



JHAKELINE KATY UGARTE MAMANI
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Documentos con validez de firma electrónica, sello y timbre"
Área de Trámite y Digitalización de Documentos

Los congresistas de la República, integrantes del grupo parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa de la congresista **JHAKELINE KATY UGARTE MAMANI**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y de conformidad con lo establecido en los artículos 22-C; 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

PROYECTO DE LEY



LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA REVALORIZACIÓN DEL TREN, EN LA RUTA SICUANI-CUSCO- QUILLABAMBA, PARA SU USO COMO MEDIO DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PERSONAS Y DE CARGA

Artículo 1. - Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la revalorización del tren, en la ruta Sicuani-Cusco-Quillabamba, para procurar priorizar su uso como medio de transporte interprovincial de personas y de carga.

Artículo 2. - Finalidad de la Ley

La presente ley tiene como finalidad llamar la atención del Estado para que fortalezca el transporte seguro de personas y como medio de transporte de carga y así impulsar el desarrollo integral en el Valle de La Convención, el Valle Sagrado de Cusco y el Valle Sur de Cusco.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

PRIMERA. Renegociación de Contratos con Concesionarios

Facúltase al Poder Ejecutivo a evaluar y solicitar la renegociación, entre partes, de todo contrato actual que implique a las empresas concesionarias de la ruta, material rodante y todo el proceso de operaciones de transporte, para la ejecución de la presente ley.

SEGUNDA. Vigencia

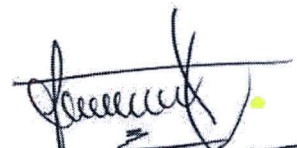
La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación.


Elizabeth Medina H.


Alex A. Paredes Y.


ALEXANTONIO PAREDES GONZALES
PORTAVOZ TITULAR
BLOQUE MAGISTERIAL DE CONCERTACIÓN NACIONAL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA


JHAKELINE KATY UGARTE MAMANI
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


Paul Gutierrez T.


Pasión Dávila A.


Egan Tello Monto



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **8** de **junio** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°2258-2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....
HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

a) HISTORIA DEL TREN EN LA RUTA SICUANI-CUSCO-QUILLABAMBA.

La construcción de la ruta Sicuani-Cusco-Quillabamba tuvo dos etapas, la primera de ellas correspondiente a la ruta Sicuani-Cusco. Esta primera etapa fue parte del proyecto del Ferrocarril del Sur, promovida por el presidente José Balta, iniciando su construcción desde Mollendo hasta Arequipa en 1869; posteriormente se continuó con la ruta de Arequipa hasta Juliaca en 1870. En Juliaca hubo dos bifurcaciones, la primera de ellas hacia Cusco y la segunda hacia Puno, la que corresponde hacia Cusco se inició en 1872 que fue paralizada en 1875 por falta de financiamiento, reiniciando el proyecto en 1890, llegando a Sicuani en 1894 y concluyendo hasta Cusco en 1907, retraso producido especialmente por la Guerra del Pacífico¹.

La segunda etapa constituye la ruta Cusco – Quillabamba, que inició su construcción en 1914, gracias a una ley promovida por el diputado convenciano Benjamin La Torre, pedido que fue hecho por parte de la población convenciana desde 1899, debido que hasta ese momento la única ruta de acceso a Quillabamba era por el Abra Málaga, ruta que aún se usa hasta hoy, constituyendo un acceso muy difícil y peligroso para esa época. En 1923 llega al poblado de Pachar y en 1929 llega a Aguas Calientes, esta última es la ciudad más cercana al Parque Arqueológico de Machupicchu, quedando paralizado el proyecto por 20 años, reiniciando su construcción en el año 1951 periodo de gobierno del general Manuel A.

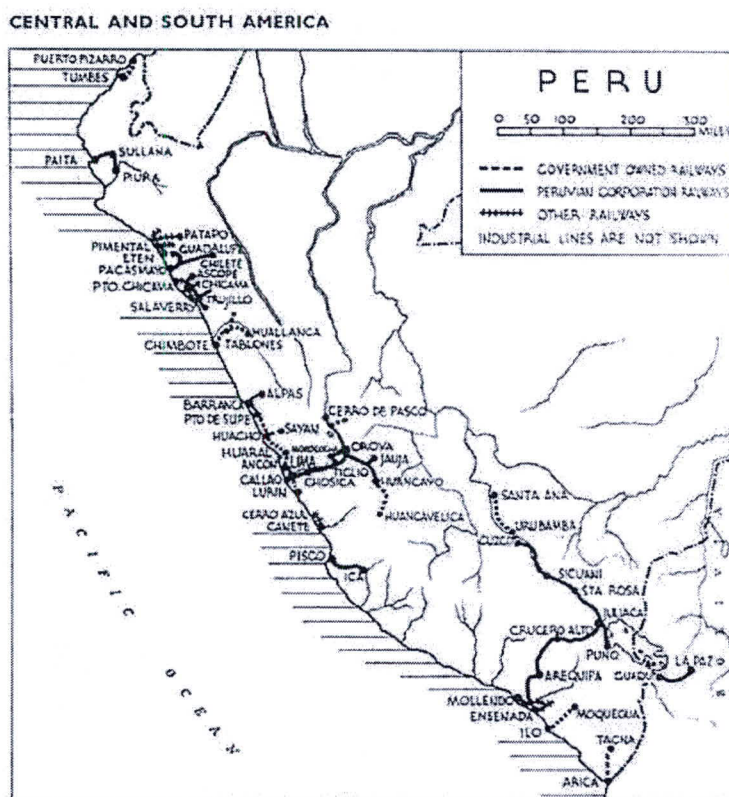
¹ Museo del Ferrocarril (s.f.). *La Historia del Ferrocarril*. Recuperado de: <https://www.museodelferrocarril.org/literaturaferroviaria/pe/Historia/PERU-ViaLibre.pdf>

[illegible]

Odría hasta el poblado de Santa Teresa, permaneciendo allí por durante 16 años hasta su reinicio en 1967, llegando hasta el poblado de Chaullay, y llegando a Quillabamba en 1977².

Hay que notar el gran esfuerzo de casi un siglo por tener la ruta del tren terminado hasta Quillabamba, en la provincia de La Convención, provincia que cuenta con gran producción de cacao, café, té y todo tipo de frutas.

En gráfico siguiente podemos apreciar toda la ruta del Ferrocarril del Sur, partiendo de Mollendo, pasando por Arequipa, llegando a Juliaca y de allí a Sicuani, Cusco y finalmente llegando a Santa Ana, ubicado en la ciudad de Quillabamba.



² Museo del Ferrocarril (s.f.). *La Historia del Ferrocarril*. Recuperado de: <https://www.museodelferrocarril.org/literaturaferroviaria/per/Historia/PERU-ViaLibre.pdf>

Fuente: Museo del Ferrocarril. Recuperado de:
<https://www.museodelferrocarril.org/literaturaferroviaria/pe/index.asp>

b) ESTADO SITUACIONAL DE LA CONCESIÓN DE LA LINEA FERREA EN LA RUTA SICUANI-CUSCO-QUILLABAMBA.

La línea férrea en el Sur del Perú está compuesta por las siguientes redes ferroviarias, rutas y recorridos:

- Tramo Sur: Con un total de 854 km.
- Tramo Sur Oriente: Con un total de 134 Km.

RED FERROVIARIA	ruta	RECORRIDO (Km)
FERROCARRIL DEL SUR: TOTAL 854 Km	Mollendo – Matarani – Arequipa	165
	Arequipa – Juliaca	304
	Juliaca – Puno	47
	Juliaca – Cusco	338
FERROCARRIL DEL SUR ORIENTE: TOTAL 134 Km	Cusco – Hidroeléctrica	121
	Pachar – Urubamba	13

Fuente: Ositrán (s.f.). Ferrocarril del Sur y Sur Oriente. Recuperado de:
<https://www.ositrán.gob.pe/anterior/vias-ferreas/ferrocarril-del-sur-y-sur-oriente/>

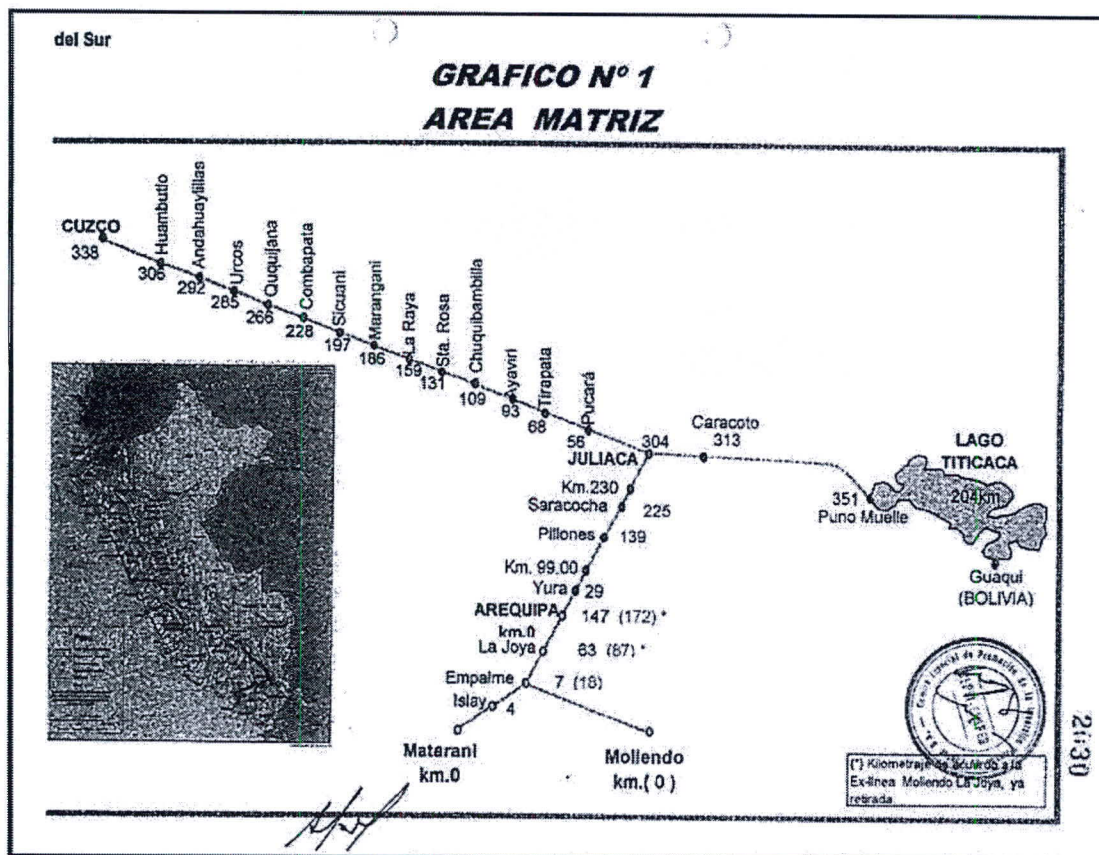
Estas redes ferroviarias están concesionadas por la empresa FETRANSA, entregada el 19 de julio de 1999, tanto en la administración de la línea férrea, así como la operación del material rodante, que está constituido sobre todo por los trenes y vagones.

La línea que compete a este proyecto de ley forma parte del Ferrocarril del Sur Oriente con las siguientes rutas:

1) Ruta: Cusco-Sicuani:

La ruta que entra en vigencia con la presente ley está comprendida por la ruta Cusco-Sicuani, que pasa por las siguientes estaciones: Huambutio, Andahuaylillas, Urcos, Quiquijana, Combapata, Sicuani,

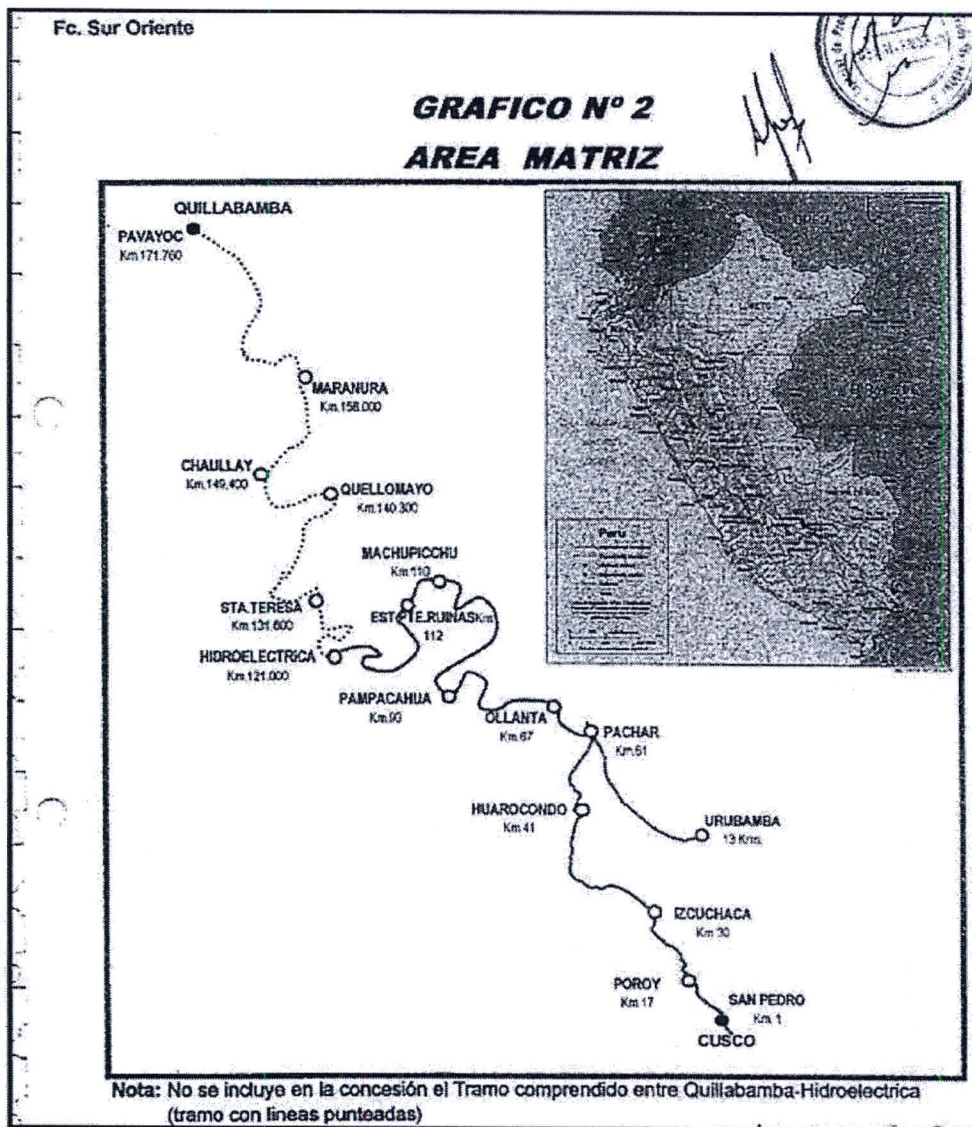
Marangani.



Fuente: MTC (s.f.). Contrato Ferrocarril Sur y Sur Oriente. Recuperado de:
<https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/documentos/contrato%20ferrocarril%20sur%20y%20sur%20ori>
 ente.pdf

2) Ruta: Cusco-Quillabamba:

La segunda ruta que aplica la presente iniciativa está comprendida por las siguientes estaciones: Quillabamba, Maranura, Chaullay, Quellomayo, Santa Teresa, Hidroeléctrica, Puente Ruinas, Pampacahua, Ollanta, Pachar, Urubamba, Huaroscondo, Izcuchaca, Poroy, Cusco.



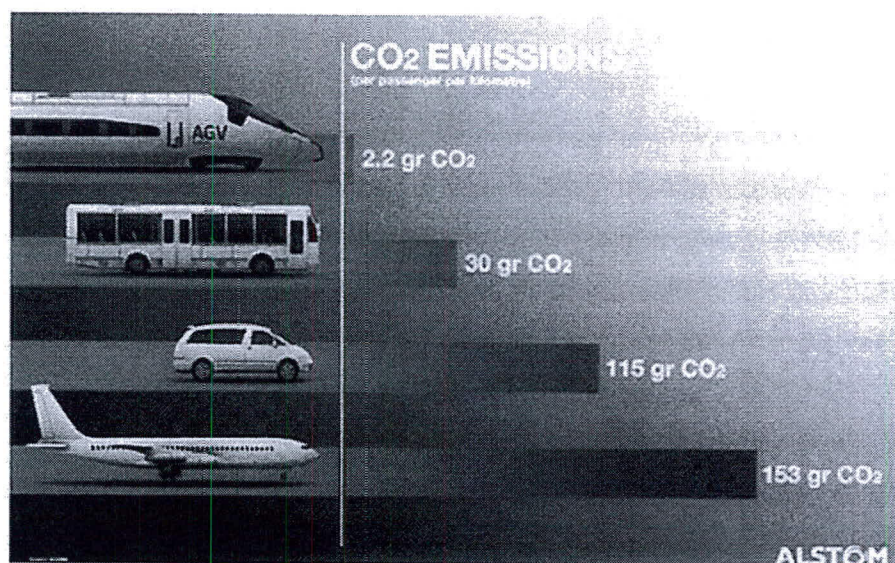
Fuente: MTC (s.f.). Contrato Ferrocarril Sur y Sur Oriente. Recuperado de:
<https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/documentos/contrato%20ferrocarril%20sur%20y%20sur%20ori>
 ente.pdf

c) USO DEL TREN COMO MEDIO DE TRANSPORTE SEGURO Y LIMPIO

En recientes estudios, se comprueba que el tren es el medio de transporte más limpio del Mundo, en comparación con medios de transporte como aviones, autos, y buses que usan combustibles fósiles.

En el siguiente gráfico que publica la empresa fabricante Alstom, muestra la cantidad de CO₂ emitido por los distintos medios de transporte por pasajero por kilómetro, mostrando que el avión es el medio más contaminante con 153 gr CO₂/pasajero, después los vehículos particulares, con 115 gr CO₂/pasajero, le sigue el bus, con 30 gr CO₂/pasajero, finalmente, el tren eléctrico, con 2.2gr de CO₂ por pasajero.

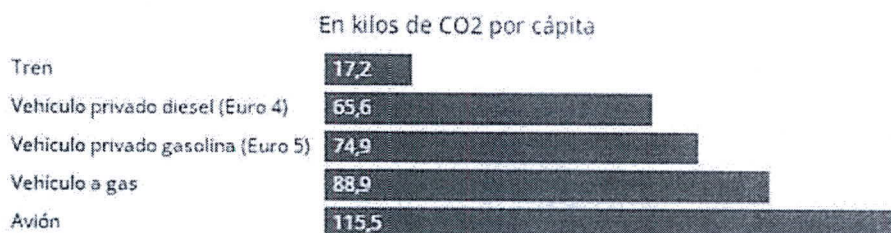
Esto nos da un sustento para incentivar el uso del transporte ferroviario eléctrico que con los estudios y ejecución adecuada se puede aplicar a la ruta de tren ya existente desde Sicuani hasta Quillabamba.



Fuente: Alstom, recuperado de: <https://twitter.com/ampliadodeltren/status/1175754144994484226/photo/1>

El servicio de alta velocidad AVE de España, también resalta al tren como un medio de transporte bajo en carbono, al mismo tiempo en el diario La Vanguardia de España, también resalta al tren como el medio de transporte que menos emisión de CO₂ tiene, en comparación con otros medios de transporte. En la siguiente figura tenemos un comparativo de la emisión de CO₂ en la ruta entre Madrid y Barcelona, siendo la emisión en tren 17.2 kg por pasajero y la de un avión que es de 115 kg de CO₂ por pasajero.

Emisiones de CO2 por pasajero: Barcelona Sants - Madrid Puerta de Atocha



Las emisiones del tren bajan a 9,6 Kg CO2/cápita teniendo en consideración el certificado de fuentes de energía renovable de Renfe.

Fuente: Elaboración propia LV.

LA VANGUARDIA

Fuente: Cerrillo, A (2020). ¿Qué modo de transporte es mejor para preservar el sistema climático? *La Vanguardia*. Recuperado de: <https://www.lavanguardia.com/natural/cambio-climatico/20200207/473313140510/que-transporte-mejor-preservar-sistema-climatico.html>

II. ANALISIS COSTO BENEFICIO

Cabe indicar que la presente iniciativa legislativa no demandará recursos adicionales al tesoro público, ni crea gasto, en tanto busca llamar la atención del Estado en sus tres niveles de gobierno para procurar la protección y puesta en revalorización del tren, en la ruta Sicuani-Cusco-Quillabamba para fomentar el fortalecimiento del transporte seguro de personas y como medio de transporte de carga para el desarrollo integral en el Valle de La Convención, el Valle Sagrado de Cusco y el Valle Sur de Cusco, representando una oportunidad para renovar los medios de transporte limpios en el departamento de Cusco.

De aprobarse esta iniciativa legislativa, que propone declarar de necesidad pública e interés nacional la revalorización del tren, en la ruta Sicuani-Cusco-Quillabamba, se procurará priorizar su uso como medio de transporte interprovincial de personas y de carga.

III. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa al tratarse de una ley declarativa, no tiene efecto en el sistema normativo al no modificar ninguna ley; su finalidad es declarar de necesidad pública e interés nacional la revalorización del tren, en la ruta Sicuani-Cusco-Quillabamba para buscar fortalecer el transporte seguro de personas como medio de transporte y de carga para el desarrollo integral en el Valle de La Convención, el Valle Sagrado de Cusco y el Valle Sur de Cusco.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa tiene vinculación con las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- **Décimo Octava Política de Estado:** "Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica".
- **Décimo Novena Política de Estado:** "Desarrollo sostenible y gestión ambiental".
- **Vigésimo Primera Política de Estado:** "Desarrollo en infraestructura y vivienda".

V. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA

Conforme al artículo 29 del Reglamento del Congreso de la República, que establece que, al inicio del período anual de sesiones, los grupos parlamentarios y el Consejo de Ministros presentan una propuesta detallando los temas o proyectos de ley que consideren necesario debatir y aprobar durante dicho período, se ha aprobado la Agenda Legislativa, que se constituye

en un instrumento concertado de planificación del trabajo parlamentario en materia legislativa y con el debate de los proyectos de ley ahí contenidos tienen prioridad, tanto en las comisiones como en el Pleno del Congreso. En tal sentido, debemos señalar que este proyecto de ley tiene vinculación con los puntos 48, 49, 51 y 52 de la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2021-2022.³

³ Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2021-2022-CR. Recuperado de: <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/resolucion-legislativa-del-congreso-por-la-que-se-aprueba-la-resolucion-legislativa-no-002-2021-2022-cr-2004447-1/>