



LUIS CARLOS SIMEÓN HURTADO

"Año de la Universalización de la Salud"
"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"



Proyecto de Ley N° 6651/2020-CR

Los Congresistas de la República que suscriben, integrantes del **Grupo Parlamentario Acción Popular**, a iniciativa del congresista **LUIS CARLOS SIMEÓN HURTADO**, en uso de las facultades de iniciativa legislativa previsto en los artículos 102° numeral 1), y 107° de la Constitución Política del Perú, y en los artículos 22° inciso c), 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, ponen a consideración el siguiente:

El Congreso de la República,

Ha dado la siguiente Ley:

LEY QUE DECLARA DE INTERES NACIONAL Y OPORTUNA NECESIDAD PUBLICA EL MEJORAMIENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO LIMA - LA OROYA – CERRO DE PASCO

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública el mejoramiento de la infraestructura del sistema de transporte ferroviario Lima - La Oroya - Cerro de Pasco, para el transporte de pasajeros y carga.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Única. El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en coordinación con órganos competentes dictara las normas complementarias, con

sujeción a las leyes presupuestales vigentes y en el marco de sus competencias.

 Firmado digitalmente por:
LUIS CARLOS SIMEON HURTADO
Código FAU 20161740126 soft
Ingresista de la República
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 18/11/2020 10:51:26-0600

 Firmado digitalmente por:
SAAVEDRA OCHARAN Monica
Elizabeth FAU 20161740126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 16/11/2020 13:27:32-0500

 Firmado digitalmente por:
GARCIA OMEDO Paul
Gabriel FAU 20161740126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 16/11/2020 14:15:20-0500

 Firmado digitalmente por:
DURAND BUSTAMANTE Kenyon
Eduardo FAU 20161740126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 18/11/2020 11:10:43-0500

 Firmado digitalmente por:
FABIAN DIAZ YESSY NELIDA
FIR 45369316 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 17/11/2020 17:44:32-0500

 Firmado digitalmente por:
FABIAN DIAZ YESSY NELIDA
FIR 45369316 hard
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 17/11/2020 17:44:14-0500

 Firmado digitalmente por:
PEREZ OCHOA Carlos Andres
FIR 15742574 hard
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 17/11/2020 10:44:38-0500

 Firmado digitalmente por:
ROEL ALVALUIS ANDRES FIR
42725375 hard
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 18/11/2020 08:55:18-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

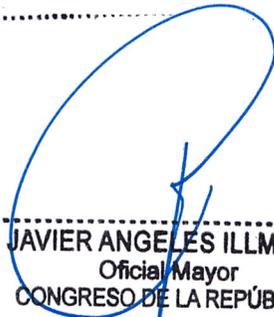
Lima, 27 de NOVIEMBRE del 2020

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: **pase la Proposición N° 6651 para su estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de TRANSPORTES y COMUNICACIONES.**

.....

.....

.....



JAVIER ANGELES ILLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa legislativa tiene está enmarcado en lo que establece la Constitución Política del Perú en su artículo 44°, la cual señala los deberes primordiales del Estado, promover el bienestar general de la población, en base a un desarrollo integral y equilibrado de la persona humana. Asimismo, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, señala que la acción estatal en materia de transporte está orientado a la satisfacción de las necesidades de los usuarios, al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, la protección del medio ambiente y de la comunidad.

En ese mismo contexto, mediante Resolución Ministerial N° 817-2006-MTC, el cual aprobó la política nacional del sector transportes, la misma que establece los lineamientos y directrices del accionar del sector, garantizando la promoción del desarrollo, seguridad y calidad de los servicios de transporte y logística relacionada, así como lograr que los servicios de transportes y logísticas se presten con transparencia, calidad, eficiencia, competitividad y seguridad.

Asimismo, mediante la Resolución Ministerial N° 396- 2016-MTC, se aprobó el plan nacional de desarrollo ferroviario, el cual no contempla la habilitación de esta vía ferroviario y el ramal La oroya – Cerro de Pasco.

ANTECEDENTES

Es importante indicar que El Ferrocarril Central del Perú es una vía ferroviaria peruana que transcurre desde El Callao hasta la ciudad de Huancayo ubicada en la región central andina del Perú, en Sudamérica, entre los de trocha estándar de 1,435 m, que alcanza a una altura sobre el nivel del mar de aproximadamente 4.781 msnm en el túnel de Galera. El punto más alto es "La Cima" con 4.835 msnm que se halla situado en el ramal minero de Tíclio a Morococha. Este punto excede en 27 m a Collahuasi, el lugar más elevado del ferrocarril minero de Antofagasta, Chile, de trocha de 1 m que tenía 4.818 msnm. Durante muchos años este fue el ferrocarril que llegaba a la mayor altura sobre el nivel del mar siendo sobrepasado recientemente por el Ferrocarril Qinghai-Tíbet que alcanza la cota 5.072 msnm.

Para alcanzar tal altura el tren atraviesa 58 puentes, 69 túneles, y alrededor de 6

zigzags. Empleando casi 8 horas para el recorrer la distancia de 172 km que separan la estación Puerto del Callao hasta la estación Galera.

En su recorrido, la línea remonta el curso del río Rímac y sus afluentes cruzando las provincias de Lima y Huarochirí hasta la estación Chinchán ubicada a 7 kilómetros al occidente de la localidad de Casapalca. Esta última es una localidad establecida en la falda occidental de la cordillera andina cuya industria es la concentración de minerales. La línea continúa su ascenso hasta la cumbre de los andes que atraviesa por el túnel de Galera. Desde ese punto inicia el descenso hacia los valles que separan la cordillera occidental de la central. Siguiendo el curso del río Yauli, que pertenece a la vertiente atlántica, llega a la localidad de La Oroya. Desde ese punto sigue ya el curso del río Mantaro pasando por el centro de su valle y comunicando sus principales localidades como son Jauja, Concepción y, finalmente, Huancayo.

Para facilitar la construcción de la línea principal se efectuó una división por secciones, las que fueron:

Lima - Callao - Cocachacra

Cocachacra - San Bartolomé - San Jerónimo de Surco

San Jerónimo de Surco - Matucana

Matucana - Parac

Parac - San Mateo - Río Blanco

Río Blanco - Galera

Galera - La Oroya

Meiggs solo pudo construir el ferrocarril hasta Chicla a 141 km del Callao. Tropezó con muy serias dificultades para el pago de los trabajos hechos. La conclusión hasta La Oroya se hizo como consecuencia de la entrega de todos los ferrocarriles que el Estado construyera a los tenedores de bonos de la deuda externa peruana, después de pasada la guerra con Chile.

La línea fue entregada al tráfico público hasta el paradero de Cocachacra el 9 de febrero de 1871, hasta San Bartolomé en septiembre de ese mismo año y hasta Chicla en mayo de 1878, esto es a menos de un año del inicio de la guerra de 1879 y cuando Meiggs ya había fallecido. Como consecuencia del conflicto la construcción quedó paralizada hasta 1890. En ese año los tenedores de los bonos asumieron los derechos y obligaciones de Meiggs y organizando desde entonces la Peruvian Corporation sucesora de los

tenedores. Llegó la línea hasta Casapalca el 12 de julio de 1892 y hasta la Oroya el 10 de enero de 1893.

Entre las grandes obras de este ferrocarril están el viaducto de Verrugas o Carrión, de 175 m de largo y 80 de altitud y el túnel de Galera que tiene 1.177 m de largo. También el túnel Balta que tiene forma helicoidal ubicado en la zona de Sacrape y 1.375 metros ubicado en el km 94 y demora el tren en pasarlo de 4 a 5 min

La Oroya-Jauja-Huancayo

Mediante un contrato adicional llamado arreglo celebrado entre el gobierno y la Peruvian Corporation en 1907, esta compañía se hizo cargo de la construcción del tramo entre La Oroya y Huancayo ya iniciado en 1905 por el Estado con una extensión de 20 km hasta Huari. Se abrió al tráfico a Huancayo el 8 de septiembre de 1908. Había tomado más de 38 años completar el ferrocarril Central.

Debido a la deuda que obtuvo el estado peruano, durante la construcción de esta red vial, teniendo como base el artículo N°26 de dicho contrato, surge el 20 de marzo de 1890, la empresa The Peruvian Corporation Ltd, cuya labor también era seguir con la construcción de los 160km de línea férrea faltantes. Dos semanas después era registrada en la Bolsa de Londres. Esta transacción se completó debido a que los herederos de Henry Meiggs, sus hijos J.G. Meiggs, H.H. Meiggs y Alejandro R. Robertson, vendiesen a la nueva empresa su parte del ferrocarril central, y de las minas de plata en Cerro de Pasco, acuerdo que se firma el 12 de junio, dos días después se firma el contrato de la construcción de la vía hasta La Oroya. En 1891, la Peruvian Corporation, decide administrar todos los ferrocarriles y convertirlos en filiales dividiendo las acciones entre sí. Surgieron siete empresas, de las cuales cinco eran controladas por sociedades filiales. Los dos restantes se firmaron mediante terceras personas debido que aún había contratos con el estado y otros encargados. Como era de esperarse ante la crisis económica que el país ya vivía en esos años luego de la Guerra con Chile, hubo problemas para cumplir el contrato. En 1893 no se realizaron los pagos según lo acordado, pretendiendo el Parlamento en suspender los pagos anuales a los acreedores. Definitivamente la Peruvian Corporation, no estaba en condiciones de conseguir los ingresos por otros medios para la construcción de otros tramos, no se llegaría a ningún acuerdo en ambas partes hasta 1899.

En el nuevo siglo XX, se llegó a una nueva negociación de las condiciones a partir de

1904. Pero es el 22 de junio de 1907 que pudo ser firmado el nuevo contrato el mismo que estipulaba

La Peruvian Corporation aceptará todos los gastos para las nuevas líneas planificadas hasta una extensión aproximadamente de 300 km.

La empresa ferroviaria reembolsará al Estado todos los gastos que le habían ocurrido por la construcción parcial de dichas líneas.

El uso de los ferrocarriles por la compañía se extenderá 17 años más, bajo la condición de que el fisco comenzará con el pago de las 80.000 Libras Esterlinas. Esta suma deberá ser recabada del impuesto al azúcar.

Definitivamente el uso de los ferrocarriles a cargo de la Peruvian Corporation no duró hasta 1927, si no se prolongaría hasta el 1 de marzo de 1973.

La Empresa Nacional de Ferrocarriles "E.N.A.F.E. R"

Durante el gobierno militar del presidente Juan Velasco Alvarado quien asumiera el poder el 3 de octubre de 1968, emprendió una nacionalización de varias empresas. En el caso de los ferrocarriles peruanos no sería la excepción, para esto contrató a la compañía francesa Sofresrail, para que hiciese un estudio sobre la rentabilidad de las vías férreas del país. El 2 de abril de 1971 se expropiaron todos los ferrocarriles de las manos privadas que se encontraban, incluidos los de la Peruvian Corporation, cuya sede quedaba en Canadá, culpándose a dicha empresa por la ruina sistemática del servicio ferroviario por sus bajas inversiones en los últimos años. Según aclaró el ministro de Transportes y Comunicaciones de la época, general Aníbal Meza Cuadra, "esto no es una confiscación, ni nacionalización, ni expropiación es un simple embargo a un deudor moroso de acuerdo a los intereses del pueblo". Es así que el 1 de diciembre de 1972 se crea la Empresa Nacional de Ferrocarriles, más conocida como ENAFER Perú, en la que se reunió a todos los ferrocarriles, excepto la línea La Oroya - Cerro de Pasco ya que esta era muy rentable y que hasta ese momento pertenecía a una empresa norteamericana. Luego pasaría a manos de CENTROMIN Perú, la Empresa Minera del Centro del Perú. ENAFER entró recién en operación el 1 de enero de 1973, haciendo funcionar las líneas:

Callao - Lima - La Oroya - Huancayo

Huancayo - Huancavelica

Mollendo - Arequipa - Puno

Juliaca - Cusco - Matarani - La Joya

Cusco - Quillabamba

Arica - Tacna

En julio de 1973, con crédito internacional se pudo adquirir nuevas locomotoras, material rodante, rieles y otros implementos:

En Estados Unidos, se adquirieron repuestos por un total de \$/ 12,6 millones de dólares.

En Rumanía, 300 vagones de carga y 32 coches de pasajeros

En Canadá, 12.700 t de rieles.

En Japón, 25 locomotoras diésel, 36 vagones para el transporte mineral, y 40 vagones cisterna.

La empresa fue reestructurada en 1976 mediante comisión para su reorganización donde solo participasen los trabajadores ferroviarios. En 1979, el congreso aprobó los préstamos para la modernización del sistema ferroviario nacional. En 1981 con el gobierno de Fernando Belaúnde Terry, convirtió la empresa en anónima y que fuera conducida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú. Para ese entonces el kilometraje de líneas era de 1.691. Durante la década de 1980 hasta inicios de 1990, la actividad ferroviaria ha ido en decadencia por la elevada tarifa de transporte, el terrorismo que cundía en el país, las carreteras y las horas de tránsito. En 1990 se decidió cancelar el servicio de pasajeros y solo predominó el servicio de carga. Se declara en emergencia el servicio y se convoca a la privatización en 1991, con la inscripción en los registros públicos de todos sus bienes inmuebles incluida una autoevaluación. Durante toda la década del noventa fue disminuyendo y convirtieron este servicio en un enorme elefante blanco donde había pérdidas de millones de dólares por año, hasta finales de 1998 se pudieron hacer las últimas reparaciones de 12 locomotoras y 100 vagones, como también 41 km de vía.

ENAFER Perú cerró sus operaciones en esta ruta a mediados de julio de 1999. El 20 de septiembre el ferrocarril central pasó a manos de sus nuevos dueños, y la compañía encabezada por Juan de Dios Olaechea la llamó Ferrovías Central Andina S.A, empresa que tendrá la concesión de esta ruta por 30 años.

Ferrovías Central Andina logra extender el tiempo de concesión que tenía de 30 años a 10 años más con un compromiso de inversión, esta Ficha de Contrato de Concesión fue publicada en internet a través de la página de OSITRAN y actualizada a fecha del 20 de marzo de 2017.

Ferrovias Central Andina empieza con una importante inversión desde el año 2010, se adquieren nuevos rieles de 115 Libras por yarda para el tramo tramo de 222 kilómetros que van desde el Callao a La Oroya. Los antiguos rieles que eran de 80 Libras por yarda y con este reemplazo se incrementa la seguridad para el viaje por esta ruta. Adicionalmente la Empresa construye un gran Taller de 4,900 metros cuadrados dejando parte del terreno que ocupaba antiguamente en el Callao.

Para el año 2015 Ferrovias Central Andina decide invertir 40 millones de Dólares en la adquisición de 150 vagones de Carga además de terminar con las modificaciones de 8 Locomotoras General Electric C-39. Se espera próximamente la construcción de un Túnel Trasandino que permita el transporte de carga y pasajeros en Ferrocarril en solo 3 Horas y media.

Proyectos de inversión inmediata del año 2020 en adelante:

- 1.- Acceso ferroviario que conecte la vía férrea con el Muelle de Contenedores (Muelle Sur y muelle norte) en el Terminal Portuario del Callao.
- 2.- Construcción de 9 paraderos destinados a la prestación del servicio de transporte de pasajeros en la ruta Lima - Chosica. Detalles de este proyecto fueron publicados en la página del Ministerio de Transportes y Comunicaciones por internet y que se refieren concesiones, específicamente al Ferrocarril del Centro. Se espera que el Tren Lima - Chosica entre en funcionamiento en julio del año 2021.

Contarán para el servicio con los tres Autovagones del ex metro Wanka, así como una Locomotora con 11 vagones que pondrán al servicio de pasajeros para toda la ruta.

Secciones de la Ruta

Esta línea poseía originalmente cinco secciones:

Línea principal Callao-La Oroya 222 km

La Oroya-Huancayo 124 km

Ramal Lima-Ancón 37,3 km abandonado y desmantelado en 1965

Ramal minero Ticlio-Morococha 14,3 km

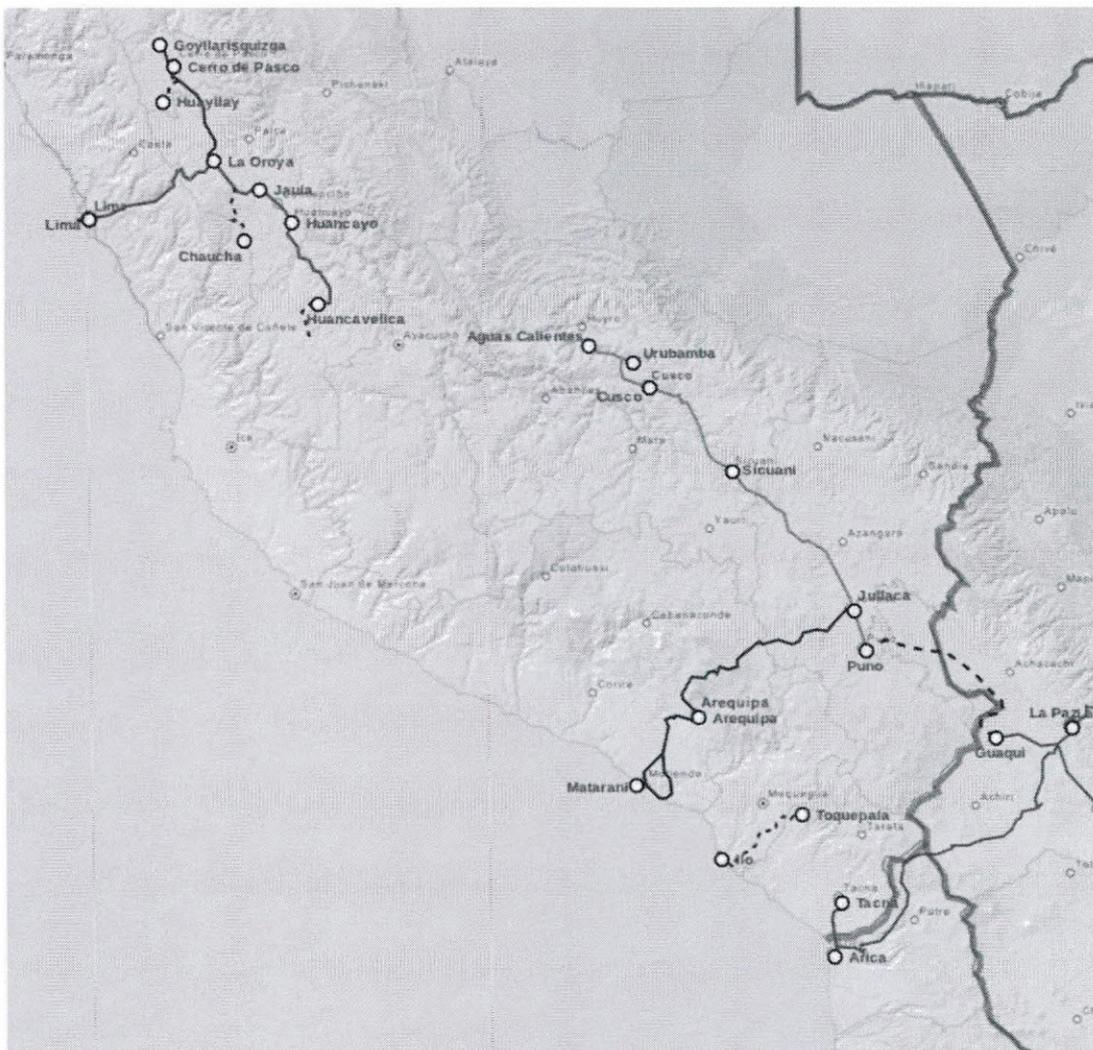
Ramal minero Cut off-Morococha 18,6 km

Destino final: Espinar-Cusco

Ramales

Ramal Lima-Ancón

CUADRO N°01



Fuente: *Ferrocarriles en el Perú#/media/Archivo:Railways_in_Peru.svg Los ferrocarriles en Perú (mapa interactivo).*

Formaba parte del antiguo ferrocarril del Nor-Oeste que comprendía, Lima - Ancón - Chancay que se inauguró el 17 de diciembre de 1870. Durante la guerra la sección Ancón - Chancay fue destruida por los chilenos al no poder llevársela íntegramente a su país. Esta sección pasaba por el actual serpentin de Pasamayo. Dicha sección no fue reconstruida.

Finalmente, en virtud a un acuerdo con los tenedores de bonos, la sección Lima - Ancón todavía operativa de esta línea pasó a poder de la Peruvian Corporation como un ramal del F.C. Central. Fue suspendido su tráfico regular en 1958 dejando solo el esporádico.

Se abandonó en 1965 y se desmanteló toda la línea.

Ramal Ticlio-Morococha



IncaRail. Foto: mcchavez1390.wixsite.com

Por concesión especial otorgada en 1899 a José (Giuseppe) Falcone Vignolo' minero de Yauli y Morococha y su hermano Juan (Giovanni) Falcone Vignolo, que luego transfirieron a la Peruvian Corporation, se construyó este ramal que se entregó al tráfico en 1903 para servir al asiento mineral de Morococha.

La Cerro de Pasco Corporation construyó este ramal en 1921 para servir a sus operaciones. El lugar se conoce como Cut Off y está en el km 205 de la línea principal, cercano a Pachachaca. Este ramal acortaba en varios km el mineral acarreado de Morococha hasta la fundición de la Oroya permitiendo reducir el costo del transporte. El ramal poseía 18 km.

CUADRO N° 02

Estaciones	km	Altitud (msnm)
Patio y factoría Guadalupe	1	3.00
Patio central	2	3.60
<u>Monserate</u>	13	150.00
<u>Desamparados</u>	14	150.00

<u>Vitarte</u>	26	353.00
<u>Santa Clara</u>	29	403.00
<u>Chosica</u>	54	860.00
<u>San Bartolomé</u>	76	1513.00
<u>Matucana</u>	102	2390.00
Tamboraque	120	3008.00
Rio Blanco	134	3506.00
<u>Chicla</u>	141	3733.90
Casapalca	153	4154.00
Chinchán	160	4360.00
<u>Ticlio</u>	171	4758.00
Morococha	14 (ramal)	4538.00
Galera	173	4781.00
Yauli	193	4192.00
Arapa	198	4025.00
Mahr Túnel	196	4025.00
Cut-Off	206	3954.00
La Oroya	222	3726.00
Pachacayo	262	3529.00
Llocllapampa	275	3465.00
Tambo	299	3359.00
Jauja	301	3552.00
Matahuasi	321	3265.00
Concepción	324	3252.00
San Jerónimo	330	3245.00
Huancayo	346	3261.00

Principales Estaciones Ferroviarias en el Perú

Por lo expuesto, la iniciativa legislativa busca rehabilitar y mejorar la infraestructura de la línea férrea Lima hasta el ramal Oroya- Cerro de Pasco, demandando un potencial de

transportes de personas, dinamizando la economía con el ingreso y salida de turistas y la promoción de la capital Minera del Perú.

EFFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

la presente Ley no tendrá efectos sobre la legislación vigente, por ser una iniciativa de carácter declarativo busca la habilitación del sistema ferroviario Lima - La Oroya - Cerro de Pasco, para el transporte de pasajeros y carga, que permitirá ahorrar tiempo en el traslado de los pobladores y ser la vía más adecuada de acceso y salida de turistas, los que a su vez coadyuvarán a dinamizar la economía de la Región Pasco.

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente propuesta legislativa no genera ni implica ningún costo adicional para el erario nacional por ser una iniciativa de carácter declarativo; por el contrario, su beneficio contribuirá al desarrollo de la Región Pasco y del País, tendrá impacto en el empleo, turismo y actividad productiva, lo que beneficiará también a los operadores turísticos como hoteles, restaurant, agencias de viaje y otros.

RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se enmarca en las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- Política de Estado N° 10: Reducción de la Pobreza.
- Política de Estado N° 11: Promoción de la Igualdad de Oportunidades sin Discriminación.
- **Política de Estado N° 18: Búsqueda de la Competitividad, Productividad y Formalización de la Actividad Económica.**
- Política de Estado N° 28: Plena Vigencia de la Constitución en cuanto a los artículos 59 y 61 de la carta Magna.