



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL MACUSANI – AZÁNGARO - JULIACA-PUNO - ILAVE-DESAGUADERO EN EL DEPARTAMENTO DE PUNO.

El Grupo Parlamentario **PERÚ LIBRE** a iniciativa del Congresista de la República, **FLAVIO CRUZ MAMANI**, integrante del grupo parlamentario **PERÚ LIBRE**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y conforme lo establecen los artículos 22°, 75° Y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente **PROYECTO DE LEY**:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República

Ha dado la siguiente ley:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL MACUSANI-AZÁNGARO-JULIACA-PUNO-ILAVE-DESAGUADERO EN EL DEPARTAMENTO DE PUNO

Artículo 1°. - Objeto de la Ley

Declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción del ferrocarril Macusani – Azángaro - Juliaca – Puno – Ilave – Desaguadero, en el departamento de Puno, con el objetivo de impulsar el desarrollo económico, turístico, logístico y minero de la región.

Artículo 2.- Alcance

La presente ley comprende a los gobiernos locales y regionales, así como al Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) y el Ministerio de Energía y Minas (MINEM)

Artículo 3°. - Promoción de inversión y cooperación

El Poder Ejecutivo promoverá la inversión pública, privada o público-privada para el diseño, ejecución y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, pudiendo articular alianzas estratégicas con organismos multilaterales y el sector privado.

Artículo 4°.- Enfoque territorial y turístico

La implementación del ferrocarril debe considerar un enfoque de integración territorial, con énfasis en el fomento del turismo andino, cultural y de frontera, y en la interconexión con corredores bioceánicos

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

ÚNICA.- Implementación

El MTC, en coordinación con el Gobierno Regional de Puno y las municipalidades provinciales involucradas, elaborará el perfil técnico y estudio de preinversión del proyecto, sin generar demanda adicional al tesoro público, y con cargo a sus respectivos presupuestos institucionales.

Lima, setiembre de 2025.



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 23/09/2025 13:09:13-0500



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 23/09/2025 13:09:24-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 23/09/2025 16:01:04-0500



Firmado digitalmente por:
TAIPE CORONADO Maria
Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 23/09/2025 16:53:54-0500



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria
Antonieta FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 23/09/2025 17:40:58-0500



Firmado digitalmente por:
GONZA CASTILLO Américo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 24/09/2025 16:02:42-0500



Firmado digitalmente por:
MONTALVO CUBAS Segundo
Toribio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/09/2025 15:38:04-0500



Firmado digitalmente por:
MITA ALANOCA Isaac FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/09/2025 09:33:09-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Fundamentos de la Iniciativa Legislativa

El departamento de Puno enfrenta históricamente limitaciones en conectividad ferroviaria. Aunque es un nodo estratégico del sur andino, su potencial turístico, comercial y logístico permanece subexplotado. La reciente revalorización de los yacimientos de litio en Carabaya, así como la necesidad de un mejor acceso al lago Titicaca y a la frontera con Bolivia, hacen indispensable una conexión ferroviaria moderna.

El turismo como locomotora del desarrollo regional

- Según **MINCETUR**, el turismo es uno de los sectores con mayor capacidad de generar empleo directo e indirecto en Puno, dado su efecto multiplicador.
- Por cada turista adicional que pernocta en la región, se activa demanda en hotelería, gastronomía, transporte, artesanía, guías turísticos y comercio minorista.
- Un ferrocarril que conecte Macusani – Azángaro – Juliaca - Puno – Ilave – Desaguadero aumentará significativamente el flujo turístico, tanto interno como internacional, al:
 - Facilitar el arribo de visitantes desde **Cusco y Arequipa**, principales centros emisores de turismo en el sur andino.
 - Abrir la posibilidad de turismo binacional con Bolivia, en un corredor cultural que incluye La Paz – Copacabana – Desaguadero – Puno.
 - Diversificar la oferta con trenes turísticos premium.

Sustento Técnico

- Carabaya alberga el principal yacimiento de litio del Perú, considerado estratégico para la transición energética global.
- La conectividad ferroviaria reduciría costos logísticos y aumentaría la competitividad de la producción minera y agrícola.
- Se integraría al corredor ferroviario sur, complementando el eje Arequipa–Juliaca–Cusco.
- La ruta pasa por zonas de alto interés turístico: Lago Titicaca, Capachica, Chucuito, Juli y Pomata.

Enfoque turístico

- El ferrocarril impulsará la conectividad hacia circuitos turísticos patrimoniales.
- Facilitará el arribo de turistas desde Bolivia, Cusco y Arequipa.
- Contribuirá a la descentralización del turismo hacia zonas rurales y tradicionales.
- Articulará con las rutas de trenes turísticos ya existentes.

2. Problema que se pretende resolver

Aislamiento ferroviario de zonas mineras como Macusani. carencia de infraestructura que conecte el circuito turístico sur de manera eficiente, ausencia de un eje logístico que integre el altiplano puneño al comercio internacional por Desaguadero, baja competitividad de Puno en comparación con otras regiones.

El departamento de Puno, pese a su enorme riqueza cultural, natural y minera, enfrenta limitaciones estructurales en conectividad y transporte que frenan su desarrollo integral.

Si bien la región es reconocida a nivel mundial por el Lago Titicaca, las islas de los Uros, Taquile y Amantaní, así como los templos coloniales de Juli y Chucuito, el acceso limitado y poco eficiente ha restringido el aprovechamiento del turismo como motor de desarrollo sostenible.

Actualmente, la mayor parte de los turistas que llegan a Puno lo hacen por carretera desde Cusco o Arequipa, enfrentando tiempos de viaje prolongados, inseguridad y falta de servicios integrados. Esto ha generado una estancia promedio baja (1,5 a 2 noches), que limita el impacto económico en hoteles, restaurantes y negocios locales.

3. Propuesta de solución

Se plantea la construcción de un ferrocarril interdepartamental con función múltiple: minera, turística, comercial y social. Esta línea partiría de Macusani (Carabaya), conectando con Juliaca (hub logístico regional), Puno (puerto lacustre), Juli (centro histórico religioso) y Desaguadero (frontera comercial binacional).

EFFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

La presente iniciativa legislativa no modifica de manera directa ninguna norma sustantiva del ordenamiento jurídico peruano ni crea obligaciones presupuestales inmediatas; sin embargo, genera efectos normativos y políticos relevantes.

La ley no implica ejecución inmediata de recursos, pero genera un mandato político y legal para que el Poder Ejecutivo incorpore el ferrocarril Macusani – Juliaca – Puno – Ilave – Desaguadero en sus planes sectoriales (MTC, MINCETUR, MINEM).

Al tener rango de ley, la declaratoria de interés nacional permite que la obra sea priorizada en Presupuesto Multianual de Inversiones.

Constituye además un instrumento de protección frente a la postergación histórica de proyectos de infraestructura en el sur andino

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

1. Costos estimados

- **Estudios previos:** Elaboración de perfil, factibilidad y estudios de impacto ambiental.
- **Construcción de la línea férrea:**
 - Longitud aproximada: 400 km.

- Costo promedio internacional.
- Inversión referencial.
- **Mantenimiento y operación:**
 - Dependiendo del tráfico ferroviario y de la tecnología aplicada).

Financiamiento: Vía Asociaciones Público-Privadas (APP), endeudamiento internacional y fondos del canon minero por litio y gas.

2. Beneficios económicos directos

- **Reducción de costos logísticos:** hasta un 40% frente al transporte por carretera, lo que beneficia a productores agropecuarios, mineros y comerciantes.
- **Incremento de la competitividad minera:** El **litio de Carabaya**, el oro y otros minerales podrán movilizarse con mayor eficiencia hacia puertos de exportación o hacia el mercado boliviano y brasileño.
- **Impulso al comercio binacional:** Desaguadero es el principal paso fronterizo Perú-Bolivia. Con el ferrocarril, se estima un aumento del comercio.
- **Turismo ferroviario premium:** se proyecta que el flujo turístico al Lago Titicaca y al circuito se incremente en un 30% gracias a un tren turístico especializado.

3. Beneficios sociales

- **Integración territorial:** conecta a poblaciones históricamente marginadas (Carabaya, Chucuito, Yunguyo), favoreciendo la movilidad social.
- **Generación de empleo:**
 - Fase de construcción: entre 15,000 y 20,000 empleos directos y 40,000 indirectos.
 - Fase de operación: entre 3,000 y 5,000 empleos permanentes.
- **Acceso a servicios básicos y mercados:** reducción de tiempos de viaje entre Macusani y Juliaca de más de 8 horas a 3 horas, mejorando el acceso a salud, educación y comercio.
- **Equidad regional:** fortalece la presencia del Estado en la zona altiplánica y reduce el centralismo en Lima y Arequipa.

4. Beneficios ambientales

- **Reducción de emisiones:** El ferrocarril electrificado emite hasta 70% menos CO₂ que el transporte por carretera con buses y camiones.
- **Menor presión sobre carreteras:** Aliviando la Panamericana Sur y la carretera Interoceánica, reduciendo el deterioro vial y los costos de mantenimiento.
- **Promoción de transporte limpio asociado al litio:** El tren puede posicionarse como **"corredor verde"**, coherente con la transición energética y la movilidad sostenible.

5. Beneficios estratégicos

- **Articulación internacional.**
- **Seguridad nacional y fronteriza:** fortalece la presencia peruana en el altiplano, zona de alta sensibilidad geopolítica.
- **Atractivo para inversión extranjera:** la infraestructura ferroviaria es un incentivo para la llegada de industrias de **baterías de litio**, dado el menor costo logístico.

6. Balance costo-beneficio

- Aunque el costo de inversión es alto, el retorno económico y social es significativo:
 - Se estima un multiplicador económico de 2.5: cada dólar invertido generaría USD 2.5 en valor agregado regional en 20 años.
 - La inversión se recuperaría en un horizonte de 12–15 años gracias a peajes ferroviarios, tarifas turísticas y ahorro logístico.
 - El impacto en reducción de pobreza en provincias de Puno podría alcanzar una disminución de 6 a 8 puntos porcentuales en 10 años.

CONCORDANCIA CON EL ACUERDO NACIONAL

1. Política 8: Descentralización política, económica y administrativa

- La obra contribuirá a reducir el centralismo, conectando provincias como Carabaya, Azángaro, San Román, Puno y Chucuito, tradicionalmente excluidas de la infraestructura estratégica.
- Promueve el fortalecimiento de las economías locales y regionales mediante la integración con mercados nacionales e internacionales.

2. Política 10: Reducción de la pobreza

- Al generar empleo masivo en construcción y operación, el ferrocarril actúa como un instrumento de **inclusión económica y social**.
- Favorece a las poblaciones rurales altoandinas con acceso a servicios, mercados y turismo, combatiendo desigualdades históricas.

3. Política 17: Afirmación de la economía social de mercado

- Se articula con el rol promotor del Estado para impulsar infraestructura básica, permitiendo la participación activa de la inversión privada (APP) bajo reglas de libre competencia.
- Genera condiciones para el desarrollo del **sector minero (litio de Macusani)** y turístico, fortaleciendo cadenas productivas.

4. Política 18: Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización

- El ferrocarril reducirá los costos logísticos de exportación de minerales, granos andinos y productos manufacturados, mejorando la **competitividad del altiplano** frente a corredores de Bolivia y Chile.
- Incentiva la formalización del transporte de carga y pasajeros, hoy dominado en gran parte por servicios informales.

5. Política 21: Desarrollo en infraestructura y vivienda

- El proyecto constituye una inversión prioritaria en infraestructura de transporte, clave para la integración física del país.
- Refuerza el principio de que el **desarrollo territorial equilibrado requiere corredores logísticos modernos**.

6. Política 23: Política de desarrollo agrario y rural

- El ferrocarril permitirá a los pequeños productores rurales de Carabaya, Melgar y Chucuito acceder a mercados nacionales e internacionales de manera más competitiva.
- Fomenta la diversificación productiva (quinua, alpaca, café de Sandia) integrándola a circuitos de exportación.

7. Política 19: Desarrollo sostenible y gestión ambiental

- El transporte ferroviario es más eficiente en el uso de energía y emite menos gases de efecto invernadero en comparación con el transporte carretero, lo que refuerza el compromiso con la sostenibilidad ambiental.

8. Política 6: Política exterior para la paz, el desarrollo y la integración

- La conexión ferroviaria hacia Desaguadero fortalece la integración física y comercial con Bolivia y, a través de este país, con Brasil, alineándose con los compromisos de **integración regional subandina y amazónica**.

VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA

El presente proyecto de ley se vincula directamente con la **Agenda Legislativa del Congreso de la República**, en el marco de las prioridades establecidas para el periodo legislativo vigente, particularmente en los ejes de **empleo, descentralización y desarrollo económico**.