



Comisión de Transportes y Comunicaciones

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

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

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 14703/2025-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Alianza Para el Progreso a iniciativa del congresista Eduardo Salhuana Cavides, que propone la "Ley que declara de interés nacional la construcción de la línea férrea de la ciudad de Sicuani (Cusco) a la ciudad de Puerto Maldonado (Madre de Dios).

Luego del debate correspondiente, el presente dictamen fue aprobado por unanimidad, en la vigésimo primera sesión ordinaria, celebrada en Lima, el 22 de junio 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, Jorge Luis Flores Ancachi, Mery Eliana Infantes Castañeda, Alfredo Pariona Sinche, José Bernardo Pazo Nunura, Luis Raúl Picón Quedo, María Elizabeth Taipe Coronado, Rosío Torres Salinas, Héctor Valer Pinto, Oscar Zea Choquechambi y Cruz María Zeta Chunga.

Presentaron licencia los señores congresistas Patricia Rosa Chirinos Venegas, Jeny Luz López Morales, Auristela Ana Obando Morgan, Wilson Quispe Mamani, Roberto Sánchez Palomino y Norma Martina Yarrow Lumbreras.

I. SITUACIÓN PROCESAL

I.1 Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 14703/2025-CR, que propone la "Ley que declara de interés nacional la construcción de la línea férrea de la ciudad de Sicuani (Cusco) a Puerto Maldonado (departamento de Madre de Dios)", fue presentado conforme al artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso, al Área de Trámite Documentario el 29 de mayo de 2026 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 02 de junio de 2026, como única comisión dictaminadora.

Verificado el cumplimiento de los requisitos formales previstos en los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República, se procedió al análisis de admisibilidad y evaluación técnica del proyecto.

Del Informe de Admisibilidad elaborado durante el trámite parlamentario se advierte que la iniciativa cumple con los requisitos reglamentarios exigibles, habiéndose recomendado solicitar opiniones técnicas a entidades vinculadas con la materia regulada.

I.2 Antecedentes parlamentarios

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

En el ámbito parlamentario, durante el periodo parlamentario 2021-2026, se ha desarrollado una línea sostenida de iniciativas orientadas a la promoción del transporte ferroviario, trenes y de infraestructura ferroviaria, según podemos observar en el cuadro adjunto:

Proyecto de Ley	Fecha de Presentación	Título	Estado	Proponente	Autores
00408/2021-CR	06/10/2021	LEY QUE MODIFICA LA LEY 29935, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA REVALORIZACIÓN Y REACTIVACIÓN DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAVELICA	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso	Pariona Sinche, Alfredo; Echeverría Rodríguez, Hamlet; Palacios Huamán, Margot; Paredes Castro, Francis Jhasmina; Robles Araujo, Silvana Emperatriz; Ugarte Mamani, Jhakeline Katy; Cerrón Rojas, Waldemar José
00634/2021-CR	04/11/2021	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO TREN DE LA COSTA	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso	Zeballos Aponte, Jorge Arturo; Montoya Manrique, Jorge Carlos; Cueto Aservi, José Ernesto; Muñante Barrios, Alejandro; Jáuregui Martínez de Aguayo, María de los Milagros Jackeline; Ciccía Vásquez, Miguel Ángel
01721/2021-CR	12/04/2022	LEY QUE ESTABLECE COMO POLÍTICA PÚBLICA PRIORITARIA EL FORTALECIMIENTO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO, Y CREA LOS CORREDORES FERROVIARIOS PARA EL DESARROLLO PRODUCTIVO Y SOCIAL DEL PERÚ	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso	Limachi Quispe, Nieves Esmeralda; Zeballos Madariaga, Carlos Javier; Chávez Chino, Betssy Betzabet; Valer Pinto, Héctor; Echeverría Rodríguez, Hamlet; Kamiche Morante, Luis Roberto
03330/2022-CR	18/10/2022	LEY QUE IMPULSA LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA Y TURÍSTICA DEL TREN MACHO	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso	Cerrón Rojas, Waldemar José; Palacios Huamán, Margot; Pariona Sinche, Alfredo; Quispe Mamani, Wilson Rusbel; Quito Sarmiento, Bernardo Jaime; Portalatino Ávalos, Kelly Roxana; Reyes Cam, Abel Augusto; Soto Palacios, Wilson
05471/2022-CR	23/06/2023	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA EL INGRESO DE NUEVOS OPERADORES FERROVIARIOS EN LA CONCESIÓN DE LOS TRAMOS SUR Y SUR ORIENTE DE LOS DEPARTAMENTOS DE AREQUIPA — PUNO — CUSCO.	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso	Bellido Ugarte, Guido; Cutipa Ccama, Víctor Raúl; Coayla Juárez, Jorge Samuel; Balcázar Zelada, José María; Varas Meléndez, Elías Marcial; Marticorena Mendoza, Jorge Alfonso
06924/2023-CR	31/01/2024	PROYECTO DE LEY PROMUEVE LA CONSTRUCCIÓN DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE ELÉCTRICO MASIVO DE AREQUIPA - EL TREN BLANCO DE AREQUIPA	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso	Medina Minaya, Esdras Ricardo; Burgos Oliveros, Juan Bartolomé; Acuña Peralta, Segundo Héctor; Ugarte Mamani, Jhakeline Katy; Cordero Jon Tay, Luis Gustavo
07565/2023-CR	12/04/2024	LEY QUE FOMENTA LA CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DE CARGA Y PASAJEROS	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso	Dávila Atanacio, Pasió Neomías; Vásquez Vela, Lucinda; Zea Choquechambi, Oscar; Quiroz Barboza, Segundo Teodomiro; Tello Montes, Nivardo Edgar; Tacuri Valdivia, Germán Adolfo; Gutiérrez Ticona, Paul Silvio; Medina Hermosilla, Elizabeth Sara
07763/2023-CR	06/05/2024	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO "TREN NOR ORIENTAL DEL MARAÑÓN"	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso	Monteza Facho, Silvia María; Mori Celis, Juan Carlos; Paredes Fonseca, Karol Ivett; Aragón Carreño, Luis Ángel; Arriola Tueros, José Alberto
08054/2023-CR	05/06/2024	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN IQUITOS - YURIMAGUAS	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso	Zea Choquechambi, Oscar; Quiroz Barboza, Segundo Teodomiro; Vásquez Vela, Lucinda; Tello Montes, Nivardo Edgar; Gutiérrez Ticona, Paul

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

					Silvio; Dávila Atanacio, Pasión Neomías
08326/2023-CR	04/07/2024	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CREACIÓN DEL MEGAPUERTO MULTIMODAL DE BAYOVAR, UBICADO EN EL DISTRITO Y PROVINCIA DE SECHURA, DEPARTAMENTO DE PIURA-PERÚ Y EL MEGAPROYECTO FERROVIARIO BIOCEÁNICO QUE UNE EL PUERTO DE SANTOS, SAO PAULO-BRASIL CON EL PUERTO DE BAYOVAR	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso	Pazo Nunura, Jose Bernardo; Valer Pinto, Héctor; Jerí Oré, José Enrique; Azurín Loayza, Alfredo; Saavedra Casternoque, Hitler
08934/2024-CR	17/09/2024	LEY QUE PROMUEVE EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL.	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso	Quiroz Barboza, Segundo Teodomiro; Gutiérrez Ticona, Paul Silvio; Medina Hermosilla, Elizabeth Sara; Tacuri Valdivia, Germán Adolfo; Ugarte Mamani, Jhakeline Katy; Zea Choquechambi, Oscar
08979/2024-CR	20/09/2024	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN PUNO – DESAGUADERO.	Publicada en el Diario Oficial El Peruano	Congreso	Zea Choquechambi, Oscar; Quiroz Barboza, Segundo Teodomiro; Gutiérrez Ticona, Paul Silvio; Vásquez Vela, Lucinda; Tacuri Valdivia, Germán Adolfo; Paredes Gonzales, Alex Antonio

En este contexto, el Proyecto de Ley 14703/2025-CR se inscribe dentro de este conjunto de iniciativas orientadas a implementar progresivamente corredores logísticos, productivos y comerciales que permitan conectar centros urbanos, zonas agrícolas, áreas de producción, mercados regionales y nodos de exportación, como es el caso de la conectividad territorial, la Infraestructura vial interoceánica sur, que evidencia la importancia del corredor Cusco- Madre de Dios con la finalidad de integrar a todas las regiones.

II. CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley 14703/2025-CR tiene por finalidad declarar de interés nacional la formulación de los estudios de preinversión y la eventual implementación de la línea férrea entre la ciudad de Sicuani, provincia de Canchis, departamento del Cusco, y la ciudad de Puerto Maldonado, capital del departamento de Madre de Dios, como parte del eje ferroviario sur del país.

La iniciativa plantea que dicha infraestructura contribuya a mejorar la conectividad entre la sierra sur y la Amazonía peruana, promover el desarrollo productivo de las regiones involucradas e impulsar la integración logística con los mercados nacionales e internacionales, particularmente en su articulación con los puertos de Matarani, Ilo, Callao y Chancay.

Asimismo, el proyecto establece que la declaratoria tiene carácter orientador, sin implicar la ejecución inmediata de la obra ni la asignación de recursos públicos, promoviendo la evaluación del proyecto conforme a los estudios técnicos, económicos, ambientales y financieros que correspondan.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

De igual manera, la propuesta incorpora una disposición complementaria final orientada a facilitar la coordinación interinstitucional entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN, los gobiernos regionales de Cusco y Madre de Dios, así como los gobiernos locales involucrados, en el marco de sus respectivas competencias.

III. MARCO NORMATIVO

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú (arts. 58, 69, 107).
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización.
- Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley N° 28611, Ley General del Ambiente.
- Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley N° 29785, Ley del derecho a la consulta previa a los pueblos indígenas u originarios.
- Ley N° 32441, Ley que regula la promoción de la inversión privada mediante APP y Proyectos en Activos.
- Ley N° 32597, Ley que promueve el desarrollo ferroviario.
- Decreto Legislativo N°1192 (Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles).
- Decreto Legislativo N°1252 (Invierte.pe).
- Decreto Supremo N° 032-2005-MTC, Reglamento Nacional de Ferrocarriles.
- Decreto Supremo N° 039-2026-EF, que aprueba el Plan Nacional de Infraestructura 2026–2031.
- Resolución Ministerial N° 396-2016-MTC/01.02, que aprueba el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario.

III.2 Legislación comparada

La revisión de experiencias comparadas permite advertir que diversos ordenamientos jurídicos han desarrollado mecanismos normativos orientados a promover infraestructura ferroviaria estratégica, corredores logísticos internacionales e integración territorial, mediante esquemas que combinan planificación estatal, participación privada y sostenibilidad financiera.

Estas referencias resultan pertinentes para el análisis del Proyecto de Ley 14703/2025-CR, en tanto la propuesta se proyecta como parte de un corredor bioceánico destinado a articular el sur andino-amazónico con los puertos del océano Pacífico y los mercados internacionales.

En ese sentido, el análisis comparado comprende principalmente las siguientes experiencias:

- **Reino de España**, cuya política ferroviaria se sustenta en la planificación pública de largo

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

plazo, orientada al desarrollo de redes integradas y multimodales, articuladas con infraestructura portuaria y nodos logísticos estratégicos.

- **Unión Europea**, a través del desarrollo de las Redes Transeuropeas de Transporte (TEN-T), que promueven la interoperabilidad, la conectividad territorial y la eficiencia logística mediante estándares comunes y coordinación supranacional.
- **República Federativa del Brasil**, que ha implementado marcos normativos orientados a la expansión de su infraestructura ferroviaria mediante concesiones, asociaciones público-privadas y mecanismos de participación de la inversión privada, integrados a cadenas productivas y corredores de exportación.
- **Estado Plurinacional de Bolivia**, que impulsa iniciativas de integración ferroviaria orientadas a facilitar su conexión con el océano Pacífico, promoviendo corredores bioceánicos y articulación regional en el contexto sudamericano.

De la experiencia comparada se desprende que los proyectos ferroviarios de gran envergadura requieren procesos progresivos de planificación, estudios técnicos, evaluación ambiental y estructuración financiera, dentro del ámbito de competencias del Poder Ejecutivo, sin ejecutarse directamente por mandato legislativo.

En consecuencia, el Proyecto de Ley 14703/2025-CR resulta coherente con dichos estándares, en tanto propone una declaratoria de interés nacional orientada a promover la evaluación de una infraestructura estratégica, sin sustituir los procedimientos técnicos ni generar gasto público inmediato.

III.3 Tratados internacionales

En el marco del análisis del Proyecto de Ley 14703/2025-CR, resultan relevantes los siguientes instrumentos internacionales:

1. Tratado de Cooperación Amazónica (TCA).
2. Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre pueblos indígenas y tribales.
3. Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB).
4. Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC).
5. Acuerdo de Cartagena de la Comunidad Andina (CAN).
6. Acuerdos comerciales del Perú con economías del Asia-Pacífico, en particular con la República Popular China.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA

IV.1. Análisis técnico

El presente análisis técnico del Proyecto de Ley 14703/2025-CR tiene por objeto examinar su

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

consistencia con los principios de planificación de infraestructura, así como su pertinencia frente a las brechas de conectividad existentes en el sur del país. La iniciativa propone declarar de interés nacional la implementación de una línea férrea entre Sicuani y Puerto Maldonado, como parte de una estrategia orientada a mejorar la articulación territorial y fortalecer el sistema logístico nacional.

En tal sentido, el análisis se desarrolla considerando la identificación del problema público, el enfoque de integración planteado y las condiciones necesarias para su viabilidad y sostenibilidad, en concordancia con el marco normativo vigente y los lineamientos del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe).

Problema público y justificación de la propuesta

El proyecto identifica adecuadamente la brecha de conectividad ferroviaria en el sur andino amazónico, particularmente la limitada integración de Madre de Dios con el eje ferroviario sur y los corredores logísticos. Actualmente, esta conexión depende principalmente de la Carretera Interoceánica Sur, lo que restringe un transporte eficiente y competitivo. En este contexto, la propuesta de una línea férrea Sicuani–Puerto Maldonado resulta técnicamente pertinente, al plantear una alternativa que complementa la infraestructura existente y mejore el transporte de carga y pasajeros.

Enfoque de integración y alcance del proyecto

La iniciativa se enmarca en una estrategia de integración territorial y logística, al proyectarse como parte de un corredor bioceánico con articulación hacia Brasil y Bolivia, y conexión con puertos estratégicos como Matarani, Ilo, Callao y Chancay, bajo un enfoque multimodal. No obstante, la declaratoria de interés nacional tiene carácter estrictamente declarativo, por lo que no autoriza su ejecución inmediata, quedando su desarrollo sujeto a estudios técnicos, disponibilidad presupuestal y mecanismos de financiamiento.

Condiciones de viabilidad y sostenibilidad

La viabilidad del proyecto dependerá de evaluaciones técnicas rigurosas en el marco de Invierte.pe, así como de una adecuada articulación institucional: el MTC en la evaluación técnica, el MEF en la sostenibilidad fiscal y PROINVERSIÓN en la promoción de la inversión privada. Asimismo, deberá cumplir con estándares ambientales y sociales, incluyendo evaluación de impactos, participación ciudadana y consulta previa. En conjunto, la propuesta presenta una finalidad técnicamente válida, siempre que se mantenga su carácter declarativo y se sustente en estudios sólidos.

IV.1.1. Análisis económico de Madre de Dios y justificación de la línea férrea Sicuani–Puerto Maldonado

Madre de Dios constituye una de las regiones más estratégicas del Perú desde el punto de vista geoeconómico. Su importancia no deriva de su tamaño poblacional ni de su participación en el producto nacional, sino de su ubicación privilegiada en el punto de encuentro entre la Amazonía peruana, el sur andino y los mercados de Brasil y Bolivia. Esta condición le otorga un potencial logístico extraordinario que aún no ha sido plenamente aprovechado debido a las limitaciones de infraestructura de transporte y conectividad.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

La estructura económica regional se sustenta principalmente en la minería aurífera, el comercio, los servicios, el turismo, el transporte, las actividades forestales y la agricultura. El propio Banco Central de Reserva identifica a la minería, el comercio y los servicios como los principales motores de la actividad económica departamental, mientras que el INEI registra una importante participación de los sectores turismo, transporte y actividades vinculadas al aprovechamiento de los recursos naturales.

Sin embargo, el principal problema económico de Madre de Dios es que produce riqueza en un territorio relativamente aislado. La distancia respecto de los grandes mercados nacionales y los elevados costos logísticos limitan el desarrollo de cadenas productivas más complejas. Buena parte de la producción regional debe movilizarse por carretera, utilizando la Interoceánica Sur, lo que incrementa los costos de transporte y reduce la competitividad frente a otras regiones. Esta situación es especialmente evidente en productos agrícolas, forestales, manufacturados y turísticos que requieren una conectividad eficiente para alcanzar mercados nacionales e internacionales.

Desde una perspectiva estratégica, la importancia económica de Madre de Dios trasciende sus fronteras regionales. La región se encuentra conectada con los estados brasileños de Acre, Rondônia y Mato Grosso, territorios que forman parte de uno de los espacios agroindustriales más dinámicos de América Latina. El proyecto de ley plantea precisamente que la futura línea férrea Sicuani–Puerto Maldonado debe ser entendida como un componente del eje ferroviario sur y como un corredor bioceánico capaz de vincular Brasil, Bolivia y el sur peruano con los puertos del Pacífico.

Bajo esta visión, el ferrocarril no tendría como único objetivo transportar pasajeros entre Cusco y Puerto Maldonado. Su principal función económica sería reducir costos logísticos, incrementar la capacidad de transporte de carga y facilitar la articulación de los mercados del sur peruano con el comercio internacional. El proyecto identifica expresamente a los puertos de Matarani, Ilo, Callao y Chancay como terminales que podrían beneficiarse de una mayor integración ferroviaria con la Amazonía suroriental.

La puesta en operación del Puerto de Chancay ha reforzado aún más esta perspectiva. El proyecto de ley destaca que el crecimiento de los intercambios entre Brasil y Asia, particularmente con China, genera una oportunidad para que el Perú se convierta en una plataforma logística continental. En consecuencia, la construcción de una línea férrea hacia Madre de Dios aparece como una inversión que permitiría transformar una región periférica en un nodo de integración económica internacional.

IV.1.2. Análisis social de Madre de Dios y justificación de la línea férrea

Desde el punto de vista social, Madre de Dios presenta una realidad compleja y contradictoria. A pesar de albergar importantes recursos naturales y generar elevados ingresos derivados de actividades extractivas, continúa enfrentando brechas significativas en infraestructura, servicios públicos y desarrollo humano.

Según los datos utilizados por el proyecto de ley, Madre de Dios supera los 160 mil habitantes, concentrándose la mayor parte de la población en la provincia de Tambopata y particularmente en

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

Puerto Maldonado, que actúa como centro administrativo, comercial y logístico de la región.

La dispersión geográfica de la población amazónica constituye uno de los principales desafíos para el desarrollo regional. Numerosas comunidades dependen de los ríos como medio principal de transporte y mantienen dificultades para acceder a servicios de salud, educación y mercados. Esta situación ha sido señalada en diversos estudios sobre la Amazonía peruana, donde la falta de conectividad continúa siendo una de las principales causas de exclusión territorial.

Al mismo tiempo, Madre de Dios alberga una extraordinaria diversidad cultural y étnica. En su territorio habitan comunidades indígenas amazónicas cuya protección constituye una obligación constitucional y legal del Estado. Por ello, cualquier infraestructura ferroviaria deberá considerar procesos de consulta previa, evaluación ambiental y mecanismos de participación social que garanticen la sostenibilidad del proyecto. El propio proyecto de ley reconoce expresamente esta necesidad.

La importancia social del ferrocarril radica en su potencial para reducir el aislamiento territorial. Una infraestructura ferroviaria moderna permitiría acercar a la población amazónica a mayores oportunidades de empleo, educación, salud y comercio. Asimismo, durante las fases de diseño, construcción y operación se generarían puestos de trabajo directos e indirectos en actividades de ingeniería, construcción, logística, transporte, mantenimiento, hospedaje, comercio y servicios.

Otro elemento fundamental es el turismo. Madre de Dios alberga algunos de los ecosistemas con mayor biodiversidad del planeta. El Plan Estratégico Regional de Turismo reconoce a los destinos Manu y Tambopata como ejes del desarrollo turístico sostenible de la región.

La conexión ferroviaria con Cusco permitiría integrar dos de los mayores activos turísticos del Perú: el patrimonio cultural andino y la biodiversidad amazónica. Esto podría generar circuitos turísticos de largo recorrido capaces de incrementar la permanencia de visitantes y multiplicar los beneficios económicos para las poblaciones locales.

IV.1.3. Análisis del transporte y la conectividad de Madre de Dios

La realidad del transporte en Madre de Dios explica mejor que cualquier otro indicador la necesidad de evaluar una infraestructura ferroviaria.

Actualmente, la conectividad regional depende de tres modos principales: carretera, transporte aéreo y transporte fluvial.

La Carretera Interoceánica Sur constituye el principal eje terrestre de integración regional. Gracias a ella, Madre de Dios logró superar gran parte de su aislamiento histórico y establecer una conexión permanente con Cusco y Brasil. Sin embargo, la propia naturaleza del transporte carretero impone limitaciones de capacidad, costos operativos y vulnerabilidad frente a fenómenos climáticos o interrupciones del tránsito.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

El transporte aéreo cumple un papel esencial para pasajeros, turismo y carga de alto valor, pero resulta insuficiente para movilizar grandes volúmenes de mercancías.

Por su parte, el transporte fluvial continúa siendo indispensable para numerosas comunidades amazónicas, aunque presenta limitaciones derivadas de la estacionalidad de los ríos, las distancias y los costos operativos.

En este contexto, el ferrocarril aparece como un cuarto modo de transporte que complementaría — y no reemplazaría— a los sistemas existentes.

El proyecto de ley plantea una línea ferroviaria de aproximadamente 600 kilómetros entre Sicuani y Puerto Maldonado, articulada con la red ferroviaria del sur del país. Esta infraestructura permitiría transportar mayores volúmenes de carga a menores costos unitarios, reducir la presión sobre la infraestructura vial y crear una plataforma multimodal integrada con carreteras, centros logísticos y puertos marítimos.

Además, el ferrocarril ofrecería una ventaja estratégica adicional: diversificar la matriz de transporte del sur peruano. Actualmente existe una elevada dependencia de la carretera como único medio masivo de conexión con Brasil. La incorporación del transporte ferroviario incrementaría la resiliencia logística de toda la macrorregión sur.

IV.1.4. Por qué la realidad de Madre de Dios justifica la línea férrea Sicuani-Puerto Maldonado

La realidad económica, social y territorial de Madre de Dios permite concluir que la justificación de la línea férrea Sicuani–Puerto Maldonado no debe analizarse únicamente en función de la población regional ni de la demanda actual de pasajeros.

La verdadera razón estratégica del proyecto radica en que Madre de Dios es el único territorio peruano que conecta simultáneamente la Amazonía, la sierra sur, Brasil y Bolivia. Su ubicación la convierte en un espacio natural para la integración bioceánica y para la consolidación de corredores logísticos que vinculen el Atlántico sudamericano con los puertos del Pacífico.

Desde el punto de vista económico, el ferrocarril permitiría reducir costos logísticos, ampliar mercados y fortalecer el comercio exterior. Desde la perspectiva social, contribuiría a disminuir el aislamiento de la Amazonía suroriental y generar nuevas oportunidades de empleo y desarrollo.

Desde la óptica del transporte, permitiría diversificar una matriz actualmente dependiente de la carretera, fortaleciendo la resiliencia logística del sur del país.

Por ello, la principal virtud del proyecto de ley no es ordenar la construcción inmediata del ferrocarril, sino declarar de interés nacional la realización de los estudios que permitan determinar, con rigor técnico, económico, social y ambiental, si esta infraestructura puede convertirse en el eje articulador de un gran corredor ferroviario sur-andino-amazónico capaz de integrar a Madre de Dios con el Perú, Brasil, Bolivia y los mercados del Asia-Pacífico.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

IV.2. Análisis de políticas públicas

4.2.1. Integración territorial y enfoque estratégico nacional

El proyecto se alinea con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional y el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050, al promover la **integración territorial, la reducción de brechas y el desarrollo descentralizado**. Asimismo, fortalece la conectividad, la competitividad y el aprovechamiento de la ubicación geográfica del país como eje estratégico.

4.2.2. Infraestructura, transporte e integración logística

La iniciativa es coherente con el Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y con la política sectorial de transporte, al impulsar **sistemas integrados, eficientes y multimodales**, donde el ferrocarril cumple un rol estratégico. En ese marco, contribuye a consolidar **corredores logísticos** que articulan el sur del país con los puertos de Matarani, Ilo, Callao y Chancay, y se proyecta como parte de un **corredor bioceánico**, fortaleciendo la integración con Brasil y Bolivia.

4.2.3. Sostenibilidad, financiamiento y condiciones de viabilidad

El desarrollo del proyecto deberá incorporar criterios de **sostenibilidad ambiental, ordenamiento territorial y respeto de derechos colectivos**, especialmente en el ámbito amazónico. Asimismo, requerirá evaluar mecanismos de financiamiento como inversión pública y asociaciones público-privadas. Su viabilidad dependerá de **estudios técnicos rigurosos**, del cumplimiento del marco normativo vigente y de su carácter estrictamente declarativo.

La Comisión considera que el Proyecto de Ley 14703/2025-CR es **coherente con las políticas públicas nacionales**, al contribuir a la integración territorial, la competitividad logística y el desarrollo sostenible.

IV.3. Sobre la naturaleza de las leyes declarativas

A continuación, se presenta un cuadro comparativo del Informe Legal 036-2013-JUS-DNAJ y la Consulta Jurídica 024-2018-JUS-DGDNCR, realizada por el Departamento de Investigaciones Parlamentarias del Congreso de la República en el Informe Temático N° 52/2021-2022, sobre la naturaleza de las leyes declarativas que ayuda a comprender el contenido de esta ley:

CUADRO COMPARATIVO		
Informe	Informe Legal N° 036-2013-JUS-DNAJ	Consulta Jurídica 024-2018-JUS-DGDNCR
Naturaleza jurídica	Se señala que las categorías jurídicas de necesidad pública e interés nacional están incluidas de modo disperso en la Constitución Política del Perú (necesidad pública: artículos 70 y 71; interés nacional: artículo 63 y numeral 19 del Artículo 118). Ley 27117, Ley General de Expropiaciones. Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.	Se menciona que, si bien la norma constitucional aborda las nociones de declaración de interés nacional o necesidad pública, no existe una regulación expresa sobre el tema. (necesidad pública: artículos 70 y 71; interés nacional: artículo 63 y numeral 19 artículo 118).

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

Concepto	[...] normas éticas supremas, cuya invocación siempre aludirá a las metas morales fundamentales de la sociedad. A razón de ello, entre las referidas nociones y el objetivo que se pretende alcanzar debe existir congruencia y compatibilidad, a efectos de que sea beneficiosa para toda la sociedad.	[...] no existe en doctrina unanimidad respecto a los contenidos los conceptos de interés nacional o necesidad pública; sin embargo, se vinculan con el significado esencial de interés público, que de algún modo facilitan sus criterios de interpretación.
Emisor	Solo el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo pueden expedir dispositivos normativos en los que se incluyan las nociones jurídicas necesidad pública e interés nacional, sea porque expidan una ley, un decreto de urgencia, un decreto legislativo o un decreto supremo, según corresponda.	Las leyes que tienen el carácter de "declaración de interés y necesidad pública", son generalmente normas declarativas, emitidas por el Congreso de la República, las cuales tienen la particularidad excepcional de carecer de un supuesto explícito y, por lo tanto, no se adecúan a la fórmula general de que a cierto supuesto debe seguir una consecuencia.
Criterios para su expedición	[...] la inclusión de las categorías necesidad pública y/o interés nacional en una propuesta normativa no debería emanar de una actuación arbitraria, sino, por el contrario, de una actuación debidamente amparada en criterios técnicos y jurídicos que deberán quedar plasmados en la respectiva exposición de motivos. Las propuestas normativas que incorporen las categorías necesidad pública e interés nacional deberán tener como objetivo el bienestar de la sociedad y reconducir a la satisfacción de los derechos fundamentales, lo cual tendrá como fin último la protección de la dignidad de la persona humana, atendiendo a los siguientes parámetros: Que su contenido esté vinculado al bien común. Que se contribuya a la realización de la dignidad humana. Que se fortalezcan los principios democráticos y la convivencia pluralista. Que permita evaluar otros dispositivos normativos que contengan derechos y deberes constitucionales, así como legales. Que integre un proceso de toma de decisión y sea materializado por los entes competentes del Estado.	[...] la norma declarativa está constituida por una afirmación pura y simple que constituye un mandato, sin requisitos ni supuestos previos, y [...] tienen la particularidad excepcional de carecer de un supuesto explícito y, por lo tanto, no se adecúan a la fórmula general y son dictadas como afirmaciones válidas por sí mismas, más que como hipótesis de que a tal supuesto debe seguir tal consecuencia.
Efectos	Generan, en la mayoría de los casos, una serie de efectos de los cuales se vislumbra que el Estado debe cumplir una serie de obligaciones que devienen en resultados cuantitativos y cualitativos. Respecto al primer resultado, implica que, para la ejecución de las prestaciones estatales resulte necesario que se autorice una transferencia de partida presupuestal para el sector correspondiente; mientras que, con referencia al segundo resultado se procura mejorar progresivamente la calidad de vida de los ciudadanos, lo cual deviene en brindar un mayor bienestar a la sociedad.	Las normas declarativas representan una vinculación política, no jurídica, del Poder Legislativo hacia el Poder Ejecutivo, no generan impacto económico en el presupuesto estatal, debido a que no imponen ninguna obligación jurídica ya que es competencia del Ejecutivo la presentación de iniciativas que generen gasto. Como consecuencia de ello, su incumplimiento no tiene efectos jurídicos pues constitucionalmente es el Poder Ejecutivo el competente para su realización. La inobservancia de estas leyes declarativas no genera, per se, ningún tipo de responsabilidad.

IV.4 Análisis de la necesidad, viabilidad y oportunidad de la proposición legislativa

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

4.1. Análisis de la necesidad

La presente iniciativa legislativa responde a una necesidad pública concreta: reducir la brecha de conectividad ferroviaria entre el eje sur Andino y la Amazonía sur Oriental del país. Actualmente, Madre de Dios no cuenta con conexión ferroviaria con el sistema nacional, pese a su ubicación estratégica como puerta de acceso hacia Brasil y Bolivia. Esta situación limita la capacidad del Estado para promover un sistema logístico de mayor escala, restringe la competitividad regional y mantiene una alta dependencia del transporte por carretera para la movilización de carga y pasajeros.

En ese sentido, la necesidad de intervención legislativa se justifica porque la línea férrea Sicuani–Puerto Maldonado permitiría colocar en la agenda pública la evaluación de una infraestructura estratégica para la integración territorial, productiva y logística del sur del país. El proyecto no se limita a resolver una demanda local de conectividad, sino que busca articular Cusco y Madre de Dios con una red de mayor alcance, vinculada con Puno, Arequipa, Moquegua, Tacna, Apurímac, Ayacucho e Ica, así como con los puertos peruanos de Matarani, Ilo, Callao y Chancay.

Asimismo, la necesidad de la propuesta se refuerza por la proyección internacional del corredor. La conexión ferroviaria hacia Puerto Maldonado puede constituir una infraestructura habilitante para el futuro Tren Bioceánico Brasil–Perú, al permitir la articulación de los estados brasileños de Acre, Rondônia y Mato Grosso, así como del Estado Plurinacional de Bolivia, con los puertos peruanos del océano Pacífico. Por ello, el proyecto responde a una necesidad de integración sudamericana, competitividad logística y aprovechamiento estratégico de la ubicación geográfica del Perú frente al Asia-Pacífico.

No obstante, la necesidad de impulsar esta infraestructura no debe confundirse con una orden legislativa de ejecución inmediata. La Comisión considera que la intervención normativa debe mantener un carácter declarativo y orientador, de modo que permita priorizar la evaluación del proyecto sin sustituir las competencias técnicas del Poder Ejecutivo. Bajo esa premisa, la necesidad legislativa se encuentra en generar un mandato político-institucional de coordinación, planificación y evaluación, no en disponer directamente la construcción de la obra.

4.2. Análisis de la viabilidad

La viabilidad del Proyecto de Ley 14703/2025-CR debe analizarse desde las dimensiones jurídica, institucional y operativa.

Desde el punto de vista **jurídico**, la propuesta resulta viable en tanto mantenga su naturaleza declarativa, orientadora y promotora. La declaratoria de interés nacional no implica autorización de ejecución, asignación presupuestal ni contratación directa, lo que garantiza su compatibilidad con el principio de equilibrio presupuestal y la prohibición de iniciativa de gasto público por parte del Congreso.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

Desde el enfoque **institucional**, la propuesta es viable porque se sustenta en entidades existentes con competencias definidas. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas y los gobiernos subnacionales pueden articular sus funciones sin necesidad de crear nuevas estructuras administrativas.

Desde la perspectiva **operativa**, la iniciativa resulta viable en la medida en que se entiende como una fase inicial de evaluación y planificación. La eventual ejecución de la infraestructura requiere estudios especializados de ingeniería, análisis de demanda, evaluación ambiental, diseño de trazado, modelamiento financiero y articulación con la red logística nacional.

En consecuencia, la Comisión considera que la propuesta es viable como instrumento de priorización pública orientado a promover la evaluación de una infraestructura estratégica, sin sustituir los procedimientos técnicos establecidos en el ordenamiento jurídico.

4.3. Análisis de la oportunidad

La oportunidad de la iniciativa se sustenta en el actual contexto de fortalecimiento de los corredores bioceánicos, la expansión de la infraestructura portuaria peruana y el creciente interés regional por conectar Sudamérica con los mercados del Asia-Pacífico. En este escenario, resulta pertinente que el Congreso de la República incorpore en la agenda pública la evaluación de una línea férrea que articule el eje ferroviario sur con Madre de Dios, Brasil, Bolivia y los puertos del océano Pacífico.

La propuesta responde a una brecha histórica de conectividad ferroviaria en la Amazonía suroriental. Madre de Dios, pese a su ubicación estratégica como puerta de acceso hacia Brasil y Bolivia, carece de conexión ferroviaria con el resto del país, lo que limita la capacidad logística del Estado, incrementa la dependencia del transporte por carretera y restringe el desarrollo de un sistema multimodal eficiente.

Asimismo, la consolidación de puertos estratégicos como Matarani, Ilo, Callao y Chancay refuerza la necesidad de desarrollar corredores interiores que permitan articular las zonas productivas con los terminales de exportación. En ese sentido, la línea férrea Sicuani–Puerto Maldonado contribuiría a integrar la Amazonía suroriental, la sierra sur y la costa del Pacífico, fortaleciendo la posición del Perú como plataforma logística regional.

La iniciativa también resulta oportuna en el contexto de la proyección del futuro Tren Bioceánico Brasil–Perú, en la medida en que permite anticipar la identificación y evaluación de rutas estratégicas, así como la coordinación con países vecinos para el desarrollo de infraestructura de integración física y comercial. De no impulsarse estas iniciativas, el Perú podría desaprovechar ventajas comparativas frente a otros corredores sudamericanos.

Desde el punto de vista institucional, la propuesta permite promover una evaluación ordenada del proyecto mediante estudios de preinversión, análisis de demanda, evaluación ambiental y estructuración financiera, sin generar obligaciones de ejecución inmediata. De esta manera, se preserva la competencia del Poder Ejecutivo y se garantiza una toma de decisiones sustentada en

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

criterios técnicos.

Finalmente, la iniciativa es oportuna en tanto contribuye al desarrollo descentralizado del sur peruano, al mejorar la conectividad entre zonas productivas, corredores de exportación y puertos del Pacífico, beneficiando de manera directa a Cusco y Madre de Dios, y de forma complementaria a otras regiones del sur.

En consecuencia, la aprobación del proyecto resulta oportuna, al promover la evaluación de una infraestructura estratégica de largo plazo, fortalecer la planificación ferroviaria y consolidar la integración bioceánica, sin generar gasto público inmediato ni sustituir los procedimientos técnicos del Poder Ejecutivo.

IV.5. Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

5.1. Análisis del marco normativo

El análisis del Proyecto de Ley 14703/2025-CR, tiene por finalidad verificar que la declaratoria propuesta sea compatible con el marco constitucional, sectorial, presupuestal, ambiental y de inversión pública aplicable al desarrollo de infraestructura ferroviaria. En ese sentido, la iniciativa parte de una premisa jurídicamente válida, al reconocer que la conexión ferroviaria entre Sicuani y Puerto Maldonado puede constituir una infraestructura estratégica para la integración territorial del sur peruano y la articulación de la Amazonía suroriental con el sistema logístico nacional.

Desde la perspectiva constitucional, la propuesta se vincula con el rol orientador del Estado en materia de desarrollo económico, infraestructura e integración territorial. No obstante, dicha finalidad debe interpretarse en armonía con el principio de equilibrio presupuestal y con la prohibición de iniciativa de gasto público por parte de los congresistas. En ese marco, la declaratoria de interés nacional y necesidad pública debe entenderse como una medida de impulso institucional que promueve la evaluación del proyecto, sin implicar autorización de ejecución, asignación presupuestal o endeudamiento.

En el ámbito sectorial, la iniciativa se articula con las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones como ente rector en materia de infraestructura ferroviaria y transporte multimodal.

Asimismo, resulta concordante con el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, aprobado por Decreto Supremo N° 032-2005-MTC, en tanto cualquier futura intervención deberá cumplir con las condiciones técnicas, operativas y de seguridad previstas en la normativa sectorial vigente.

En materia de inversión pública, el proyecto se encuentra sujeto al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, lo que implica que cualquier actuación posterior deberá considerar la identificación de brechas, la formulación y evaluación de estudios de preinversión, el análisis de demanda, la estimación de costos y la sostenibilidad financiera del proyecto. Asimismo, por la naturaleza de la infraestructura, también resulta compatible con los mecanismos de promoción de la inversión privada previstos en la Ley N° 32441, pudiendo evaluarse

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

su ejecución bajo esquemas de asociación público-privada u otras modalidades de financiamiento.

Desde el enfoque ambiental y social, la eventual ejecución del proyecto deberá sujetarse al Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, así como a los instrumentos de gestión ambiental, mecanismos de participación ciudadana y, de corresponder, al procedimiento de consulta previa a pueblos indígenas u originarios. En consecuencia, la declaratoria no exime al cumplimiento de las obligaciones ambientales, sociales ni territoriales previstas en el ordenamiento jurídico.

En atención a lo expuesto, la Comisión concluye que la propuesta es compatible con el marco normativo vigente, en tanto mantiene un carácter declarativo, promotor y orientado a la evaluación del proyecto. En tal sentido, la norma no aprueba directamente la ejecución de la obra ni sustituye los procedimientos técnicos establecidos, sino que reconoce la relevancia pública de la infraestructura y promueve su análisis dentro del ámbito de competencias de las entidades correspondientes.

5.2. Efecto de la vigencia de la norma

La norma producirá efectos principalmente de carácter institucional, de planificación y de priorización pública, al permitir incorporar formalmente en la agenda del Estado la evaluación de la línea férrea Sicuani–Puerto Maldonado como infraestructura estratégica para la integración del sur peruano, la conexión con Madre de Dios y la proyección hacia corredores bioceánicos.

En ese sentido, la norma contribuirá a fortalecer la coordinación interinstitucional entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas, los gobiernos regionales de Cusco y Madre de Dios, los gobiernos locales involucrados y las demás entidades sectoriales vinculadas. Dicha articulación no implica la creación de nuevas estructuras administrativas ni la modificación de competencias, sino la orientación de las entidades hacia la evaluación ordenada del proyecto dentro del marco de sus funciones.

Asimismo, la vigencia de la norma generará efectos en el ámbito de la planificación de infraestructura y gestión de inversiones, al promover la formulación de estudios de preinversión, la identificación de brechas y el análisis técnico del proyecto conforme al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones. De igual manera, permitirá evaluar su desarrollo bajo mecanismos de inversión pública o privada previstos en el ordenamiento jurídico.

Desde una perspectiva territorial y logística, la norma contribuirá a la planificación de corredores de integración, orientados a articular zonas productivas con puertos de salida internacional, fortaleciendo un enfoque de transporte multimodal y la conexión entre la sierra sur, la Amazonía y la costa del Pacífico.

En el ámbito estratégico, la disposición permitirá posicionar el proyecto dentro de las prioridades del Estado en materia de integración regional e infraestructura, facilitando su evaluación en el contexto de iniciativas de conectividad con Brasil y Bolivia.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

No obstante, debe precisarse que la norma no genera efectos de ejecución inmediata ni obligaciones presupuestales, en tanto mantiene un carácter declarativo y orientador. Su implementación se limita a promover la evaluación técnica del proyecto, conforme a los procedimientos establecidos en el ordenamiento jurídico vigente.

En consecuencia, la Comisión considera que el efecto de la vigencia de la norma es positivo, al contribuir a la planificación ordenada de una infraestructura estratégica, fortalecer la articulación institucional y promover la evaluación técnica del proyecto sin afectar el equilibrio presupuestal ni las competencias del Poder Ejecutivo.

IV.6. Análisis de las opiniones e información solicitadas

6.1. Opiniones solicitadas

En el marco del estudio del Proyecto de Ley 14703/2025-CR y conforme a lo dispuesto por el Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de Transportes y Comunicaciones solicitó opinión técnica e institucional a entidades vinculadas con la materia objeto de regulación, con la finalidad de contar con elementos de análisis que permitan evaluar la viabilidad jurídica, operativa e institucional de la propuesta.

Las solicitudes de opiniones efectuadas por la Comisión de Transportes y Comunicaciones son las siguientes:

Oficio	Entidad	Fecha
OFICIO-02356-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	03/06/2026
OFICIO-02357-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio del Ambiente	03/06/2026
OFICIO-02358-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Ministerio de Cultura	03/06/2026
OFICIO-02359-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Gobierno Regional del Cusco	03/06/2026
OFICIO-02360-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Gobierno Regional de Madre de Dios	03/06/2026
OFICIO-02361-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Servicio Nacional de Certificación Ambiental – SENACE	03/06/2026
OFICIO-02362-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Cámara de Comercio de Cusco	03/06/2026
OFICIO-02363-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Cámara de Comercio de Madre de Dios	03/06/2026
OFICIO-02364-2025-2026-CTC-JCMC-CR	Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA)	03/06/2026
OFICIO-02365-2025-2026-CTC-JCMC-CR	PROINVERSIÓN	03/06/2026

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

CR		
----	--	--

6.2. Opiniones recibidas

Las respuestas recibidas de las instituciones competentes en la Comisión de Transportes y Comunicaciones son las siguientes:

Documentos	Institución	Fecha
Oficio N° 1609-2026-MTC/04	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	08/06/2026
Oficio N° 00170-2026/PROINVERSION/GG	PROINVERSIÓN	08/06/2026
Oficio N° 57-2026-CCMDD	Cámara de Comercio de Madre de Dios	08/06/2026
Oficio N° 178 -2026-GOREMAD/GR	Gobierno Regional de Madre de Dios	10/06/2026

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Mediante el Oficio N° 1609-2026-MTC/04, remite su opinión técnica respecto del Proyecto de Ley 14703/2025-CR, sustentada en los informes elaborados por la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal y la Oficina General de Asesoría Jurídica.

De la revisión de la documentación remitida, se advierte que el MTC identifica correctamente que la iniciativa legislativa tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la formulación de estudios de preinversión y la construcción de la línea férrea entre la ciudad de Sicuani (Cusco) y la ciudad de Puerto Maldonado (Madre de Dios), como parte del eje ferroviario sur del país, con el propósito de fortalecer la integración territorial, impulsar el desarrollo productivo sostenible y mejorar la competitividad logística nacional e internacional.

En ese contexto, el sector señala que el proyecto resulta coherente con la política nacional de transporte ferroviario y se encuentra alineado con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, en tanto contribuye a la consolidación de un sistema ferroviario eficiente, la reducción de costos logísticos y el fortalecimiento de la conectividad multimodal.

No obstante, el Ministerio precisa que, a la fecha, el proyecto no se encuentra incorporado en la cartera de proyectos priorizados del sector, ni en el Plan Nacional de Infraestructura 2026–2031, ni en el Programa Multianual de Inversiones 2025–2027, por lo que no cuenta con financiamiento asignado ni con priorización institucional.

Asimismo, el MTC enfatiza que la eventual ejecución del proyecto requiere necesariamente la elaboración de estudios de preinversión, conforme a lo establecido en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe), los cuales deberán sustentar su viabilidad técnica, económica, presupuestal y ambiental.

En esa línea, se señala que la eventual incorporación del proyecto deberá evaluarse en el marco de la disponibilidad presupuestal del sector y podría considerarse en futuras actualizaciones del

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

Programa Multianual de Inversiones, en articulación con los demás proyectos ferroviarios del eje sur del país.

En cuanto al sentido de la opinión, el Ministerio concluye que la propuesta legislativa constituye una iniciativa compatible con la política sectorial y viable en términos declarativos; sin embargo, precisa que su implementación efectiva se encuentra condicionada al cumplimiento de los procedimientos técnicos, normativos y presupuestales vigentes, así como a su eventual priorización dentro de los instrumentos de planificación del sector transporte.

Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN

Remite el Oficio N° 00170-2026/PROINVERSION/GG, de fecha 5 de junio de 2026, suscrito por Fernando Alarcón Díaz, en su calidad de Gerente General, mediante el cual se traslada la opinión contenida en el Informe Legal N° 00480-2026/OAJ, suscrito por Gisella Sánchez Manzanares, Jefa de la Oficina de Asesoría Jurídica de PROINVERSIÓN, y César Olazábal Sánchez, Especialista Legal IV; así como el Informe N° 00039-2026-PROINVERSIÓN-DPP, suscrito por Mariela Candela Véliz, Asesora Legal de la Dirección de Portafolio de Proyectos. Dichos informes emiten opinión institucional respecto del Proyecto de Ley 14703/2025-CR, en el marco de sus competencias.

De la revisión de la opinión remitida, se advierte que PROINVERSIÓN identifica que el proyecto de ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la formulación de los estudios de preinversión y la eventual implementación de la línea férrea entre Sicuani y Puerto Maldonado.

Asimismo, reconoce que la iniciativa busca incorporar a la Amazonía peruana al sistema logístico nacional e internacional, promover el desarrollo productivo sostenible de las regiones involucradas y dinamizar el flujo comercial con Brasil y Bolivia a través de los puertos peruanos.

En cuanto al marco legal aplicable, PROINVERSIÓN precisa que el análisis del proyecto debe realizarse conforme a la Ley N° 32441, su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 316-2025-EF y su Reglamento de Organización y Funciones. En ese sentido, destaca que el Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada es conducido por el Ministerio de Economía y Finanzas, que aprueba la política nacional y la priorización de proyectos bajo la modalidad de asociaciones público-privadas.

Asimismo, la entidad señala que PROINVERSIÓN es un organismo técnico especializado adscrito al MEF, con facultades para actuar como Organismo Promotor de la Inversión Privada y como Entidad Pública Titular del Proyecto, conforme a los mecanismos previstos en la Ley N° 32441, pudiendo asumir funciones mediante asignación, delegación o encargo.

Respecto del contenido del proyecto, PROINVERSIÓN advierte que la iniciativa no dispone la ejecución de una Asociación Público-Privada, sino que se limita a establecer una declaratoria de interés nacional y acciones de coordinación. En consecuencia, su aprobación no implica la incorporación automática del proyecto al proceso de promoción de la inversión privada ni sustituye las fases y evaluaciones previstas en el marco normativo vigente.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

En ese sentido, la entidad considera necesario que se definan la modalidad de ejecución del proyecto y sus posibles efectos en el Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada. Para ello, señala la necesidad de contar con estudios técnicos especializados que evalúen la viabilidad del proyecto, incluyendo análisis de demanda, origen-destino de carga y competitividad logística.

De igual manera, PROINVERSIÓN recomienda que la Disposición Complementaria Final precise que su participación se realizará dentro del ámbito de sus competencias legales, a fin de evitar interpretaciones que le asignen funciones no previstas en su marco normativo.

Asimismo, formula la necesidad de actualizar la base normativa del proyecto, reemplazando toda referencia al Decreto Legislativo N° 1362 por la Ley N° 32441, y recomienda verificar su consistencia con el Plan Nacional de Infraestructura 2026-2031.

En cuanto al sentido de la opinión, PROINVERSIÓN concluye que la iniciativa es compatible con el marco normativo vigente y el diseño institucional del sistema de inversión privada, precisando que su participación será eventual y se sujetará a los mecanismos previstos en la Ley N° 32441.

Por tanto, la Comisión recoge la opinión de PROINVERSIÓN como técnicamente favorable en términos de compatibilidad normativa, destacando que el proyecto mantiene un carácter declarativo y que su implementación deberá sustentarse en estudios técnicos y en el respeto de los procedimientos del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada.

Cámara de Comercio de Madre de Dios

Remite el Oficio N° 057-2026-CCMDD/P, de fecha 8 de junio de 2026, suscrito por Carlos Arturo Gonzales Beas, en su calidad de presidente, mediante el cual traslada la opinión contenida en el Informe Legal N° 056-2026-CCMDD, sobre el Proyecto de Ley N° 14703/2025-CR, en el marco de sus competencias.

Se advierte que la Cámara de Comercio de Madre de Dios emite opinión favorable al Proyecto de Ley N° 14703/2025-CR, al considerar que la construcción de la línea férrea Sicuani–Puerto Maldonado constituye una infraestructura estratégica para la integración territorial, logística y económica de la región.

Asimismo, señala que la iniciativa permitiría reducir brechas de conectividad, mejorar la competitividad regional, dinamizar el comercio, fortalecer el turismo, atraer inversión privada y generar empleo, contribuyendo al desarrollo empresarial y productivo de Madre de Dios.

En esa línea, destaca que el proyecto tiene una proyección macrorregional e internacional, al favorecer la articulación de Madre de Dios con el sur andino, Brasil, Bolivia y los puertos del Pacífico, consolidando su rol como nodo logístico y de integración económica.

De igual forma, considera pertinente la declaratoria de interés nacional, en tanto permite priorizar la iniciativa en la agenda pública y promover la coordinación interinstitucional, precisando que esta no implica la ejecución inmediata del proyecto, sino el impulso para el desarrollo de estudios

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

técnicos.

Finalmente, recomienda que la eventual implementación del proyecto se sujete a la elaboración de estudios técnicos, ambientales, sociales y financieros, así como a criterios de sostenibilidad y a la participación de los actores regionales involucrados.

Gobierno Regional de Madre de Dios

El Gobierno Regional de Madre de Dios, a través de su Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, emite **opinión técnica favorable** al Proyecto de Ley N°14703/2025-CR, que propone declarar de interés nacional la construcción de la línea férrea Sicuani (Cusco) – Puerto Maldonado (Madre de Dios), destacando su carácter estratégico para la integración territorial y el desarrollo económico del sur del país.

Se señala que la propuesta responde a una **brecha estructural de conectividad ferroviaria** entre la sierra sur y la Amazonía, lo que actualmente limita la competitividad regional y mantiene una alta dependencia de la Carretera Interoceánica Sur, la cual presenta restricciones operativas.

El proyecto ferroviario, estimado en aproximadamente 600 km, permitiría **fortalecer un sistema logístico multimodal**, reduciendo costos de transporte, mejorando tiempos de traslado y potenciando la articulación productiva y comercial entre regiones del sur, así como con mercados internacionales.

Asimismo, se destaca que la iniciativa tiene un **alcance geoestratégico internacional**, al constituirse en una pieza clave del corredor bioceánico sudamericano, facilitando la conexión entre Brasil, Bolivia y los puertos peruanos del Pacífico (Matarani, Ilo, Callao y Chancay), y posicionando al Perú como hub logístico hacia el Asia-Pacífico.

No obstante, se precisa que la declaratoria debe mantener su **naturaleza no meramente simbólica**, recomendándose que esté orientada efectivamente a la formulación de estudios de preinversión y a su posterior implementación, en el marco de la planificación nacional del sector transporte.

Desde el punto de vista técnico y legal, el Gobierno Regional de Madre de Dios advierte que la viabilidad del proyecto dependerá de su alineamiento con el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario y otros instrumentos de planificación, así como de la realización de estudios especializados que evalúen su sostenibilidad financiera, ambiental y social.

Finalmente, se concluye que el ferrocarril Sicuani–Puerto Maldonado constituye una **infraestructura de alto impacto**, que permitiría transformar las ventajas comparativas de la región en ventajas competitivas, recomendándose la incorporación de esta opinión técnica en el expediente del dictamen.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

IV.7. Análisis de costo-beneficio

El análisis costo-beneficio del Proyecto de Ley 14703/2025-CR tiene por finalidad determinar si los efectos esperados de la declaratoria de interés nacional justifican los costos asociados a su implementación, considerando que la iniciativa mantiene un carácter declarativo y no dispone la ejecución inmediata del proyecto.

7.1. Análisis de costos

Desde la perspectiva fiscal, el costo directo de la norma es limitado, en tanto no implica asignación presupuestal ni ejecución inmediata de la infraestructura. Los costos relevantes se generarían de manera progresiva en etapas posteriores, principalmente vinculados a:

- Estudios de preinversión y análisis de demanda
- Estudios técnicos especializados (ingeniería, topografía, geotecnia, entre otros)
- Evaluación ambiental y social
- Saneamiento físico-legal y liberación de interferencias
- Estructuración financiera y definición de mecanismos de inversión

Dichos costos deberán ser asumidos por las entidades competentes bajo el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones y, de corresponder, mediante mecanismos de inversión pública o privada.

Desde el punto de vista institucional, la propuesta no genera costos adicionales significativos, ya que se sustenta en la actuación de entidades existentes, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas y los gobiernos subnacionales. En ese sentido, los costos se concentran en acciones de coordinación, evaluación y planificación, sin creación de nuevas estructuras administrativas.

En consecuencia, los costos inmediatos son reducidos y se limitan a la fase de evaluación técnica, constituyendo una inversión necesaria para determinar la viabilidad futura del proyecto.

7.2. Análisis de beneficios

Los beneficios de la iniciativa son potencialmente significativos en el mediano y largo plazo, al promover la evaluación de una infraestructura estratégica para el desarrollo nacional.

En materia de **integración territorial y logística**, el proyecto permitiría:

- Articular el sur andino con la Amazonía suroriental
- Reducir la dependencia exclusiva del transporte vial
- Complementar la Carretera Interoceánica Sur
- Fortalecer un sistema de transporte multimodal

En el ámbito **económico**, la eventual infraestructura podría:

- Dinamizar cadenas productivas agrícolas, mineras, turísticas y comerciales
- Reducir costos logísticos y tiempos de transporte

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

- Impulsar la competitividad regional y nacional
- Atraer inversión privada y fortalecer actividades complementarias

Desde la perspectiva **internacional**, el proyecto contribuiría a:

- Articular corredores bioceánicos con Brasil y Bolivia
- Mejorar el acceso a los puertos de Matarani, Ilo, Callao y Chancay
- Fortalecer la inserción del Perú en el comercio con el Asia-Pacífico

En el ámbito **social**, los beneficios incluyen:

- Generación de empleo directo e indirecto
- Dinamización de economías locales
- Mejora en la conectividad y acceso a servicios
- Fortalecimiento de la presencia del Estado en zonas estratégicas

Asimismo, se identifican beneficios estratégicos adicionales, como la integración de la Amazonía al sistema logístico nacional, la diversificación de rutas de transporte y el posicionamiento del Perú como plataforma logística regional.

7.3. Balance costo-beneficio

En atención a lo expuesto, la Comisión considera que la relación costo-beneficio de la iniciativa es **favorable**, dado que los costos inmediatos son reducidos y los beneficios potenciales son amplios en términos económicos, logísticos, sociales y estratégicos.

En consecuencia, la propuesta resulta razonable como mecanismo de priorización pública orientado a promover la evaluación técnica de una infraestructura ferroviaria estratégica, sin generar gasto público inmediato ni sustituir los procedimientos establecidos en el ordenamiento jurídico.

V. CONCLUSIÓN

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 14703/2025-CR, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

Artículo único. Declaración de interés nacional

Se declara de interés nacional la formulación de los estudios de preinversión y la construcción de la línea férrea entre las ciudades de Sicuani del departamento de Cusco y de Puerto Maldonado 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 los departamentos involucrados y dinamizar el flujo comercial de exportaciones e

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 14703/2025-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE LAS CIUDADES DE SICHUANI, DEPARTAMENTO DE CUSCO, Y DE PUERTO MALDONADO, DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS

importaciones de la República Federativa del Brasil y del Estado Plurinacional de Bolivia a través de los puertos peruanos de Matarani, Corío, Ilo, Callao y Chancay. Para tal fin, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones coordina con el Ministerio de Economía y Finanzas, los gobiernos regionales y los gobiernos locales competentes, en el marco de sus funciones y atribuciones.

Dase cuenta
Sala de Comisión
Lima, 22 de junio de 2026.



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/06/2026 15:50:35-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 09:42:46-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 09:43:00-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 09:52:23-0500



Firmado digitalmente por:
ZETA CHUNGA Cruz Maria
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 10:23:51-0500



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria
Antonieta FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 10:36:52-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 10:49:41-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 11:36:26-0500



Firmado digitalmente por:
PICON QUEDO Luis Raul FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 11:18:45-0500



Firmado digitalmente por:
PARIONA SINCHE Alfredo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 11:05:28-0500



Firmado digitalmente por:
TORRES SALINAS Rosio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 11:47:09-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 12:01:08-0500



Firmado digitalmente por:
CAMONES SORIANO Lady
Mercedes FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 12:49:00-0500
Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 14:18:55-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery
Biana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 12:54:54-0500



Firmado digitalmente por:
TAIPE CORONADO Maria
Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/06/2026 14:56:26-0500