



**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE
INTERES NACIONAL LA CONSTRUCCION
DE LA LINEA FERREA DE LA CIUDAD DE
SICUANI (CUSCO) A LA CIUDAD DE
PUERTO MALDONADO (MADRE DE DIOS)**

El Grupo Parlamentario **ALIANZA PARA EL PROGRESO** a iniciativa del Congresista de la República **EDUARDO SALHUANA CAVIDES**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente **PROYECTO DE LEY**:

**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERES NACIONAL LA
CONSTRUCCIÓN DE LA LINEA FERREA DE LA CIUDAD DE SICUANI
(CUSCO) A PUERTO MALDONADO (DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS)**

Artículo Único. Declaratoria de interés nacional y necesidad publica

Se declara de interés nacional y necesidad pública la formulación de los estudios de pre-inversion y la construccion de la línea férrea de la ciudad de Sicuani – Provincia de Canchis, Departamento del Cusco a la ciudad de Puerto Maldonado, capital del departamento de Madre de Dios, como parte del eje ferroviario sur del Perú, con el fin de integrar la Amazonía peruana al sistema logístico nacional e internacional, promover el desarrollo productivo sostenible de las regiones involucradas, principalmente Tacna, Moquegua, Arequipa, Puno, Cusco, Apurímac, Ica, Ayacucho y dinamizar el flujo comercial (exportaciones e importaciones) de la República Federativa del Brasil y del Estado Plurinacional de Bolivia, a través de los puertos peruanos de Matarani y Corio (Arequipa), Ilo (Moquegua), Callao y Chancay (Lima).

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Acciones de coordinación interinstitucional

El Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas, y Pro-Inversión, en coordinación con los

Gobiernos Regionales del Cusco, Madre de Dios y la Municipalidad Provincial de Tambopata, adopta las acciones de coordinación necesarias, en el marco de sus competencias, para la implementación y ejecución de lo previsto en la presente ley.



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAVIDES Eduardo
FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/05/2026 11:59:18-0500

EDUARDO SALHUANA CAVIDES
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
CORDERO JON TAY Luis
Gustavo FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/05/2026 12:08:22-0500



Firmado digitalmente por:
GARCIA CORREA Idelso
Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/05/2026 13:06:39-0500



Firmado digitalmente por:
HEIDINGER BALLESTEROS
Nelcy Lidia FAU 20161749126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/05/2026 12:39:10-0500



Firmado digitalmente por:
CHIABRA LEON Roberto
Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/05/2026 13:55:33-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA María
Grinaneza FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/05/2026 13:12:18-0500



Firmado digitalmente por:
CAMONES SORIANO Lady
Mercedes FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/05/2026 15:22:34-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/05/2026 15:24:52-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAVIDES Eduardo
FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/05/2026 11:59:46-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

El presente Proyecto de Ley declara de interés nacional y necesidad pública la formulación de los estudios de pre-inversión y la construcción de la línea férrea Sicuani, departamento de Cusco, hacia Puerto Maldonado, departamento de Madre de Dios, como componente estratégico del eje ferroviario sur y de la infraestructura de integración territorial, logística, productiva y comercial en dicha zona importante del país. La iniciativa se sustenta en la necesidad de proyectar una conexión ferroviaria de aproximadamente 600 kilómetros, sujeta a los estudios técnicos correspondientes, que permita articular el actual sistema ferroviario del sur con la región Madre de Dios y, desde allí, fortalecer la conectividad con Brasil, Bolivia y los mercados internacionales del Asia-Pacífico.

En la actualidad, el Ferrocarril del Sur y Sur Oriente constituye una infraestructura ferroviaria relevante para el sur del país, entregada en concesión desde 1999 al Consorcio Ferrocarril Trasandino S.A.; asimismo, el propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones reconoce que esta red comprende el tramo sur vinculado a las rutas entre Arequipa y Cusco, así como mercados relevantes como Cusco–Juliaca/Puno. En ese contexto, Sicuani adquiere especial importancia estratégica, al ubicarse dentro del eje ferroviario sur y presentarse como uno de los puntos más adecuados para proyectar una futura extensión hacia la Amazonía suroriental.

En efecto, la construcción de la línea férrea Sicuani–Puerto Maldonado permitiría avanzar hacia una integración efectiva entre Cusco y Madre de Dios, reduciendo brechas de conectividad, mejorando las condiciones de transporte de carga y pasajeros, y generando una alternativa logística de mayor capacidad, seguridad y eficiencia frente a las limitaciones propias del transporte terrestre convencional en rutas de alta complejidad geográfica. Además, su implementación contribuiría a dinamizar actividades económicas vinculadas a la agroindustria, el turismo, el comercio transfronterizo, la producción regional y la

prestación de servicios logísticos, favoreciendo una mayor presencia del Estado en territorios amazónicos históricamente afectados por déficits de infraestructura.

*Asimismo, la presente iniciativa debe ser entendida dentro de una visión geoestratégica mayor, orientada a consolidar al Perú como el **HUB LOGÍSTICO DE SUDAMÉRICA**.* En efecto, la ubicación del territorio sobre la cuenca del Pacífico, sumada a la existencia de puertos estratégicos como Matarani, Ilo, Callao y Chancay, permite proyectar al país como una plataforma natural de salida para las exportaciones del sur, así como de las repúblicas de Brasil y Bolivia hacia los mercados del Asia-Pacífico. Bajo esta lógica, la línea férrea Sicuani – Puerto Maldonado no constituye únicamente una infraestructura regional, sino una pieza de articulación continental, capaz de integrar la Amazonía suroriental, la sierra sur y la costa dentro de un sistema logístico multimodal de alcance internacional.

En esa misma línea, el sur del Perú forma parte de los espacios estratégicos de integración física entre Brasil, Bolivia y Perú, especialmente a través del corredor que conecta los estados brasileños de Acre, Rondônia y Mato Grosso con Bolivia y el Perú, mediante el departamento de Madre de Dios. Esta ruta, denominada en la agenda de integración regional como **Ruta 3 de Integración Sudamericana**, *permitiría consolidar un corredor logístico hacia los puertos peruanos del océano Pacífico, fortaleciendo la posición del Perú en las cadenas de comercio exterior vinculadas al Asia*. En consecuencia, el ferrocarril Sicuani–Puerto Maldonado se presenta como una infraestructura complementaria a la Carretera Interoceánica Sur, con capacidad para convertir una conexión vial existente, en un corredor ferroviario de mayor escala, eficiencia y competitividad.

Del mismo modo, debe considerarse que Brasil y China han suscrito un Memorandum de entendimiento para realizar estudios de evaluación de alternativas ferroviarias, para conectar territorio brasileño con el océano pacífico, bajo una lógica de reducción de distancias marítimas hacia Asia, destacando como posibilidad la salida por el Perú y por el Puerto de Chancay. Según información internacional, la autoridad brasileña de planificación, ha señalado que se descartaron trazos que atravesaban zonas amazónicas sensibles, optándose por explorar una ruta sur que evite mayores impactos sobre bosques tropicales y

pueblos indígenas. Este antecedente refuerza la pertinencia de que el Perú impulse, desde una posición soberana y planificada, sus propios corredores ferroviarios estratégicos, priorizando aquellos que aprovechen infraestructura preexistente, derechos de vía del Estado y rutas de menor complejidad socioambiental relativa, sin perjuicio de que la definición final del trazo deba sustentarse en estudios técnicos, ambientales, prediales, sociales y de compatibilidad territorial a cargo de las entidades competentes.

*Asimismo, desde una perspectiva macrorregional, el ferrocarril Sicuani–Puerto Maldonado permitiría articular de manera progresiva a los principales departamentos del sur del Perú, vinculados a la integración bioceánica. En primer lugar, conectaría directamente a **Cusco**, como nodo ferroviario andino y punto de empalme con el Ferrocarril del Sur; y a **Madre de Dios**, como puerta amazónica del Perú hacia Brasil y Bolivia, mediante Puerto Maldonado e Iñapari. A partir de dicha conexión, el corredor podría integrarse con **Puno**, por su ubicación estratégica hacia la frontera boliviana y su relación con Juliaca y Desaguadero; con **Arequipa**, por su conexión con el puerto de Matarani (Futuro Puerto Corio) y su rol industrial, comercial y logístico en el sur; con **Moquegua**, por el puerto de Ilo y su potencial como salida marítima para carga boliviana y del sur andino; con **Tacna**, por su posición fronteriza y su articulación comercial con Chile y Bolivia; con **Apurímac**, por su creciente importancia minera y su vinculación con los corredores viales hacia Cusco; y con **Ica**, por su relación con el corredor hacia San Juan de Marcona y la salida logística del sur hacia el Pacífico. De esta manera, el proyecto no se limitaría a unir dos ciudades, sino que contribuiría a estructurar un sistema logístico sur-andino-amazónico, con capacidad para conectar producción agrícola, minera, agroindustrial, turística y comercial con los principales puertos del océano Pacífico.*

Un aspecto de suma importancia, es que la propuesta, posibilita la llegada de los productos del sur y centro del país, principalmente agrarios (papas, ajos, cebollas, hortalizas, aceitunas, frutas, etc), manufacturas, materiales de construcción, minerales; hacia el Brasil, con un potencial de consumo de 240 millones de personas, y de manera inmediata los Estados del centro oeste (Acre-Rondonia-

Matto Grosso-Amazonas) con una población de 35 millones. (2 días de Arequipa a Rio Branco)

La participación de la República Plurinacional de Bolivia, adquiere relevancia para la presente iniciativa, debido a su condición de país mediterráneo y a su necesidad permanente de contar con rutas eficientes, competitivas y seguras hacia el océano Pacífico. La articulación del ferrocarril Sicuani–Puerto Maldonado con los corredores del sur permitiría fortalecer la conexión con el altiplano boliviano a través de Puno, Desaguadero, Juliaca, Arequipa, Matarani, Moquegua e Ilo, generando alternativas logísticas para la movilización de carga boliviana hacia los mercados asiáticos. En particular, los puertos de Ilo y Matarani constituyen salidas naturales para el comercio exterior boliviano, mientras que Chancay se proyecta como un nodo portuario de escala internacional para la conexión directa con Asia. Por ello, la infraestructura ferroviaria propuesta debe ser entendida, como parte de una estrategia de integración trinacional entre Perú, Brasil y Bolivia, orientada a fortalecer el comercio exterior, reducir costos logísticos, diversificar rutas de exportación y posicionar al Perú como plataforma de salida del centro-oeste sudamericano hacia el Asia-Pacífico.

En esa perspectiva, el proyecto se enmarca en la necesidad de consolidar corredores de integración bioceánica que permitan al Perú aprovechar su ubicación estratégica en la cuenca del Pacífico. La futura conexión ferroviaria hacia Puerto Maldonado fortalecería la articulación con Brasil, especialmente con los estados amazónicos fronterizos, y permitiría proyectar una ruta logística hacia los puertos de Matarani y Chancay, este último concebido por la Autoridad Portuaria Nacional como un eje logístico complementario al Callao y como una infraestructura destinada a ampliar la oferta de comercio exterior del país.

En el contexto regional evidencia un renovado interés por la conexión entre Brasil y los puertos del Pacífico. De acuerdo con información internacional reciente, Brasil y China han evaluado alternativas ferroviarias para conectar territorio brasileño con el puerto de Chancay, considerando rutas del sur y evitando trazos que generen mayores impactos sobre bosques amazónicos y pueblos indígenas. Este antecedente refuerza la pertinencia de que se impulse, desde una

perspectiva soberana y planificada, los propios corredores ferroviarios estratégicos, garantizando sostenibilidad ambiental, consulta previa cuando corresponda y adecuada evaluación técnica.

En el plano constitucional, la iniciativa encuentra sustento en el artículo 58 de la Constitución Política del Perú, conforme al cual el Estado orienta el desarrollo del país y actúa principalmente en áreas como servicios públicos e infraestructura. En esa línea, la construcción de infraestructura ferroviaria de alcance interregional no constituye únicamente una obra de transporte, sino una herramienta de desarrollo económico, integración territorial y reducción de brechas. Del mismo modo, el artículo 69 de la Constitución establece que el Estado promueve el desarrollo sostenible de la Amazonía con una legislación adecuada, mandato que resulta aplicable al presente proyecto, en tanto busca integrar a Madre de Dios al sistema logístico nacional.

Desde el punto de vista geo-político y estratégico, resulta de particular interés fortalecer las relaciones del Perú con la República Federativa del Brasil, que representa la 8va economía del planeta, es nuestro principal socio comercial en América Latina, primer socio comercial con la China (Acuerdo estratégico para construir tren bioceánico), acaba de relanzar sus relaciones diplomáticas con USA con la reunión Lula-Trump en Washington, y ha priorizado la salida de sus exportaciones al Asia-Pacífico (150 mil millones de dólares), por 2 ejes de integración que atraviesan el Perú (Intermodal del Norte, Manaus-Paita; e interoceánica sur, Río Branco-Puerto Maldonado-Matarani-Ilo-Chancay), ahorrando 15 días de viaje que hoy realizan por las rutas del Canal de Panamá y el Cabo de Hornos (África); y en ruta inversa las importaciones del Asia al Brasil, que solo en el caso de la zona franca de Manaus, implican 4,500 millones de dólares, que podrían ingresar por los puertos del Norte (Paita-Eten-Salaverry), por la interoceánica norte a Yurimaguas, y por vía fluvial (Previas labores de dragado) hasta Iquitos y luego Manaus (Capital del Estado de Amazonas).

Por su parte, la declaratoria de necesidad pública guarda relación con el artículo 70 de la Constitución, en cuanto permite que, de resultar indispensable para la ejecución de infraestructura pública, el Estado pueda acudir a los mecanismos de

adquisición, siempre que exista ley habilitante, causa debidamente justificada, procedimiento regulador. Para tal efecto, cualquier intervención predial deberá sujetarse al Decreto Legislativo 1192, que regula la adquisición y expropiación de inmuebles, la transferencia de inmuebles de propiedad del Estado y la liberación de interferencias para la ejecución de obras de infraestructura.

Finalmente, el presente Proyecto de Ley no genera gasto público ni sustituye las competencias del Poder Ejecutivo, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio de Economía y Finanzas, de los gobiernos regionales ni de las entidades ambientales competentes. Su finalidad es otorgar prioridad pública a una infraestructura estratégica, a efectos de que las entidades correspondientes evalúen su viabilidad, conforme al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, y, aplicando principalmente las modalidades de concesión o asociación público-privada (APP), conforme al marco legal aplicable.

1.1 ALCANCES DEL PROYECTO

El proyecto ferroviario uniría Sicuani (provincia de Canchis, Cusco) con Puerto Maldonado (ciudad capital del departamento de Madre de Dios-Provincia de Tambopata), atravesando el corazón andino y selvático del sur peruano. Este corredor abarcaría un trayecto aproximado de 600 km, *una longitud comparable a la del tramo carretero concesionado IIRSA Sur (Sicuani-Iñapari), que mide 404 km*. En concreto, la vía férrea recorrerá los departamentos de Cusco (provincias de Canchis, Quispicanchi, La Convención) y Madre de Dios (Distritos de Inambari, Laberinto y Tambopata en la Provincia de Tambopata). De este modo, conectaría los centros poblados andinos con la Amazonía, facilitando el transporte hacia los mercados nacionales e internacionales. Además pondrá a disposición del mercado brasileño, los productos agropecuarios, manufacturas, textiles, minerales de nuestro país, principalmente del Sur, con un potencial de consumo de 240 millones de habitantes.

Asimismo, la conexión hacia Puerto Maldonado permitiría consolidar un eje de transporte estratégico hacia Madre de Dios, región que cumple una función



geoeconómica fundamental por su ubicación en la Amazonía suroriental y por su proximidad con Brasil y Bolivia. De esta manera, la línea férrea contribuiría a reducir el aislamiento relativo de la región, fortalecer la presencia del Estado en zonas alejadas del centro político y económico del país, y facilitar una mayor articulación entre mercados locales, regionales, nacionales e internacionales.

Como referencia de conectividad territorial, la infraestructura vial interoceánica sur evidencia la importancia del corredor Cusco–Madre de Dios para la integración nacional. OSITRAN registra que el tramo Urcos–Inambari de la IIRSA Sur cuenta con 246,4 km, mientras que el tramo Inambari–Iñapari alcanza 410,30 km, lo que demuestra la magnitud estratégica de los corredores de conexión entre Cusco, Madre de Dios y la frontera con Brasil. Bajo esa lógica, el ferrocarril Sicuani–Puerto Maldonado representaría una infraestructura complementaria y de mayor capacidad para atender necesidades de transporte de largo plazo.

En suma, el alcance del proyecto debe entenderse como una implementación progresiva de un corredor logístico, productivo y comercial que permitiría conectar centros urbanos, zonas agrícolas, áreas de producción, mercados regionales y nodos de exportación.

CUADRO 01

RED FERROVIARIA DEL OPERATIVA DEL SUR DEL PERÚ



Fuente: Ministerio de Transportes e IIRSA

1.2 IMPORTANCIA ECONÓMICA, SOCIAL Y LOGÍSTICA DEL PROYECTO

La construcción de la línea férrea Sicuani – Puerto Maldonado, reviste especial importancia económica, social y logística para el sur del país, en tanto permitiría fortalecer la integración entre Cusco y Madre de Dios, reducir las brechas de

conectividad territorial y generar una alternativa ferroviaria de mayor capacidad para el transporte de carga y pasajeros. En esa línea, el proyecto debe ser entendido como un corredor de desarrollo productivo orientado a conectar la sierra sur, la Amazonía peruana, Brasil y los principales puertos del Pacífico, particularmente Matarani y Chancay.

Desde una perspectiva económica, la línea ferroviaria proyectada contribuiría a reducir los costos logísticos que actualmente afectan la competitividad de productores agrarios, comerciantes, operadores turísticos, transportistas, emprendedores y familias vinculadas a actividades económicas locales. La existencia de una vía férrea permitiría movilizar mayores volúmenes de carga en condiciones más eficientes, especialmente productos agrícolas, agroindustriales, manufacturados, forestales de aprovechamiento sostenible y otros bienes con potencial de comercialización nacional e internacional. De esta manera, la producción de los valles cusqueños y de la Amazonía suroriental podría acceder con mejores condiciones a los mercados de la costa y, posteriormente, a rutas de exportación hacia el Asia-Pacífico.

La importancia del proyecto se refuerza si se considera la magnitud del comercio exterior brasileño y su creciente vinculación con Asia. *En 2024, Brasil registró exportaciones por aproximadamente US\$ 337 mil millones e importaciones por US\$ 262,5 mil millones, con un saldo comercial positivo de US\$ 74,6 mil millones. Asimismo, sus empresas medianas y grandes colocaron US\$ 129,8 mil millones en Asia y Medio Oriente, de los cuales US\$ 85,3 mil millones tuvieron como destino China.* Estos datos evidencian que Brasil mantiene una estructura exportadora de gran escala, cuya conexión más eficiente con los puertos del Pacífico puede generar oportunidades logísticas para el Perú.

Del mismo modo, el comercio entre China y Brasil confirma la relevancia de los corredores bioceánicos. Entre enero y octubre de 2024, el intercambio comercial entre ambos países alcanzó aproximadamente US\$ 158 330 millones, con un crecimiento de 9,9 %, según datos atribuidos a la Administración General de Aduanas de China. Este volumen comercial revela la dimensión del mercado que podría beneficiarse de rutas ferroviarias y portuarias más directas entre

Sudamérica y Asia, especialmente si el Perú consolida su posición como plataforma logística del Pacífico sur.

En ese contexto, el interés internacional por una conexión ferroviaria hacia el puerto de Chancay constituye un antecedente relevante para sustentar la pertinencia del presente proyecto. Brasil y China han discutido alternativas para construir una vía férrea que conecte territorio brasileño con el puerto de Chancay, con la finalidad de generar una ruta más directa hacia China y reducir distancias marítimas en aproximadamente 10,000 kilómetros. Si bien dicho proyecto tiene una escala continental, confirma que la articulación ferroviaria entre Brasil y los puertos del Pacífico forma parte de una agenda logística regional de alto valor estratégico.

Asimismo, el puerto de Chancay ya muestra indicadores relevantes para justificar una mayor conectividad terrestre y ferroviaria hacia el interior del país. Entre noviembre de 2024 y noviembre de 2025, dicho terminal movilizó 286 255 TEU, superando su meta inicial de 200 000 TEU en su primer año de operación; además, entre noviembre de 2024 y octubre de 2025 registró aproximadamente 3,6 millones de toneladas métricas movilizadas. Estos resultados evidencian que Chancay viene consolidándose como un nodo portuario estratégico, por lo que resulta necesario proyectar corredores ferroviarios que alimenten su capacidad logística desde el sur andino y amazónico.

Por su parte, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo ha destacado la necesidad de fortalecer los corredores multimodales que conectan al Perú con Brasil, a fin de que los estados fronterizos brasileños puedan utilizar la infraestructura para acceder a los puertos nacionales. En febrero de 2026, el Mincetur sostuvo una reunión con una delegación de la Asociación Pan Amazonía, que agrupa a más de 200 empresas brasileñas de sectores como telecomunicaciones, logística, agricultura, hidrocarburos y turismo, lo que evidencia el interés empresarial brasileño en aprovechar corredores interoceánicos hacia el Pacífico.

Desde el punto de vista social, la línea férrea tendría efectos positivos en la generación de empleo directo e indirecto durante sus distintas etapas. En la fase

de estudios, planificación y construcción, se requeriría mano de obra especializada y no especializada, servicios técnicos, transporte, alimentación, hospedaje, maquinaria, materiales, mantenimiento y actividades auxiliares. Posteriormente, durante la etapa de operación, se generarían nuevas oportunidades laborales vinculadas a la administración ferroviaria, logística, seguridad, estaciones, comercio, almacenamiento, servicios turísticos y transporte multimodal.

A su vez, la infraestructura ferroviaria promovería economías complementarias alrededor de sus estaciones, puntos de conexión y zonas de influencia. En particular, podrían fortalecerse actividades como hospedaje, alimentación, comercio local, servicios mecánicos, centros de acopio, depósitos temporales, distribución de mercancías, turismo interno, transporte interprovincial y servicios logísticos. Por consiguiente, el proyecto no solo beneficiaría a grandes operadores comerciales, sino también a pequeños productores, comerciantes locales, emprendedores y familias que dependen de la circulación de bienes, personas y servicios.

En términos logísticos, la articulación con los puertos de Matarani y Chancay permitiría diversificar las rutas de salida de la producción regional hacia los mercados internacionales. Mientras Matarani constituye un punto estratégico para el sur del país, Chancay se proyecta como un nodo de conexión directa con Asia. Según información reportada sobre su etapa inicial de operación, el terminal de Chancay inició servicios directos hacia Shanghái y proyectó operaciones con buques de hasta 14,000 contenedores, con posibilidad de ampliarse progresivamente a naves de mayor capacidad.

En suma, la importancia económica, social y logística del ferrocarril Sicuani–Puerto Maldonado radica en su capacidad para integrar territorios, reducir costos de transporte, mejorar la competitividad productiva, ampliar mercados, generar empleo y fortalecer la posición del Perú como plataforma de conexión entre la Amazonía, Brasil y los mercados del Pacífico. En ese sentido, su declaratoria de interés nacional y necesidad pública permitirá orientar la acción del Estado hacia la evaluación y planificación de una infraestructura estratégica, cuya relevancia se

vincula directamente con la integración bioceánica, el desarrollo descentralizado y la competitividad del comercio exterior.

1.3 NECESIDAD DE LA DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA

La declaratoria de interés nacional y necesidad pública resulta necesaria porque permite otorgar prioridad política, institucional y técnica a un proyecto de infraestructura de alto impacto territorial, económico y estratégico. En ese sentido, la presente iniciativa establece una orientación legislativa destinada a promover la evaluación, planificación, coordinación y eventual implementación de una infraestructura ferroviaria considerada relevante para el desarrollo del sur del país.

En efecto, la magnitud del proyecto exige una intervención coordinada entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas, los gobiernos regionales de Cusco y Madre de Dios, las municipalidades provinciales involucradas y las entidades competentes en materia de inversión pública, promoción de la inversión privada, planificación territorial y gestión de infraestructura. Por ello, la declaratoria permitirá visibilizar la importancia del proyecto y facilitar que las entidades públicas competentes evalúen su incorporación en los instrumentos de programación multianual, priorización de inversiones y promoción de proyectos estratégicos.

Asimismo, la declaratoria se justifica por la necesidad de reducir las brechas históricas de infraestructura que afectan a la Amazonía suroriental. La ausencia de una conexión ferroviaria hacia Madre de Dios limita la competitividad regional, encarece el traslado de bienes, restringe el acceso a mercados y mantiene una alta dependencia del transporte terrestre convencional. Frente a ello, una línea férrea permitiría diversificar la matriz de transporte, mejorar la resiliencia logística y generar una alternativa de largo plazo para la movilización de carga y pasajeros.

Por consiguiente, la necesidad pública del proyecto se expresa en su finalidad de integrar físicamente regiones, mejorar la conectividad nacional, fortalecer la competitividad del comercio exterior, generar empleo y promover el desarrollo productivo de Cusco y Madre de Dios. En tal sentido, la norma propuesta cumple

una función habilitante, orientadora y articuladora, sin generar por sí misma gasto público inmediato ni sustituir las competencias técnicas del Poder Ejecutivo.

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa, por su naturaleza declarativa, no modifica, deroga ni suspende norma alguna del ordenamiento jurídico nacional. Su aprobación se incorporaría al sistema normativo como una ley de interés nacional y necesidad pública, orientada a promover la evaluación y priorización de la construcción de la línea férrea Sicuani–Puerto Maldonado, como parte del eje ferroviario sur del Perú.

En ese sentido, la vigencia de la norma no altera las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio de Economía y Finanzas, de los gobiernos regionales, de los gobiernos locales ni de las entidades competentes en materia de inversión pública, promoción de la inversión privada o infraestructura ferroviaria. Por el contrario, la propuesta reconoce que toda actuación destinada a la formulación, evaluación, financiamiento, ejecución y operación del proyecto deberá realizarse dentro del marco de las competencias y procedimientos establecidos por la legislación vigente.

Asimismo, la norma no autoriza la ejecución de obras, contratación de servicios, asignación presupuestal automática ni endeudamiento público. Cualquier acción futura deberá sujetarse al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, creado mediante el Decreto Legislativo 1252, así como a las normas presupuestales, técnicas y administrativas aplicables. De igual manera, si el proyecto se estructura mediante asociación público-privada, concesión u otra modalidad de participación privada, deberá observarse el marco regulado por el Decreto Legislativo 1362 y sus normas complementarias.

Por tanto, el efecto jurídico de la presente ley es principalmente declarativo, promotor y articulador. Su finalidad es otorgar respaldo normativo a una infraestructura estratégica, promover la coordinación interinstitucional y permitir que las entidades competentes evalúen la viabilidad técnica, económica,

financiera y operativa del proyecto. En consecuencia, la propuesta resulta compatible con el ordenamiento jurídico vigente y no produce afectación normativa negativa.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente propuesta legislativa no genera gasto público, debido a que se trata de una norma de naturaleza declarativa, por ello su aprobación no implica la creación de recursos presupuestales, ni la imposición de obligaciones financieras al Tesoro Público. Por el contrario, la finalidad de la iniciativa consiste en establecer una prioridad pública y orientar la actuación coordinada de las entidades competentes para que, conforme al marco legal vigente, evalúen la viabilidad técnica, económica, social, ambiental y financiera de la construcción de la línea férrea Sicuani–Puerto Maldonado.

Desde el punto de vista fiscal, la iniciativa resulta compatible con el principio de equilibrio presupuestal, toda vez que no ordena la ejecución del proyecto ni dispone una transferencia específica de recursos. En ese sentido, la declaratoria de interés nacional y necesidad pública constituye un marco de impulso institucional para que el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas, los gobiernos regionales y las entidades competentes, pueda evaluar la incorporación del proyecto en los instrumentos de planificación y programación multianual, cuya finalidad es orientar el uso de los recursos públicos destinados a inversión para la prestación efectiva de servicios y la provisión de infraestructura necesaria para el desarrollo del país.

Asimismo, la propuesta debe ser analizada desde una perspectiva de costo-beneficio público de largo plazo. Si bien la ley permite generar una señal normativa de priorización para promover estudios de costos, identificación de alternativas de financiamiento, evaluación ambiental y determinación de mecanismos de ejecución. En consecuencia, la norma no sustituye los estudios técnicos correspondientes, sino que habilita una ruta institucional ordenada para evaluar la conveniencia y sostenibilidad del proyecto.

En cuanto a la población beneficiaria, la iniciativa tendría impacto directo e indirecto en las regiones de Cusco y Madre de Dios, especialmente en las provincias de Canchis, Quispicanchi, La Convención, Manu y Tambopata. Conforme a las proyecciones poblacionales utilizadas en el presente sustento, el departamento de Cusco cuenta con una **población aproximada superior a 1,4 millones de habitantes, mientras que Madre de Dios supera los 160 mil habitantes; la provincia de Tambopata concentra la mayor parte de la población departamental, al ubicarse Puerto Maldonado como capital regional y principal centro urbano, comercial, administrativo y logístico de la Amazonía suroriental** (Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI], 2020)¹. En esa línea, el corredor permitiría conectar dos centros estratégicos: Sicuani, como punto de articulación ferroviaria en Cusco, y Puerto Maldonado, como nodo amazónico de conexión con Brasil y Bolivia.

De igual manera, el beneficio social del proyecto se expresa en su capacidad para dinamizar actividades económicas intensivas en empleo y servicios. En Madre de Dios, la estructura productiva se encuentra fuertemente vinculada al comercio, los servicios, el turismo, la actividad forestal de aprovechamiento sostenible, la agricultura, el transporte y la minería, formal e informal. En ese contexto, una infraestructura ferroviaria de mayor capacidad permitiría generar externalidades positivas mediante la creación de demanda para servicios de carga, almacenamiento, mantenimiento, hospedaje, alimentación, comercio local, transporte multimodal, centros de acopio y actividades auxiliares. De este modo, los beneficios no se limitarían a grandes operadores logísticos, sino que alcanzarían también a micro y pequeñas empresas, productores locales, transportistas, emprendedores turísticos y familias vinculadas a la circulación de bienes y servicios.

A su vez, la construcción de la línea férrea Sicuani–Puerto Maldonado permitiría diversificar la matriz de transporte del sur, reduciendo la dependencia exclusiva del transporte por carretera. Actualmente, la conectividad entre Cusco, Madre de Dios y la frontera con Brasil se apoya principalmente en la Carretera Interoceánica

¹ Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2020). Perú: Estimaciones y proyecciones de población por departamento, provincia y distrito. INEI.

Sur. OSITRAN registra que el tramo (Urcos–Inambari) tiene una longitud de 246,4 km, mientras que el tramo (Inambari–Iñapari) alcanza 410,30 km, lo que evidencia la importancia territorial de este eje para la conexión entre Cusco, Madre de Dios y la frontera brasileña (Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público)².

En ese sentido, el proyecto complementaría una alternativa de transporte de mayor capacidad para carga y pasajeros. Esta complementariedad permitiría mejorar la resiliencia logística del sur, reducir riesgos derivados de interrupciones viales, optimizar el traslado de mercancías de largo recorrido y fortalecer un esquema multimodal que combine carretera, ferrocarril, centros logísticos y puertos marítimos. Por ello, el proyecto debe entenderse como parte de una estrategia de integración física y económica de largo plazo.

Desde la perspectiva del comercio exterior, la propuesta adquiere especial relevancia por la posibilidad de consolidar al Perú como un **HUB LOGÍSTICO DE SUDAMÉRICA**. La articulación de Cusco y Madre de Dios con los puertos de Matarani, Ilo, Callao y Chancay permitiría proyectar una plataforma de salida para exportaciones peruanas, brasileñas y bolivianas hacia los mercados del Asia-Pacífico. Este elemento resulta especialmente importante si se considera que Brasil y China han evaluado alternativas ferroviarias para conectar territorio brasileño con el puerto de Chancay, bajo una lógica de reducción de distancias marítimas y fortalecimiento de rutas comerciales hacia Asia (Reuters, 2025)³.

Asimismo, la importancia de Chancay como nodo logístico refuerza la pertinencia de la propuesta. La apertura de rutas marítimas directas desde China hacia Chancay ha sido presentada como una oportunidad para fortalecer el comercio entre Asia y Sudamérica, con potencial de reducir tiempos de transporte y costos logísticos respecto de rutas tradicionales. En consecuencia, una futura conexión ferroviaria desde el sur andino-amazónico hacia los puertos peruanos permitiría alimentar esa nueva infraestructura portuaria con carga procedente de Cusco,

² Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público. (s. f.-a). *IIRSA Sur Tramo 2: Urcos–Inambari*. OSITRAN.

³ Reuters. (2025, 9 de mayo). *Brazil, China discuss railway from Peruvian port to Brazil territory*. Reuters.

Madre de Dios, Brasil y Bolivia, fortaleciendo el rol del Perú como plataforma de tránsito, transformación y salida comercial hacia Asia.

En el caso de Brasil, el proyecto adquiere una dimensión estratégica adicional. Los estados de Acre, Rondônia y Mato Grosso forman parte de un espacio económico con potencial exportador significativo, especialmente en productos agroindustriales, minerales, forestales y manufacturados. ***La conexión de dichos territorios con el Perú, a través de Madre de Dios, permitiría fortalecer la denominada Ruta 3 de Integración Sudamericana, generando una salida alternativa hacia el Pacífico.*** De esta manera, la línea ferroviaria de Sicuani–Puerto Maldonado podría constituirse en una infraestructura complementaria para captar parte de los flujos comerciales del centro-oeste brasileño hacia los puertos.

Del mismo modo, Bolivia constituye un actor estratégico debido a su condición de país mediterráneo, Bolivia requiere rutas eficientes, seguras y competitivas hacia el océano Pacífico. La articulación de la línea ferroviaria Sicuani–Puerto Maldonado con los corredores del sur permitiría fortalecer la conexión con el altiplano boliviano mediante Puno, Desaguadero, Juliaca, Arequipa, Matarani, Moquegua e Ilo, generando alternativas logísticas para la movilización de carga boliviana hacia los mercados asiáticos. En particular, los puertos de Ilo y Matarani pueden constituirse en salidas naturales para el comercio exterior boliviano, mientras que Chancay se proyecta como un nodo de alcance internacional para la conexión directa con Asia.

Por consiguiente, el beneficio económico de la iniciativa debe medirse no solo por la conexión entre Sicuani y Puerto Maldonado, sino por su capacidad para estructurar un sistema logístico sur-andino-amazónico. Este sistema permitiría articular a Cusco y Madre de Dios con Puno, Arequipa, Moquegua, Tacna, Apurímac e Ica, en función de sus respectivas vocaciones productivas, mineras, agroindustriales, turísticas, comerciales y portuarias. En esa medida, el proyecto contribuiría a ampliar mercados, reducir costos de transporte, mejorar la competitividad regional, promover inversión privada y generar nuevas oportunidades de empleo directo e indirecto.

En tal sentido, la declaratoria de interés nacional y necesidad pública no sustituye los estudios técnicos ni autoriza la ejecución. Por el contrario, permite iniciar una ruta institucional ordenada para evaluar la conveniencia, viabilidad y sostenibilidad del proyecto, evitando decisiones improvisadas y garantizando que cualquier intervención futura se realice conforme a criterios técnicos, presupuestales, sociales, ambientales y legales.

En consecuencia, el balance costo-beneficio de la iniciativa resulta favorable, debido a que no genera gasto público inmediato y, al mismo tiempo, promueve la evaluación de una infraestructura estratégica con alto potencial económico, social, logístico y territorial. La norma permitirá orientar la acción del Estado hacia una alternativa de integración ferroviaria que podría beneficiar a la población de Cusco y Madre de Dios, fortalecer la conexión con Brasil y Bolivia, dinamizar las economías del sur peruano, ampliar la competitividad del comercio exterior y consolidar al Perú como eje de articulación entre la Amazonía, el centro-oeste sudamericano y los puertos del Pacífico.

IV. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se relaciona directamente con los objetivos de descentralización, cierre de brechas de infraestructura, integración territorial, competitividad económica y desarrollo sostenible del país. En esa línea, la declaratoria de interés nacional y necesidad pública de la construcción de la línea férrea Sicuani–Puerto Maldonado responde a la necesidad de promover proyectos estratégicos que permitan integrar zonas altoandinas y amazónicas con los principales corredores productivos, comerciales y logísticos del Perú.

Asimismo, la propuesta guarda coherencia con la Política de Estado N.º 8 del Acuerdo Nacional, referida a la descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú. Dicha política promueve la eliminación del centralismo y el fortalecimiento de los gobiernos regionales y locales como actores del desarrollo nacional. En ese sentido, el proyecto ferroviario propuesto constituye una herramienta concreta

para impulsar la descentralización económica mediante infraestructura que conecte regiones históricamente alejadas de los principales centros logísticos del país.

Del mismo modo, la iniciativa se vincula con las políticas orientadas a la competitividad del país, la promoción de la inversión y el desarrollo de infraestructura estratégica. El Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022–2025 priorizó 72 proyectos por un monto de inversión de S/ 146 622 millones, evidenciando la importancia de planificar infraestructura como instrumento para cerrar brechas y mejorar la competitividad nacional. Bajo esa lógica, la presente propuesta se alinea con la necesidad de promover infraestructura de transporte que contribuya a mejorar la conectividad, reducir costos logísticos y fortalecer el comercio exterior.

Finalmente, la iniciativa también guarda relación con los objetivos de integración nacional y desarrollo amazónico, en tanto busca conectar la región Madre de Dios con el sistema ferroviario del sur y con los principales puertos del Pacífico. De esta manera, el proyecto no solo tiene una finalidad regional, sino también una dimensión nacional e internacional, al fortalecer el rol del Perú como país articulador entre la Amazonía, Brasil y los mercados del Asia-Pacífico. Por ello, su aprobación resulta compatible con la Agenda Legislativa y con las políticas públicas orientadas a la descentralización, competitividad, infraestructura e integración territorial.