



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERES NACIONAL LA EJECUCIÓN Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL PROYECTO DEL TREN DE CERCANÍAS LIMA - CHOSICA

Los Congresistas de la República integrantes del Grupo Parlamentario de Renovación Popular que suscriben, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con artículos 22 literal c), 67, 75 y 76 numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL:

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERES NACIONAL LA EJECUCIÓN Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL PROYECTO DEL TREN DE CERCANÍAS LIMA - CHOSICA

Artículo 1. Objeto

La presente ley tiene por objeto promover la ejecución y puesta en funcionamiento el Proyecto del Tren de Cercanías Lima-Chosica, a fin de salvaguardar los derechos fundamentales de las personas, mejorar la calidad de vida de la población beneficiaria, así como coadyuvar al cierre de brechas en transitabilidad, mediante la puesta en funcionamiento del material rodante de propiedad de la Municipalidad Metropolitana de Lima, recibido en calidad de donación.

Artículo 2. Declaración de necesidad pública y de interés nacional

Declárase de necesidad pública e interés nacional la ejecución y puesta en funcionamiento el Proyecto de Tren de Cercanías Lima – Chosica para el servicio de transporte ferroviario de personas en la vía Lima-Chosica, priorizando las acciones para su implementación, construcción, operación, ejecución, ampliación y/o modernización; así como su puesta en funcionamiento con la finalidad de satisfacer el servicio público de transporte urbano en beneficio de la población.

Artículo 3. De la ejecución y puesta en funcionamiento del Proyecto del Tren de Cercanías Lima – Chosica

- 3.1.** El ámbito de aplicación de la ejecución y puesta en funcionamiento incluye la creación, la intervención en infraestructura del sistema vial ferroviario, así como la gestión y saneamiento predial para obtener la libre disponibilidad.
- 3.2.** La intervención comprende, de manera enunciativa y no restrictiva, de actividades como:
- a) Intervenciones:** i) Colocación de dispositivos y/o elementos de seguridad vial; ii) instalación de paraderos y estaciones; iii) habilitación y/o recuperación y/o mejoramiento de estaciones y paraderos existentes; iv) eliminación de obstáculos; v) recupero del espacio público, desalojo o reubicación de viviendas, construcciones y demás elementos que hayan invadido el área de concesión de la vía férrea; y, vi) otras que sean técnicamente necesarias siempre que estén vinculadas exclusivamente a la finalidad del proyecto ferroviario.
 - b) Reemplazo:** i) De rieles; ii) de material que forma parte de la infraestructura vial ferroviaria; y, iii) otras que sean técnicamente necesarias siempre que estén vinculadas exclusivamente al proyecto del tren.
 - c) Autorizaciones:** El Ministerio de Transporte y Comunicaciones deberá disponer, gestionar, obtener u otorgar las autorizaciones necesarias para la ejecución y puesta en funcionamiento del Proyecto de Tren de Cercanías Lima – Chosica.

Artículo 4. Habilitaciones excepcionales en la Red Ferroviaria Nacional concesionada

Para efectos de poder implementar las intervenciones señaladas en el artículo precedente, se deberán ejecutar y realizar las siguientes actividades:

- 4.1.** Autorizar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de manera excepcional, a suscribir actas de acuerdo para encargar al concesionario la ejecución de las intervenciones y/o reemplazo de material, incluso fuera del área de la concesión cuando sean necesarias con la finalidad de garantizar el funcionamiento y la transpirabilidad en las vías concesionadas.

- 4.2.** Las intervenciones realizadas por el concesionario serán supervisadas por el ente regulador, financiadas por el concedente. Las intervenciones a ejecutarse no requieren de expediente técnico.
- 4.3.** Se exceptúa con tal propósito, la aplicación del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, Decreto Legislativo N 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos en lo que fuera aplicable.
- 4.4.** Las intervenciones se materializarán, a través de la suscripción de actas de acuerdo con los concesionarios. Para tal efecto, se faculta al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) a realizar las labores de supervisión y valorización por insumos debidamente acreditados y sustentados.
- 4.5.** Autorizar excepcionalmente a las entidades competentes, gobiernos regionales y gobiernos locales, así como al concesionario a realizar intervenciones en las vías férreas que forman parte del Sistema Ferroviario, bajo las siguientes condiciones:
- a)** Comunicar las intervenciones ejecutadas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dentro de los sesenta (60) días calendarios posteriores a su culminación.
 - b)** En el supuesto en que dichas intervenciones requieran actividades complementarias fuera del derecho de vía férrea, se autoriza a las entidades competentes, gobiernos regionales y gobiernos locales, así como al concesionario a fin de que inicien de forma inmediata las acciones de gestión predial que sean necesarias para la liberación de predios e interferencias en las áreas necesarias que permitan restablecer y/o garantizar la transitabilidad y funcionamiento en las vías férreas afectadas.
 - c)** Adicionalmente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ejecutará las acciones, los estudios y los planes que permitan de manera urgente implementar y poner en funcionamiento el servicio de transporte ferroviario de personas en la vía Lima –Chosica, incluyendo la emisión de las autorizaciones que corresponda.

Artículo 5.- Financiamiento

La implementación, ejecución y puesta en funcionamiento del Proyecto de Tren de Cercanías Lima – Chosica, se financiará con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de los respectivos gobiernos regionales y gobiernos locales, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Lima, septiembre de 2025



Firmado digitalmente por:
CHIRINOS VENEGAS Patricia
Rosa FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/09/2025 09:48:18-0500



Firmado digitalmente por:
HERRERA MEDINA Noelia
Rossvith FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/09/2025 10:37:46-0500



Firmado digitalmente por:
MEDINA MINAYA Esdras
Ricardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/09/2025 10:07:17-0500



Firmado digitalmente por:
BAZAN CALDERON Diego
Alonso Fernando FAU 20161749126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/09/2025 17:59:50-0500



Firmado digitalmente por:
MUÑANTE BARRIOS Alejandro
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/09/2025 09:15:00-0500



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/09/2025 22:51:13-0500



Firmado digitalmente por:
JAUREGUI MARTINEZ DE
AGUAYO Maria De Los Milagros
Jackeline FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/09/2025 16:59:18-0500



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge
Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/09/2025 17:04:04-0500



Firmado digitalmente por:
CORDOVA LOBATON Maria
Jessica FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/09/2025 18:39:35-0500



Firmado digitalmente por:
CIC CIA VASQUEZ Miguel
Angel FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/09/2025 16:50:59-0500



Firmado digitalmente por:
YARROW LUMBRERAS Norma
Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/09/2025 16:34:04-0500



Firmado digitalmente por:
YARROW LUMBRERAS Norma
Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 16/09/2025 16:33:55-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Fundamentos de la proposición legislativa

La presente iniciativa legislativa tiene como finalidad **declarar de necesidad pública e interés nacional, la ejecución y puesta en funcionamiento del Proyecto de Tren de Cercanías Lima–Chosica**, estableciendo para ello un marco legal que priorice su implementación y puesta en funcionamiento de manera inmediata, ello en concordancia con lo regulado en el **inciso q) del artículo único de la Ley N° 32439**, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la **ejecución de proyectos ferroviarios y de teleféricos**, como parte de la política de transporte masivo de bienes y pasajeros en todo el territorio nacional.

Precisando en señalar que lo antes referido tiene amparo en nuestra Constitución Política, en donde se sientan las bases para la existencia y regulación del transporte público al reconocer el derecho fundamental a la libertad de tránsito¹ y la capacidad del Estado de intervenir en áreas de interés público como es el transporte en todas sus modalidades, entre ellas el transporte masivo de pasajeros, a través del transporte ferroviario, **todo ello con la finalidad de dotar y garantizar un servicio de transporte eficiente, seguro y accesible para todos los ciudadanos, incluso declarándolo un servicio público de interés.**

II. Problemática actual

El **eje Lima–Chosica** constituye uno de los principales corredores viales del país, concentrando el tránsito de vehículos de carga, transporte público local e interprovincial. Este tramo presenta una situación crítica en términos de seguridad vial, congestión, pérdidas de horas / hombre, saturación de vías, y contaminación; así como datos referenciales podemos señalar que:

- **1,525 muertes por siniestros viales en Lima y Callao** entre 2021 y 2023, de las cuales **468 fueron atropellos y 321 choques** (CNSV y PNP).
- **Pérdidas económicas anuales de S/ 27,691 millones**, equivalentes al 2.6 % del PBI, debido a congestión vehicular, con **198 horas de tiempo perdido por persona al año**.

¹ Regulado en el inciso 11) del artículo 2 de la Constitución Política.

- **Emisiones elevadas de gases de efecto invernadero** que contribuyen al cambio climático, superando los niveles recomendados por la Estrategia Nacional de Cambio Climático al 2050, la cual establece una reducción obligatoria de 8.79 % al 2030 y 34.56 % al 2050 para el sector transporte.

Los datos descritos precedentemente no se condicen con el objetivo de todo servicio de transporte público, que es crear un acceso universal al transporte seguro, limpio y asequible para todos lo que a su vez puede facilitar desplazamiento ciudadano, así como el acceso a las oportunidades, mercancías y servicios. En ese contexto se tiene que la accesibilidad y la movilidad sostenible y segura tiene que ver con la calidad y la eficiencia de llegar a nuestros destinos.

En consecuencia, la movilidad urbana sostenible está determinada por el grado en que la ciudad en su conjunto es accesible a todos sus residentes, **incluidos los pobres, los ancianos, los jóvenes, las personas con discapacidad, las mujeres y los niños.**

Siendo ello así, se tiene que la accesibilidad es un concepto desarrollado desde diversas perspectivas, como la geográfica, arquitectónica, gerontológica, entre otras, la accesibilidad se refiere a las características de la relación de las personas con su entorno (espacio urbano, edificaciones, medios de transporte, servicios de uso, etc.) que pueden favorecer o dificultar el mejor desenvolvimiento de las personas. Siendo ello así, el diseño del sistema vial debe considerar la supresión de las barreras que impiden a los ciudadanos poder desplazarse no solo de manera adecuada, sino en forma segura y digna.

II.1. Importancia del transporte ferroviario

El transporte ferroviario es reconocido por su alta eficiencia energética, baja siniestralidad, reducción de costos logísticos y menor huella de carbono. Al respecto se tiene que, según la Agencia Internacional de Energía, el transporte ferroviario es hasta (80%) más eficiente en consumo de energía por pasajero-kilómetro que el transporte carretero ordinario.

Sobre el particular tenemos que el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario (PNDF), aprobado por Resolución Ministerial N° 396-2016-MTC/01.02, establece como objetivos estratégicos:

- Contribuir a la competitividad y productividad del país.
- Reducir costos de transporte y tiempos de viaje; y,
- Garantizar sostenibilidad ambiental y social en el desarrollo de proyectos.

Siendo ello así, tenemos que el Proyecto de Tren de Pasajeros Lima–Chosica se enmarca en el **Corredor Ferroviario Este**, incluido en el PNDP, cuya

ejecución y puesta en funcionamiento de seguro contribuirá a descongestionar la Carretera Central, mejorar la seguridad vial y facilitar el transporte no solo de carga, sino también de pasajeros hacia la parte este de nuestra ciudad metrópoli.

Por tanto, implementar este mecanismo de transporte ferroviario, tendría un impacto directo en la reducción de la siniestralidad que día a día se registra en nuestro país, con lo cual la data de pérdida de vidas humanas disminuyera considerablemente en beneficio directo de nuestros ciudadanos.

II.2. Disponibilidad de material rodante

Actualmente, se tiene que la Municipalidad Metropolitana de Lima cuenta en la ciudad capital, con **90 coches galería y 19 locomotoras donadas** por los Estados Unidos de América, que a la fecha están en proceso de mantenimiento, cuyo uso y puesta en funcionamiento debe garantizarse en el corto plazo para evitar deterioro y optimizar su valor social y económico.

II.3. Alineamiento con políticas públicas

La presente proposición legislativa, de carácter declarativo, se encuentra alineado con el marco legal que se pasa a describir:

- **Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**, que establece el deber del Estado de garantizar un transporte seguro, eficiente y sostenible.
- **Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad 2022-2025**, que prioriza proyectos que reduzcan brechas logísticas y mejoren la movilidad urbana.
- **Estrategia Nacional ante el Cambio Climático al 2050**, que promueve el uso de transporte de bajas emisiones, especialmente el ferroviario.
- **Ley N° 29935**, que declaró de necesidad pública la reactivación del ferrocarril Huancayo–Huancavelica, reconociendo el rol estratégico del sistema ferroviario para el desarrollo regional.
- **Ley N° 32439**, que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución de proyectos ferroviarios y de teleféricos en todo el territorio nacional, reconociendo el rol estratégico de estos sistemas para facilitar el transporte masivo, eficiente y seguro de pasajeros y bienes.

Por tanto, la presente iniciativa legislativa, de necesidad pública e interés nacional, no solo se encuentra alineado con el marco legal antes descrito que, en síntesis, busca que el Estado brinde a la ciudadanía un servicio de transporte seguro, eficiente y sostenido, valiéndose para ello del sistema ferroviario como un mecanismo de movilidad urbana, con bajas emisiones de contaminación, a

fin de reducir brechas logísticas en el sistema de transporte.

De allí, a que este proyecto resulte ser **coherente con la política nacional de transporte sostenible y la afirmación de la economía social de mercado**, pues responde a atender a una necesidad real de la población, con prioridad de los sectores más vulnerables y que necesitan de una presencia efectiva y subsidiaria por parte del Estado.

III. Efectos de la vigencia de la norma sobre la legislación nacional

La aprobación de la presente ley declarativa complementa y refuerza el marco constitucional y legal existente en materia de transporte, seguridad vial, ordenamiento territorial y garantizar por parte del Estado a sus ciudadanos un servicio de transporte eficiente, seguro y accesible, incluso declarándolo como un servicio público de interés.

En esa medida, se tiene que la declaración de interés nacional y necesidad pública permite priorizar la asignación de recursos y la tramitación de autorizaciones por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), **en coordinación y complementación con los gobiernos regionales y los gobiernos locales**, así como con las entidades reguladoras competentes.

Para tal efecto, la presente proposición normativa habilita mecanismos excepcionales de intervención y gestión predial, con la finalidad de agilizar la ejecución y puesta en funcionamiento del proyecto ferroviario Lima - Chosica, sin que tal propósito afecte o colisione con la jerarquía constitucional y legal; siendo ello así, la iniciativa propuesta se enmarca dentro de la competencia natural del Congreso de la República para emitir leyes de alcance nacional que promuevan obras de infraestructura relacionadas al transporte ferroviario masivo de pasajeros, dotándole para ello el realce de interés público.

En esa medida se tiene que, la presente iniciativa legislativa, no genera conflicto o impacto regulatorio con nuestro sistema legal vigente; más por el contrario, se alinea con los objetivos del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad y las políticas nacionales de transporte y seguridad vial, cual es atender oportunamente la problemática vinculada a la seguridad vial en el transporte, teniendo en cuenta las necesidades de los segmentos de la población mas pobre y vulnerable.

En esa medida, se tiene que el supremo interprete de nuestra Constitución ha precisado en señalar con meridiana claridad que, "(...) **bajo el régimen de la economía social de mercado, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa**

*principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, **servicios públicos e infraestructura** (artículo 58 Const.). En ese sentido, una de las manifestaciones de esta tarea es la **lucha contra la informalidad en diferentes sectores como el del transporte**, debido a que, **si bien el Estado garantiza la libertad de empresa, ello no debe ser lesivo a la seguridad pública** (artículo 59 Const.).²*

IV. Análisis Costo - Beneficio

La ejecución del proyecto implica la utilización de recursos presupuestales ordinarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y de los gobiernos regionales y locales, **sin que se requiera habilitación o asignación alguna de recursos adicionales del Tesoro Público.**

Beneficios directos esperados:

- Disminución de accidentes de tránsito y reducción de costos sociales asociados a muertes y lesiones graves.
- Ahorro en tiempos de viaje para miles de usuarios diarios, traducándose en mayor productividad, competitividad y calidad de vida.
- Reducción de la congestión vehicular y, por ende, de los niveles de contaminación ambiental.
- Disminuir el nivel de saturación de una vía metropolitana importante como lo es la Carretera Central.
- Reactivación económica mediante la generación de empleo directo e indirecto en construcción, operación y mantenimiento.

Costos estimados:

- Inversión en rehabilitación de vías férreas, adecuación de estaciones y puesta en operación del material rodante.
- Gastos de supervisión, gestión predial y mantenimiento de la infraestructura.

Al respecto se tiene que diversos estudios de costo–beneficio para proyectos ferroviarios en el Perú estiman una **tasa interna de retorno social superior al 15 %**, lo que justifica plenamente la inversión pública y el impacto positivo de la presente norma en el desarrollo nacional.

De otro lado se tiene que el análisis costo–beneficio evidencia que los **beneficios sociales y económicos superan ampliamente los costos de**

² STC. Expediente N° 00732-2015-PA/TC. Fund. J. 28.

inversión, considerando el impacto positivo en seguridad vial, productividad, salud pública y dinamización de la economía nacional, más aún cuando el segmento a beneficiar está constituido por los sectores más vulnerables.

V.- Vinculación con las políticas del Acuerdo Nacional

La presente iniciativa legislativa de carácter declarativo es concordante y tiene vinculación directa con el tercer objetivo del Acuerdo Nacional, esto es, la **competitividad del país**; y, en específico con la **décima séptima y vigésima primera política de Estado, sobre afirmación de la economía social de mercado y el desarrollo en infraestructura y vivienda**, respectivamente.

V.1. De la política vinculada con la afirmación de la economía social de mercado

Al respecto, se tiene que en lo que respecta a esta política, advertimos que el Estado se compromete a sostener la política económica del país sobre los principios de la economía social de mercado, que es de libre mercado; en donde el rol de un Estado responsable, promotor, regulador, transparente y subsidiario busca lograr el desarrollo humano y solidario del país mediante un crecimiento económico sostenido con equidad social y empleo.

En esa medida, se tiene que **el Estado deberá promover entre otros, i) la competitividad del país, ii) el planeamiento estratégico concertado, iii) las políticas de desarrollo sectorial en los niveles nacional, regional y local, iv) estimular la inversión privada**; así como **fomentar el desarrollo en infraestructura**; resultando en ese contexto, la ejecución y puesta en funcionamiento del proyecto de tren de cercanías Lima – Chosica, como un proyecto que se alinea no solo a promover la inversión privado o fomentar el desarrollo de la infraestructura vial; sino, y sobre todo, en mejorar la calidad de vida los ciudadanos de los segmentos más pobres y vulnerables de nuestro país.

V.2. De la política vinculada al desarrollo en infraestructura y vivienda

Sobre esta política se tiene que, el Estado en sus tres niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de actividades como el desarrollo de la infraestructura del país, identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.

Siendo ello así se tiene que, en línea con esta política del acuerdo nacional, la presente iniciativa legislativa, de carácter declarativo; en síntesis, busca que el Estado dote a la ciudadanía de una infraestructura de transporte vial público sostenido, seguro y eficiente, valiéndose para ello del sistema ferroviario como

un mecanismo de movilidad urbana y con bajas emisiones de contaminación, todo con la finalidad de reducir brechas logísticas de infraestructura en el sistema de transporte.

En esa medida, la presente iniciativa resulte ser **coherente con la política nacional de desarrollo en infraestructura vial sostenible**, pues responde a atender a una necesidad real de la población, con prioridad de los sectores más vulnerables y que necesitan de una presencia efectiva y subsidiaria por parte del Estado.