

"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY 29935, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA REVALORIZACIÓN Y REACTIVACIÓN DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAMELICA

El grupo parlamentario PERU LIBRE, a iniciativa de la congresista de la República ALFREDO PARIONA SINCHE, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente

PROYECTO DE LEY:

FÓRMULA LEGAL

LEY N°

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

dado la siguiente ley:



LEY QUE MODIFICA LA LEY 29935, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA REVALORIZACIÓN Y REACTIVACIÓN DEL FERROCARRIL HUANCAYO - HUANCAMELICA



Artículo 1°. - Objeto de la ley

La presente Ley tiene como finalidad la modificación de la ley 29935, a efectos de incorporar en la misma que dicho servicio, sea considerado un servicio público y que las obras, ante la evidente falta de intereses de sectores privados en su ejecución, sea realizada mediante la modalidad de obra pública, y que los servicios sean administrados por el Estado, a través de alguna de las figuras empresariales que consideren más adecuadas para ello.

Artículo 2°. - Modificación de la ley 29935

Modifíquese el Artículo 1 de la Ley 29935, en los siguientes términos:

"Artículo 1.- Objeto de la Ley

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.

Declárese que el servicio de transporte ferroviario de personas y mercancías en cualquiera de sus modalidades es un servicio público.

Declárese que, en aplicación del principio de Subsidiariedad, reconocido en el Art. 60 de la Constitución, el Estado ejecutara las obras y prestará los servicios ferroviarios directamente al no encontrar interés en agentes privados sean nacionales o internacionales."

DISPOSICIONES FINALES

UNICA. - La presente norma no requiere para su entrada en vigencia de la emisión de normas reglamentarias de cualquier tipo. Entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Lima, 30 de septiembre de 2021.


FRANCIS MAXIMINA PARIONA CASTRO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


HAMLET ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



ALFREDO PARIONA SINCHE
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA




WALDEMAR JOSE CERÓN ROJAS
Directivo Portavoz Titular
Grupo Parlamentario Perú Libre
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

SILVANA EMPERATRIZ ROBLES ARAUJO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


MARGOT PALACIOS HUAMÁN
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **18** de **octubre** del **2021**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 408** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

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

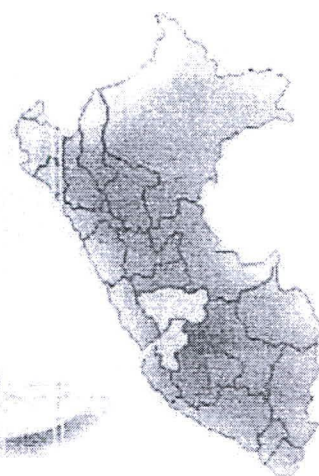
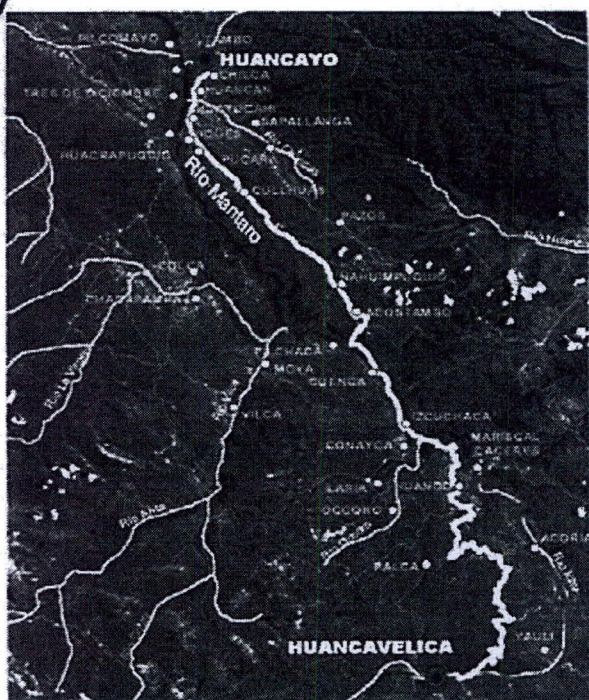
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

ANTECEDENTES

El ferrocarril Huancayo - Huancavelica es uno de los ferrocarriles con mayor altitud del mundo, entre 2,819 metros sobre el nivel del mar en su punto más bajo, en la estación Mariscal Cáceres y 3,680 metros sobre el nivel del mar en su punto más alto, en la estación Huancavelica. Cuenta con un total de siete estaciones, diecinueve paraderos, quince puentes treinta y ocho túneles, treinta y siete 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 de Junín y los distritos 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.



Ruta Ferrocarril Huancayo - Huancavelica

Leyenda

- Hidrografía: Río Mantaro
- Ruta ferrocarril HH
- Ruta Terrestre

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.¹

El Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2018-2021 entre sus Objetivos Estratégicos Institucionales, en el 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.

El proyecto consiste en la ejecución de las obras de rehabilitación necesarias a lo largo de la vía (128,7 km), y su subsecuente fase de operación y mantenimiento, con respecto a las características del proyecto se siguiente información:

¹ Ver: <https://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=8161>

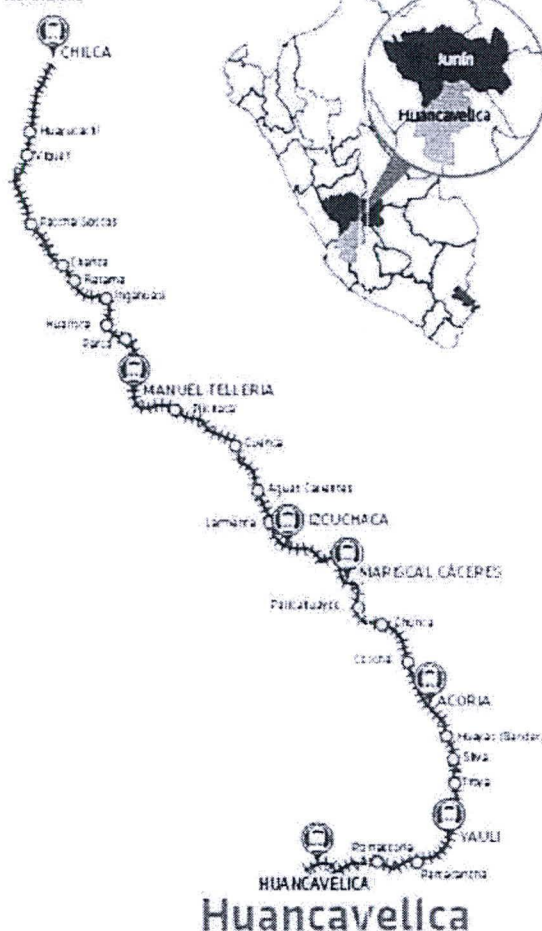
UBICACIÓN

El Ferrocarril Huancayo – Huancavelica se encuentra ubicado en la sierra central del Perú y presta el servicio de transporte entre las capitales de las regiones Junín y Huancavelica.

Recorre los distritos de Huancayo, Chilca, Huancán, Huayucachi, Viques y Culhuas de la Región Junín; y de Ñahuimpuquio, Mariscal Cáceres, Izcuchaca, Pilchaca, Cuenca, Acoria, Yauli y Huancavelica de la Región Huancavelica.

Inicia en la estación de Chilca (en Huancayo), a una altitud de 3,240 msnm. Presenta en su inicio un perfil descendente hasta la estación Mariscal Cáceres, donde alcanza la cota de 2,819 msnm, para luego ascender hacia Huancavelica, donde alcanza la cota de 3,680 msnm, punto de mayor altitud de la línea.

Junín
HUANCAYO



1 - Chilca	Pk 1-300
2 - Manuel Tellería	Pk 44-300
3 - Izcuchaca	Pk 67-600
4 - Mariscal Cáceres	Pk 76-760
5 - Acoria	Pk 94-700
6 - Yauli	Pk 112-470
7 - Huancavelica	Pk 128-200

Fuente: PROINVERSION

En cuanto a la declaración del servicio de transportes ferroviario como servicio público: Se debe tener en cuenta que el artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, define al transporte terrestre como el desplazamiento en las vías terrestres de personas y mercancías. Asimismo, el precitado artículo 2 de la norma mencionada, 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 3 del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, aprobado por Decreto Supremo 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 3 del Reglamento Nacional de 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.

PROINVERSIÓN inició el último proceso de licitación del proyecto con fecha 24 de julio de 2015, siendo que el mismo, en la actualidad ha sido declarado DESIERTO, dado que ninguno de los postores presentó la totalidad de los sobres de oferta.



El Artículo 60° de la Constitución Política del Perú establece que el Estado reconoce el pluralismo económico, y que la economía nacional se sustenta en la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa; asimismo establece que la actividad empresarial del Estado directa o indirecta, debe limitarse a un rol subsidiario. Finalmente dispone que tanto la empresa pública como la privada reciben el mismo tratamiento legal.

Por otro lado, también a nivel constitucional la Décima Primera Disposición Final y Transitoria de la Constitución señala que: "Las disposiciones de la Constitución que exijan nuevos o mayores gastos públicos se aplican progresivamente": Esta norma se aplica a todas las disposiciones constitucionales -y ciertamente a sus normas de desarrollo-incluyendo por cierto a cualquier decisión (por ejemplo, de orden empresarial público) que el Estado adopte y que perjudique su delicado balance presupuestario.²

² Mario Huapaya Nava y Juana Rosa Terrazos Poves. Principio de Subsidiariedad: Consideraciones Respecto a la Aplicación Constitucional del Numeral 14.3 del D. Leg. N° 1044 en Materia de Actividad Empresarial del Estado. Derecho & Sociedad N°31. Pág.278.

La aplicación del principio de subsidiaridad es muy útil para el quehacer estatal, pues se trata de trabajar en equipo con los particulares colaborando para el desarrollo integral y por etapas; por ejemplo, en las zonas más alejadas del país, el Estado debe invertir para mejorar los caminos de acceso a la ciudad llevando luz, agua, hasta la necesidad de tener un aeropuerto para promover el turismo en la zona y poner en marcha su desarrollo; al hacerlo, en el sector privado surgirá la idea establecer una oferta hotelera, albergues, restaurantes, visitas guiadas a lugares históricos y promover el bienestar de sus ciudadanos. De esta manera, y gracias al principio de subsidiaridad, el Estado tendrá más tiempo para ocuparse de los temas que precisamente está llamado a resolver: fortalecer sus organismos reguladores, brindar una mejor seguridad ciudadana, defensa nacional, reforma tributaria, formalización de los sectores económicos, fomentar la integración sudamericana y todo un sistema que garantice la inclusión social.³

Ahora, como se ha expuesto, este importante proyecto de infraestructura ferroviaria no ha tenido avances importantes en su proceso o concurso APP, y como tal se hace necesario habilitar a las Entidades del Estado que ejecuten este proyecto en forma de obra pública, así como procedan a su administración en forma directa, a través de cualquiera de las modalidades empresariales previstas en nuestra legislación.



II. IMPACTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la iniciativa materia de estudio, cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú, ni ninguna norma legal peruana.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

³ Carlos Hakansson Nieto. El principio de subsidiaridad. En: <https://www.udep.edu.pe/hoy/2011/06/el-principio-de-subsidiaridad/>

La aprobación de la norma propuesta no generará gastos al erario nacional, dado que ya se encuentra presupuestado el proyecto de la obra objeto del presente proyecto de ley, por el contrario, permite mejorar la interconectividad y mejorar el transporte de las poblaciones de Huancavelica y Junín. El proyecto consiste en la ejecución de las obras de rehabilitación necesarias a lo largo de la vía (128,7 km).

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.⁴

Como se ha expuesto, el proyecto de Ley busca despertar interés tanto del sector público y privada en el proyecto de infraestructura ferroviario antes mencionado con los beneficios económicos que su explotación generara tanto para las poblaciones cercanas como aquellas que de forma indirecta también se ven beneficiados de dicha ejecución.

No presenta efectos monetarios, al no tener incidencia en un aumento de la circulación, tampoco tendrá impacto ambiental o presupuestario, pues, no genera una disminución en el ingreso del fisco.



RELACIÓN DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa legislativa propuesta tiene relación directa con la siguiente Política de Estado y Agenda Legislativa del Acuerdo Nacional:

- Política de Estado N° 8, Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.
- Política de Estado N° 21, Desarrollo de Infraestructura y vivienda.

⁴ Ver: <https://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=8161>