



Proyecto de Ley N° 4455/2018-CR

**LEY QUE MODIFICA LA LEY 29935, LEY
QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA
LA REVALORACIÓN Y REACTIVACIÓN
DEL FERROCARRIL HUANCAYO
HUANCAVELICA.**

El Congresista de la República **WUILLIAN MONTEROLA ABREGU**, por intermedio del Grupo Parlamentario Fuerza Popular, ejerciendo el derecho que le confiere el artículo 107º de la Constitución Política, y de conformidad con lo establecido en el Artículo 76º del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente:

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA
HA DADO LA LEY SIGUIENTE:



**LEY QUE MODIFICA LA LEY 29935, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD
PÚBLICA LA REVALORACIÓN Y REACTIVACIÓN DEL FERROCARRIL
HUANCAYO HUANCAVELICA**

ARTICULO 1.- Modificación del artículo 1 de la Ley 29935, Ley que declara de necesidad pública la revaloración y reactivación del ferrocarril Huancayo Huancavelica.

Modifícase el artículo 1 de la Ley 29935, Ley que declara de necesidad pública la revaloración y reactivación del ferrocarril Huancayo Huancavelica, el miso que queda redactado con el siguiente texto:

"Declarase de necesidad pública e **interés nacional** la reactivación del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica, conocido como el "Tren Macho", así como la conclusión del Ferrocarril Huancavelica-Castrovirreyna-Pisco"

ARTÍCULO 2.- DECLARACION DE SERVICIO PÚBLICO.

Declárase al servicio de transporte ferroviario público de pasajeros y mercancías, en todos sus ámbitos y modalidades, como servicio público.

El Estado garantiza la prestación continua, regular, permanente y obligatoria del servicio de transporte ferroviario público de pasajeros y mercancías y vela por su normal funcionamiento.

Mayo de 2019



WUILLIAN MONTEROLA ABREGÚ
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Carlos Tubino Arias Schreiber
Portavoz (T)
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

QIPAS

Primer

6-Tubino

V. Lozano

Marco Exp. Maschino A.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

La región Huancavelica es una de las regiones con mayor potencial turístico, sin embargo debido a la poca conectividad con el resto del país, (puesto que sus vías de acceso son deficientes, a lo que se suma que por no contar con un aeropuerto comercial) la oferta turística es poco atractiva y no tiene un gran impulso.

Contradictoriamente, uno de sus atractivos turísticos de Huancavelica es uno de los medios de comunicación; nos estamos refiriendo al conocido "Tren Macho" que es un emblema Regional, puesto que ha aportado durante décadas al transporte de las personas más necesitadas.

Por tal motivo el Parlamento nacional mediante la Ley 29935, Ley que declara de necesidad pública la revaloración y reactivación del Ferrocarril Huancayo Huancavelica,

2. ANTECEDENTES DEL PROYECTO HUANCAYO - HUANCAVELICA

En la actualidad la Red Ferroviaria Peruana tiene una extensión de 1,906.6 kilómetros, de los cuales, 1,668 kilómetros corresponden a vías férreas públicas y 238.6 kilómetros a vías férreas privadas. Entre las vías férreas públicas se encuentra el Ferrocarril Huancayo Huancavelica, que cuenta con una longitud de 128.7 km, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

El Ferrocarril Huancayo - Huancavelica es uno de los ferrocarriles con mayor altitud del mundo, entre 2,819 msnm en su punto más bajo, en la Estación Mariscal Cáceres y 3,680 msnm en su punto más alto, en la Estación Huancavelica. Cuenta con un total de siete (7) estaciones, diecinueve (19) paraderos, quince (15) puentes, treinta y ocho (38) túneles, treinta y siete (37) pasos a nivel.

Se inauguró el 24 de octubre de 1926 y desde entonces brinda el servicio de transporte de pasajeros y carga de mercancías entre los distritos de Huancayo, Huancán, Huayucachi, Viques y Cullhuas en la región Junín, y los de Ñahuimpuquio, Mariscal Cáceres, Izcuchaca, Pilchaca, Cuenca, Acoria, Yauli y Huancavelica en la región Huancavelica. Su ámbito de influencia está constituido por territorios netamente rurales, de comunidades campesinas

que dependen del ferrocarril como medio de transporte y comercialización de sus productos desde y hacia los centros económicos regionales.

El Ferrocarril Huancayo Huancavelica es un ferrocarril de montaña y como tal su superestructura y subestructura están sujetas no sólo al deterioro y deformación por acción de las cargas estáticas y dinámicas provenientes de los vehículos ferroviarios en circulación, sino también debido a la influencia de las precipitaciones pluviales y fenómenos climáticos típicos de esta región del país, los cuales se presentan cada año.

En cuanto a la demanda, el máximo volumen transportado se alcanzó en el año 1998, en el orden de los 700,000 pasajeros, mientras que el transporte de mercancías alcanzó las 47,000 toneladas ese mismo año. Asimismo, de acuerdo a los estudios técnicos realizados, se espera que, en el año 2044, se alcance aproximadamente 1'200,000 pasajeros, en el escenario conservador.

En el futuro se prevé que el servicio que presta es Tren macho, se haga bajo la modalidad de asociación público privada, y mediante un esquema DFBOT (design, finance, build, operate and transfer), por lo que el proyecto elaborado en Pro Inversión propone que el futuro concesionario estará a cargo de la elaboración de los Estudios Definitivos de Ingeniería de las Obras y del Material Rodante, así como del Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado. Asimismo, se hará cargo de la ejecución de las obras de rehabilitación y mejoramiento de la Infraestructura y Superestructura Ferroviaria y de la provisión de Material Rodante Adquirido para el Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, para posteriormente, brindar el servicio de transporte ferroviario, a través de un Operador, así como dar el mantenimiento de la infraestructura y del Material Rodante.

El Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2018-2021 entre sus Objetivo Estratégico Institucional en número 4 propone Incrementar la disponibilidad y uso de la red ferroviaria a favor de la población, en tal sentido prevé que para el año 2021 el proyecto Ferrocarril Huancayo – Huancavelica se encontraría en ejecución de obra.

Para hacer realidad este proyecto es necesario la coordinación de los poderes y niveles de gobierno, hecho que se ha venido realizando desde el despacho Congresal del autor del presente proyecto y para iniciar con el cumplimiento de estos objetivos, en las reuniones realizadas con el Gobierno Regional, representantes de las instituciones del Estado, se ha hecho notar que en primer lugar es necesario dar cabida a la posibilidad de las

expropiaciones de los terrenos que serán necesarios para la ampliación de la ruta, sin embargo siendo el titular de legitimidad para presentar iniciativas de expropiación el Poder Ejecutivo o Gobierno Regional, pero se ha acordado iniciar con la norma declarativa de posteriormente será complementada con la propuesta legislativa del Gobierno Regional, donde se indicara de forma específica los terrenos, sujeto activo y pasivo de la expropiación.

SOBRE LA DECLARACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTES FERROVIARIO COOMO SERVICIO PÚBLICO:

Se debe tener en cuenta que el artículo 2º de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre - Ley N° 27181, define al transporte terrestre como el desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías. Asimismo, el precitado artículo 2º de la Ley N° 27181, precisa que las vías terrestres son la infraestructura terrestre que sirve al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas, lo que concordante con lo dispuesto en el artículo 3º del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, aprobado por Decreto Supremo N° 032-2005-MTC, el servicio de transporte ferroviario comprende las operaciones de embarque, desembarque, carga, descarga y, en general, todo lo necesario para permitir el movimiento de pasajeros y de carga en las vías férreas, así como las operaciones relacionadas con el material rodante.

Según el artículo 3º del Reglamento Nacional del Ferrocarriles, el flete es el precio que el remitente o el destinatario paga al Operador Ferroviario que presta servicio público, como retribución por el transporte de mercancías. Asimismo, dicho artículo define al Operador Ferroviario como aquella persona natural o jurídica, nacional o extranjera, pública o privada que cuenta con Permiso de Operación expedido por la Autoridad Competente, para prestar servicio de transporte ferroviario de pasajeros y/o mercancías.

En tal sentido, y visto el importante servicio que se brinda por el servicio ferroviario el mismo que en el futuro debe ampliarse, y como puede advertirse a partir de las normas citadas en los párrafos precedentes, la declaración como servicio público al servicio de transporte ferroviario público de pasajeros y mercancías que se propone en el presente Proyecto de Ley se encuentra conforme al marco legal existente. En efecto, conforme a lo dispuesto en dichas normas el servicio de transporte ferroviario puede ser brindado como un servicio público.



RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL.

La propuesta se enmarca dentro de la III Política que trata sobre Competitividad del País, específicamente en el punto 21. Sobre desarrollo en infraestructura y vivienda.

EFFECTO DE LA NORMA QUE SE PROPONE SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta de ley modifica la Ley 29935, Ley que declara de necesidad pública la revaloración y reactivación del Ferrocarril Huancayo Huancavelica de forma expresa, crea un nuevo marco respecto de la naturaleza de los servicios ferroviarios declarándolos como servicio público.

ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO DE LA NORMA PROPUESTA

La propuesta no genera ningún costo al erario nacional, ni reduce los ingresos al erario nacional puesto que se trata de una norma declarativa.

Lima, mayo de 2019.