

Fecha: 07-06-2025  
 Medio: El Mercurio  
 Supl.: El Mercurio - Cuerpo A  
 Tipo: Noticia general  
 Título: Con ayuda de China, Perú busca tener el tren más rápido de América Latina

Pág. : 5  
 Cm2: 620,0  
 VPE: \$ 8.144.209

Tiraje: 126.654  
 Lectoría: 320.543  
 Favorabilidad:  No Definida

Se espera que transporte a unos 40 mil pasajeros por día, y podría alcanzar una velocidad máxima de 200 km/h.

EVA LUNA GATICA

**A** medida que China avanza con su estrategia de consolidar como un inversor clave en América Latina, Perú podría contar con su respaldo financiero para uno de los proyectos más ambiciosos del último tiempo en la región. Se trata de la construcción de un tren de alta velocidad que unirá Lima con la provincia de Ica, al sur del país, y que promete ser el más rápido de toda Latinoamérica, alcanzando una velocidad cercana a los 200 kilómetros por hora.

Este proyecto, que tendrá un costo estimado de US\$ 6.500 millones reducirá el trayecto actual de unos 300 km y que demora más de 4 horas, a 2 horas y media, beneficiando directamente a 5,6 millones de personas y de forma indirecta a otras 6,5 millones, según el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú, que impulsó el proyecto.

Se espera, a su vez, que el trayecto del tren incluya 15 estaciones, una de las cuales conectará con la actual Línea 1 del Metro de Lima en la Estación Villa El Salvador. Además contará con otras paradas en puntos turísticos como Pisco, Paracas e Ica (donde están las Líneas de Nazca). El inicio de la construcción está previsto para 2026, con miras a su inauguración en 2031 o 2032.

"La idea es que se generen plazas de desarrollo e impulso a los sectores económicos que tiene cada región, por ejemplo, el turismo, la gastronomía, la agroindustria y otras actividades que tienen mucho potencial", dijo David Miranda, director de Gestión en Infraestructura y Servicios de

El proyecto aumentará la presencia del país asiático en la región:

# Con ayuda de China, Perú busca tener el tren más rápido de América Latina



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú

Transportes a la agencia estatal de noticias Andina.

El ministerio detalló que el Ferrocarril Lima-Ica "contará con una locomotora, ocho vagones y 580 asientos, por lo cual se tendrá una capacidad total de 1.400 pasajeros" y se calcula que podrá transportar a unas 40 mil personas al día. Además, su operación podrá generar miles de empleos en las fases de construcción, mantenimiento y operación, señaló el gobierno.

El proyecto se ejecutará bajo la modalidad gobierno a gobierno (G2G), un modelo en el que un gobierno extranjero con experiencia y otras actividades que tienen mucho potencial", dijo David Miranda, director de Gestión en Infraestructura y Servicios de

otro país, y que cuenta con el interés de gigantes como China Railways, en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, consigna La República.

"El modelo gobierno a gobierno no se ha ido consolidando en el Perú como una alternativa para ejecutar proyectos con mayor transparencia y eficiencia. Ya se utilizó con éxito con el Reino Unido para los Panamericanos en Lima (...) y en este caso concreto, habrá además un interés en aprovechar la experiencia de China en trenes de alta velocidad", dice a "El Mercurio" Marco Carrasco, economista experto en desarrollo económico del Asia-Pacífico y China.

Este megaproyecto, a su vez, se suma a otros desarrollados en Perú. Como el Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, situado en el Callao y que fue inaugurado oficialmente el pasado 31 de mayo. Con un costo de aproxi-

madamente US\$ 2.000 millones, enfrentó múltiples postergaciones por falta de financiamiento y otros problemas, que según los expertos han motivado a Perú a buscar inversionistas fuera del país.

"El gobierno peruano es muy ineficiente. Por poner un ejemplo, el aeropuerto Jorge Chávez, las bases, el concurso, incluso la licitación, se llevó a cabo en 2001, se empezó a construir en 2011 y se reían lo acaban de terminar. O sea, el gobierno peruano es tan lento que contrata a otro gobierno para que haga esas obras, y que se facilita porque el Perú tiene un régimen muy liberal a la inversión extranjera", asegura Carlos Aquino.

"El gobierno chino es muy eficiente. Por poner un ejemplo, el aeropuerto Jorge Chávez, las bases, el concurso, incluso la licitación, se llevó a cabo en 2001, se empezó a construir en 2011 y se reían lo acaban de terminar. O sea, el gobierno peruano es tan lento que contrata a otro gobierno para que haga esas obras, y que se facilita porque el Perú tiene un régimen muy liberal a la inversión extranjera", asegura Carlos Aquino.

economista y director del Centro de Estudios Asiáticos de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Una alternativa para resolver el problema ha sido el acercamiento con China, cuyo financiamiento y participación estratégica le han ayudado a consolidar su influencia en Perú, pero también en América Latina. China es el segundo socio comercial más importante de la región después de Estados Unidos, y fuera de Asia, es su principal destino de inversión.

Un ejemplo de esta incursión fue la inauguración a finales del año pasado del Puerto Chancay, 70 km al norte de Lima, y desarrollado por la empresa china Cosco Shipping Ports en asociación con el grupo minero peruano Volcan, con el objetivo de convertirlo en la gran puerta de entrada de China al sur de América. A este mega proyecto se suma el Corredor Biocéntrico Central que está en discusión entre Brasil y Beijing. Se trata de una red de trenes que conectarán Brasil, Bolivia y Perú, para conectar los océanos Pacífico y Atlántico, que terminaría en Chancay y que tendría una inversión inicial de US\$ 3.500 millones por parte de China.

"El gobierno peruano es muy ineficiente. Por poner un ejemplo, el aeropuerto Jorge Chávez, las bases, el concurso, incluso la licitación, se llevó a cabo en 2001, se empezó a construir en 2011 y se reían lo acaban de terminar. O sea, el gobierno peruano es tan lento que contrata a otro gobierno para que haga esas obras, y que se facilita porque el Perú tiene un régimen muy liberal a la inversión extranjera", asegura Carlos Aquino.