

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERIODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026
Segunda Legislatura Ordinaria

Señor presidente:

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley 12260/2025-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Perú Libre, a iniciativa de la congresista María Antonieta Agüero Gutiérrez, que propone la "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la reubicación de un tramo de 60 km del Ferrocarril del Sur en la región Arequipa".

El presente dictamen fue aprobado por mayoría, en la decimoséptima sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada en Lima, el 4 de mayo de 2026.

Votaron a favor los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, Lady Mercedes Camones Soriano, Karol Ivett Paredes Fonseca, Segundo Héctor Acuña Peralta, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Jorge Luis Flores Ancachi, Mery Eliana Infantes Castañeda, Alfredo Pariona Sinche, José Bernardo Pazo Nunura, Luis Raúl Picón Quedo, Hilda Marleny Portero López, Wilson Quispe Mamani, María Elizabeth Taipe Coronado, Rosío Torres Salinas, Norma Martina Yarrow Lumbreras y Oscar Zea Choquechambi

Votaron por la abstención las congresistas Jeny Luz López Morales, Auristela Ana Obando Morgan y Cruz María Zeta Chunga.

Presentaron licencia los congresistas Patricia Rosa Chirinos Venegas y el congresista Roberto Sánchez Palomino.

I. SITUACIÓN PROCESAL

I.1 Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 12260/2025-CR ingresó al Área de Trámite Documentario del Congreso de la República y fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora el 01 de setiembre de 2025.

Verificado que la iniciativa legislativa cumple con los requisitos formales establecidos en los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República, se procedió a su estudio y a la solicitud de opiniones técnicas a las entidades competentes.

En el marco de dicho proceso, se solicitaron opiniones al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), al Gobierno Regional de Arequipa, a las empresas concesionarias del sistema ferroviario, así como a los gobiernos locales involucrados en el ámbito de intervención.

Asimismo, se ha tenido en cuenta la reiteración de la solicitud de priorización del debate y votación del presente proyecto, formulada mediante Oficio N° 807-2025-2026-MAG-CR, en atención a la urgencia de la problemática, evidenciada en la ocurrencia de accidentes ferroviarios

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 12260/2025-CR, QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA REUBICACIÓN DE UN TRAMO DEL FERROCARRIL DEL SUR EN EL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA

en la ciudad de Arequipa, los cuales han generado riesgos para la vida y seguridad de la población.

I.2 Antecedentes parlamentarios

En el ámbito parlamentario, se han presentado diversas iniciativas orientadas a la mejora de la infraestructura ferroviaria y al fortalecimiento del sistema de transporte en el país.

En particular, las leyes declarativas de interés nacional han sido utilizadas como instrumentos para priorizar intervenciones de infraestructura estratégica, permitiendo su incorporación en la agenda sectorial y la posterior formulación de proyectos de inversión.

II. CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley 12260/2025-CR propone declarar de interés nacional y necesidad pública la reubicación de un tramo aproximado de sesenta (60) kilómetros del Ferrocarril del Sur que atraviesa zonas urbanas de los distritos de Yura, Cerro Colorado, Yanahuara, Cercado de Arequipa, Sachaca, Jacobo Hunter, Tiabaya y Uchumayo, en la región Arequipa.

La iniciativa tiene como finalidad garantizar la seguridad de la población, mitigar impactos ambientales, mejorar la movilidad urbana y promover el desarrollo urbano sostenible. Asimismo, dispone que el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, adecue los instrumentos de planificación sectorial correspondientes.

La propuesta se enmarca en la necesidad de atender una problemática estructural derivada del crecimiento urbano no planificado en torno a la infraestructura ferroviaria existente, lo que ha generado conflictos entre el transporte ferroviario y la dinámica urbana.

III. MARCO NORMATIVO

III.1 Legislación nacional

La propuesta legislativa se enmarca en el ordenamiento constitucional y legal vigente, conforme se detalla a continuación:

La **Constitución Política del Perú**, en su artículo 44, establece como deber primordial del Estado garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad y promover el bienestar general, lo que incluye la adopción de medidas orientadas a prevenir riesgos derivados de la infraestructura de transporte en zonas urbanas. Asimismo, el artículo 58 reconoce que la iniciativa privada se ejerce en una economía social de mercado, correspondiendo al Estado orientar el desarrollo del país, lo cual comprende la planificación de infraestructura estratégica. Por su parte, el artículo 79 dispone que los congresistas no tienen iniciativa para crear ni aumentar gasto público, lo que resulta relevante para precisar que la presente iniciativa, al tener carácter declarativo, no genera obligaciones presupuestales inmediatas.

La **Ley N° 26917, Ley de creación del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)**, establece el marco institucional para la supervisión, regulación y fiscalización de la infraestructura de transporte concesionada. En ese sentido, cualquier intervención en la infraestructura ferroviaria debe considerar el marco regulatorio vigente y la participación del organismo regulador, especialmente en lo referido al cumplimiento de los contratos de concesión.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 12260/2025-CR, QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA REUBICACIÓN DE UN TRAMO DEL FERROCARRIL DEL SUR EN EL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA

La **Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**, reconoce al transporte como un servicio de interés público y establece que corresponde al Estado planificar, regular, gestionar y supervisar el sistema de transporte, garantizando condiciones de seguridad, eficiencia y sostenibilidad. En este marco, la intervención sobre infraestructura ferroviaria urbana responde a la necesidad de mejorar la seguridad vial y la movilidad en beneficio de la población.

El **Decreto Legislativo N° 1362**, que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público-Privadas (APP), establece los mecanismos para el desarrollo de proyectos de infraestructura y servicios públicos con participación del sector privado. Este marco normativo resulta aplicable para la eventual estructuración y financiamiento de proyectos derivados de la presente declaratoria, sin comprometer recursos públicos de manera inmediata.

Finalmente, la **Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA)**, dispone que los proyectos de inversión que puedan generar impactos ambientales significativos deben someterse a evaluación ambiental previa. En ese sentido, cualquier iniciativa futura de reubicación de infraestructura ferroviaria deberá cumplir con los procedimientos de certificación ambiental correspondientes, garantizando la protección del entorno y la sostenibilidad del desarrollo.

En conjunto, el marco normativo nacional respalda la intervención del Estado en la planificación y priorización de infraestructura de transporte, garantizando que dichas acciones se desarrollen bajo criterios de legalidad, sostenibilidad, seguridad y respeto al ordenamiento jurídico vigente.

III.2 Legislación comparada

En la legislación comparada, diversos países de la región han desarrollado políticas e instrumentos orientados a fortalecer el transporte ferroviario, mejorar la seguridad operacional y compatibilizar la infraestructura de transporte con el crecimiento urbano.

En Chile, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado se encuentra regulada por la Ley N° 19.170, que establece su marco orgánico y reconoce funciones vinculadas al desarrollo, mantenimiento y explotación de servicios ferroviarios. Asimismo, la normativa chilena ha considerado intervenciones destinadas a mejorar la seguridad en cruces ferroviarios, tales como desnivelación de cruces e instalación de barreras automáticas, con la finalidad de reducir accidentes y mejorar la seguridad del tráfico ferroviario.

En el ámbito regional, experiencias de integración de sistemas de transporte masivo y planificación urbana, como las desarrolladas en ciudades latinoamericanas, evidencian la importancia de adecuar la infraestructura de transporte a las dinámicas de crecimiento urbano, reduciendo riesgos para la población y mejorando la conectividad territorial.

De estas experiencias se desprende que la modernización, adecuación o eventual reubicación de infraestructura ferroviaria en zonas urbanas constituye una medida legítima de política pública cuando existen riesgos para la seguridad ciudadana, afectaciones al desarrollo urbano o impactos ambientales relevantes.

III.3 Tratados internacionales

En el ámbito internacional, el Perú es parte del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), suscrito en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), instrumento que establece un marco jurídico para la prestación de servicios de transporte terrestre internacional entre los países miembros, incluyendo disposiciones vinculadas al transporte ferroviario.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 12260/2025-CR, QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA REUBICACIÓN DE UN TRAMO DEL FERROCARRIL DEL SUR EN EL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA

Asimismo, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas reconoce la importancia de construir infraestructura resiliente, promover sistemas de transporte sostenibles y desarrollar ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. En particular, los Objetivos de Desarrollo Sostenible 9 y 11 resultan compatibles con medidas orientadas a mejorar la seguridad, la planificación territorial y la sostenibilidad de la infraestructura de transporte.

En consecuencia, la propuesta legislativa no contraviene obligaciones internacionales asumidas por el Estado peruano; por el contrario, guarda relación con principios internacionales vinculados a la movilidad sostenible, la seguridad de las personas, la integración territorial y el desarrollo urbano ordenado

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

IV.1 Análisis técnico

1. Naturaleza del proyecto

El Proyecto de Ley tiene carácter declarativo y habilitante, en tanto no dispone la ejecución inmediata de una obra ni autoriza gasto público directo, sino que establece una prioridad de política pública. En consecuencia, su evaluación debe centrarse en su capacidad de activar condiciones para una solución progresiva.

2. Delimitación del problema público

El problema se origina en la coexistencia no planificada entre el Ferrocarril del Sur y la expansión urbana de la ciudad de Arequipa. La infraestructura ferroviaria, diseñada para entornos periféricos, atraviesa actualmente un corredor urbano continuo de aproximadamente 54 kilómetros entre Uchumayo, el Cercado y Yura, afectando distritos plenamente integrados a la dinámica metropolitana.

El proyecto de ley refiere una extensión de 60 kilómetros, cifra que incluye zonas de expansión urbana y áreas de influencia, pero no corresponde a una delimitación técnica precisa.

3. Componente de interferencia urbano-vial

La vía férrea cruza más de un centenar de intersecciones a nivel, generando una barrera longitudinal que interrumpe la continuidad vial, reduce la conectividad transversal, e incrementa la congestión urbana.

El ferrocarril no bordea la ciudad, sino que la atraviesa, interfiriendo con los ejes estructurantes de movilidad y las zonas urbanas consolidadas.

4. Componente de seguridad vial y ferroviaria

Entre los años 2016 y marzo de 2024 se registraron aproximadamente 100 accidentes ferroviarios con vehículos y más de 20 accidentes con personas.

Estos eventos se concentran en cruces a nivel con deficiencias de señalización, control y segregación, configurando un riesgo permanente para la vida e integridad de la población.

5. Componente ambiental y de calidad de vida

El tránsito ferroviario en zonas urbanas genera ruido, vibraciones, y emisiones contaminantes.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 12260/2025-CR, QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA REUBICACIÓN DE UN TRAMO DEL FERROCARRIL DEL SUR EN EL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA

Estas externalidades afectan directamente a zonas residenciales consolidadas y resultan incompatibles con estándares urbanos de habitabilidad.

6. Componente de desarrollo urbano

El trazado ferroviario limita la continuidad del tejido urbano y condiciona el uso del suelo, afectando los proyectos de infraestructura vial, el equipamiento urbano y el desarrollo inmobiliario.

En términos territoriales, constituye una infraestructura rígida que fragmenta la ciudad.

7. Componente logístico y operativo

La operación ferroviaria dentro del área urbana obliga a reducir la velocidad, realizar detenciones frecuentes, y operar con restricciones horarias.

Esto disminuye la eficiencia del sistema ferroviario y eleva los costos logísticos en un corredor estratégico para el sur del país.

8. Componente institucional y concesional

La infraestructura ferroviaria se encuentra bajo concesión, lo que implica que cualquier modificación requiere la intervención del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, demanda renegociaciones contractuales e involucra al organismo regulador competente.

Esta condición limita la intervención directa de los gobiernos subnacionales y añade complejidad al proceso de solución.

9. Componente de formulación técnica

No existen estudios que definan el trazado alternativo, los costos de inversión, los impactos prediales y ambientales y el esquema de financiamiento.

La intervención del tramo no ha sido aún formulada en términos de un proyecto de inversión pública conforme a los estándares del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, ni estructurado bajo esquemas de Asociación Público Privada, a pesar de que la magnitud del proyecto lo requeriría.

10. Evaluación técnica de la solución propuesta

La reubicación del tramo ferroviario constituye una solución adecuada para eliminar la interferencia física entre el ferrocarril y la ciudad. Sin embargo, su implementación requiere definición de alternativas técnicas, evaluación económica y financiera, estructuración contractual, certificación ambiental y coordinación interinstitucional.

Asimismo, exige medidas complementarias de corto y mediano plazo, como la mejora de cruces a nivel y la reducción de riesgos operativos.

11. Conclusión técnica

El problema identificado es estructural y multidimensional, derivado de la falta de integración entre la planificación urbana, la infraestructura ferroviaria y el régimen de concesiones.

La iniciativa legislativa permite reconocer y priorizar el problema; sin embargo, por su carácter declarativo, constituye solo un primer paso en la agenda pública, pero requiere el desarrollo de instrumentos técnicos, legales y financieros adicionales para materializar una solución integral.

La reubicación del tramo ferroviario es técnicamente pertinente y la Comisión considera que la

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
12260/2025-CR, QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO
LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA REUBICACIÓN
DE UN TRAMO DEL FERROCARRIL DEL SUR EN EL
DEPARTAMENTO DE AREQUIPA**

problemática identificada es real, actual y de alta relevancia, lo que justifica la intervención del Estado mediante mecanismos de priorización de política pública.

No obstante, se advierte que la propuesta no desarrolla aspectos técnicos vinculados a la definición del trazado, costos, estudios de ingeniería o mecanismos de implementación; sin embargo, dichos elementos corresponden a etapas posteriores de formulación del proyecto de inversión, las cuales deben ser desarrolladas por el Poder Ejecutivo en el marco de sus competencias.

IV.2 Análisis de la necesidad, viabilidad y oportunidad de la proposición legislativa

Análisis de la necesidad

La iniciativa legislativa responde a una problemática pública estructural vinculada a la interacción conflictiva entre infraestructura ferroviaria de carácter interregional y el crecimiento urbano no planificado de la ciudad de Arequipa.

En efecto, la permanencia de la vía férrea en zonas urbanas densamente pobladas ha generado un conjunto de riesgos y externalidades negativas que afectan directamente la seguridad de la población, la eficiencia del sistema de transporte y la adecuada planificación del territorio.

Desde la perspectiva de la seguridad ciudadana, la existencia de múltiples cruces a nivel sin condiciones óptimas de control incrementa significativamente la probabilidad de accidentes entre trenes, vehículos y peatones, configurando un riesgo permanente para la vida e integridad de las personas. Esta situación se ve agravada por el incremento sostenido del transporte ferroviario de carga en el corredor sur, lo que intensifica la exposición al riesgo.

En el ámbito de la movilidad urbana, la infraestructura ferroviaria genera interrupciones recurrentes en la circulación vehicular y peatonal, afectando la conectividad entre distritos y reduciendo la eficiencia del sistema vial metropolitano. Asimismo, constituye una barrera física que limita la integración territorial y dificulta el desarrollo urbano ordenado.

Desde el punto de vista ambiental y de calidad de vida, el tránsito ferroviario en áreas urbanas genera impactos negativos asociados a ruido, vibraciones y emisiones, los cuales resultan incompatibles con un entorno urbano consolidado y con estándares modernos de habitabilidad.

En ese contexto, la Comisión considera que la problemática identificada no solo es real y vigente, sino que presenta una tendencia creciente, lo que refuerza la necesidad de adoptar medidas orientadas a su atención.

En consecuencia, la iniciativa resulta atendible desde la perspectiva del interés público, en tanto busca visibilizar y priorizar una intervención orientada a reducir riesgos, mejorar la movilidad urbana y promover un desarrollo territorial más seguro y sostenible.

Análisis de la viabilidad

La Comisión precisa que la viabilidad del proyecto no debe evaluarse en términos de ejecución inmediata de la obra propuesta, sino en su capacidad de activar y orientar el proceso estatal necesario para su desarrollo progresivo.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 12260/2025-CR, QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA REUBICACIÓN DE UN TRAMO DEL FERROCARRIL DEL SUR EN EL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA

En efecto, tratándose de una iniciativa de carácter declarativo, su finalidad no es sustituir las etapas técnicas de formulación de un proyecto de inversión, sino reconocer una problemática pública y priorizar su atención en la agenda sectorial del Estado.

En ese sentido, la declaratoria de interés nacional constituye un instrumento válido para habilitar la actuación de las entidades competentes, en particular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a fin de que se desarrollen los estudios de preinversión, análisis técnico-operativos, evaluaciones económicas y mecanismos de estructuración necesarios para determinar la viabilidad integral de la reubicación del tramo ferroviario.

Asimismo, la iniciativa contribuye a promover la articulación interinstitucional entre el Gobierno Nacional, los gobiernos subnacionales y el concesionario de la infraestructura ferroviaria, lo cual resulta indispensable para abordar una intervención de esta naturaleza, caracterizada por su complejidad técnica, contractual y territorial.

En este contexto, la Comisión considera que la viabilidad del proyecto debe entenderse en términos institucionales y progresivos, como un primer paso orientado a generar las condiciones necesarias para la evaluación y eventual implementación de soluciones técnicas, sin que ello implique un mandato de ejecución directa ni la generación de obligaciones inmediatas para el Estado.

Análisis de la oportunidad

La iniciativa resulta oportuna en el contexto actual del desarrollo urbano de la ciudad de Arequipa, caracterizado por un crecimiento sostenido de la población y una expansión territorial que ha incorporado progresivamente áreas originalmente destinadas a infraestructura ferroviaria dentro del tejido urbano consolidado.

Esta situación ha generado una creciente incompatibilidad entre el uso ferroviario interregional y las dinámicas urbanas locales, intensificando los riesgos asociados a la seguridad vial, la congestión vehicular y la fragmentación territorial.

A ello se suma el incremento de la actividad ferroviaria en el corredor sur, particularmente en el transporte de carga, lo que amplifica la interacción entre trenes y entorno urbano, elevando la probabilidad de accidentes y conflictos operativos.

En este escenario, la adopción de medidas orientadas a priorizar la evaluación de soluciones estructurales, como la reubicación del tramo ferroviario, resulta no solo pertinente, sino necesaria para anticipar y mitigar riesgos futuros, evitando que la problemática se agrave con el tiempo.

En consecuencia, la iniciativa legislativa se enmarca en un momento adecuado para impulsar la planificación estratégica de la infraestructura de transporte, alineándola con criterios de seguridad, sostenibilidad y ordenamiento territorial, lo que refuerza su pertinencia desde la perspectiva de la oportunidad.

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

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 12260/2025-CR, QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA REUBICACIÓN DE UN TRAMO DEL FERROCARRIL DEL SUR EN EL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA

Análisis del marco normativo

La propuesta legislativa se enmarca en el ordenamiento constitucional y legal vigente, en tanto no dispone la ejecución directa de una obra pública ni genera obligaciones presupuestales inmediatas, respetando así los límites establecidos en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú.

Asimismo, la iniciativa resulta compatible con el rol del Estado en la planificación y promoción de infraestructura estratégica, conforme al artículo 58 de la Constitución, el cual reconoce la función orientadora del Estado en el desarrollo del país.

Desde el punto de vista sectorial, la propuesta guarda coherencia con la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que establece la competencia del Estado para planificar, regular y supervisar el sistema de transporte, así como con el marco regulatorio aplicable a la infraestructura ferroviaria concesionada, bajo supervisión del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN).

En ese sentido, la declaratoria de interés nacional no interfiere con el régimen jurídico vigente ni modifica las condiciones contractuales del sistema ferroviario concesionado, en tanto no dispone medidas de ejecución directa, sino que se limita a establecer una prioridad de política pública.

En consecuencia, la iniciativa se adecua a la técnica legislativa aplicable a las leyes declarativas y respeta el principio de separación de poderes, al no invadir competencias del Poder Ejecutivo en materia de formulación, ejecución y financiamiento de proyectos de inversión.

Efecto de la vigencia de la norma

La aprobación de la norma en su texto sustitutorio no implica la ejecución inmediata de la reubicación del tramo ferroviario ni la asignación automática de recursos públicos, ni tampoco la modificación del contrato de concesión vigente del Ferrocarril del Sur.

Sin embargo, su vigencia genera efectos relevantes en el ámbito de la gestión pública, en tanto:

- Permite incorporar la problemática en la agenda sectorial del Estado como prioridad de política pública;
- Habilita la elaboración de estudios técnicos, económicos y operativos necesarios para evaluar alternativas de solución;
- Promueve la articulación entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los gobiernos regionales y locales, así como el concesionario de la infraestructura ferroviaria;
- Y facilita la evaluación de mecanismos de financiamiento y ejecución conforme al marco normativo vigente, incluyendo esquemas de inversión pública o asociaciones público-privadas.

En ese sentido, la norma tiene un efecto habilitador, orientador y de priorización, constituyendo un primer paso para la formulación de soluciones técnicas integrales, sin generar obligaciones inmediatas ni contingencias fiscales para el Estado.

IV.4 Análisis de las opiniones e información solicitadas

IV.4.1 Opiniones solicitadas

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 12260/2025-CR, QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA REUBICACIÓN DE UN TRAMO DEL FERROCARRIL DEL SUR EN EL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA

Mediante los siguientes oficios, la Comisión de Transportes y Comunicaciones solicitó opinión sobre el Proyecto de Ley 12260/2025-CR a entidades del Poder Ejecutivo, gobiernos subnacionales, empresas concesionarias y gobiernos locales:

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) con Oficio N° 0386-2025-2026-CTC-JCMC-CR-MTC de fecha del documento: 25 de septiembre de 2025
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) con Oficio N° 0957-2025-2026-CTC-JCMC-OSITRAN de fecha del documento: 06 de noviembre de 2025
- Gobierno Regional de Arequipa (GRA) con Oficio N° 0385-2025-2026-CTC-JCMC-CR-GRA de Fecha del documento: 25 de septiembre de 2025
- PeruRail S.A. con Oficio N° 0387-2025-2026-CTC-JCMC-CR-PERURAIL de fecha del documento: 25 de septiembre de 2025
- Ferrocarril Transandino S.A. (FETRANSA) con Oficio N° 0388-2025-2026-CTC-JCMC-CR-FTSA de fecha del documento: 25 de septiembre de 2025
- Cámara de Industrias de Arequipa (CIA) con Oficio N° 0389-2025-2026-CTC-JCMC-CR-CIA de fecha del documento: 25 de septiembre de 2025
- Municipalidad Provincial de Arequipa con Oficio N° 881-2025-2026-CTC-JCMC-MP-Arequipa de fecha del documento: 03 de noviembre de 2025
- Municipalidad Distrital de Yura con Oficio N° 877-2025-2026-CTC-JCMC-Yura
- Municipalidad Distrital de Cerro Colorado con Oficio N° 882-2025-2026-CTC-JCMC-Cerro-Colorado
- Municipalidad Distrital de Yanahuara con Oficio N° 884-2025-2026-CTC-JCMC-Yanahuara
- Municipalidad Distrital de Sachaca con Oficio N° 883-2025-2026-CTC-JCMC-Sachaca-Arequipa
- Municipalidad Distrital de Tiabaya con Oficio N° 880-2025-2026-CTC-JCMC-Tiabaya-Arequipa
- Municipalidad Distrital de Jacobo Hunter con Oficio N° 878-2025-2026-CTC-JCMC-Jacobo-Hunter-Arequipa
- Municipalidad Distrital de Uchumayo con Oficio N° 879-2025-2026-CTC-JCMC-Uchumayo-Arequipa todos los oficios de las municipalidades distritales son de fecha del documento: 03 de noviembre de 2025

IV.4.2 Opiniones recibidas

A la fecha en que se elabora el dictamen solo se ha recibido la opinión del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)

IV.4.3 Análisis de las opiniones

La única opinión recibida corresponde al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), el cual reconoce que la reubicación del tramo ferroviario urbano constituye una necesidad técnica y urbanística.

No obstante, dicho organismo advierte que el proyecto original, presenta limitaciones en su formulación, tales como la falta de delimitación técnica del tramo, ausencia de estudios de ingeniería, falta de previsiones operativas y carencia de mecanismos de financiamiento.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 12260/2025-CR, QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA REUBICACIÓN DE UN TRAMO DEL FERROCARRIL DEL SUR EN EL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA

La Comisión considera que dichas observaciones son pertinentes y reflejan aspectos que deberán ser abordados en las etapas posteriores de formulación del proyecto; sin embargo, no desvirtúan la finalidad de la iniciativa legislativa, el mismo que en un texto sustitutorio se puede corregir.

Por el contrario, evidencian la necesidad de que el Estado priorice la problemática y desarrolle los estudios técnicos correspondientes, lo cual se encuentra alineado con la naturaleza declarativa del proyecto.

IV.5 Análisis de costo-beneficio

El proyecto de ley, en atención a su naturaleza declarativa, no genera gasto público inmediato ni compromisos presupuestales automáticos, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú. En ese sentido, la norma no implica la asignación directa de recursos ni la ejecución de obras, limitándose a establecer una prioridad de política pública.

Desde una perspectiva cualitativa, los beneficios potenciales de la iniciativa se vinculan con la mejora de la seguridad vial y la reducción de riesgos asociados a accidentes ferroviarios en zonas urbanas, así como con la optimización del ordenamiento territorial y la movilidad urbana. Estas mejoras inciden directamente en la protección de la vida e integridad de las personas, así como en la reducción de externalidades negativas como la congestión, la fragmentación urbana y los impactos ambientales.

Asimismo, la priorización de la problemática permitirá orientar de manera más eficiente las futuras decisiones de inversión pública y privada, facilitando la identificación de soluciones técnicas integrales y evitando la generación de costos sociales acumulativos derivados de la inacción, tales como mayores niveles de siniestralidad, deterioro de la calidad de vida y mayores costos de intervención en el largo plazo.

En consecuencia, si bien la iniciativa original no incorpora un análisis cuantitativo de costos y beneficios —propio de la fase de preinversión—, sí presenta una justificación cualitativa suficiente que sustenta su pertinencia ya en su texto sustitutorio, como instrumento de priorización de política pública.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones concluye que el Proyecto de Ley 12260/2025-CR responde a una problemática pública real, vigente y de creciente complejidad, vinculada a la seguridad de la población, la movilidad urbana y el ordenamiento territorial en la ciudad de Arequipa.

Si bien la iniciativa original presenta limitaciones en cuanto a su desarrollo técnico, estas no resultan determinantes para su aprobación en un texto sustitutorio, en tanto se trata de una norma de carácter declarativo cuya finalidad es reconocer una prioridad de política pública y habilitar la actuación de las entidades competentes para la formulación de los estudios técnicos, económicos y operativos correspondientes.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 12260/2025-CR, QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA REUBICACIÓN DE UN TRAMO DEL FERROCARRIL DEL SUR EN EL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA

En ese sentido, la Comisión considera que la aprobación del proyecto de ley constituye una medida pertinente, oportuna y coherente con el interés público, al establecer un marco de priorización que permitirá encauzar, de manera progresiva, el desarrollo de soluciones técnicas integrales orientadas a reducir riesgos, mejorar la movilidad y promover un desarrollo urbano sostenible.

En consecuencia, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, se recomienda la **APROBACIÓN** del Proyecto de Ley 12260/2025-CR, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA REUBICACIÓN DE UN TRAMO DEL FERROCARRIL DEL SUR EN EL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA

Artículo único. Declaración de interés nacional

Se declara de interés nacional la reubicación del tramo del Ferrocarril del Sur que atraviesa las zonas urbanas de los distritos de Yura, Cerro Colorado, Yanahuara, Cercado de Arequipa, Sachaca, Jacobo Hunter, Tiabaya y Uchumayo de la provincia de Arequipa del departamento de Arequipa, con una extensión aproximada de sesenta kilómetros, con la finalidad de garantizar la seguridad de la población, mitigar impactos ambientales, mejorar la operación ferroviaria y promover el desarrollo urbano sostenible. Para ello, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dentro del marco de sus competencias, establece la delimitación técnica definitiva del tramo materia de reubicación sobre la base de estudios especializados mediante planos y coordenadas georreferenciadas.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Compatibilización con el contrato de concesión

La implementación de la reubicación declarada de interés nacional por la presente ley se realiza respetando el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente y el marco legal vigente. Con ese fin, el Poder Ejecutivo queda facultado para evaluar y disponer, de ser el caso, las modificaciones contractuales, las adendas u otros instrumentos jurídicos necesarios, conforme a la normativa aplicable, a fin de viabilizar la reubicación del tramo ferroviario, cautelando el interés público y sin afectar la prestación del servicio ferroviario.

SEGUNDA. Plan de transición y continuidad operativa

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el concesionario y bajo la supervisión del organismo regulador competente, elabora un plan de transición operativa, el cual tiene por objeto garantizar la continuidad, seguridad y eficiencia del transporte ferroviario de pasajeros y de carga durante las etapas de estudio, diseño, construcción y puesta en operación del nuevo trazado. Dicho plan puede considerar, entre otros aspectos, desvíos temporales, fases de ejecución, ventanas operativas, medidas de seguridad ferroviaria y mecanismos de coordinación interinstitucional.

TERCERA. Estudios técnicos y ambientales

La reubicación del tramo ferroviario se sustenta en la elaboración de estudios técnicos integrales



Firmado digitalmente por:
CAMONES SORIANO Lady
Mercedes FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/05/2026 10:32:30-0500

Firmado digitalmente por:
TAPE CORONADO Maria
Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/05/2026 13:10:41-0500

Comisión de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 12260/2025-CR, QUE PROPONE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA REUBICACIÓN DE UN TRAMO DEL FERROCARRIL DEL SUR EN EL DEPARTAMENTO DE AREQUIPA

que comprendan, como mínimo, lo siguiente:

- Estudios de trazado alternativo, topografía y geotecnia.
- Análisis de capacidad ferroviaria, señalización y seguridad operacional.
- Proyecciones de demanda ferroviaria y carga logística.
- Evaluación económica y financiera del proyecto.



Firmado digitalmente por:
QUISPE MAMANI Wilson
Rusbel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/05/2026 15:17:32-0500

Asimismo, el proyecto está sujeto a los procedimientos de certificación ambiental, gestión predial y protección del patrimonio cultural, conforme a la legislación vigente.

CUARTA. Financiamiento

La ejecución de las acciones derivadas de la presente ley se financia con cargo a los presupuestos institucionales de las entidades competentes y puede contemplar mecanismos de inversión pública, asociaciones público-privadas u otros permitidos por el ordenamiento jurídico y está sujeta a disponibilidad presupuestal.



Firmado digitalmente por:
YARROW LUMBRERAS Norma
Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/05/2026 09:00:00-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery
Biana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/05/2026 16:10:11-0500

QUINTA. Adecuación normativa y planificación sectorial

En el marco de la planificación sectorial vigente, el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, adecua el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario y los instrumentos sectoriales pertinentes a lo dispuesto en esta ley, priorizando la evaluación y programación del proyecto de reubicación de un tramo del Ferrocarril del Sur en el departamento de Arequipa.

Dase cuenta
Sala de Comisión
Lima, 4 de mayo de 2026



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria
Antonieta FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/05/2026 13:12:33-0500



Firmado digitalmente por:
PARIONA SINCHE Alfredo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/05/2026 12:20:38-0500



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/05/2026 12:51:54-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/05/2026 14:47:54-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/05/2026 14:48:17-0500



Firmado digitalmente por:
ESPINOZA VARGAS Jhaec
Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 05/05/2026 16:55:00-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/05/2026 16:06:32-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2026 10:44:33-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2026 14:34:24-0500



Firmado digitalmente por:
PICON QUEDO Luis Raul FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2026 15:24:16-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2026 16:39:15-0500



Firmado digitalmente por:
TORRES SALINAS Rosio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/05/2026 10:05:09-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/05/2026 11:10:43-0500