

¿VUELVEN LOS TRENES A PERÚ?

EL GOBIERNO PERUANO ALISTA LA EJECUCIÓN DE UNA MILLONARIA CARTERA DE PROYECTOS EN FERROCARRILES. ESTOS SON LOS HITOS QUE SE ESPERA LOGRAR ESTE AÑO. HAY OPORTUNIDADES, PERO TAMBIÉN RIESGOS.



Este 2025 podría marcar un hito en el desarrollo de infraestructura ferroviaria para carga y traslado de pasajeros en Perú, un sistema de transporte por el cual el Estado peruano ha reavivado su apuesta. Actualmente, Perú posee una cartera de proyectos ferroviarios

estimados en unos 43.000 millones de dólares, informa a FORBES PERÚ David Miranda, director de Gestión de Infraestructuras y Servicios de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

El plan supone casi duplicar la extensión de la red de trenes actual, de

unos 2.500 km, con 2.800 km adicionales. De concretarse, Perú contaría con unos 5.300 km de vías férreas, superando ligeramente su máximo histórico de 4.810 kilómetros (con 46 ferrocarriles, a inicios del siglo XX). Hoy solo son operados nueve ferrocarriles, por empresas privadas.

MÁS PROYECTOS

■ Ferrocarril Huancayo-Huancavelica

En agosto pasado se concesionó su construcción y operación por 30 años al Consorcio Concesionaria Ferroviaria del Centro. Tendrá 128,7 km y demandará una inversión de US\$ 394 millones. Estaría construido al 100% en cinco años.

■ El nuevo Tacna-Arica

Este ferrocarril, de 62 km, aspira este año a lograr firmar un acuerdo de asistencia técnica con la compañía Perú Rail para impulsar su modernización, informó Jaime Carpio, gerente general del Gobierno Regional de Tacna, a cargo de su operación y mantenimiento desde 2004. Buscan convertirlo en un tren turístico e iniciar el traslado de carga. La obra se iniciaría en 2026.

■ Hasta Pucallpa

Con una inversión estimada en US\$ 13.000 millones, este proyecto en fase de idea propone conectar por tren la ciudad amazónica con la costa. Los expertos hablan de dos posibilidades: el desarrollo de una vía férrea desde Cerro de Pasco, adonde llega el Ferrocarril del Centro; y desplegar una vía férrea desde Huánuco a Pucallpa, interconectando la ciudad serrana con el Ferrocarril del Centro por carretera.

■ Inspirarse en Chancay

El puerto de Chancay se conectaría al Tren Lima-Barranca a través de un túnel. Para hacer eficiente el traslado de carga en este proyecto —y el resto en cartera—, el experto Erich Villavicencio señala que debería impulsarse la construcción de estaciones de transferencia de carga, una autopista ferroviaria para traslado de camiones y contenedores a doble nivel, y evaluar la inversión en un ferrobuzo de cabotaje.

■ Tren Brasil-Bolivia-Perú

Planteado en 2015, el proyecto no prosperó, pero el Puerto de Chancay ha reavivado el interés de fortalecer la interconexión logística con Brasil y se evaluaría avanzar desde Pucallpa a través de los ríos vinculados, explicó Villavicencio.

¿Por qué “vuelven los trenes”? A nivel mundial, lo impulsan la necesidad de desarrollar transporte masivo, propulsado con energías limpias, y la creciente demanda de capacidad de pasajeros y carga, que al 2050 se prevé crezca 300% y entre 150% y 250%, respectivamente, de acuerdo con el informe “El futuro del ferrocarril 2050”, de la consultora global ARUP. En Perú, según el Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario, aprobado en 2016, y actualmente en proceso de actualización, se busca promover un sistema ferroviario eficiente y sostenible ambientalmente, de menor duración y menores costos logísticos, que contribuyan a la competitividad del país.

PROYECTOS 2025

El proyecto del Ferrocarril Lima-Ica —de 280 km y 15 estaciones— es el más avanzado a la fecha, destaca Miranda, quien precisa que hasta julio próximo el Gobierno definirá qué país asumirá la gestión del proyecto (PMO) para adjudicar su construcción junto a su estructuración financiera bajo la modalidad Gobierno a Gobierno. El funcionario —quien antes de su rol actual trabajó en la unidad formuladora de proyectos del MTC— resaltó que

esta obra apunta a reducir el tiempo de viaje entre ambas ciudades de 4 a 2 horas.

En “idea” y en proceso de elaboración de los términos de referencia para la contratación de una empresa que realice los perfiles de preinversión, están los proyectos de ferrocarriles: San Juan de Marcona-Andahuaylas, de 560 km, principalmente para el traslado de carga minera; Barranca-Trujillo, de 355 km, cuyo perfil se prevé adjudicar en el tercer trimestre de este año; y Cajamarca-Puerto Eten, en Lambayeque, de 448 km, para traslado de minerales, productos de agroexportación y pasajeros. Vale apuntar que, en junio pasado, el Gobierno dio la buena pro para estudiar la necesidad y viabilidad del puerto lambayecano.

En tanto, en el tercer trimestre de este año, el MTC prevé aprobar el perfil de preinversión del proyecto Lima-Barranca, de 245 km, según Miranda. La relevancia de esta iniciativa —resalta— radica en su rol estratégico de interconexión con el puerto de Chancay, además de enlazarse con el puerto del Callao y el Ferrocarril Central Andino, lo que eventualmente habilitaría el traslado de carga y pasajeros hacia Pucallpa e incluso hasta Brasil.



ES IMPORTANTE QUE, A NIVEL DE UNIVERSIDADES, SE DISPONGA DE UNA MAYOR CAPACITACIÓN EN TEMAS FERROVIARIOS. VA A HABER UN ÁREA LABORAL EN LA QUE NO HAYA MUCHA GENTE QUE SE DEDIQUE A ESTO. HAY UNA BUENA OPORTUNIDAD PARA LOS INGENIEROS QUE QUIERAN INCURSIONAR EN ESTE TEMA”.

OSCAR BRAVO

ASESOR EN TEMAS FERROVIARIOS DE LA JEFATURA DE PROYECTOS FERROVIARIOS EN PROINVERSIÓN

Y eso no es todo. En febrero de este año, se prevé adjudicar la elaboración del perfil de la construcción del Ferrocarril Hidroeléctrica-Quillabamba, en Cusco. Esta vía, de 43 km, fue destruida por un huaico en enero de 1998. Se espera que promueva el desarrollo comercial y turístico de la selva cusqueña y reduzca accidentes de tránsito y el tiempo de viaje por carretera. Además, este año se conocería la viabilidad del ferrocarril Chinchero-Cusco, de 25 km, toda vez que en noviembre pasado el Gobierno de Corea del Sur comenzó a realizar un estudio de prefactibilidad, que —según el MTC— estaría terminado en los subsiguientes ocho o nueve meses. Este tren permitiría conectar el futuro aeropuerto internacional homónimo y la Ciudad Imperial.

EN LIMA Y EL CALLAO

En cuanto a los trenes urbanos de Lima y el Callao, en la Línea 2 (de 35 km, entre Ate Vitarte y el Callao), este año la concesionaria está negociando una adenda con el MTC para consensuar un sinceramiento de los plazos de ejecución de obras, que hasta mediados de enero llevaban un avance de 67% (medido según el nivel de desembolso del presupuesto total, de US\$ 4.530 millones, sin IGV). Esta información fue provista a FORBES por Carmen Deulofeu, gerenta general de la Sociedad Concesionaria Metro de Lima Línea 2.

La ingeniera de caminos, con más de 20 años en distintas posiciones en el Metro de Barcelona, detalla que hasta enero tenían en obra 57 frentes de los alrededores de 80 del proyecto. Se trataría de la tercera adenda del proyecto, que el consorcio alega es necesaria pues “los cronogramas [del proyecto] están rotos” por la demora en la entrega de los terrenos saneados y el impacto de la pandemia por COVID-19.

El consorcio —que obtuvo la concesión de 2014 a 2049— también está

a cargo de la construcción de 8 km del Ramal Faucett-Gambetta, que se sumarán a la Línea 4 del Metro de Lima. De hecho, la compañía comenzó su obra a inicios de enero último, tras la entrega de los predios, agrega Deulofeu.

¿Cuándo prevén que empiece a funcionar este metro? La ejecutiva recuerda que ya está en funcionamiento un tramo de 5 km de la Línea 2 (inició en diciembre de 2023), desde las estaciones Evitamiento a Mercado Santa Anita. Sobre el proyecto final, indica que lo desconoce, considerando que están negociando la nueva adenda, que alteraría el plazo de ejecución, pero no el monto de inversión, repara.

Respecto a las Líneas 3 y 4, de 34,8 km y 23,6 km cada una, en la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) (que está a cargo de su gestión) informan que a mediados de este año proyectan convocar una licitación para el diseño y la estructuración financiera, mediante un esquema de Gobierno a Gobierno. Así lo precisa David Hernández, su presidente ejecutivo, quien añade que también están abriendo la partida presupuestal de la Línea 4 para completar los recursos necesarios para sanear interferencias de servicios y expropiaciones con un crédito suplementario. La inversión prevista para ambos proyectos es de US\$ 11.000 millones y el ejecutivo prefiere no adelantar a cuánto ascenderá el monto adicional. Fuentes del sector informaron a FORBES que las interferencias y expropiaciones suponen entre el 15% y 20% de la inversión en un proyecto de infraestructura. “En un mes podría darle el monto exacto”, sostiene Hernández. (La entrevista con el ejecutivo se realizó a mediados de enero pasado).

Sobre las Líneas 5 y 6, que recorrerán 28 km de Santiago de Surco a Villa El Salvador y 23,5 km de Los Olivos a Santiago de Surco, respectivamente, Hernández informa que un equipo de

TECNOLOGÍA

■ **Salvo la línea** Hidroeléctrica-Quillabamba, cuya tecnología va a coexistir con la actual (con vía angosta), los ferrocarriles prevén emplear tecnología estándar y funcionar con energía eléctrica, además de ser autónomos y desplazarse a una velocidad de hasta 200 km/h, según el MTC.

■ **Las líneas de Metro** de Lima y el Callao funcionarán sin conductor y también con energía eléctrica. Salvo la Línea 1, que es aérea, el resto se prevé que sea subterránea.

■ **No se está** evaluando el uso de trenes de alta velocidad.



TRENES Y MINERÍA

■ **Actualmente**, cuatro de las nueve líneas férreas en Perú son operadas por compañías mineras. Estas son: Votorantim, Cemento Andino, Southern Perú y Doe Run Perú.

■ **El resto de líneas** es gestionado por privados: Ferrocarril del Centro, de Lima a Huancayo, por Ferrovías Central Andina; Ferrocarril del Sur, de Arequipa a Cusco, pasando por Juliaca y Puno, por Perú Rail; Ferrocarril del Sur Oriente, de Cusco a Machu Picchu, por Perú Rail e Inca Rail; el Ferrocarril Huancayo-Huancavelica, por Consorcio Concesionaria Ferroviaria del Centro; y el Ferrocarril Tacna-Arica, por el Gobierno Regional de Tacna.



gestión de proyectos se está instalando en ATU para realizar sus estudios previos.

BUENO Y RETADOR

Los expertos en ferrocarriles consultados para este reportaje saludan el interés en la inversión en trenes del Gobierno. La abogada Marilia Peceros apunta que el tren para carga permite trasladar hasta 3.000 toneladas, mientras que un camión puede cargar 50, de manera más rápida (hasta 240 km/h). “Genera menos tráfico e impacto ambiental”, dice y señala que tiene el potencial de resolver la congestión vehicular limeña y saldar la brecha en infraestructura de transporte masivo de pasajeros, con la ventaja de poseer una mayor durabilidad. Sin embargo, la apuesta ferroviaria supone una inversión inicial mayor que las redes viales (el MTC estima entre US\$ 8 millones y US\$ 12 millones por km, de acuerdo con un estudio del BID).

Los ferrocarriles podrían, asimismo, ser vías de desarrollo comercial a través del modelo “Rail+Property”, plantea Erich Villavicencio, docente de la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI) y consultor de la firma Rail Tec. Este modelo, implementado en Hong Kong, consiste en el desarrollo de centros comerciales, hoteles y zonas residenciales en cada estación, explica. “Es el único metro del mundo que es autosostenible”, destaca y señala que en la mayoría de los países aplican subsidios a las tarifas en el transporte (en Perú, el subsidio llega hasta el 50% del boleto en la Línea 1, informó la ATU). Deulofeu, por su parte, destaca que los trenes revalorizan los terrenos por donde transcurren al crear una mayor accesibilidad.

Por otro lado, entre los desafíos de corto plazo, los expertos enumeran la carencia de talento y el *expertise* necesario para crear proyectos rentables que reten la orografía andina; de normativa técnica y un organismo

CARTERA DE PROYECTOS FERROVIARIOS

	Inversión (en millones de dólares)	Estado
	6.542	Viable
Puerto San Juan de Marcona-Andahuaylas	8.162	Viable
Lima-Barranca	4.393	
Hidroeléctrica-Quillabamba	561	Idea
Barranca-Trujillo	4.941	Idea
Lambayeque-Cajamarca (Puerto Eten)	4.850	Idea
Chancay-Pucallpa	14.380	Idea
Total	43.829	

Los seis primeros proyectos supondrían una inversión de US\$ 31.000, tendrían un mismo operador y comenzarían a construirse entre 2026 y 2027 para estar listos hacia 2032, informó el MTC a mediados del año pasado, según medios locales.

Fuente: MTC



NO VEO MUCHOS RIESGOS RELACIONADOS CON LA DEMANDA, PERO SÍ EN LA LIBERACIÓN DE TERRENOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA FÉRREA. SIN EMBARGO, ENTIENDO QUE EL MTC YA TIENE ESTUDIOS PARA ABORDAR ESTE TEMA, LO QUE PROBABLEMENTE MITIGUE ESOS RIESGOS”.

JOSÉ LUIS BONIFAZ

PROFESOR DE ECONOMÍA E INVESTIGADOR DE LA UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO Y COAUTOR DEL REPORTE “BRECHA DE INFRAESTRUCTURA EN EL PERÚ”, DEL BID.

sectorial regulador; y una propuesta de enfoque intermodal. “Hay que ver bien el contexto topográfico, si debe o no debe aplicar las vías [de tren] y qué tipo de medio transporte. No se debe simplemente decidir de una forma rápida y mediática”, opina el consultor Jorge Gutiérrez.

Otros dos asuntos prioritarios para el despliegue de la cartera ferroviaria este año y en el largo plazo serán la entrega de terrenos saneados oportunamente y el cuidado ante un eventual impacto en el déficit fiscal, advierte Karla Gaviño, docente de la Escuela de Gestión Pública de la Universidad del Pacífico. En 2024, el BCRP proyectó que cerraría en 3,3% del producto bruto interno (PBI), por sobre el 2,8% meta. Para evitarlo, la académica recomienda impulsar los proyectos vía asociaciones público-privadas. Explica que en el mundo sí existen financiados, pues los trenes son proyectos atractivos por su promesa de conectividad. Opina que la estabilidad jurídica, política, económica y social también serán necesarias. **F**