



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD DENOMINADO "TREN PUMA", EN EL CORREDOR SUR ANDINO (PUNO – JULIACA PRIMER TRAMO), (JULIACA – AREQUIPA SEGUNDO TRAMO)

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 NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD DENOMINADO "TREN PUMA", EN EL CORREDOR SUR ANDINO (PUNO – JULIACA PRIMER TRAMO), (JULIACA – AREQUIPA SEGUNDO TRAMO)

Artículo 1. Objeto de la ley

Declarar de Necesidad Pública e Interés Nacional la ejecución del Proyecto de Infraestructura Ferroviaria de Alta Velocidad denominado "Tren Puma", que comprende el Primer Tramo Puno – Juliaca segundo Tramo Juliaca – Arequipa, en su calidad de obra de integración estratégica para el desarrollo macro regional del sur del Perú.

Artículo 2.- Propósito y finalidad de la ley

Integrar y dinamizar la economía de las regiones de Puno y Arequipa mediante un sistema ferroviario de alta velocidad. Su finalidad es conectar estratégicamente estos importantes departamentos del sur del país para potenciar el transporte de pasajeros y carga, fomentar el turismo, la competitividad y el desarrollo socioeconómico de la macro región sur.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL**Artículo único:**

Encargar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de Provias Nacional, la formulación y ejecución del expediente técnico correspondiente al proyecto de infraestructura ferroviaria de Alta Velocidad denominado "Tren Puma", en el corredor Sur Andino (Puno – Juliaca, primer tramo), (Juliaca – Arequipa, segundo tramo), en coordinación con los Gobiernos Regionales de Puno y Arequipa.

Lima, noviembre de 2025.



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 01/12/2025 10:02:26-0500



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 01/12/2025 10:02:04-0500



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria
Antonieta FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 01/12/2025 10:35:39-0500



Firmado digitalmente por:
MITA ALANOCA Isaac FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 01/12/2025 10:12:25-0500



Firmado digitalmente por:
BALCAZAR ZELADA Jose
Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 01/12/2025 11:41:09-0500



Firmado digitalmente por:
GONZA CASTILLO Américo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 01/12/2025 15:13:40-0500



Firmado digitalmente por:
CERRON ROJAS Waldemar
Jose FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 01/12/2025 12:16:48-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES:

En atención a la iniciativa ciudadana del señor Juan Carlos Aquino Condori, identificado con DNI N° 43206839 y, conforme a nuestra labor parlamentaria presentamos el Proyecto de Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución del Proyecto de Infraestructura Ferroviaria de Alta Velocidad denominado "Tren Puma" en el corredor Sur Andino (Puno – Juliaca, primer tramo), (Juliaca – Arequipa, segundo tramo).

La iniciativa legislativa del "Tren Puma" se plantea como una medida programática y declarativa, cuyo propósito es facilitar la materialización de una infraestructura de transporte esencial para el desarrollo nacional. Nuestro ordenamiento jurídico fundamental establece el deber primordial del Estado peruano de promover el bienestar general y el desarrollo integral y equilibrado de la Nación (CP, 2024). En este contexto, la infraestructura de transporte se reconoce como un motor de integración económica y territorial (Myrdal, 1957; Perroux, 1964)

Este proyecto se origina en la esfera regional, respaldado por las facultades de los Gobiernos Regionales (GOREs) de Puno y Arequipa, a quienes la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales (LOGR), otorga competencia para promover el desarrollo socioeconómico regional y fomentar las inversiones en proyectos y obras de infraestructura de alcance e impacto regional (Ley N° 27867, 2002)

La colaboración entre el GORE Puno y el GORE Arequipa se articula legítimamente a través de la Mancomunidad Sur Andino, un mecanismo legal que permite a las regiones celebrar acuerdos de cooperación e integrar estrategias de acciones macro regionales para un uso más eficiente de los recursos y la consecución de una economía más competitiva y un desarrollo humano sostenible (Ley N° 27867, 2002; Mancomunidad Regional Macro Región Sur)

La declaración de Necesidad Pública y de Interés Nacional es fundamental, ya que facilita la priorización del proyecto en la planificación y presupuestos del Estado. En el futuro, la declaratoria de Necesidad Pública también resulta un paso constitucionalmente requerido para eventuales procesos de adquisición de predios necesarios para la obra (CP, 2024, Art. 70)

1.2. Fundamentación Estratégica para el Desarrollo Macro regional y la Infraestructura Nacional

El proyecto del Tren Puma constituye una obra de integración estratégica para el sur del Perú. La Ley General de Transporte (Ley N° 27181) promueve la integración física del territorio, objetivo que históricamente ha estado rezagado en el sector ferroviario en Perú. Este proyecto busca transformar el sector ferroviario del sur, en línea con los esfuerzos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para desarrollar una malla ferroviaria nacional.

El ferrocarril de alta velocidad, funcionando como un eje articulador sur andino, conectará corredores económicos Puno – Juliaca – Arequipa. al ser el eje comercial del sur del Perú

y de la integración andina, es un punto logístico estratégico, y el eje Arequipa-Puno es fundamental para la conexión de Perú con Bolivia y el sur andino. La implementación de nuevos ferrocarriles, como el propuesto, mejoraría la capacidad logística del país y se traduciría en la reducción de costos logísticos y de los tiempos de viaje en largas distancias comparado con el transporte por carretera. La inversión en infraestructura de transporte dinamiza la actividad económica y permite la creación de puestos de trabajo.

El proyecto de infraestructura busca elevar la conectividad del país en todos los ámbitos económicos y sociales, a través de una infraestructura moderna, sostenible, resiliente y de calidad, cumpliendo con el Objetivo Nacional 3 del Plan Estratégico de Desarrollo Nacional (CEPLAN) al 2050¹, que es elevar los niveles de competitividad y productividad en el país. Adicionalmente, Puno es una región fronteriza, y la propuesta se articula con la Ley Marco para el Desarrollo e Integración Fronteriza (Ley N° 29778) (Ley N° 29778, 2011), que prioriza las acciones de desarrollo e integración en estos espacios

1.3. Sostenibilidad, Turismo e Inversión de Impacto Social

La necesidad de esta infraestructura se justifica por su enfoque en la sostenibilidad y el sector turismo:

1.3.1. Sostenibilidad Ambiental: El proyecto se alinea a los objetivos de la Política Nacional de Transporte Sostenible y Cambio Climático al 2050², promoviendo sistemas de transporte con bajas emisiones (Política Nacional ENCC 2050, 2024). La Ley General del Ambiente (Ley N° 28611)³ exige que los proyectos públicos sean concebidos con estrategias de sostenibilidad.

1.3.2. Fomento del Turismo: El turismo es un sector de interés nacional prioritario (Ley N° 29408). La ejecución de la obra contribuirá al fortalecimiento del turismo en el sur, un área que incluye a Puno, la Capital del Folklore Peruano, donde la mejora de la infraestructura es una necesidad identificada en sus propios planes estratégicos regionales (PERTUR PUNO, 2021).

1.3.3. Finalmente, el proyecto favorecerá la generación de empleo mediante el desarrollo macroregional. Este desarrollo de infraestructura fiable y sostenible se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, en particular el objetivo N° 9 de la ODS⁴, cuyo enfoque está centrado en la persona humana (PNUD, 2016).

¹ Alineamiento con el Objetivo Nacional 3 del PEDN 2050, que busca elevar la competitividad y productividad.

² Alineación con la Política Nacional de Transporte Sostenible y Cambio Climático, promoviendo bajas emisiones

³ Ley General del Ambiente - Ley n.° 28611 y los tratados internacionales en la materia.

⁴ Alineamiento con los ODS, especialmente el ODS 9, enfocado en el desarrollo sostenible y la persona humana.

1.4. Régimen de Ejecución y Financiamiento

La Ley N ° 30737 y el Decreto Legislativo N ° 1224 (APP) permiten declarar proyectos ferroviarios de interés nacional. Los estudios definitivos de proyectos de inversión deben contar con el sustento que permita identificar si tienen impacto y rentabilidad social, conforme al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe).

La presente ley establece que, terminados y aprobados los estudios definitivos, la ejecución deberá ser aprobada con presupuesto general de la república. Las entidades públicas, en concordancia con los límites de gasto establecidos en el Marco Macroeconómico Multianual, deben priorizar en la fase de programación y formulación del presupuesto anual las previsiones necesarias para financiar proyectos de infraestructura pública, asegurando así los recursos estatales para esta obra macro regional.

II. ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA

La región sur andina del Perú, integrada por los departamentos de Puno y Arequipa, enfrenta graves limitaciones en su desarrollo socioeconómico debido a la **precaria conectividad terrestre y la ausencia de un sistema de transporte masivo eficiente**. Esta situación se manifiesta en los siguientes problemas críticos:

1. Aislamiento logístico y comercial:

- ✓ La falta de una red ferroviaria moderna impide el transporte ágil de productos agropecuarios, minerales y manufacturas, afectando la competitividad regional.
- ✓ Las vías terrestres existentes (ejemplo: Carretera Panamericana Sur) presentan congestión, alto costo de mantenimiento y vulnerabilidad ante desastres naturales.

2. Brecha de inclusión social y acceso a servicios:

- ✓ Poblaciones rurales y periurbanas carecen de acceso expedito a servicios de salud, educación y mercados laborales en centros urbanos clave.
- ✓ Según el INEI, el 45% de la población rural de Puno y Arequipa no cuenta con acceso regular a transporte interprovincial.

3. Impacto ambiental del transporte convencional:

- ✓ El parque automotor existente genera altos niveles de emisiones de CO₂, contaminación acústica y degradación de suelos.
- ✓ No existe una alternativa de transporte sostenible que mitigue la huella de carbono en el corredor sur andino.

4. Oportunidades turísticas desaprovechadas:

- ✓ El corredor Puno–Juliaca–Arequipa concentra atractivos culturales y naturales (Lago Titicaca, Reserva Nacional de Salinas y Aguada Blanca, etc.), pero la falta de conectividad limita el desarrollo turístico integrado.

III. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente iniciativa legislativa es de naturaleza declarativa y la aprobación del presente proyecto de ley no deroga ni modifica ninguna norma de nuestro ordenamiento legal vigente. La declaratoria se fundamenta en el Artículo 70 de la Constitución Política (CP, 2024), que reconoce la necesidad pública como causa legítima de restricción o afectación de derechos, y en el Artículo 44, que establece el deber del Estado de promover el desarrollo integral (CP, 2024). Al ser una ley de tipo declarativa, su naturaleza no es preceptiva en cuanto a la asignación inmediata de recursos o la modificación de regímenes jurídicos, sino programática y de orientación estratégica.

La norma no contraviene, modifica ni deroga disposiciones de orden superior o equivalente. Su impacto primario es la orientación de las acciones de planificación intergubernamental y sectorial. La declaración formal de necesidad pública e interés nacional facilitará la priorización de los estudios definitivos del proyecto en los Planes Operativos Institucionales (POI) y Planes Estratégicos Institucionales (PEI) de las entidades del Estado involucradas, conforme lo dispone la Ley N° 29778 sobre políticas nacionales (Ley N° 29778, 2011). Además, la disposición del Artículo 2 sobre el financiamiento estatal, posterior a la viabilidad técnica, armoniza con las reglas de responsabilidad presupuestal y la Décima Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1012, que obliga a las entidades públicas a priorizar en la fase de programación y formulación del presupuesto anual las provisiones necesarias para proyectos de infraestructura (DL N° 1012, 2008).

IV. MARCO NORMATIVO Y RECONOCIMIENTO LEGAL

La presente propuesta legislativa se sustenta en la normativa siguiente:

- ✓ **Constitución Política del Perú**
 - Artículo 58: reconoce la iniciativa privada y el rol subsidiario del Estado para promover infraestructura.
 - Artículo 59: el Estado actúa para generar empleo, promover la competitividad e impulsar la descentralización.
 - Artículo 165: el Estado garantiza la integración física del territorio.
- ✓ **Ley N.° 29158 – Ley Orgánica del Poder Ejecutivo**
 - Establece al MTC como ente rector de la política de transporte y comunicaciones, responsable del desarrollo de la red ferroviaria.
- ✓ **Ley N.° 29370 – Ley del Sistema Nacional de Carreteras y Sistemas de Transporte**
 - Permite la planificación de infraestructura de transporte multimodal, incluyendo la red ferroviaria.
- ✓ **Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario**
 - Documento rector que promueve el fortalecimiento y expansión del sistema ferroviario a nivel nacional.

- ✓ **Ley de Presupuesto del Sector Público**
 - El MEF tiene competencia para asignar y priorizar recursos para expedientes técnicos y proyectos de inversión.
- ✓ **Reglamento del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe)**
 - Define los procesos para la formulación de expedientes técnicos y viabilidad de proyectos de infraestructura.
- ✓ **Normativa ambiental y territorial**
 - Ley N.° 27446 – Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental.
 - Ley N.° 27867 y modificatorias – Ley Orgánica de Gobiernos Regionales (competencias en ordenamiento territorial y coordinación interinstitucional).

V. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La norma no deroga ni modifica leyes vigentes, sino que refuerza el marco de desarrollo ferroviario al declarar de interés nacional un proyecto estratégico, complementando el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Provias Nacional deberán incorporar el proyecto en sus instrumentos de gestión y programación presupuestaria, ajustando cronogramas y priorizaciones internas.

Asimismo, la norma obliga a iniciar y agilizar las fases de pre inversión, estudios y expediente técnico bajo Invierte.pe, lo cual implica:

- Registro del proyecto,
- Formulación y evaluación,
- Programación multianual,
- Articulación con el MEF para financiamiento.

Por otro lado, no genera conflictos normativos con las competencias regionales; por el contrario, refuerza la descentralización al integrar a las regiones en la fase de planificación y provisión de información territorial. El Ministerio de Economía y Finanzas tendrá la obligación de evaluar la inclusión de recursos en el presupuesto anual, sin generar desequilibrio fiscal ni modificar normas de disciplina presupuestaria.

La vigencia de esta norma **no altera** la legislación nacional existente, sino que actúa como norma habilitante, facilitando la implementación de un corredor ferroviario estratégico sin modificar competencias ni crear nuevas estructuras administrativas.

VI. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

El presente proyecto de ley, por su naturaleza declarativa, no implica gasto adicional alguno al Estado, ya que su objetivo es establecer la prioridad nacional de la elaboración del expediente técnico del proyecto de infraestructura ferroviaria de Alta velocidad denominado "Tren Puma", en el corredor sur Andino (Puno – Juliaca, primer tramo), (Juliaca – Arequipa, segundo tramo). Su ejecución podrá realizarse con cargo a los presupuestos institucionales existentes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y de los Gobiernos Regionales involucrados, sin requerir recursos extraordinarios del Estado.

VII. RELACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL.

La presente ley se encuentra articulada con los principios, objetivos y políticas de Estado definidos en el Acuerdo Nacional, instrumento que orienta las acciones estratégicas del país hacia un desarrollo integral, democrático y sostenible en el largo plazo.

En primer término, la propuesta se vincula directamente con la Política de Estado N.º 19. De igual manera, la iniciativa guarda estrecha relación con la Política de Estado N.º 23. Asimismo, con la Política de Estado N.º 24 y la Política de Estado N.º 31.

La aprobación de esta Ley reafirma el compromiso del Estado peruano con los objetivos del Acuerdo Nacional, al promover una obra que une territorios, fortalece la cohesión social y territorial, y orienta el crecimiento del país bajo los principios de sostenibilidad, equidad y descentralización.

VIII. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA

Se encuentra vinculada con los lineamientos y ejes estratégicos de la Agenda Legislativa del Congreso de la República. Su enfoque principal es promover la infraestructura que favorezca la integración territorial, la descentralización productiva y el fortalecimiento del transporte sostenible en el país.

Se enmarca dentro del Eje de Desarrollo Económico y Competitividad (tema 72), que busca crear un ambiente favorable para la inversión tanto pública como privada, mejorar la conectividad regional y reducir las brechas logísticas que obstaculizan el crecimiento de las regiones. En este contexto, la ejecución del proyecto de infraestructura ferroviaria de alta velocidad denominado "Tren Puma" en el corredor sur andino (Puno – Juliaca, primer tramo), (Juliaca – Arequipa, segundo tramo) responde a una necesidad estructural en el sur del Perú, ofreciendo una alternativa moderna, eficiente y respetuosa con el medio ambiente que conectará las regiones de Puno, Juliaca y Arequipa, todas con un gran potencial productivo y exportador.

De igual manera, esta iniciativa apoya el Eje de Descentralización y Equidad Territorial (tema 105), promoviendo la participación coordinada de los gobiernos regionales y locales en la planificación y ejecución del desarrollo. Este enfoque fomenta la cohesión territorial, refuerza la integración entre la costa y la sierra sur, y permite un desarrollo más equilibrado entre las diversas áreas geográficas del país.

Además, la propuesta se relaciona con el Eje de Infraestructura (tema 83), que la Agenda Legislativa reconoce como un componente clave para el desarrollo sostenible.