

Proyecto de Ley N° 10857/2024-CR



**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA
DE NECESIDAD PÚBLICA E
INTERÉS NACIONAL, LA
REVALORIZACIÓN Y
CONSTRUCCIÓN DEL
FERROCARRIL HUANCVELICA –
ICA, PROMOVIENTOSE SU
DESARROLLO TURÍSTICO**

El congresista de la República **ALFREDO PARIONA SINCHE**, miembro de la BANCADA SOCIALISTA, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y en concordancia con los artículos 22 inciso c) 67, 75 y 76 del reglamento del Congreso de la República presenta el siguiente proyecto de Ley.

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República,
Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL, LA
REVALORIZACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL
HUANCVELICA – ICA, PROMOVIENTOSE SU DESARROLLO TURÍSTICO**

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto se declare de necesidad pública e interés nacional, la revalorización y construcción del ferrocarril Huancavelica – Ica, además se promueva su desarrollo turístico, por medio del mejoramiento de los servicios turísticos.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente ley tiene como propósito, se declare de necesidad pública e interés nacional, la revalorización y construcción del ferrocarril Huancavelica – Ica, a fin de promover su ejecución y el desarrollo de los servicios turísticos, pues, se pretende revalorar el turismo de las zonas de Huancavelica, Santa Inés, Rumichaca, Huaytará, Pámpano, San Clemente, Pisco e Ica, de los departamentos de Huancavelica e Ica.

Artículo 3. Declaración de necesidad pública e interés nacional, la revalorización y construcción del ferrocarril Huancavelica – Ica

Declárese de necesidad pública e interés nacional, la revalorización y construcción del ferrocarril Huancavelica – Ica, en los departamentos de Huancavelica e Ica, promoviéndose su desarrollo turístico.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. El Poder Ejecutivo, en el marco de sus competencias y el equilibrio financiero, dispone las acciones necesarias a fin de dar cumplimiento a la presente ley.

Lima, abril de 2025.



Firmado digitalmente por:
DAVILA ATANACIO Pasion
Neomias FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/04/2025 17:16:21-0500



Firmado digitalmente por:
PARIONA SINCHE Alfredo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/04/2025 16:02:37-0500

ALFREDO PARIONA SINCHE
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
QUITO SARMIENTO Bernardo
Jaime FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/04/2025 15:55:10-0500



Firmado digitalmente por:
QUITO SARMIENTO Bernardo
Jaime FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/04/2025 15:55:33-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES RAMIREZ Alex Randu
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/04/2025 18:08:19-0500



Firmado digitalmente por:
ROBLES ARAUJO Silvana
Emperatriz FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/04/2025 17:27:35-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **16** de **abril** de **2025**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 10857/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



.....
GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA:

El artículo 60 de la Constitución Política del Perú, establece que, *"El Estado reconoce el pluralismo económico. La economía nacional se sustenta en la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa. Sólo autorizado por ley expresa, el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirecta, por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional. La actividad empresarial, pública o no pública, recibe el mismo tratamiento legal."*

El artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, define a el "[...] e) *Servicio de Transporte de Personas: Servicio público a través del cual se satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte, bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente, haciendo uso del Sistema Nacional del Transporte Terrestre, terminales terrestres, estaciones de ruta u otro tipo de infraestructura complementaria que se considere necesaria para la adecuada prestación del servicio.* f) *Servicio de Transporte de Mercancías: Actividad económica a través del cual se realiza el traslado de mercancías.* g) *Tránsito Terrestre: Conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas determinadas en la presente Ley y sus reglamentos que lo orientan y lo ordenan.* h) *Transporte Terrestre: Desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías.* i) *Vías Terrestres: Infraestructura terrestre que sirve al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas."*

El numeral 4.2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, indica, *"El Estado focaliza su acción en aquellos mercados de transporte que presentan distorsiones o limitaciones a la libre competencia. En particular dirige su atención a los mercados que se desarrollan en áreas de baja demanda de transporte a fin de mejorar la competitividad en los mismos y a los existentes en*

áreas urbanas de alta densidad de actividades a fin de corregir las distorsiones generadas por la congestión vehicular y la contaminación."

Según el artículo 1 de la Ley 29935, señala que, *"Declárase de necesidad pública la revaloración y reactivación del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica, conocido como el "Tren Macho", así como la conclusión del Ferrocarril Huancavelica-Castrovirreyna-Pisco."*

El artículo 3 del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, aprobado por Decreto Supremo N°032-2005-MTC, define a actividad ferroviaria como *"acciones relacionadas con la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria; con el servicio de transporte ferroviario y en general con la gestión integral o parcial de los ferrocarriles."* Según el artículo 6, se indica que, *"Las vías férreas del país se clasifican: por el ámbito territorial en que se encuentran, por la titularidad de la empresa; y por la máxima velocidad de operación permisible, en la forma siguiente: 1) Por el ámbito territorial: a) Vía férrea nacional.- Es aquella que forma parte del Sistema Ferroviario Nacional; o de ferrocarriles instalados en más de una región; así como las que cumplen cualquiera de los siguientes criterios: - Interconectan al país longitudinal o transversalmente, permitiendo la vinculación con los países vecinos, así como entre capitales de departamento. - Conectan puertos o aeropuertos del país [...]"*.

Conforme al artículo 8 del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, aprobado por Decreto Supremo N°032-2005-MTC, *"El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, es el órgano rector y normativo a nivel nacional de la actividad ferroviaria pública o privada y tiene las siguientes competencias: [...] Competencias de gestión: a) Velar por el cumplimiento de las normas que regulan la actividad ferroviaria a nivel nacional. b) Planificar el desarrollo de la actividad ferroviaria y del sistema ferroviario nacional. c) Otorgar autorizaciones para la realización de estudios de proyectos ferroviarios de ámbito nacional, cuando sean requeridas. Tales autorizaciones no implicarán el otorgamiento de derechos al solicitante ni el*

reconocimiento de obligaciones, ni pago alguno por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. d) Aprobar proyectos de construcción de infraestructura ferroviaria de ámbito nacional. e) Otorgar autorizaciones de construcción, mejoramiento y rehabilitación de infraestructura ferroviaria de ámbito nacional. [...]"

Según Ley 667, Ferrocarril de Huancayo a Ayacucho, publicado el 20 de noviembre de 1907, en su artículo único, se autorizó *"al Poder Ejecutivo para construir un ferrocarril de Huancayo a Ayacucho, invirtiendo en la obra los productos de la renta de tabacos de que el Gobierno pueda disponer, dentro del cumplimiento de las leyes de 30 de marzo de 1904 y su ampliatoria de 23 de octubre de 1905"*.

"El diputado Celestino Manchego Muñoz, colaborador y allegado al presidente Leguía, aprovechó el cambio en el sistema de contratos a partir de Izcuchaca y la disposición de gran mayoría de representantes, para inducir al presidente Leguía que cambiara el rumbo de la línea férrea, desviando su original trayectoria hacia Ayacucho, por una más rápida de salida a la costa, siguiendo por la quebrada del río Ichu hacia Chonta, para luego bajar hacia el puerto de Pisco, el cual desembarcaría los granos de la despensa agrícola de Acobamba y el rico mineral de las entrañas del departamento minero por excelencia, Huancavelica."¹

¹ SALAS, F (2019). Extractos de libro Historia de Huancavelica.

LINK: <https://huancavelicaenlahistoria.photo.blog/2020/03/28/el-tren-que-salio-cuando-pudo-y-llego-19-anos-despues/>



FUENTE: Federico Salas Guevara. 28 de marzo de 2020

LINK: <https://huancavelicaenlahistoria.photo.blog/2020/03/28/el-tren-que-salio-cuando-pudo-y-llego-19-anos-despues/>

"El ferrocarril Huancayo – Huancavelica, dio inicio en 1907 por Ley N° 667 del 20 de noviembre de ese año, bajo los primeros estudios del Ing. Carlos Weber y se iniciaron con los fondos del Estanco del Tabaco. Para 1908 apenas se habían construidos 14 kilómetros de terraplenes. Durante el Gobierno de Pardo, en 1918 se asignó presupuesto para continuar la obra. En 1920, durante el gobierno de Leguía se dio mayor impulso a esta obra. Fueron gestores iniciales en 1907, don Delfín Vidalón y el diputado Antonio Larrauri."²

"En 1921 falleció el Ing. Manuel Tellería y la obra fue conducida primero por el Ing. Valdizan y, después por el Ing. Voto Bernales. En el segundo gobierno de Leguía participaron activamente en el seguimiento de la obra, don Armando Patiño Zamudio y Damaso Vidalón, quienes siguieron la propuesta del diputado,

² SALAS, F (2019). Extractos de libro Historia de Huancavelica.

LINK: <https://huancavelicaenlahistoria.photo.blog/2019/08/09/1925-construtores-del-ferrocarril/>

también huancavelicano, Manuel Jesús Alarco, de llevar el ferrocarril hasta Pisco, en el gobierno de Guillermo Enrique Billinghurst Angulo. A partir de esos momentos, el diputado Celestino Manchego Muñoz, por Castrovirreyna y Huancavelica, toma fuerza en el gobierno de Leguía, y gracias a su empuje y mérito indiscutible, la obra se inauguró el 22 de octubre de 1926. En los trabajos de la línea La Mejorada – Huancavelica, fueron contratistas los señores Dante Castagnola y Hernani Fernández, quienes dependían del Ing. Voto Bernalles al igual que son Mariano Patiño, don Alberto Ortiz, don Julio Ruiz y doña Luz Moyano. La obra continuó posteriormente su ruta hacia Pisco bajo la dirección de los ingenieros Ráez y Morante, hasta que fue interrumpida en el Centro Poblado de Lachocc, por el golpe de Estado de Sánchez Cerro contra Leguía. Nadie más en la historia volvió a preocuparse de llevar el ferrocarril a Pisco.”³

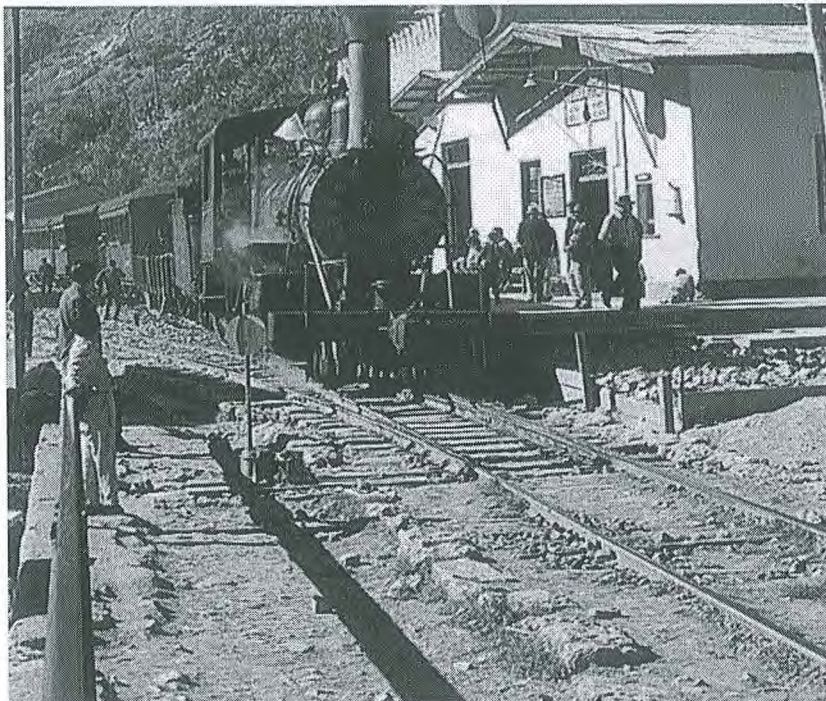


Tren Macho modelo Henschel. Eran los 1950 aproximadamente. Esta foto corresponde a la estación de Tellería. Fotos tomadas por Ph. Dahlström

FUENTE: <https://huancavelicaenlahistoria.photo.blog/tren-macho/>

³ SALAS, F (2019). Extractos de libro Historia de Huancavelica.

LINK: <https://huancavelicaenlahistoria.photo.blog/2019/08/09/1925-constructores-del-ferrocarril/>



Máquina a vapor tomada en el año de 1,971 en la estación de Tellería - Huancavelica..

FUENTE: <https://huancavelicaenlahistoria.photo.blog/tren-macho/>



*El tren Macho saliendo del último túnel y entrando a Huancavelica.
Richard Paco Apaza*

FUENTE: <https://huancavelicaenlahistoria.photo.blog/tren-macho/>

Teniendo a consideración que "la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN adjudicó al Consorcio Concesionaria Ferroviaria del Centro (quien presentó como operador ferroviario a la empresa Benito Roggio Transportes S.A) el proyecto de modernización del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, conocido como "Tren macho". El proyecto adjudicado por encargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) tiene como objetivo brindar un servicio de transporte ferroviario seguro, eficiente y confiable para 1.2 millones de habitantes de Junín y Huancavelica."⁴ El proyecto consistiría en la ejecución de obras a lo largo de la vía ferroviaria desde la región de Huancavelica hasta Junín, siendo la continuidad, el proyecto ferrocarril Huancavelica – Ica.

Es trascendental mencionar que, "el transporte ferroviario no sólo se utilizaría como medio de locomoción, sino que se redefiniría como producto turístico [...] el tren es más que un medio de transporte para el turismo y que puede ser considerado un transporte como turismo, ya que su desplazamiento combina potencial de alto valor intrínseco como una experiencia turística."⁵

"El viaje en ferrocarril es, para muchos, una forma de desplazamiento diaria desde sus hogares hacia sus lugares de trabajo. Para otros, el uso de este medio de transporte se enmarca en las prácticas de ocio y turismo. En este último contexto se encuentran los trenes turísticos, un producto que, además del traslado, puede ofrecer al turista también el alojamiento y, en algunos casos, una oferta complementaria de gastronomía y entretenimiento a bordo."⁶

⁴ Agencia de Promoción de la Inversión Privada. Nota de prensa de fecha 28 de agosto de 2024.
LINK: <https://www.gob.pe/institucion/proinversion/noticias/1011297-proinversion-adjudica-el-proyecto-de-modernizacion-del-ferrocarril-huancayo-huancavelica>

⁵ GALVAO.L (2010). Turismo y Patrimonio Ferroviario. Brasil.
LINK: <file:///C:/Users/apariona/Downloads/Dialnet-TurismoYPatrimonioFerroviario-3351518.pdf>

⁶ FUSTÉ.F (2018). Viajes en tren: el territorio y la comunicación de la identidad. Dixit no.28 Montevideo jun. 2018.
LINK: http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0797-36912018000100004

"Además, si valoramos que el Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, se encuentra ubicado en la sierra central del Perú y prestaría el servicio de transporte entre las capitales de las regiones Junín y Huancavelica, recorriendo Huancayo, Chilca, Huancán, Huayucachi, Viques y Cullhuas de la región Junín; y de Manuel Tellería, Izcuchaca, Mariscal Cáceres, Acoria, Yauli y Huancavelica de la Región Huancavelica."⁷ Resulta importante su continuidad de construcción desde Huancavelica hasta Ica, por las localidades de Santa Inés, Rumichaca, Huaytará, Pámpano, San Clemente, Pisco e Ica, revalorándose sus atractivos turísticos, promoviéndose el desarrollo económico y social de los departamentos Huancavelica y Junín.

Maxime, se debe tener presente que el anhelado proyecto del Ferrocarril Lima – Ica está empezando a hacerse realidad, pues, "acaban de concluir los estudios de perfil para ambos proyectos, determinándose su viabilidad. Con ello, dichos proyectos pasan a la siguiente fase, quedando listos para la elaboración del Expediente Técnico y su posterior ejecución. Así lo informó el ministro de Transportes y Comunicaciones, Raúl Pérez Reyes Espejo"⁸

"En cuanto al ferrocarril Lima-Ica, este se extenderá desde Villa el Salvador hasta Ica a lo largo de 280 km y tendrá 15 estaciones, ubicadas en las ciudades de Villa el Salvador, Lurín, Chilca, Punta Negra, Asia, Mala, Cerro Azul, Cañete, Chíncha Alta, Chíncha Baja, Guadalupe, Pisco, Aeropuerto de Pisco, Paracas e Ica. Este ferrocarril facilitará el transporte masivo de carga y de pasajeros en forma rápida y segura, contribuyendo a la disminución de la congestión vehicular y la emisión de gases contaminantes de efecto invernadero (GEI). Con este

⁷ Proinversión. Memoria Informativa "Ferrocarril Huancayo – Huancavelica".
LINK: https://www.investinperu.pe/RepositorioAPS/0/2/JER/PROINVERSION_FHH/MEMORIA-INFORMATIVA-FHH-PI.pdf

⁸ Redacción ProActivo. MTC: Se aprobó la viabilidad de los ferrocarriles Lima – Ica y San Juan de Marcona-Andahuaylas. 24 de julio de 2024.
LINK: <https://proactivo.com.pe/mtc-se-aprobo-la-viabilidad-de-los-ferrocarriles-lima-ica-y-san-juan-de-marcona-andahuaylas/>

proyecto se beneficiarán directamente más de 5.8 millones de personas e indirectamente 6.5 millones, permitiéndoles una reducción significativa en sus tiempos de viaje y un impulso al intercambio comercial entre las ciudades de Lima e Ica, promoviendo también la producción agrícola de Ica para que llegue a los mercados de la capital. La inversión aproximada de este proyecto asciende en US\$ 6.5 mil millones."⁹

En ese sentido, se ha propuesto la revalorización y construcción del ferrocarril Huancavelica – Ica, a efectos de que se permita un contacto rápido y directo de ambos departamentos, lo cual se complementaría con los proyectos del ferrocarril Lima – Ica, además del ferrocarril Huancayo – Huancavelica, generándose la posibilidad de conexión entre los diferentes distritos, promoviéndose su desarrollo turístico, pues, se daría un contacto directo con los paisajes de la zona, manifestándose como una forma de comunicación cultural.

EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La vigencia de la presente Ley no contraviene ninguna normativa y se encuentra acorde de los artículos 70, 73 y 102 de la Constitución Política del Perú, puesto que, permitirá se declare de necesidad pública e interés nacional, la revalorización y construcción del ferrocarril Huancavelica – Ica, a fin de promover su ejecución y el desarrollo de los servicios turísticos, pues, se pretende revalorar el turismo de las zonas de Huancavelica, Santa Inés, Rumichaca, Huaytará, Pámpano, San Clemente, Pisco e Ica, de los departamentos de Huancavelica e Ica.

⁹ Redacción ProActivo. MTC: Se aprobó la viabilidad de los ferrocarriles Lima – Ica y San Juan de Marcona-Andahuaylas. 24 de julio de 2024.

LINK: <https://proactivo.com.pe/mtc-se-aprobo-la-viabilidad-de-los-ferrocarriles-lima-ica-y-san-juan-de-marcona-andahuaylas/>

ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no irroga gasto adicional al erario nacional, puesto que, es una propuesta declarativa que pretende se revalore y construya el ferrocarril Huancavelica – Ica, a fin de contribuir con el cierre de brechas de infraestructura ferroviaria, pues con el citado ferrocarril, se permitirá mejorar la conectividad, reducir costos logísticos, reducir tiempos de viaje de las personas; así como, promover su desarrollo turístico, por el que se desarrollará la comunicación de culturas e identidades, teniéndose como resultado el conocimiento de diversas realidades culturales de las localidades de Huancavelica, Santa Inés, Rumichaca, Huaytará, Pámpano, San Clemente, Pisco e Ica, difundiéndose sus costumbres, tradiciones, arquitectura cultural y natural de cada zona.

RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL

El Proyecto de Ley tiene vinculación directa con la **Octava Política de Estado del Acuerdo Nacional**: "Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.", en la cual se establece que, nos comprometemos a desarrollar una integral descentralización política, económica y administrativa, transfiriendo progresivamente competencias y recursos del gobierno nacional a los gobiernos regionales y locales con el fin de eliminar el centralismo. Construiremos un sistema de autonomías políticas, económicas y administrativas, basado en la aplicación del principio de subsidiariedad y complementariedad entre los niveles de gobierno nacional, regional y local del Estado, con el fin de fortalecer éstos últimos y propiciar el crecimiento de sus economías [...]"

Además, guarda relación con la **Vigésimo Primera Política de Estado del Acuerdo Nacional**: "Desarrollo en infraestructura y vivienda", en la cual se establece que, nos comprometemos a desarrollar la infraestructura y la vivienda

con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado. El Estado, en sus niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de estas actividades y fomentará la transferencia de su diseño, construcción, promoción, mantenimiento u operación, según el caso, al sector privado [...]"

Finalmente, el Proyecto de Ley, guarda relación con el Tema 80, "Sobre el turismo", de la Política de Estado 19; y, el Tema 83, "Leyes declarativas de interés nacional y necesidad pública referidas a obras de infraestructura", de la Política de Estado 21, de la Agenda Legislativa para el periodo anual de sesiones 2024 – 2025, aprobado por Resolución Legislativo del Congreso N°006-2024-2025-CR.

Lima, abril de 2025