

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO

RU 2058699

24 SEPTIEMBRE 2025 04:09 p. m.

FIRMADO DIGITALMENTE: NGUILLEN

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 11899/2024-CR Y 12394/2025-CR QUE PROPONEN LA LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO – CFBAP

**COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026
PRIMERA LEGISLATURA**

Señor presidente:

Han ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley 11899/2024-CR, que propone la Ley que declara de interés nacional el desarrollo del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico-Pacífico – CFBAP, presentado por el grupo parlamentario Juntos por el Perú - Voces del Pueblo a iniciativa del congresista Roberto Helbert Sánchez Palomino y el Proyecto de Ley 12394/2025-CR, que propone la Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción del megaproyecto “Tren Bioceánico” entre los puertos Santos de Brasil y Chancay del Perú, conectando los tramos ferroviarios desde Iñapari - Madre de Dios, San Román - Puno, Matarani - Arequipa y Callao, Chancay - Lima en el territorio peruano, presentado por el grupo parlamentario Juntos por el Perú - Voces del Pueblo a iniciativa del congresista Wilson Rusbel Quispe Mamani.

El presente dictamen fue aprobado por unanimidad, en la primera sesión extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada en Iquitos, el 16 de setiembre de 2025, contando con los votos a favor de los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, Lady Mercedes Camones Soriano, Karol Ivett Paredes Fonseca, Segundo Héctor Acuña Peralta, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Jorge Luis Flores Ancachi, Mery Eliana Infantes Castañeda, Auristela Ana Obando Morgan, Alfredo Pariona Sinche, José Bernardo Pazo Nunura, Wilson Quispe Mamani, Roberto Helbert Sánchez Palomino, María Elizabeth Taipe Coronado, Rosío Torres Salinas, Héctor Valer Pinto, Oscar Zea Choquechambi, Cruz María Zeta Chunga y Elvis Hernán Vergara Mendoza.

Justificaron su inasistencia por estar sesionando en otras comisiones las congresistas Jeny Luz López Morales e Hilda Marleny Portero López. La congresista Norma Martina Yarrow Lumbreras justificó su inasistencia.

I. SITUACIÓN PROCESAL

I.1 Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 11899/2024-CR, que propone la Ley que declara de interés nacional el desarrollo del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico-Pacífico - CFBAP, fue presentado al Área de Trámite Documentario el 10 de julio de 2025, fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones en esa misma fecha como primera comisión dictaminadora y como segunda comisión dictaminadora la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera.

El Proyecto de Ley 12394/2025-CR, que propone la Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción del megaproyecto “Tren Bioceánico”

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 11899/2024-CR Y 12394/2025-CR QUE PROPONEN LA LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO – CFBAP

entre los puertos Santos de Brasil y Chancay del Perú, conectando los tramos ferroviarios desde Iñapari - Madre de Dios, San Román - Puno, Matarani - Arequipa y Callao, Chancay - Lima en el territorio peruano, fue presentado al Área de Tramite Documentario el 12 de setiembre de 2025, fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 15 de setiembre de 2025, como única comisión dictaminadora.

1.2 Antecedentes parlamentarios

En el periodo parlamentario 2006-2011 se presentaron los proyectos de ley 01555/2007-CR, 01623/2007-PE, 01657/2007-CR, 02168/2007-CR que dieron origen a la Ley 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la Ferrovía Transcontinental “Brasil-Perú” Atlántico-Pacífico (FETAB).

En ese mismo periodo se presentó el proyecto de ley 03277/2008-CR que dio origen a la Ley 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú-Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry-Leoncio-Prado-Frontera Perú-Brasil (FERRIPEB).

En el periodo anual de sesiones 2021-2022 el Poder Ejecutivo presenta el proyecto de ley 389/2021-PE que se aprueba con un dictamen por mayoría, por el que propone una Ley que deroga la Ley 29613, que declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú-Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry-Leoncio Prado-Frontera Perú Brasil (FERRIPEB), y la Ley 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la Ferrovía Transcontinental “Brasil-Perú” Atlántico-Pacífico (FETAB), el que se encuentra en la Orden del Día.

II. CONTENIDO DE LAS PROPOSICIONES LEGISLATIVAS

El objetivo principal del Proyecto de Ley 11899/2024-CR es declarar de necesidad pública y de interés nacional el desarrollo y construcción del tramo nacional del Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico-Pacífico (CFBAP), que conectará la costa atlántica de Brasil con la costa pacífica del Perú (Callao y Chancay), con el fin de consolidar un hub portuario y logístico en la costa central del Perú, estimular el comercio internacional en el marco del acuerdo económico entre Perú y Brasil e impulsar el desarrollo del mercado nacional mediante un sistema de transporte eficiente.

El proyecto incluye cuatro artículos y son los siguientes:

Artículo 1 – Objeto de la ley

Declara de interés nacional el desarrollo del CFBAP en territorio peruano.

Artículo 2 – Encargar las acciones de promoción de la inversión

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 11899/2024-CR Y 12394/2025-CR QUE PROPONEN LA LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO – CFBAP

Autoriza a Proinversión, en coordinación con el MTC, a promover la inversión privada mediante licitación internacional.

Artículo 3 – Autorización al Poder Ejecutivo para compromisos bilaterales y multilaterales

Permite al Ejecutivo participar en acuerdos con Brasil y otros países para implementar el proyecto.

Artículo 4 – Alternativas de rutas y tecnologías

Dispone que se elija la alternativa técnica, económica y ambiental más viable, respetando la biodiversidad y los derechos de comunidades indígenas (Convenio 169 de la OIT).

La Exposición de motivos incluye: la justificación técnica y económica del proyecto, el contexto del potencial logístico de los puertos de Callao y Chancay, la comparación con proyectos anteriores (FETAB y FERRIPEB) y razones por las que no prosperaron, el detalle de acuerdos bilaterales entre Perú y Brasil, los estudios de viabilidad realizados con participación de China y Brasil, el análisis costo-beneficio (no genera gasto público, promueve inversión privada), la vinculación con las políticas del Acuerdo Nacional (reducción de pobreza, empleo digno, competitividad, sostenibilidad, etc.).

El objetivo principal del Proyecto de Ley 12394/2025-CR es declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción del Megaproyecto “Tren Bioceánico”, que conectará los puertos de Santos (Brasil) y Chancay (Perú) mediante tramos ferroviarios en territorio peruano que comprenden: Iñapari – Madre de Dios, San Román – Puno, Matarani – Arequipa, Callao – Lima y Chancay – Lima.

Este tren busca integrar los océanos Atlántico y Pacífico, optimizar el comercio interno y externo, mejorar la logística de transporte de carga y dinamizar las economías regionales.

El proyecto de ley contiene los siguientes artículos:

Artículo 1 – Objetivo de la Ley

Declara el interés nacional y necesidad pública del Tren Bioceánico.

Artículo 2 – Declaratoria de Interés Nacional y Necesidad Pública

Reafirma la importancia estratégica del proyecto.

Artículo 3 – Finalidad

Promover el desarrollo económico y social de la región Puno, mejorar la competitividad y facilitar el comercio exterior.

Artículo 4 – Coordinación Interinstitucional

Establece la coordinación entre el Poder Ejecutivo, gobiernos regionales y locales para la ejecución del proyecto.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 11899/2024-CR Y 12394/2025-CR QUE PROPONEN LA LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO – CFBAP

Artículo 5 – Financiamiento

El proyecto se financiará con el presupuesto institucional de los pliegos involucrados, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Disposición Complementaria Final Única

El Poder Ejecutivo reglamenta la ley en un plazo de 90 días hábiles y autoriza estudios de preinversión e impacto ambiental.

La Exposición de motivos incluye: la justificación técnica y económica, la identificación del problema como los altos costos logísticos y los tiempos prolongados de transporte y la ubicación que se enfoca en Juliaca como punto estratégico de inicio, con detalle de las coordenadas geográficas y los límites distritales.

III. MARCO NORMATIVO

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú, artículos 44, 58, 59 y 107.
- Reglamento del Congreso de la República, artículos 74 y 75.
- Ley 27943, Ley de Puertos.
- Ley 28611, Ley General del Ambiente
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 29207, Ley que Declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del tramo nacional del Proyecto Ferrovía Transcontinental “Brasil–Perú” Atlántico–Pacífico (FETAB).
- Ley 29613, Declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú–Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry–Leoncio Prado–Frontera Perú–Brasil (FERRIPEB).
- Decreto Legislativo 757, Ley Marco de Promoción de la Inversión Privada.

III.2 Legislación comparada

- Acuerdo Brasil–China sobre el tren bioceánico (2025), firmado el 7 de julio de 2025, en Brasilia, teniendo como partes firmantes al Ministerio de Transportes de Brasil, a través de la empresa estatal Infra SA. y al Instituto de Planificación e Investigación Económica de Ferrocarriles de China, con el objetivo de desarrollar un corredor ferroviario bioceánico que una el litoral atlántico brasileño con el puerto de Chancay en Perú.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 11899/2024-CR Y 12394/2025-CR QUE PROPONEN LA LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO – CFBAP

III.3 Normas y acuerdos internacionales

- Convenio Núm. 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales, aplicable en la evaluación de impactos sociales y ambientales.
- Memorándums de Entendimiento y Declaraciones bilaterales y trilaterales: Perú–Brasil (2003, 2010, 2013), Perú–Brasil–China (2014, 2015), Comisión Tripartita China–Brasil–Perú (Estudios de viabilidad 2015–2017).

IV. ANÁLISIS DE LAS PROPOSICIONES LEGISLATIVAS

IV.1 Análisis técnico

1. Justificación de los proyectos de ley

El Proyecto de Ley 11899/2024-CR busca declarar de interés nacional el desarrollo del Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico–Pacífico (CFBAP), como respuesta a:

- La necesidad de consolidar un hub logístico y portuario en la costa central del Perú (Callao y Chancay).
- La urgencia de mejorar la conectividad interoceánica entre Perú y Brasil.
- El impulso al comercio internacional, especialmente con Asia y Europa.
- La oportunidad de aprovechar el inicio de operaciones del megapuerto de Chancay.

Por su parte el Proyecto de Ley 12394/2025-CR busca declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción del Tren Bioceánico, como instrumento de integración continental, competitividad internacional y desarrollo regional y se justifica por:

- Reducir los tiempos y los costos logísticos.
- Potenciar la dinámica de las economías locales.
- Fortalecer la infraestructura logística nacional.

2. Contexto de potencialidad de los puertos del Perú

- Callao y Chancay movilizan más de 3 millones de TEU¹, posicionándose como los más importantes del Pacífico Sur.

¹ TEU significa Twenty-Foot Equivalent Unit (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies). El TEU se utiliza internacionalmente como unidad normalizada para contar estos contenedores ISO normalizados.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 11899/2024-CR Y 12394/2025-CR QUE PROPONEN LA LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO – CFBAP

- El megapuerto de Chancay es clave para la conexión directa con Asia.
- El desarrollo ferroviario complementa la infraestructura portuaria, permitiendo una distribución eficiente de carga.

3. Objetivo y finalidad de los proyectos de ley

- El objetivo del Proyecto de Ley 11899/2024-CR es declarar de necesidad pública e interés nacional el desarrollo del CFBAP para integrar los territorios de Brasil y Perú, consolidar el nodo logístico en la costa central, y potenciar el comercio internacional.
- El objetivo del Proyecto de Ley 12394/2025-CR es declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción del Tren Bioceánico, con la finalidad de promover el desarrollo económico y social de la región Puno, mejorar la competitividad de productos locales y facilitar el comercio exterior.

4. Antecedentes legislativos

- Mediante la Ley 29207 se declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción del tramo nacional del Proyecto Ferrovía Transcontinental Brasil-Perú Atlántico-Pacífico (FETAB), que abarca los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco, San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura. La Ley se reglamentó mediante Decreto Supremo 014-2009-MTC y habiéndose aprobado los Lineamientos Técnicos para la elaboración de estudios mediante R.M. 505-2010-MTC/02, Proinversión convocó a un concurso para el otorgamiento de la concesión temporal para la elaboración de los Estudios Técnicos del FETAB, no obstante, en noviembre de 2011, fue declarada desierta la convocatoria.
- Mediante la Ley 29613 se declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción del tramo nacional del Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú-Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry-Leoncio Prado-Frontera Perú-Brasil (FERRIPEB), que inicia en el Puerto de Salaverry, continuando por las zonas de influencia de Juanjuí, Picota, Leoncio Prado, Orellana, Contamana, hasta la frontera Perú-Brasil, y se proyectará considerando su conexión con la ciudad de Cruzeiro do Sul, en el Estado de Acre de la República Federativa de Brasil: Proyecto FERRIPEB (Salaverry-Leoncio Prado-Cruzeiro do Sul).
- Estas leyes en lugar de impulsar el avance de la implementación de ambos proyectos ferroviarios constituyen trabas para adoptar decisiones, principalmente en los aspectos de orden técnico y de diseño de la ruta que, no solo depende del gobierno peruano, sino también del gobierno de la República Federativa de Brasil. Por estas razones los proyectos FETAB y FERRIPEB no se han implementado debido a que la imposición de rutas

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 11899/2024-CR Y 12394/2025-CR QUE PROPONEN LA LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO – CFBAP

específicas imposibilita la aprobación de los estudios técnicos. Al respecto, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT) del MTC determinó que no es viable la reglamentación de la Ley 29613, por lo que el Poder Ejecutivo presentó el Proyecto de Ley 389/2021-PE para derogar las leyes 29207 y 29613 por falta de interés de inversionistas, por tener rutas impuestas sin estudios técnicos y encontrar contradicciones con estudios actuales. El dictamen de este proyecto es favorable y está agendado para su debate en el Pleno.

5. Proyecto de desarrollo de infraestructura ferroviaria para interconexión internacional

- El MTC actualmente impulsa el proyecto Chancay–Pucallpa, como alternativa estratégica. Tiene Código de Idea: 336772.
- Se elaboran estudios de preinversión con enfoque multimodal (carga y pasajeros) y con este proyecto se busca conectar el Pacífico con la Amazonía y Brasil, evitando el Canal de Panamá.

6. Acuerdos bilaterales entre Brasil y Perú

- Desde 2003 se han firmado múltiples memorandos y declaraciones conjuntas. Así se realizó la I Reunión del Comité de Frontera Sur Perú-Brasil, celebrado el 21 de setiembre de 2023 en la ciudad de Río Branco, Estado de Acre-Brasil. En la Comisión 5-Interconexión se acordó, entre otros aspectos, sobre el estudio de viabilidad de conexiones ferroviarias y viales entre las localidades de Cruzeiro do Sul (Brasil), Pucallpa (Perú), Huánuco (Perú) y San Martín (Perú)².
- En 2025, Brasil y China firmaron un acuerdo para desarrollar el tren bioceánico, con conexión al puerto de Chancay.
- Perú participa en grupos trilaterales y comités fronterizos para definir rutas viables.

7. Estudios realizados y alternativas viables

- Se han realizado estudios de viabilidad por China Railway, EPL (Brasil) y el MTC.
- Se prioriza la ruta Chancay–Pucallpa, por su menor impacto ambiental y mayor viabilidad técnica.
- El MTC valora el acuerdo Brasil–China, pero aún no cuenta con detalles técnicos completos.

² MTC (2024). Oficina General de Planeamiento y Presupuesto. Informe N°0005-2024-MTC/09.01.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 11899/2024-CR Y 12394/2025-CR QUE PROPONEN LA LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO – CFBAP

8. Importancia para el comercio exterior peruano

- Asia representa el 53% de las exportaciones peruanas; Europa, el 16%.
- El corredor permitiría reducir tiempos de transporte (hasta 10 días menos que por Panamá) y reducir costos logísticos hasta en un 30%.
- Se estima que el proyecto podría atraer más de 30 mil millones de dólares en inversiones en 30 años.
- Fortalecería sectores como la siderurgia, metalurgia y agroindustria.
- Facilitará la conexión multimodal que incluye carretera, ferrocarril y puerto.
- La Cámara de Comercio de Lima destaca que Perú debe evitar ser solo un país de tránsito y convertirse en un hub logístico regional.

IV.2 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de las proposiciones legislativas

Análisis de necesidad

a) Contribuye con la integración logística nacional e internacional

El Perú necesita consolidar un sistema de transporte multimodal que conecte sus puertos con los centros de producción y consumo, tanto internos como externos. El CFBAP permitiría una conexión directa con Brasil y Asia, fortaleciendo la competitividad nacional.

b) Permite el desarrollo del nodo portuario Chancay–Callao

La operación del megapuerto de Chancay exige infraestructura complementaria para garantizar su funcionalidad como hub logístico. El ferrocarril es esencial para alimentar y distribuir carga desde y hacia este nodo.

c) Contribuye con la reducción de brechas logísticas y sociales

El proyecto contribuiría a cerrar brechas de conectividad en regiones amazónicas y andinas, facilitando el acceso a servicios, mercados y oportunidades económicas para poblaciones históricamente excluidas.

Análisis de viabilidad

a) Existen estudios previos de viabilidad técnica

El proyecto cuenta con antecedentes de estudios realizados por China Railway, EPL (Brasil) y el MTC, que identifican rutas viables como Chancay–Pucallpa, con menor impacto ambiental y mayor consistencia territorial.

b) Puede gestionarse con el modelo de financiamiento mediante APP

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 11899/2024-CR Y 12394/2025-CR QUE PROPONEN LA LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO – CFBAP

El Perú tiene experiencia en estructuración de proyectos complejos mediante Asociaciones Público–Privadas (APP). En 2024 se adjudicaron 15 proyectos por más de 9 mil millones de dólares, lo que demuestra capacidad institucional.

c) Se tiene un marco normativo y político favorable

El proyecto se alinea con la política de integración regional, la promoción de inversiones y los objetivos del Acuerdo Nacional. Además, el dictamen favorable del PL 389/2021-PE para derogar leyes obsoletas despeja obstáculos normativos.

Análisis de oportunidad

a) El Acuerdo Brasil–China y contexto geopolítico

La firma del acuerdo entre Brasil y China para desarrollar el tren bioceánico en 2025 representa una ventana estratégica para que Perú se integre desde el inicio y no quede rezagado frente a otros países como Chile.

b) Ofrece diversificación de rutas logísticas globales

Ante las tensiones en el Canal de Panamá, el corredor ofrece una alternativa para conectar Sudamérica con Asia y Europa, reduciendo tiempos y costos logísticos.

c) Se genera potencial exportador y atracción de inversiones

El proyecto puede dinamizar sectores como agroindustria, minería, siderurgia y manufactura, atrayendo inversiones por más de 30 mil millones de dólares en 30 años, según estimaciones de la CCL.

IV.3 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

Los proyectos de ley son concordantes con los mandatos constitucionales contenidos en los artículos 58 y 59 que promueven la inversión privada y la economía social de mercado y el artículo 44 que establece como función del Estado el desarrollo nacional y la integración.

La fórmula legal que se propone en este dictamen es concordante con la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, la Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del MTC, con la Ley 27943, Ley de Puertos, la Ley 28611, Ley General del Ambiente y el Convenio 169 de la OIT que establece obligaciones en materia de consulta previa y respeto a comunidades indígenas.

Tomando en cuenta que ya está aprobado el dictamen recaído en el proyecto de ley que propone la derogación de la Ley 29207 (FETAB) y de la Ley 29613

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 11899/2024-CR Y 12394/2025-CR QUE PROPONEN LA LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO – CFBAP

(FERRIPEB) porque imponen rutas específicas sin estudios técnicos previos y generan contradicciones con los estudios actuales, la fórmula legal que se propone supera estas restricciones y limitaciones.

Entre los efectos de la vigencia de la norma se pueden mencionar:

Efectos jurídicos

- Derogación tácita o expresa de las leyes 29207 y 29613 con la aprobación de la ley.
- Autorización legal para que Proinversión y el MTC promuevan el proyecto mediante licitación internacional.
- Facultad al Ejecutivo para suscribir acuerdos bilaterales y multilaterales con Brasil, China y otros países.

Efectos institucionales

- Reordenamiento de competencias entre PCM, MTC, MEF y RREE para coordinar el desarrollo del CFBAP.
- Activación de mecanismos de inversión privada como APP y Proyectos en Activos.
- Impulso a la planificación estratégica del Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario.

Efectos económicos y sociales

- Dinamización del comercio exterior, especialmente con Asia y Europa.
- Reducción de costos logísticos y tiempos de transporte.
- Impacto positivo en empleo, inversión y desarrollo regional, especialmente en zonas de influencia y para formalizar el comercio fronterizo.
- Existencia de riesgos ambientales y sociales si no se garantiza la sostenibilidad y la consulta previa.

IV.4 Análisis de las opiniones e información solicitadas

El 11 de julio de 2025, la Comisión de Transportes y Comunicaciones solicitó una opinión institucional a la Presidencia del Consejo de Ministros, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al Ministerio del Ambiente, con los oficios 3044/2024-2025-CTC-HMPL-CR, 3045/2024-2025-CTC-HMPL-CR y 3046/2024-2025-CTC-HMPL-CR, respectivamente, para el Proyecto de Ley 11899/2024-CR.

A la fecha, solo tenemos respuesta de la Presidencia del Consejo de Ministros. Con Oficio N°D001758-2025-PCM-SG del 11 de agosto de 2025 alcanza el Informe N°D001234-2025-PCM-OGAJ elaborado por la Oficina General de

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 11899/2024-CR Y 12394/2025-CR QUE PROPONEN LA LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO – CFBAP

Asesoría Jurídica de la Presidencia del Consejo de Ministros. Este informe concluye que al contener el Proyecto de Ley materias que se encuentran dentro del ámbito de competencias del Ministerio de Economía y Finanzas, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Ministerio de Relaciones Exteriores, mediante el Oficio Múltiple N°D000697-2025-PCM-SC, se trasladó a dichos ministerios el pedido de opinión formulado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, precisando que las opiniones que se emitan sean remitidas directamente a esta comisión.

De oficio se recibió la carta P/385.08.2025/DNPACG del 20 de agosto de 2025, de la Cámara de Comercio de Lima, quienes opinan sobre el proyecto de ley manifestando lo siguiente:

- La CCL destaca que el Corredor Ferroviario Bioceánico puede atraer más de 30 mil millones de dólares en inversiones en los próximos 30 años, impulsando sectores clave como la siderurgia, metalurgia y la industria del acero, lo que fortalecería el tejido industrial del país.
- El proyecto permitiría reducir significativamente los tiempos y costos de transporte de mercancías, especialmente hacia Asia y Europa. Por ejemplo, el trayecto entre Brasil y China podría acortarse en hasta 10 días respecto a la ruta por el Canal de Panamá.
- La CCL considera que el Perú tiene una posición geoestratégica privilegiada en Sudamérica, y que el corredor permitiría consolidar al país como un centro articulador del comercio intercontinental, especialmente en el Pacífico Sur.
- El proyecto contribuiría a cerrar brechas logísticas, integrar regiones y mejorar la conectividad interna, lo que facilitaría el acceso a mercados, servicios y oportunidades para zonas alejadas del país.
- Además de Asia, el corredor permitiría ampliar el acceso al mercado europeo, que representa el tercer socio comercial del Perú. La CCL subraya que este bloque demanda productos con trazabilidad logística y sostenibilidad, lo que exige modernizar la infraestructura nacional.
- La CCL apoya el proyecto, pero recomienda que el Perú no se limite a ser un territorio de tránsito, sino que se convierta en un hub logístico del Pacífico Sur, con capacidad de articulación comercial regional y global.

Solicita que el país garantice que sus intereses estén debidamente cautelados en el diseño e implementación del corredor, incluyendo:

- Rutas viables técnica, económica y ambientalmente.
- Inclusión de sectores productivos nacionales.
- Articulación con puertos y zonas industriales.

Recomienda que la decisión de participar en el proyecto se base en un análisis integral, que maximice beneficios y minimice riesgos, especialmente en:

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 11899/2024-CR Y 12394/2025-CR QUE PROPONEN LA LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO – CFBAP

- Impacto ambiental en la Amazonía.
- Respeto a comunidades indígenas (Convenio 169 de la OIT).
- Viabilidad de exportaciones hacia Brasil y Europa.

Sugiere trabajar en la eliminación de obstáculos no arancelarios, como requisitos sanitarios y fitosanitarios, que limitan la exportación de productos peruanos al mercado brasileño.

Pide que el corredor no solo se enfoque en Asia, sino que también se utilice como puente estratégico hacia Europa, integrando la cadena logística marítima y terrestre.

Como el Proyecto de Ley 12394/2025-CR recién ingresó el 15 de setiembre de 2025 a la Comisión de Transportes y Comunicaciones y se acumuló al Proyecto de Ley 11899/2024-CR, durante el debate realizado en sesión del 16 de setiembre de 2025, no fue posible solicitar ninguna opinión.

IV.5 Análisis costo beneficio

Entre los principales beneficios económicos esperados se tiene:

- Reducción de costos logísticos pues el transporte ferroviario permite movilizar grandes volúmenes de carga a menor costo que el transporte terrestre tradicional.
- Incremento del PBI nacional por la dinamización de los sectores productivos y logísticos que contribuiría al crecimiento económico sostenido.
- Aumento de la competitividad pues mejora la eficiencia del comercio exterior, reduciendo tiempos y tarifas de transporte.

En lo que respecta a beneficios relacionados con el comercio internacional se tiene:

- Conexión directa con Asia y Europa ya que el corredor permitiría rutas más cortas y seguras, evitando el Canal de Panamá.
- Diversificación de mercados, pues se facilita el acceso a nuevos destinos comerciales, especialmente en Europa.
- Se fortalece el rol del Perú como hub logístico regional y debería posicionar al país como articulador estratégico en Sudamérica.

Asimismo, se pueden identificar posibles beneficios en las inversiones, como:

- Atracción de inversión privada estimada en más de 30 mil millones de dólares en 30 años.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 11899/2024-CR Y 12394/2025-CR QUE PROPONEN LA LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO – CFBAP

- Activación de APP y Proyectos en Activos a través de mecanismos eficientes para estructurar grandes proyectos.
- Revalorización de los terrenos y la dinamización de las economías locales.

También se pueden encontrar beneficios para el empleo y el desarrollo local, entre los que tenemos:

- Generación de empleo directo e indirecto en construcción, operación, mantenimiento y servicios conexos.
- Integración territorial por conexión de la costa, sierra y selva, reduciendo brechas de acceso.
- Impulso a nuevas actividades económicas como el turismo, la agroindustria y la manufactura.

Otros beneficios están relacionados con la protección al medio ambiente y la consulta previa a los pueblos originarios, entre ellos:

- Menor huella de carbono pues el transporte ferroviario es menos contaminante que el vehicular y se genera potencial para adoptar tecnologías limpias.
- Cumplimiento del Convenio 169 de la OIT que garantiza participación efectiva de comunidades indígenas.
- Prevención de conflictos sociales mediante el diálogo y el respeto a los derechos territoriales.

Entre los principales costos identificados tenemos:

- Impacto en la Amazonía por el riesgo de afectación a ecosistemas sensibles si no se define una ruta sostenible, por la construcción de infraestructura en zonas de reserva.
- Existe el riesgo de conflictos si no se realiza consulta previa, especialmente en territorios indígenas y por el desplazamiento de las comunidades por el trazado del ferrocarril.
- Se requiere la articulación interinstitucional de la PCM, el MTC, el MEF, Relaciones Exteriores y los gobiernos regionales, lo que exige coordinaciones, acuerdos y presupuesto.
- Si no se derogan las leyes 29207 y 29613 existe el riesgo de tener tres cuerpos normativos vigentes para el desarrollo ferroviario que una el Atlántico con el Pacífico.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 11899/2024-CR Y 12394/2025-CR QUE PROPONEN LA LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO – CFBAP

APROBACIÓN de los Proyectos de Ley 11899/2024-CR y 12394/2025-CR., con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL
DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO
ATLÁNTICO – PACÍFICO (CFBAP)**

Artículo 1. Declaración de necesidad pública e interés nacional

Se declara de necesidad pública e interés nacional el desarrollo y la construcción del tramo nacional del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico - Pacífico (CFBAP), que conectará la costa del Atlántico de la República Federativa de Brasil con el Pacífico Sur en la costa del Perú, asociado al desarrollo de los terminales portuarios ubicados en el Callao y en Chancay, con la finalidad de consolidar el desarrollo del hub portuario y logístico en la zona central de la costa del Perú, para dar competitividad a la economía nacional con un servicio de transporte y logística eficiente que, además de estimular el comercio internacional en el marco del Acuerdo de Profundización Económico Comercial entre la República del Perú y la República Federativa del Brasil, promueva el desarrollo del mercado nacional.

Artículo 2. Acciones de promoción de la inversión

Se autoriza a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión), en coordinación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a implementar el proceso de promoción de la inversión privada a través de una licitación internacional adoptando la modalidad de contratación más favorable para el Perú, para la construcción del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico - Pacífico (CFBAP) del tramo que corresponde al territorio nacional.

Artículo 3. Adopción de compromisos bilaterales y multilaterales

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y demás sectores vinculados al proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico - Pacífico (CFBAP) participa en encuentros bilaterales o multilaterales con los gobiernos de la República Federativa de Brasil y de otros países involucrados en proyectos de transporte ferroviario que busquen unir los territorios de Brasil y del Perú, con la finalidad de adoptar acuerdos o celebrar compromisos de cooperación para su implementación.

Artículo 4. Alternativas de rutas y tecnologías

Se dispone que las entidades involucradas en la implementación y el desarrollo del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico - Pacífico (CFBAP) adopten la alternativa técnica, económica y financiera más viable para el Perú, en relación al diseño y la definición de la ruta, y además, se tome en cuenta la alternativa que genere menor impacto ambiental para la preservación de la biodiversidad y el respeto de los derechos

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 11899/2024-CR Y 12394/2025-CR QUE PROPONEN LA LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO DEL PROYECTO CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO – CFBAP

de las comunidades indígenas y originarias en el marco del Convenio Núm. 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales.

Dase cuenta
Sala de la Comisión.
Lima, 16 de setiembre de 2025



Firmado digitalmente por:
SANCHEZ PALOMINO Roberto
Helbert FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2025 16:27:48-0500



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/09/2025 09:08:06-0500



Firmado digitalmente por:
OBANDO MORGAN Aristela
Ana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/09/2025 10:59:46-0500



Firmado digitalmente por:
PARIONA SINCHE Alfredo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/09/2025 12:25:42-0500



Firmado digitalmente por:
QUISPE MAMANI Wilson
Rusbel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/09/2025 12:39:03-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/09/2025 14:10:21-0500



Firmado digitalmente por:
TORRES SALINAS Rosio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2025 10:08:58-0500



Firmado digitalmente por:
TAIPE CORONADO Maria
Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2025 09:39:53-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2025 10:53:25-0500



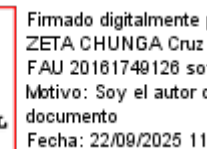
Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2025 12:06:41-0500



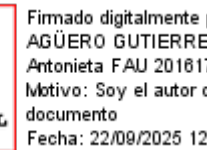
Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2025 12:06:54-0500



Firmado digitalmente por:
CAMONES SORIANO Lady
Mercedes FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2025 12:21:39-0500



Firmado digitalmente por:
ZETA CHUNGA Cruz Maria
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2025 11:32:08-0500



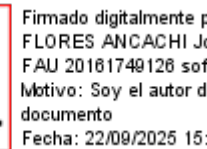
Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria
Antonieta FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2025 12:59:46-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2025 12:40:06-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery
Eliana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/09/2025 10:26:02-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2025 15:07:53-0500



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2025 17:50:04-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARAMENDOZA Evis
Hernan FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/09/2025 10:09:00-0500