de justicia social, sino una decisión económica sólida para el desarrollo sostenible del país.

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

La presente iniciativa legislativa no modifica ni deroga ninguna norma del marco jurídico vigente, sino que plantea la creación la Empresa Nacional Ferrocarriles del Sur del Perú, empresa estatal de derecho privado bajo el ámbito del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado – FONAFE, conforme con el numeral 7.1.1 del artículo 7 del Decreto Legislativo N° 1031, con el objetivo de operar, administrar, mantener y expandir el Ferrocarril del Sur del Perú, bajo principios de servicio público, eficiencia y sostenibilidad económica.

En ese sentido, se dispone la participación empresarial del Estado por razón de alto interés público, en aplicación del artículo 6 del Decreto Legislativo N° 1031, se autoriza de manera expresa la participación del Estado en esta actividad

económica, sustentada en el alto interés público y la manifiesta conveniencia nacional, debido a los impactos positivos en conectividad, seguridad vial, integración territorial, turismo interno y desconcentración económica regional.

III. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

La iniciativa legislativa tiene como finalidad la creación de una empresa estatal ferroviaria; por lo tanto, no genera gasto al erario público, sino que se plantea la regulación normativa de la creación de una empresa estatal que debe ser priorizada por el Poder Ejecutivo, en el marco de sus competencias.

La propuesta traerá beneficios al Estado, pues constituye una recuperación de una importante fuente de ingresos para el Estado, actualmente en manos de una empresa concesionaria privada. Conforme se ha detallado en la exposición de motivos, según el Anuario Estadístico 2023 del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, la empresa concesionaria Ferrocarril Transandino S.A. - FTSA, ha tenido un crecimiento significativo a partir del año 2017 en el transporte de carga movilizando más de 3, 264 000 de toneladas métricas de carga en dicho año; asimismo, del mismo anuario se desprende que, los ingresos obtenidos a partir del año 2017, fueron significativos y en el año 2023, los ingresos totales que obtuvo la concesionaria Ferrocarril Transandino S.A. – FTSA, superaron los S/. 120 millones. Sin embargo, estos ingresos no se ven reflejados en una prestación equivalente del servicio ferroviario de pasajeros, que se mantiene limitado o inexistente en amplios tramos de la vía férrea.

La presente iniciativa legislativa permitirá que dichos ingresos puedan ser canalizados directamente hacia una empresa nacional, lo cual fortalecería las finanzas públicas mediante utilidades netas reinvertibles en el mejoramiento del servicio, así como en otros sectores estratégicos como salud, educación o infraestructura social. En experiencias comparadas, empresas estatales regionales como SEAL o SEDAPAR han reportado resultados operativos positivos durante varios ejercicios fiscales, demostrando que la gestión pública con criterios empresariales puede ser financieramente sostenible y contribuir al desarrollo local y regional.

Por otro lado, la propuesta no afecta derechos vigentes de terceros privados, pues la nueva empresa estatal asumiría la gestión de los servicios ferroviarios del sur al vencimiento de la concesión vigente, asimismo, la propuesta no excluye la futura participación de inversión privada bajo esquemas complementarios, de cooperación o inversión mixta, respetando el principio de neutralidad y libre iniciativa empresarial, conforme a la Constitución.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA.

La presente iniciativa legislativa se encuentra enmarcada en las siguientes políticas del Acuerdo Nacional[10]:

- Política 8: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.
- Política 5: Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes
- Política 18: Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.
- Política 21. Desarrollo en infraestructura y vivienda

Asimismo, la propuesta legislativa se encuentra conforme al artículo 1 de la Resolución Legislativa 006-2024-2025-CR[11], que aprueba la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2024-2025, específicamente en los siguientes temas:

- Tema N° 27: Regulación referida a la descentralización y funciones en los distintos niveles de gobierno.
- Tema N° 83: Leyes declarativas de interés nacional y necesidad pública referidas a obras de infraestructura.
- Tema N° 85: Medidas para promover el desarrollo de infraestructura en el sector urbano, rural, en las comunidades campesinas y en la Amazonía.
- Tema N° 86: Promoción de obras de infraestructura para fomentar el turismo.

[10] Acuerdo Nacional. Recuperado de: https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/
[11] Resolución Legislativa 006-2024-2025-CR. Recuperado de: https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MjI5NDA4/pdf