

Proyecto de Ley N° 1110/2021-ER



BETSSY BETZABET CHAVEZ CHINO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"



Proyecto de Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la revaloración y ejecución del "Ferrocarril del Sur".

Los Congresistas de la República que suscriben, a iniciativa de la Congresista BETSSY BETZABET CHAVEZ CHINO, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confieren el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 22° inciso c), 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente Proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República
Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA REVALORACIÓN Y EJECUCIÓN DEL "FERROCARRIL DEL SUR"

Artículo Único. - Declaratoria de necesidad pública y de interés nacional

Declárase de necesidad pública e interés nacional la revaloración y reactivación del "Ferrocarril de Sur" con el propósito de interconectar los departamentos de Tacna - Moquegua - Arequipa - Puno - Cusco, así como la ejecución del Ferrocarril Tacna - Arequipa - Ica - Lima; con la finalidad de promover el desarrollo turístico y comercial de la zona sur del país; sin que afecte las áreas naturales y arqueológicas protegidas, así como el medio ambiente.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. – Autoridad competente

Autorízase al Poder Ejecutivo para que, en coordinación con los gobiernos regionales de Tacna, Moquegua, Arequipa, Puno, Cusco, Ica y Lima realicen los estudios técnicos correspondientes y dicten las normas complementarias pertinentes para la ejecución de la presente ley.



Firmado digitalmente por:
NEOMIAS FIR 25700579 hard
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 06/01/2022 16:49:46-0500



Firmado digitalmente por:
VARAS MELENDEZ Blas
Marcial FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/01/2022 12:23:24-0500

Lima, diciembre de 2021.



Firmado digitalmente por:
CUTIPA CCAMA Victor Raul
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/01/2022 18:05:07-0500



Firmado digitalmente por:
CHAVEZ CHINO Betssy
Betzabet FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/12/2021 11:44:03-0500



Firmado digitalmente por:
LIMACHI QUISPE Nieves
Esmeralda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/01/2022 11:54:38-0500

**Proyecto de Ley que declara de
necesidad pública y de interés
nacional la revaloración, y
ejecución del "Ferrocarril del Sur".**

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA
REVALORACIÓN Y EJECUCIÓN DEL "FERROCARRIL DEL SUR"**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

La infraestructura ferroviaria es uno de los medios más importantes para que un país desarrolle los niveles de competitividad en una economía globalizada, con ello contribuye al desarrollo del comercio y propicia el turismo a nivel nacional e internacional.

El ferrocarril es un medio importante para el desarrollo de la economía de los pueblos, porque permite la articulación territorial de las regiones. Además, es el transporte más seguro y económico, permite la inclusión social de la ciudadanía, el viaje es más seguro, y ayuda reducir los accidentes de tránsito. Por otro lado, permite el cuidado del ambiente porque es menos contaminante que el vehículo.

Entre las ventajas del ferrocarril tenemos según indicó Juan de Dios Olaechea en la conferencia denominada Ferrocarriles: ¿Caminos del Inca del Siglo XXI¹.

1. *"Capacidad: un ferrocarril moderno es capaz de transportar, con sólo tres trenes por hora, 100 millones de toneladas anuales, [...]."*
2. *Eficiencia: consume proporcionalmente la tercera parte de lo que consumen los camiones.*
3. *Seguridad Vial: el alto índice de accidentes en carretera que registra el Perú hacen que esta alternativa de transporte sea más segura. Desde el inicio de la concesión, el ferrocarril no ha tenido un solo pasajero accidentado por motivos de transporte. Por ejemplo, en Francia el transporte ferroviario es 43.5 veces más seguro que el transporte en carreteras.*
4. *Formal: el sistema no permite excepciones. Combate la informalidad del transporte en general.*
5. *Economía de la infraestructura: Cuesta la tercera parte de lo que cuesta una carretera, dura siete veces la vida de una carretera, está seis veces menos expuesto que la carretera a los desastres naturales, reparación más rápida que una carretera (Todo esto teniendo en cuenta el supuesto de la línea férrea y del tren más precarios). No sólo es tres veces más barato construir una vía férrea*

¹ <https://usmp.edu.pe/idp/wp-content/uploads/2015/10/conf-ferrocarriles.pdf>- Instituto del Perú - Conferencia Ferrocarriles:
¿Caminos del Inca del siglo XXI? - 30 de noviembre de 2007

Proyecto de Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la revaloración, y ejecución del "Ferrocarril del Sur".

que una carretera, sino que además la primera tiene una vida útil de unos 50 años, mientras que la segunda debe reasfaltarse cada 8 años.

6. Rapidez: en los Andes el ferrocarril puede desarrollar velocidades promedias de 80 kilómetros por hora.
7. Medio ambiente: el ferrocarril es la manera más limpia y eficiente de transportar materiales y mercaderías a granel. Tres veces menos contaminantes que los camiones, de dos a cuatro veces más eficiente en el consumo de combustible. Los ferrocarriles representan sólo el 4 por ciento en la emisión de gases, sin embargo, movilizan el 42 por ciento de la carga. Entre 1999 y 2007 el FCCA ha adquirido 16 locomotoras de combustión limpia (ecológicas), que representan el 80 por ciento de nuestra flota. Alta compatibilidad con combustibles alternativos (gas natural) reduciendo el consumo de combustible. Además de la preocupación por reducir la emisión de gases contaminantes. Incluso podría optarse por trenes eléctricos que lógicamente no son contaminantes."

Los ferrocarriles en el mundo son fundamentales para el desarrollo de la economía de los países, entre los países que más longitud de la ruta de la red ferroviaria componen son: Estados Unidos con 293,564 km, seguido por China con 131,000 km, Rusia 87,157 Km, Canadá 77,937 km, India 68,525 km. Y en los países en América Latina tenemos: Argentina 36, 917 Km, Cuba 8,367 km, Chile 7,282 km, Bolivia 3,960 km, Colombia 2,141 Km, seguido por nuestro país se ubica en el puesto 76 con 1,939.7 Km.

Cuadro de Ferrocarriles en el mundo

Posición	País	Ferrocarriles (km)	
1	Estados Unidos	293,564	
2	China	131,000	
3	Rusia	87,157	
4	Canadá	77,932	
5	India	68,525	
6	Argentina	36,917	
7	Alemania	33,590	

Proyecto de Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la revaloración, y ejecución del "Ferrocarril del Sur".

8	Australia	33,343	
9	Brasil	29,850	
10	Francia	29,640	

Fuente: CIA World Factbook

Según se puede observar los países desarrollados en el mundo cuentan con mayor red ferroviaria. Es por ello, importante que en nuestro país se implemente la integración de las redes regionales a través de la red ferroviaria, así como menciona el señor Juan de Dios Olaechea en la conferencia denominada Ferrocarriles: ¿Caminos del Inca del Siglo XXI:

*"El Perú debe apuntar a la integración de las redes regionales existentes para articular una gran red ferroviaria nacional, que a su vez se complemente con las redes de los otros sistemas de transporte"*².

En nuestro país, la red ferroviaria principalmente es de transporte de mercancía a excepción del Ferrocarril del Centro y del Ferrocarril Cusco-Machupicchu que son de transporte de personas.

La red ferroviaria en nuestro país no responde a la articulación regional, sino está enfocado al transporte de carga de minerales, además no contamos con un sistema de información para el monitoreo de cargas. Es por ello, con la iniciativa se pretende interconectar las regiones del sur del país con el fin de disminuir el tiempo de transporte y el costo logístico de mercancía, descongestionar las carreteras y reducir los accidentes de tránsito.

Por otro lado, el "Ferrocarril del Sur", según la Dirección de Ferrocarriles cuenta con un Sistema ferroviario con diseño geométrico del siglo pasado que lo hace poco competitivo respecto al modo por carretera que ya ha sido modernizado por el Concesionario con la Rehabilitación en toda la extensión de la Carretera Arequipa – Juliaca - Puno que compite directamente con el Ferrocarril.³

² PONENCIA DE JUAN DE DIOS OLEACHE Instituto del Perú - Conferencia Ferrocarriles: ¿Caminos del Inca del sigloXXI?
- 30 de noviembre de 2007

³ Dirección de Ferrocarriles MTC

**Proyecto de Ley que declara de
 necesidad pública y de interés
 nacional la revaloración, y
 ejecución del "Ferrocarril del Sur".**

Redes Ferroviarias nacional



Fuente: Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transporte MTC

Según datos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones señala:

*"La infraestructura ferroviaria existente y operativa asciende a 1,939.7 Km, de los
 cuales el 78.0% representan tramos concesionados por el Estado, el 9.7%
 representan tramos no concesionados y el 12.3% pertenecen al sector privado.*

**Proyecto de Ley que declara de
 necesidad pública y de interés
 nacional la revaloración, y
 ejecución del "Ferrocarril del Sur".**

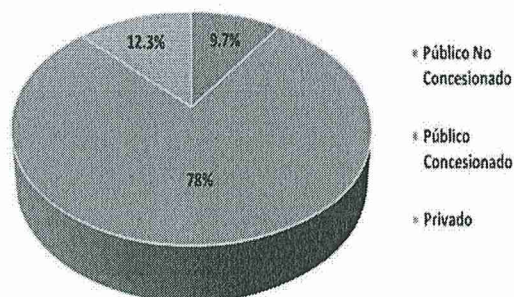
*Existen 8 líneas férreas en operación, las cuales son clasificadas por su condición
 como Pública No Concesionada, Pública Concesionada y Privada".*

Red Ferroviaria Nacional

TITULARIDAD	EMPRESA O ENTIDAD	TRAMO	LONGITUD (Km)	
Público No Concesionado	Gobierno Regional de Tacna	Tacna - Arica	60.0	60
	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Huancayo - Huancavelica	128.7	128.2
Público Concesionado	Ferrovías Central Andina	Callao - La Oroya	222.0	489.6
		La Oroya - Huancayo	124.0	
		La Oroya - Cerro de Pasco	132.0	
		(Callao-La Oroya) - Huascacocha	11.6	
	Ferrocarril Transandino	Matarani - Arequipa	147.5	989.9
		Arequipa - Juliaca	304.0	
		Juliaca - Puno	47.7	
		Juliaca - Cusco	337.9	
		Empalme - Mollendo	17.9	
		Cusco - Hidroeléctrica Machupicchu	121.7	
		Pachar - Urubamba	13.0	
	GYM Ferrovías (Línea 1)	Villa El Salvador - Estación Grau	20.9	33.1
		Estación Grau - Estación Bayóvar	12.2	
Privado	Cemento Andino	Caripa - Condorcocha	13.6	13.6
	Southern Perú	Ilo - Toquepala	186.0	217.7
	Copper Corporation	El Sargento - Cuajone	31.7	
	Votorantim Metais	Santa Clara - Cajamarquilla	7.3	7.3
TOTAL (Km.)				1,939.7

Fuente: Oficina de Estadística MTC - Actualizada a diciembre 2018.
 Elaborado: GTT- Oficina de Estadística 2018

Gráfico: Infraestructura Ferroviaria al 2017



Fuente: Oficina de Estadística MTC - Actualizada a diciembre 2018.

Proyecto de Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la revaloración, y ejecución del "Ferrocarril del Sur".

Respecto al servicio de pasajeros el Ministerio de Transportes y Comunicaciones señala: *En el transporte por ferrovía en el año 2008, registró un incremento de 4,6% respecto al año anterior, manteniendo una tendencia creciente en los últimos años. El operador con mayor número de pasajeros transportados es Inca Rail seguido de los Operadores Huancayo - Huancavelica y Tacna - Arica. Es preciso señalar que el primero tiene como destino principal, la ciudadela de Machu Picchu siendo éste uno de los mayores atractivos turísticos que ofrece nuestro país al mundo.*

Además, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mencionó que "La empresa Ferrocarril Transandino S.A. es concesionaria de los tramos Matarani - Arequipa, Arequipa - Juliaca, Juliaca - Puno, Juliaca - Cusco, Empalme (km 7,427 de la vía Matarani - Juliaca - Puno) - Mollendo, Cusco - Hidroeléctrica Machupicchu, y Pachar - Urubamba, y concentró el 74,8% del total de pasajeros transportados en el sistema ferroviario, siendo su principal operador Perurail S.A., sin embargo es importante resaltar los pasajeros movilizados por la empresa Inca Rail S.A.C. (21,1%) la misma que desde el año 2013, absorbió la actividad ferroviaria de la empresa Andean Railways Corporation S.A.C. como efecto de una reorganización societaria".

Según el reporte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el periodo 2018, el servicio de transporte ferroviario movilizó aproximadamente 3 millones de pasajeros, lo cual representó un crecimiento de 3.87% respecto al año 2016.

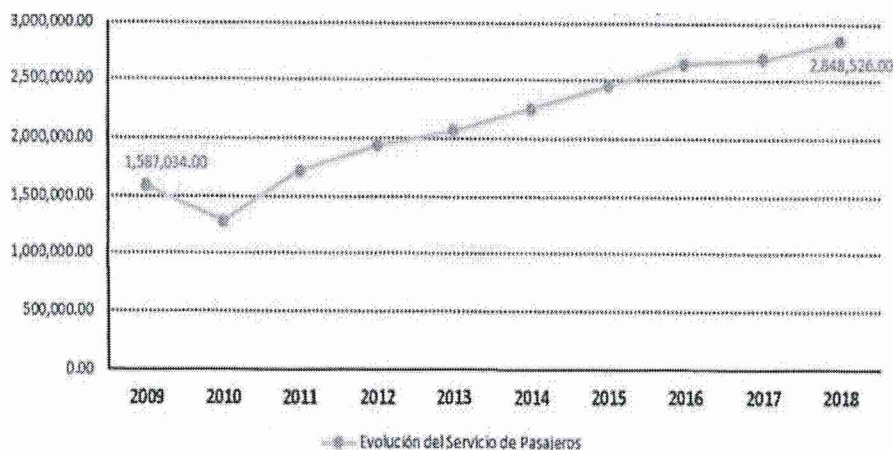
Evolución del Servicio de Pasajeros en Vías Ferroviarias 2014-2018



Fuente: Fuente: Anuario Estadístico 2018 — MTC

Proyecto de Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la revaloración, y ejecución del "Ferrocarril del Sur".

Tendencia de evolución de pasajeros



Fuente: Fuente: Anuario Estadístico 2018 - MT

Como se puede observar existe una tendencia en el crecimiento de pasajeros que se movilizan en el transporte ferroviario.

Sobre la declaratoria de "Interés Nacional" y "Necesidad Pública"

La presente iniciativa plantea declarar de necesidad e interés nacional la revaloración y reactivación del "Ferrocarril de Sur", al respecto el término "Interés nacional" implica un concepto indeterminado de forma genérica.

La palabra «interés» significa: «valor que en sí tiene una cosa»; «conveniencia o necesidad de carácter colectivo en el orden moral o material»; «inclinación más o menos vehemente del ánimo hacia bienes, servicios, decisiones, normas y políticas, adquiridas por sus ventajas por individuos o por segmentos sociales». La palabra «público»: «Aplicase a la potestad, jurisdicción y autoridad que tiene el Estado, sus órganos y representantes para imponer decisiones, conducir a los gobernados o administrados y controlar los efectos de las decisiones de estos últimos»⁴.

El interés público induce a reflexionar sobre algunos de los problemas más candentes en materia de políticas públicas y reforma del Estado, tales como el de la distribución de los recursos públicos, determinación de las respectivas esferas de acción de los sectores público y privado.⁵

⁴ Diccionario de la Lengua Española, Real Academia Española, 22ª ed., 2002

⁵ Corre. J. Algunas Consideraciones sobre el interés público en la política y el Derecho, Revista Española de Control Externo Pag 136.

Proyecto de Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la revaloración, y ejecución del "Ferrocarril del Sur".

El Ministerio de Justicia y Derechos Humanos en el marco de una consulta formulada por la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales, y Modernización del Congreso de la República, acerca de los efectos de las normas de "declaración de necesidad pública e interés nacional" señaló⁶ " (...) *que un sector de la doctrina sostiene que la noción interés público resulta ser equivalente a las categorías necesidad pública e interés nacional, entendiéndolas como 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. Así mismo manifestó en el informe (...) que 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:* (I) Que su contenido esté vinculado al bien común, (II) Que se contribuya a la realización de la dignidad humana, (III) Que se fortalezcan los principios democráticos y la convivencia pluralista, (IV) Que permita evaluar otros dispositivos normativos que contengan derechos y deberes constitucionales, así como legales, (V) *Que integre un proceso de toma de decisión y sea materializado por los entes competentes del Estado.*

El Efecto legal y práctico de las leyes declarativas de interés nacional o necesidad pública fueron señalados en el Informe N° 036-2014-JUS/DNAJ, del 10 de abril de 2013, concluyó que 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.

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa, es de carácter declarativo, no contraviene ninguna disposición legal del ordenamiento jurídico, guarda coherencia normativa con el artículo 44 de la Constitución Política del Perú mediante el cual señala: "*Son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.*"

⁶ INFORME LEGAL N° 036-2013-JUS/DNAJ — 10 de abril de 2013 — Informe Legal sobre la naturaleza jurídica e implicancias de las normas consideradas "declaraciones de necesidad pública e interés nacional"

**Proyecto de Ley que declara de
necesidad pública y de interés
nacional la revaloración, y
ejecución del "Ferrocarril del Sur".**

Por ello, esta iniciativa promueve la articulación interregional de la zona sur de nuestro país.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa, tiene como propósito articular el desarrollo interregional de Tacna, Moquegua, Arequipa, Puno y Cusco. Así como, Tacna Arequipa, Ica y Lima, con la finalidad de promover el desarrollo turístico y comercial de la zona sur del país; sin que afecte las áreas naturales y arqueológicas protegidas, así como el medio ambiente. Entre los beneficios que plantea la revaloración y ejecución del ferrocarril tenemos: Contribuye a la conectividad entre los departamentos de la zona sur de nuestro país, promueve un transporte seguro y económico, reduce los accidentes de tránsito. Además, el ferrocarril es un transporte menos contaminante, y el costo de su construcción es la tercera parte de lo que cuesta la carretera y la vida útil es de unos 50 años.

En cuanto al costo, no irroga gasto al erario nacional, porque es una norma declarativa. Las normas declarativas no presentan impacto en el presupuesto debido a que no generan gasto al tesoro público,

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL.

La iniciativa legislativa del presente proyecto de ley se enmarca en las Políticas de Estado:

Octava Política de Estado: Descentralización Política, Económica y Administrativa para Propiciar el Desarrollo Integral, Armónico y Sostenido del Perú, entre los objetivos en el inciso c) indica: *"Promover la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales"*.