



LUIS ANGEL ARAGÓN CARREÑO
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 PUBLICA E INTERES NACIONAL LA REVALORACION DEL FERROCARRIL DEL SUR EN LOS TRAMOS DEL DEPARTAMENTO DEL CUSCO

Los Congresistas de la Republica integrantes del **Grupo Parlamentario de Acción Popular** que suscriben; a iniciativa del señor **Congresista Luis Angel Aragón Carreño**, ejercen su derecho de iniciativa legislativa conferido en los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú; y conforme a los artículos 2° y del 76° numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

FORMULA LEGAL;

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA E INTERES NACIONAL LA REVALORACION FERROCARRIL DEL SUR EN LOS TRAMOS DEL DEPARTAMENTO DEL CUSCO

Artículo único. Declaración de necesidad pública

Declárese de necesidad pública e interés nacional la revaloración del Ferrocarril del Sur en los tramos de Sicuani-Cusco-Quillabamba, ubicados en la región del Cusco, con la finalidad de promover el desarrollo económico de la región del Cusco, fortalecer el turismo, contribuir con la movilidad sostenible y aumentar la oferta de modos de transporte de carga y pasajeros.



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Bvís
FAU 20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 19/09/2022 16:39:02-0500

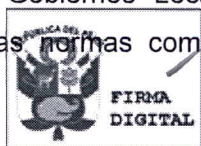
DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Única.- Autoridad competente

Autorícese al Poder Ejecutivo para que, en coordinación con los órganos competentes, el gobierno Regional del Cusco y los Gobiernos Locales, realicen los estudios técnicos y gestiones correspondientes y dicten las normas complementarias pertinentes para la ejecución de la presente ley.



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 19/09/2022 18:58:48-0500



Firmado digitalmente por:
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 19/09/2022 15:11:35-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO PALACIOS Wilson FAU
20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 19/09/2022 14:32:14-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO PALACIOS Wilson FAU
20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 19/09/2022 12:54:25-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/09/2022 12:24:38-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO PALACIOS Wilson FAU
20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 19/09/2022 12:54:25-0500

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1. ANTECEDENTES

La construcción de una línea férrea que uniese a la región del Cusco con la costa, fue uno de los grandes anhelos de sus habitantes en el siglo XIX. En aquella época de profundos cambios y grandes avances tecnológicos, se veía al ferrocarril como un modo de transporte que podría conectar al Cusco con la modernidad y con el mundo. Esto debido a su estado de aislamiento. Sin embargo, dicho anhelo no resultó sencillo, y solo después de muchos esfuerzos y obstáculos, el ferrocarril pudo arribar a la región.

El proyecto inicial, de la línea férrea que uniría la ciudad de Juliaca con el Cusco quedó paralizada en 1875 por problemas económicos, políticos y la emergencia de la Guerra con Chile. A continuación, en 1890, después de quince años de inactividad se pudo reiniciar los trabajos por parte de la Peruvian Company para terminarlo hasta el Cusco. No obstante, el proyecto se volvió a paralizar y solo llegó a llegar a la ciudad de Sicuani en 1894.

Finalmente, y no sin muchas adversidades y trabajo, el 13 de septiembre de 1908, el ferrocarril hizo su entrada a la ciudad del Cusco, ingresando a la Estación de Wanchaq, que había sido recientemente construida. A continuación, hubo grandes debates sobre cómo seguir el trazo para unir a la ciudad del Cusco con la selva cusqueña, definiéndose por la ruta que llevó la línea férrea al Distrito de Machupicchu en 1930 y a la hacienda Huadquiña, en la provincia de la convención, en el año 1950.

En el siglo XX, con fecha 19 de Julio de 1999, se otorgó la concesión del Ferrocarril del Sur y Ferrocarril del Sur Oriente a Ferrocarril Trasandino S.A. (FETRANSA), la cual incluye el mantenimiento, rehabilitación, y la explotación de los bienes de la Concesión, así como la construcción de obras de Infraestructura Vial Ferroviaria, para la prestación de servicios de transporte ferroviario y de servicios complementarios en el área matriz.

El Transporte Ferroviario incluye los servicios de transporte que se realizan en equipos especiales para la conducción de personas o carga sobre una línea férrea, también pueden comprender las operaciones de embarque y desembarque, carga y descarga, operaciones relacionadas al material tractivo y material rodante, así como las operaciones vinculadas a los sistemas de señalización y telecomunicaciones.

¹ Florez Zapata, Fiorella, 2014, "Análisis de calidad del servicio a bordo ofrecido en los trenes turísticos de la empresa Perurail, ruta Ollantaytambo-aguas calientes-2012-2013", UCSM.

Acerco de los Servicios Complementarios, estos son todos aquellos servicios diferentes a los servicios de transporte ferroviario que exclusivamente el concesionario puede prestar y explotar en el Área Matriz, incluyendo el almacenamiento, servicios turísticos y de hospedaje, autoservicio, publicidad, entre otros.

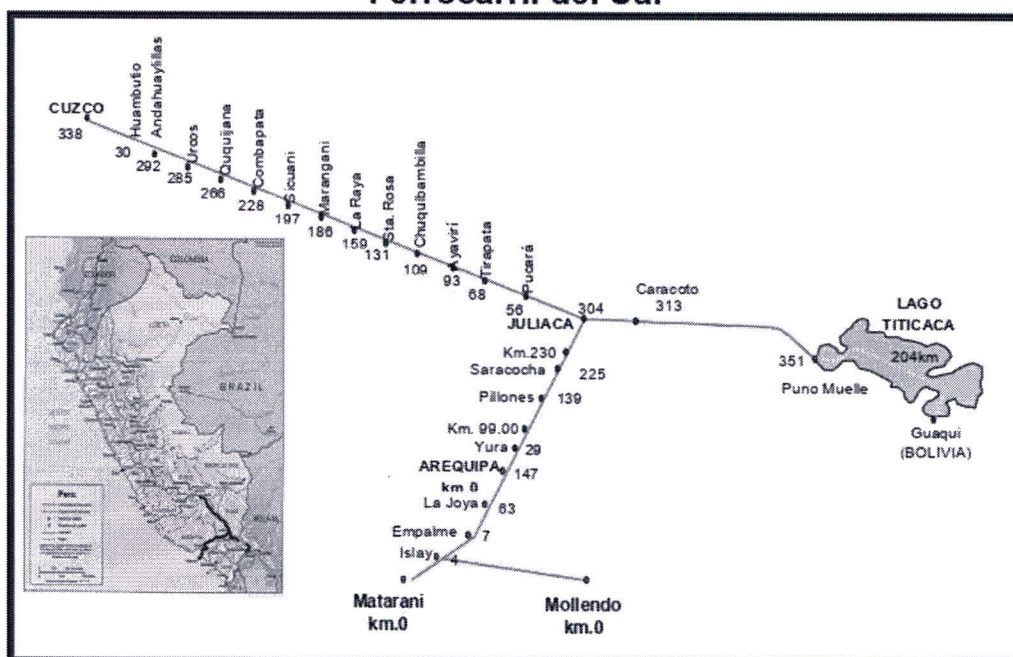
La red ferroviaria está compuesta por los tramos que se detallan a continuación:

Tramo Sur: el tramo sur para el transporte de pasajeros cubre las rutas entre Arequipa y Cuzco.

Cuyo recorrido total es de 854 km, como se detalla²:

- Mollendo – Matarani – Arequipa 165 km
- Arequipa – Juliaca 304 km
- Juliaca – Puno 47 km
- Juliaca – Cusco 338 km

Mapa N° 1 Ferrocarril del Sur



Fuente: *Contrato de Concesión*. Recuperado de:
<https://www.ositran.gob.pe/anterior/vias-ferreas/ferrocarril-del-sur-y-sur-oriental/>

Tramo Sur Oriente: el Ferrocarril del Sur Oriente opera entre Cuzco y Machu Picchu. Esta línea puede dividirse en dos sub tramos: Cuzco - Ollanta y viceversa en el que enfrenta competencia de transporte carretero, y Ollanta – Machu Picchu y viceversa, cautivo, dado que no existe otro medio

² Ministerio de Transportes y Comunicaciones. *Ferrocarril del Sur y Sur – Oriente*. Recuperado de:
https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/ferrovias/ferrocarril_sur_oriental.html

alternativo de transporte. Los principales mercados relevantes de este tramo son las rutas Machu Picchu/Aguas Calientes – Cuzco (108 Km) y Cuzco – Machu Picchu/Aguas Calientes: además de las rutas Machu Picchu – Ollanta (43 Km) y Ollanta – Machu Picchu³.

Cuyo recorrido total es de 134 km, como se detalla:

- Cusco – Hidroeléctrica 121 km
- Pachar – Urubamba 13 km

Mapa N° 2 Ferrocarril del Sur Oriente



Fuente: *Contrato de Concesión*. Recuperado de:

<https://www.ositrان.gob.pe/anterior/vias-ferreas/ferrocarril-del-sur-y-sur-oriente/>

En la actualidad operan en el mercado del servicio de transporte ferroviario dos empresas, Inca Rail S.A.C. y Perú Rail S.A., este último pertenece al grupo económico vinculado al Concesionario. Los servicios que brindan las empresas que operan son:

³ Ministerio de Transportes y Comunicaciones. *Ferrocarril del Sur y Sur – Oriente*. Recuperado de: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/ferrovias/ferrocarril_sur_oriente.html

- **Servicio de Transporte de Pasajeros** que esta básicamente orientado al turismo, por lo que solo existe un tramo que es el de Cusco a Machupichu, en el cual se ofrece un servicio de tren local que no cuenta con una frecuencia mayor ni disponibilidad de espacio para la población que busca desplazarse por ser el único medio de transporte.
- **Servicio de Transporte de Carga**, orientado a transportar grandes volúmenes de carga como combustible, carbón, mercadería y concentrados mineros.

1.2. EL TRANSPORTE FERROVIARIO Y EL AUTOMOTOR EN EL CUSCO

Hoy en día el caos vehicular se ha vuelto uno de los aspectos más problemáticos en todas las ciudades, ya que el incremento del parque automotor es de forma constante.

En la región de Cusco, desde hace muchos años persiste el problema del caos vehicular y/o congestión vehicular, provocando: pérdidas de horas hombre, gasto de combustible, contaminación sonora y ambiental. Para el año 2012 el 80% del transporte público fue renovado y en el año 2013, el reporte de inmatriculados del registro de propiedad vehicular fue de 18,589. Para el año 2016, el parque automotor llegó a un total de 73, 997 ocupando el cuarto lugar a nivel nacional⁴. Este crecimiento desmedido de la flota vehicular se vio acompañado de una mala logística, diseño e infraestructura de las pistas lo que provocó que se convirtiera en una de las problemáticas más grandes de la Región. En consecuencia, en el 2021, se llegó a ocupar el cuarto lugar de los parques Automotores en el Perú según los datos mostrados en la tabla siguiente:

⁴ Aguilar Cano, Jhoset Duan, Velarde Licuona, Liz Ariana, 2019, Incremento de ingresos y crecimiento del parque automotor en la provincia de cusco en el periodo 2010-2018, Tesis de la Universidad Andina del Cusco.

PERÚ - PARQUE AUTOMOTOR NACIONAL ESTIMADO POR CLASE, SEGÚN DEPARTAMENTO: 2021

(Unidades vehiculares)

Departamento	Total	Clase de Vehículo								
		Automovil	Station Wagon	Camionetas			Ómnibus	Camión	Remolcador	Remolque Semi-Rem.
				Pick Up	Rural	Panel				
Total	3,186,730	1,315,105	558,282	357,001	449,786	46,869	98,184	230,035	50,802	80,666
AMAZONAS	2,079	240	633	384	321	24	59	277	53	88
ANCASH	40,373	17 880	7 342	4 945	6 159	280	962	2 351	217	237
APURÍMAC	3,929	768	1 355	357	668	56	139	553	18	15
AREQUIPA	241,743	105 056	27 340	30 423	35 198	2 440	7 342	18 761	5 478	9 705
AYACUCHO	5,687	1 923	956	692	751	61	239	959	52	54
CAJAMARCA	32,765	8 331	6 189	6 356	7 201	469	892	2 426	261	640
CUSCO	95,835	39 396	16 096	11 845	15 094	813	3 453	8 517	437	184
HUANCAVELICA	1,163	195	372	147	144	21	83	169	28	4
HUÁNUCO	18,269	7 828	1 938	3 169	2 169	106	555	2 006	139	359
ICA	27,958	13 797	4 073	3 188	2 771	290	1 056	2 164	323	296
JUNÍN	78,821	25 093	15 529	10 494	13 024	501	2 363	9 190	959	1 668
LA LIBERTAD	223,529	87 641	29 030	29 799	22 006	1 575	8 773	22 923	5 478	16 304
LAMBAYEQUE	82,789	35 933	9 880	11 267	11 654	1 114	1 673	8 077	648	2 543
LIMA ^{1/}	2,090,001	892 196	394 121	208 307	290 230	33 214	62 295	129 661	34 609	45 368
LORETO	5,485	1 980	678	913	824	69	316	679	12	14
MADRE DE DIOS	1,461	407	380	220	218	24	27	167	13	5
MOQUEGUA	14,607	4 795	3 489	1 844	2 447	380	525	942	107	78
PASCO	7,402	1 364	1 963	669	1 076	96	408	1 480	159	187
PIURA	69,457	29 087	9 841	12 456	9 340	495	1 645	5 660	591	342
PUNO	55,720	11 737	10 044	5 990	16 406	3 116	2 858	4 894	340	335
SAN MARTÍN	14,269	3 024	1 760	4 582	2 256	87	310	1 920	167	163
TACNA	58,892	21 836	12 844	6 213	7 926	1 539	1 908	4 890	637	1 099
TUMBES	3,181	1 131	454	453	524	57	77	421	23	41
UCAYALI	11,315	3 467	1 975	2 288	1 379	42	226	948	53	937

Fuente: Asociación Automotriz del Perú - AAP.
Elaboración: MTC - OGPP - Oficina de Estadística

En la Región del Cusco el parque automotor se ha incrementado de manera descontrolada, existiendo actualmente alrededor de 45 mil vehículos en circulación, sumado a esto una infraestructura vial deficiente, hace que el servicio de transporte público de pasajeros y carga sea ineficiente⁵, debido a que la mayoría de vehículos que existe son para el uso particular, es por ello que la población se ve en la necesidad de buscar alternativas en servicios no autorizados, exponiéndose a riesgos que conlleva a tomar servicios informales.

De lo descrito previamente, se desprende un problema en la oferta de transporte en la región del Cusco. Este, sería resuelto en parte, si se logra revalorizar y poner en uso la línea férrea ya existente en la región. De esta manera, se ampliaría las alternativas en modos de transporte, se pondría en uso un sistema de transporte masivo y amigable con el medio ambiente, y conectaría las principales ciudades de la región, como los son la ciudad de Cusco, Quillabamba y Sicuani.

⁵ Municipalidad del Cusco. (2018). Estudio de Origen y Destino.

1.3. JUSTIFICACION DE LA PROPUESTA

Costo de Combustible: La Pandemia y a la Guerra desatada entre Rusia y Ucrania, atizo la crisis global del suministro de petróleo crudo y de productos derivados, encareciendo sus compras, insumos y productos terminados.⁶ Esta alza del precio de los combustibles ha obligado a las empresas de transporte a subir los precios de sus pasajes, para así cubrir el incremento sus costos operativos.

Contaminación Ambiental: El uso excesivo de vehículos motorizados con combustibles fósiles, son la principal causa del calentamiento global. La combustión de este tipo de combustibles genera emisiones de gases tales como dióxido de carbono, monóxido de carbono y otros gases que potencian el efecto invernadero, la lluvia acida, la contaminación del aire, suelo y agua. Esta penosa realidad refleja que se está cubriendo la necesidad de movilizarnos a expensa de nuestra calidad de vida.

Accidentes: En la actualidad, el índice de accidentes por carretera tiene el mayor porcentaje respecto a los accidentes ferroviarios, aéreos y marítimos⁷. En el año 2021 según el Ministerio del Interior se registraron 72,032 accidentes de tránsito⁸, lo que conlleva a tener mayor número de lesiones y pérdidas de vidas, pérdidas económicas y pérdidas materiales.

Por todo lo anterior, la presente iniciativa legislativa tiene como propósito promover el uso del Ferrocarril del Sur en el tramo Sicuani - Cusco y del Ferrocarril Sur Oriente en el tramo Cusco – Quillabamba, como medio de transporte económico, seguro y limpio, y en beneficio de la población de la Región de Cusco

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN NUESTRA LEGISLACION NACIONAL

La presente iniciativa legislativa es de carácter declarativo, y no contraviene ninguna disposición legal del ordenamiento jurídico, guardando coherencia normativa con el artículo 44 de la Constitución Política del Perú, la cual señala lo siguiente: *"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. Asimismo, es deber*

⁶ BBC News Mundo. (2022). Ucrania y Rusia. BBC. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-60478253>

⁷ Los medios de transporte más seguros para tus viajes. (2019). TotMagazine by Assegur Andorra. <https://www.assegur.com/totmagazine/los-medios-de-transporte-mas-seguros-para-tus-viajes/>

⁸ Ministerio del Interior. (2021). Denuncias De Accidentes De Tránsito No Fatales Por Tipo, Según Departamento.

del Estado establecer y ejecutar la política de fronteras y promover la integración, particularmente latinoamericana, así como el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, en concordancia con la política exterior".

III. ANALISIS COSTO BENEFICIO

Cabe indicar que la presente iniciativa legislativa no demandara recursos adicionales al tesoro público, debido a que se busca revalorar la infraestructura ferroviaria existente, con la que cuenta la Región en los tramos de Sicuani-Cusco-Quillabamba. Esto, con la finalidad de promover el desarrollo económico de la región del Cusco, contribuir con el desarrollo sostenible y aumentar la oferta de modos de transporte de carga y pasajeros. Con respecto al desembolso económico, no irroga gasto al erario nacional, porque es una norma declarativa, en cuento este tipo de normas no representan impacto en el presupuesto debido a que no generan gasto en el tesoro público.

IV. VINCULACION CON EL ACUERDO

La presente iniciativa tiene vinculación con las siguientes políticas del 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".
- **Vigésimo Tercera Política de Estado:** "Política de desarrollo agrario y rural".