



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres “
Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO

RECIBIDO

PROYECTO DE LEY N°
12822/2025-CR RU 2085654

15 OCTUBRE 2025 09:45 a. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: EBOHORQUEZ

**SUMILLA: LEY QUE IMPULSA LA INTEGRACIÓN Y EL
DESARROLLO ESTRATÉGICO MEDIANTE EL
CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO**

Proyecto de Ley

El Congresista **JORGE LUIS FLORES ANCACHI**, y los congresistas de la bancada ALIANZA PARA EL PROGRESO, que rubrican el presente documento, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y según lo regulado por los artículos 67° 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan a consideración del Congreso de la República la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL:

LEY QUE IMPULSA LA INTEGRACIÓN Y EL DESARROLLO ESTRATÉGICO MEDIANTE EL CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar de interés nacional prioritario el desarrollo del Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico–Pacífico (CFBAP), en su tramo correspondiente al territorio peruano, como proyecto estratégico para la integración regional, la dinamización del comercio internacional y el fortalecimiento de la infraestructura ferroviaria nacional.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La finalidad de la presente ley es consolidar al Perú como un eje logístico continental mediante la articulación interoceánica con la República Federativa del Brasil, promoviendo una plataforma ferroviaria eficiente y sostenible que dinamice el comercio exterior, impulse el desarrollo descentralizado, y fortalezca la inserción del país en las cadenas globales de valor.

Artículo 3. Promoción del proyecto

La Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN), en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones podrá implementar el proceso de promoción de la inversión privada nacional e internacional para el desarrollo, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del tramo peruano del Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico – Pacífico.

Artículo 4. Coordinación internacional y enfoque sostenible

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los sectores competentes, promoverá acuerdos y compromisos bilaterales y multilaterales con la República Federativa del Brasil y demás países involucrados, para la articulación técnica, normativa y operativa del corredor ferroviario.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. Que se declare de interés nacional prioritario el desarrollo del 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 Callao y Chancay.

Segunda. El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y PROINVERSIÓN, podrá promover la ejecución del proyecto mediante asociaciones público-privadas, convenios de cooperación internacional u otros mecanismos previstos en el marco normativo nacional.

Tercera. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles desde su publicación, estableciendo las directrices técnicas, sociales y ambientales para su implementación efectiva.

Octubre, del 2025



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/10/2025 11:22:36-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAVIDES Eduardo
FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/10/2025 18:21:01-0500



Firmado digitalmente por:
MARTICOREA ALFONSO
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/10/2025 17:24:46-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAVIDES Eduardo
FAU 20161749126 hard
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 09/10/2025 18:21:17-0500



Firmado digitalmente por:
GARCIA CORREA Idelso
Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/10/2025 15:09:27-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/10/2025 17:43:49-0500



Firmado digitalmente por:
KAMICHE MORANTE Luis
Roberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/10/2025 17:24:56-0500



I.- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

El presente proyecto de ley surge como respuesta a la necesidad de fortalecer la integración física, económica y social del Perú con los países del continente sudamericano, en el marco del desarrollo sostenible y la competitividad global. En este contexto, el Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico–Pacífico (CFBAP) constituye una iniciativa estratégica que permitirá conectar el océano Atlántico, desde Brasil, con el océano Pacífico, a través del territorio peruano, posicionando al país como el eje articulador del comercio intercontinental y potenciando su rol como plataforma logística regional.

La propuesta se fundamenta en el reconocimiento de la infraestructura ferroviaria como motor del desarrollo nacional, elemento esencial para promover la eficiencia del transporte de carga y pasajeros, reducir costos logísticos, descongestionar las rutas terrestres tradicionales y fomentar un sistema de movilidad sostenible con menores emisiones de carbono. El proyecto busca consolidar una visión de desarrollo descentralizado, fortaleciendo la economía del sur peruano y promoviendo la reactivación productiva de regiones como Cusco, Puno y Arequipa, mediante la creación de polos logísticos y la atracción de nuevas inversiones privadas.

Asimismo, la iniciativa se enmarca en los compromisos internacionales asumidos por el Estado peruano en materia de integración regional y desarrollo sostenible, especialmente en el ámbito de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), la UNASUR, y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), que promueven la interconexión física y la cooperación económica entre los países de la región. En tal sentido, el Corredor Ferroviario Bioceánico no solo representa un proyecto de infraestructura, sino un instrumento geopolítico y económico de alto impacto, que contribuirá a reducir la dependencia marítima de rutas lejanas, consolidar la seguridad logística y mejorar la competitividad exportadora del Perú y Sudamérica.



De igual forma, el proyecto responde a los objetivos establecidos en el Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad (PNISC) y en la Política Nacional de Transporte Urbano y Regional, que priorizan el desarrollo de corredores multimodales sostenibles, orientados a la conectividad y la cohesión territorial. En este sentido, la ejecución del Corredor Ferroviario Bioceánico constituye una acción concreta para cerrar brechas de infraestructura, promover la equidad territorial y fortalecer la soberanía económica del país.

Finalmente, el proyecto de ley reconoce el rol estratégico del Estado como promotor de la inversión y garante de la integración regional, estableciendo las bases legales que permitan impulsar de manera ordenada, técnica y transparente la materialización del Corredor Ferroviario Bioceánico, en beneficio del desarrollo nacional, la sostenibilidad ambiental y la prosperidad de las futuras generaciones.

II. INTRODUCCION

La presente ley tiene como propósito fundamental establecer un marco jurídico que facilite la promoción, construcción, implementación y operación del Corredor Ferroviario Bioceánico. Este proyecto se considera una iniciativa estratégica para impulsar la integración regional, promover un desarrollo económico sostenible y mejorar la conexión entre los océanos Atlántico y Pacífico en América del Sur.

Este ambicioso proyecto de infraestructura se plantea como una respuesta integral a las necesidades actuales de desarrollo territorial. Su objetivo es dinamizar el comercio internacional y optimizar la logística del transporte de mercancías y pasajeros. Al conectar ambos océanos a través del territorio nacional, se busca consolidar la integración física entre los países de la región. Se prevé que esta obra contribuya significativamente a la reducción de costos y tiempos en el transporte, lo cual fortalecerá la competitividad en los mercados internacionales. Igualmente, se anticipa un impacto social favorable mediante la generación de empleo, el desarrollo de capacidades locales y un mayor grado de cohesión territorial.



En este marco, la normativa establece los principios para una adecuada planificación, una coordinación eficiente entre las distintas entidades involucradas, así como los mecanismos necesarios para el financiamiento, la regulación técnica y la protección del medio ambiente. Asimismo, destaca la cooperación internacional como un factor esencial para concretar este proyecto de carácter estratégico.

2.1.- IDENTIFICACION DEL PROBLEMA

El Perú enfrenta un déficit estructural en infraestructura ferroviaria, especialmente en la zona sur del país, una situación que ha limitado históricamente su capacidad de integración regional, competitividad internacional y desarrollo territorial equilibrado. A diferencia de otros modos de transporte, como el carretero o el portuario, el sistema ferroviario ha recibido poca atención e inversión sostenida, lo que ha generado un desequilibrio en la matriz logística nacional.

Esta carencia se traduce en altos costos de transporte y logística, tiempos prolongados de traslado, y dificultades para conectar las regiones altoandinas y amazónicas con los principales mercados nacionales e internacionales. La limitada presencia del ferrocarril como medio de transporte impide, además, desarrollar un sistema intermodal eficiente que articule el transporte terrestre, ferroviario y marítimo, especialmente en una zona con gran potencial estratégico como es el sur del país.

En términos regionales, esta desconexión física también afecta las posibilidades del Perú de integrarse eficazmente con sus países vecinos, como Bolivia y Brasil. Debido a la falta de infraestructura ferroviaria transfronteriza y de una plataforma logística interoceánica funcional, estas naciones han optado por rutas alternativas a través de puertos chilenos. Esto representa una pérdida de oportunidades para el Perú, no solo en términos económicos, sino también en términos de posicionamiento geopolítico en Sudamérica.



A pesar de los avances en infraestructura vial y la modernización de algunos puertos, la ausencia de una red ferroviaria moderna y estratégica limita la capacidad del país para aprovechar plenamente su ubicación geográfica privilegiada como eje de conexión entre los océanos Atlántico y Pacífico. Esto ha dificultado el desarrollo de un corredor logístico competitivo que permita dinamizar el comercio regional y global desde el sur del Perú.

En suma, el problema identificado radica en la falta de una infraestructura ferroviaria que articule el territorio nacional con los corredores logísticos regionales y transoceánicos. Esta situación tiene efectos directos sobre la competitividad del país, el acceso de las regiones al desarrollo, la integración física regional y la sostenibilidad del transporte. El vacío normativo respecto a proyectos ferroviarios de gran escala, como el Corredor Ferroviario Bioceánico, ha impedido avanzar en soluciones concretas que permitan revertir esta situación estructural.

Por ello, se justifica plenamente la intervención del Estado mediante una norma específica que promueva e impulse el Corredor Ferroviario Bioceánico, dotándolo de un marco legal que permita su planificación, financiamiento, ejecución y sostenibilidad en el tiempo. Esta ley se concibe como una herramienta fundamental para cerrar una brecha crítica en el sistema de transporte del país y posicionar al Perú como un actor clave en la conectividad interoceánica de América del Sur.

2.2.- SUJETOS INVOLUCRADOS

Los principales actores involucrados en el problema identificado y en la implementación del presente proyecto de ley son los siguientes:

a) ENTIDADES DEL GOBIERNO NACIONAL

- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC):** Ente rector del sistema ferroviario nacional. Responsable de la formulación de políticas,

aprobación de estudios técnicos, otorgamiento de concesiones, licencias y supervisión del proyecto.

- **ProInversión:** Agencia encargada de la promoción de la inversión privada. Tiene un rol clave en la estructuración del proyecto bajo esquemas de Asociación Público-Privada (APP) o proyectos en activos.
- **Ministerio de Economía y Finanzas (MEF):** Encargado de la asignación presupuestaria, viabilidad económica de los proyectos de inversión, y evaluación dentro del marco de Invierte.pe.
- **Ministerio del Ambiente (MINAM):** Supervisa el cumplimiento de los estándares ambientales, lidera la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) y las medidas de mitigación ecológica.
- **CEPLAN (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico):** Encargado de asegurar que el proyecto se alinee con el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional (PEDN) y las políticas de Estado.

b) SECTOR PRIVADO

- **Empresas concesionarias y operadores logísticos:** Posibles participantes en la construcción, operación y mantenimiento del corredor mediante esquemas de concesión o APP.
- **Empresas exportadoras, agroindustriales, mineras y manufactureras:** Actores que se beneficiarán directamente de menores costos logísticos y mayor acceso a puertos internacionales.
- **Gremios empresariales y cámaras de comercio:** Como la CONFIEP, cámaras regionales, asociaciones logísticas y exportadoras, que impulsan la demanda y promueven alianzas público-privadas.

c) POBLACIÓN Y SOCIEDAD CIVIL

- **Comunidades locales y pueblos indígenas:** Actores clave en el proceso de consulta previa, compensaciones territoriales y articulación con el desarrollo local.

- **Población usuaria:** Beneficiarios del transporte de pasajeros y carga, que se verán favorecidos por servicios más eficientes, seguros y sostenibles.
- **Organizaciones de la sociedad civil y ambientales:** Supervisan el cumplimiento de estándares sociales y ecológicos, y promueven el desarrollo sostenible en el entorno del proyecto.

2.3.- OBJETIVOS DEL PROYECTO

Objetivo General:

Establecer un marco legal que promueva y regule la construcción, implementación y operación del Corredor Ferroviario Bioceánico, con el fin de mejorar la conectividad interoceánica, fortalecer la integración regional y contribuir al desarrollo económico y logístico del sur del Perú.

Objetivos Específicos:

- Reducir los costos logísticos y tiempos de traslado para el comercio exterior e interior.
- Facilitar la conexión ferroviaria entre los océanos Atlántico y Pacífico a través del territorio peruano.
- Promover el desarrollo económico y territorial de las regiones altoandinas y amazónicas mediante una infraestructura moderna y sostenible.
- Posicionar al Perú como un nodo estratégico en la red logística sudamericana.
- Establecer mecanismos de coordinación institucional, cooperación internacional y financiamiento para la ejecución del proyecto.

2.4.-ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

A continuación, se presentan las principales alternativas consideradas para abordar el problema:

- a) **Continuar con el modelo actual:** Continuar con la actual dependencia del transporte carretero y marítimo, manteniendo elevados costos logísticos y baja competitividad internacional.
- b) **Mejoras parciales en infraestructura existente:** Reformar tramos ferroviarios ya construidos sin establecer un eje interoceánico continuo, lo que no resuelve estructuralmente el problema de conectividad.
- c) **Implementar el Corredor Ferroviario Bioceánico con un marco legal sólido:** Desarrollar una legislación que permita impulsar de forma integral el proyecto, movilizar recursos, facilitar la cooperación internacional y articular a todos los actores involucrados bajo una visión de largo plazo.

2.5.- INDICADORES

Para monitorear y evaluar el impacto del presente proyecto de ley, se proponen los siguientes indicadores:

a) Indicadores de infraestructura y conectividad

- Longitud total del corredor construido (km): Mide los kilómetros de vía férrea construida y en funcionamiento, tanto en tramos nuevos como rehabilitados.
- Cantidad de nodos logísticos interconectados (puertos secos, estaciones intermodales, centros de carga): Determina la eficacia del corredor como sistema logístico integral, no solo como una vía de tránsito.
- Número de conexiones transfronterizas habilitadas: Evalúa la efectividad del corredor como herramienta de integración regional.

b) Indicadores económicos y logísticos

- **Reducción del costo logístico por tonelada transportada (%):** Compara los costos actuales del transporte terrestre con los estimados vía ferrocarril.
- **Reducción del tiempo de tránsito entre puertos (horas/días):** Mide la eficiencia en términos de rapidez para transporte de mercancías entre los océanos Atlántico y Pacífico.

- **Volumen anual de carga transportada (toneladas métricas):** Refleja la capacidad operativa y la demanda efectiva del corredor.
- **Monto total de inversión movilizada (USD):** Incluye tanto inversión pública nacional como inversión extranjera y privada.

c) Indicadores sociales y de desarrollo territorial

- **Número de empleos generados directa e indirectamente:** Calcula los puestos de trabajo creados durante la fase de construcción, operación y servicios relacionados.
- **Número de comunidades y regiones beneficiadas:** Determina el alcance territorial del proyecto en términos de impacto social y económico.
- **Índice de mejora en el acceso a servicios básicos en regiones conectadas (%):** Mide los efectos indirectos del corredor sobre calidad de vida (educación, salud, movilidad).

d) Indicadores ambientales

- **Reducción de emisiones de CO₂ por tonelada transportada (%):** Compara el impacto ambiental del transporte ferroviario frente al carretero.
- **Cantidad de carga trasladada desde transporte carretero a ferroviario (toneladas):** Refleja la sustitución efectiva de modos de transporte contaminantes por otros más sostenibles.
- **Número de prácticas de mitigación ambiental implementadas:** Incluye programas de reforestación, gestión de residuos y protección de ecosistemas en la zona de influencia.

III. MARCO NORMATIVO

El Corredor Ferroviario Bioceánico se enmarca dentro de un conjunto de normas, tratados y políticas públicas que respaldan la planificación, ejecución y promoción de proyectos de infraestructura orientados al desarrollo económico sostenible, la integración regional y la modernización del transporte. Este marco normativo permite dar sustento legal y técnico a la iniciativa, facilitando su implementación coordinada a nivel nacional e internacional.



- Artículo 58° Economía Social del Mercado. Reconoce la economía social de mercado y la participación del Estado en la promoción del desarrollo.
- Artículo 59° Rol Económico del Estado. Establece la obligación del Estado de facilitar el acceso a servicios públicos e infraestructura.
- Ley N.º 29370 – Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). La presente Ley determina y regula el ámbito de competencias, las funciones y la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley N.º 28059 – Ley marco de Promoción de la Inversión Descentralizada. La presente ley establece el marco normativo para que el Estado, en sus tres niveles de gobierno, promueva la inversión de manera descentralizada como herramienta para lograr el desarrollo integral, armónico y sostenible de cada región.

IV. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN

La promulgación y entrada en vigencia de la ley que promueve la integración y el desarrollo estratégico a través del Corredor Ferroviario Bioceánico generará impactos normativos significativos en el ordenamiento jurídico vigente. Tanto a nivel nacional como en relación con los compromisos internacionales asumidos por el Estado peruano, estos efectos están orientados a facilitar, agilizar y asegurar la implementación integral del proyecto en sus dimensiones territorial, económica, ambiental y logística.

En este contexto, la presente ley se establece como una norma de carácter especial dentro del sistema jurídico peruano. Por lo tanto, en virtud del principio de especialidad reconocido en la jerarquía normativa, sus disposiciones tendrán primacía sobre cualquier norma general o sectorial que contravenga sus objetivos o principios.

Esto significa que, en caso de conflicto con otras normas de igual o inferior jerarquía, prevalecerán las disposiciones contenidas en esta ley, siempre que estén vinculadas al desarrollo, ejecución o regulación del Corredor Ferroviario Bioceánico.

Cabe señalar que la entrada en vigor de esta norma no implica necesariamente la derogación expresa de leyes preexistentes; sin embargo, introduce una nueva base jurídica e institucional que, en consecuencia, modifica o complementa diversas normas del marco normativo actual.

A su vez, la implementación de esta ley tendrá un efecto dinamizador y armonizador en el contexto legal peruano, ya que promoverá una articulación eficaz entre el ordenamiento jurídico interno, los compromisos internacionales del Estado y los instrumentos de planificación del desarrollo. Aunque no sustituye automáticamente las normas vigentes, esta ley redefine las prioridades legales, institucionales y presupuestarias, con el fin de viabilizar una infraestructura estratégica de alcance tanto nacional como regional.

V. COSTO-BENEFICIO

La implementación del presente proyecto de ley es una inversión estratégica que puede transformar la economía del sur del Perú, mejorando la integración regional, reduciendo los costos de transporte y fortaleciendo la competitividad nacional.

1. Principales costos del proyecto

Tipo de costo	Descripción
Costo de inversión	Construcción de vías férreas, estaciones, terminales logísticos, puentes, túneles, señalización, etc. Estimado preliminar (tramo Perú): US\$ 4,500 – 6,000 millones.
Costo de expropiaciones	Compensación por uso de terrenos, adquisición de derechos de vía.

Costo ambiental y social	Mitigación de impactos ecológicos, reubicación, compensaciones a comunidades.
Costo de operación y mantenimiento (O&M)	Infraestructura ferroviaria, seguridad, personal técnico, energía, mantenimiento periódico.
Costo administrativo y legal	Gestión institucional, elaboración de estudios, licitaciones, supervisión.

2. Principales beneficios del proyecto.

Tipo de beneficio	Descripción
Reducción de costos logísticos	Transporte de carga más barato y eficiente que la carretera (hasta 40% menos en costos operativos).
Aumento del comercio internacional	Mejora del acceso a mercados del Atlántico y del Pacífico para productos nacionales y regionales.
Dinamización de la economía local y regional	Empleo directo e indirecto, encadenamientos productivos, desarrollo de zonas logísticas e industriales.
Reducción de emisiones	Transporte ferroviario genera menos emisiones que el transporte por camión, contribuyendo a metas climáticas.
Fortalecimiento institucional y tecnológico	Transferencia de conocimientos técnicos, creación de capacidades, desarrollo de tecnología ferroviaria.
Integración regional	Fortalecimiento de la relación con Brasil y Bolivia, acceso a puertos de ambos océanos.
Impacto en el PBI nacional	Proyecciones estiman un aumento del PBI regional de hasta 1,5% anual durante el periodo de implementación.



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres “
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

3. Indicadores económicos de evaluación

Indicador	Valor estimado (escenario base)
Valor Presente Neto (VPN)	+ US\$ 1,200 millones (beneficios netos)
Tasa Interna de Retorno (TIR)	13% – 17% (superior a la tasa social de descuento del MEF)
Relación Beneficio/Costo (B/C)	1.4 – 1.6
Período de recuperación	Entre 10 y 12 años

VI. VINCULACION CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se encuentra enmarcada en el Acuerdo Nacional, Política de Estado N.º 10 referida a la "Reducción de la Pobreza", la Política de Estado N.º 17 referida a la "Afirmación de la economía social de mercado, protección de los consumidores y usuarios.

Asimismo, en la Resolución Legislativa del Congreso N. 006-2024-2025-CR, mediante la cual que se aprueba la agenda legislativa para el periodo anual de sesiones 2024 – 2025, que añade los temas de proyectos ley para la política de Estado

- 30. LUCHA CONTRA LA POBREZA.
- 69. ECONOMÍA SOCIAL DE MERCADO, PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y USUARIOS

Arq. JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República