



WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS

Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"



PROYECTO DE LEY QUE IMPULSA LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA Y TURÍSTICA DEL TREN MACHO

El Congresista de la República que suscribe, **Waldemar José Cerrón Rojas** integrante del **Grupo Parlamentario Perú Libre** en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política y los artículos 74 y 75 del Reglamento, propone el siguiente:

PROYECTO DE LEY

PROYECTO DE LEY QUE IMPULSA LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA Y TURÍSTICA DEL TREN MACHO

Artículo 1. Objeto de la ley

El presente proyecto de ley tiene por objeto impulsar la reactivación económica y turística del "Tren Macho".

Artículo 2. Finalidad de la ley

La finalidad de la ley es de contribuir con la población de la Región Junín y la Región Huancavelica, así mejorar la problemática constante de congestión en la Carretera Central y reducir los innumerables accidentes del día a día, la reactivación del Medio de Transporte proporcionará no sólo un buen servicio sino también implica la reactivación económica y turística e indirectamente el hacinamiento y masificación urbana en ambas regiones.

Lima, 6 de octubre de 2022



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/10/2022 17:26:31-0500



Firmado digitalmente por:
CERRON ROJAS Waldemar
Jose FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/10/2022 17:11:07-0500



Firmado digitalmente por:
PALACIOS HUAMAN Margot
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/10/2022 18:37:47-0500



Firmado digitalmente por:
PARIONA SINCHE Alfredo
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/10/2022 16:11:18-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/10/2022 17:26:50-0500



Firmado digitalmente por:
QUISPE MAMANI Wilson
Rusbel FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/10/2022 17:48:43-0500



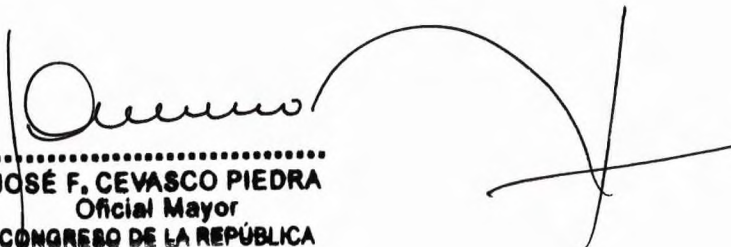
Firmado digitalmente por:
QUITO SARMIENTO Bernardo
Jaime FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/10/2022 19:31:01-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **19** de **octubre** de **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 3330-2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.


.....
JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Exposición de Motivos

I. ANTECEDENTES

El Ferrocarril Huancayo Huancavelica se ejecutó como prolongación del Ferrocarril Central hacia el sur. Iniciándose las obras a comienzo de 1908, paralizándose en el año de 1911, reiniciándose los trabajos el año de 1918. Se entregaron los primeros 50 kilómetros al tráfico público en 1922, en el año de 1926 queda expedita la línea hasta Huancavelica que consta de 129 kilómetros, Se inauguro este tramo el 24 de octubre de 1926, siendo Presidente constitucional de la República el ciudadano Augusto B. Leguia y Ministro de Fomento el Dr. Celestino Manchego Muñoz.

Por Escritura Pública del 7 de setiembre de 1995 se constituyó la Empresa Filial de Derecho Privado denominada Ferrocarril Huancayo-Huancavelica S.A. como filial de ENAFER S.A., y por la Novena Disposición Transitoria y Final de la Ley 26553 (Ley de Presupuesto del Sector Publico para el año de 1996) se autoriza la conversión de la Empresa Ferrocarril Huancayo-Huancavelica en Institución Pública Descentralizada del Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

Por Decreto Supremo N° 019-96-MTC, se aprobó el Estatuto del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica, estableciendo como objetivos de dicha institución pública descentralizada la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y carga sin limitación ni excepción alguna en el tramo Huancayo - Huancavelica, así como la mejora de las actuales condiciones de transporte ferroviario a las ciudades de Huancayo, Huancavelica y zonas aledañas, coadyuvando al interés social y económico de la población, especialmente la de menores ingresos.

Con Decreto Supremo N° 005-2007-MTC de fecha 22.02.07 se aprueba la fusión de la Institución Pública Descentralizada "Ferrocarril Huancayo Huancavelica" con el MTC, bajo **la modalidad fusión por absorción correspondiéndole al MTC la calidad de entidad incorporante**, este hecho da como resultante que el ferrocarril se vea desatendido por la centralización de la administración, técnica y económica, en Lima, la cual inmoviliza el desarrollo normal de las actividades ferroviarias de este único ferrocarril del Estado.

II. FUNDAMENTOS

El área de influencia del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica tiene poblados geográficamente más pobre del país, en la que más del 90% de la población carece de medios vitales de subsistencia donde el Ferrocarril Huancayo - Huancavelica desempeña una función social, pues además de constituir el único medio de transporte para la mayor parte de la población comprendida en su área de influencia, lo hace con tarifas bajas, acordes con la realidad económica de los usuarios.

UBICACIÓN GEOGRAFICA

La vía férrea se desarrolla entre los departamentos de Junín y Huancavelica, uniendo las ciudades capitales de Huancayo y Huancavelica respectivamente. El Ferrocarril Huancayo Huancavelica inicia sus operaciones en el patio de la Estación de Chilca en el km. 1.300, la vía férrea avanza a través de la provincia de Huancayo con rumbo al sur, bordeándolas márgenes del río Mantaro. En el km. 36.000 se llega al límite departamental ingresando a la provincia de Tayacaja, Departamento de Huancavelica siguiendo paralelamente al río Mantaro hasta el km. 76.000 donde avanzando al sur y cambia su recorrido paralelo al río Ichu o Huancavelica efectuando un recorrido de 128.700 kilómetros llegando hasta la estación de Huancavelica.



Fuente: Revista Constructivo

ESTACIONES DEL FERROCARRIL HUANCAYO HUANCAMELICA

El Ferrocarril Huancayo Huancavelica desarrolla sus actividades relacionadas con el transporte ferroviario de pasajeros y carga y las actividades conexas. Su área de influencia abarca los departamentos de Junín y Huancavelica siendo las principales Estaciones:

Ciudad	Ubicación en la Vía (km.)	Altura (m.s.n.m.)
Huancayo (Chilca)	1.300	3,229
Manuel Telleria	44.300	3,006
Izcuchaca	67.600	2,885
Mariscal Cáceres	76.760	2,819
Acoria	94.700	3,170
Yauli	112.460	3,385
Huancavelica	128.700	3608

También se cuenta con 18 paraderos a lo largo de la vía férrea.

MATERIAL RODANTE

Nº Locomotora	Marca	Potencia	Operativo
435	Alco	11200	Si
436	M.L.W	1200	No

Nº Autovagon	Capacidad Pasajeros	de	Operativo
30	50		Si
31	80		Si
32	76		Si

Coches de Pasajeros	Cantidad	Operativo
Buffet	03	02
Primera Clase	07	05

Tipo de Vagón	Cantidad	Operativo
Plataformas	06	06
Bodegas	10	09
Tolvas	03	03
Jaulas	01	01

El Ferrocarril cuenta con un taller para realizar los mantenimientos y reparaciones de las locomotoras y autovagones.

PUENTES

PUENTE	KM.
Chanchas	6.000
Acostambo	51.253
Tambillo	68.776
Chinche	79.000
Ychu Nº 1	84.562
Habaschacra	92.725
Acoria	94.625
Ychu Nº 2	101.356
Ambato	109.389
Ambatito	110.540
Yauli Chico	111.503
Matipacana	114.403

Condorsenja	119.100
Pomachaca	122.208
Huaylacucho	125.234

El Ferrocarril Huancayo Huancavelica actualmente cuenta con 15 puentes, 38 túneles, 02 puentes anti huaycos.

CUADRO HISTORICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA

Año	Pasajeros	Toneladas
1996	717,492	54,046
1997	666,716	41,012
1998	698,800	47,192
1999	621,847	41,225
2000	502,612	40,824
2001	451,356	39,432
2002	216,322	32,719
2003	347,896	43,215
2004	293,049	43,062
2005	283,711	44,817
2006	216,681	28,816
2007	186,928	16,656
2008	58,827	4,519
2009		
2010	43,368	873
2011	25,755	474
2012	69,833	2,111
2013	63,455	2,387
2014	64,911	1,490
2015	108,128	3,338
2016	85,219	2,319
2017	120,457	2,766
2018	9,512	2,202
2019		

El Ferrocarril Huancayo - Huancavelica se encuentre, actualmente en una situación crítica cercana al colapso, habiendo la necesidad de tener que realizar una reestructuración de todas las áreas para tener un clima laboral armónico, lo cual no puede mantenerse por tiempo indefinido.

La suspensión de los servicios de transporte pasajeros y carga desde el año del 2018 hacia la ciudad de Huancavelica y viceversa genera un impacto negativo en la

economía de las localidades ubicadas en su área de influencia, por ser pueblos de escasos recursos económicos.

Tramo	Tipo de vía	Medio de acceso	Distancia	Tiempo aprox. *Tiempo referencial en auto
Lima – Pisco – Huancavelica	Asfaltada y afirmada	Autos, Omnibus	499 km	11 horas
Lima – Huancayo – Huancavelica	Carretera asfaltada	Autos, Omnibus	444 km	11h - 11h30min*
Ayacucho – Huancavelica	tierra afirmada	Auto, Omnibus	244,9 km vía Rumichaca 221 km vía Lircay	5 6 horas*
Huancayo – Huancavelica	Rieles	Tren	128 km	6 horas

Fuente Wikipedia

Entre sus atractivos turísticos se encuentra el cabildo, de dos pisos y once portales. La capilla de la Virgen de los Dolores y, en la parte central, una pileta de piedra en forma octogonal, con dos fuentes que representan rostros de indias, de cuyas bocas recircula el agua, Iglesia Catedral de San Antonio: Construida en el siglo xvii, el frontis impresiona por el contraste entre sus blancas torres prismáticas y la fachada de estilo barroco, labrada en piedra volcánica de color rojo indio. En el interior predomina el decorado barroco del altar mayor y destacan el púlpito y los altares laterales en pan de oro, así como hermosos lienzos de las escuelas cusqueña y huamanguina, descritas por el viajero D. López Mazzotti en sus libros así como, Los baños termales en la ciudad de Huancavelica: Seccsachaca Villa Cariño y San Cristóbal, la gran cantidad de iglesias virreinales en la ciudad, entre los que destacan el templo convento de San Francisco, el templo de Santo Domingo y el templo de San Juan de Dios, la mina Santa Bárbara, el pueblo fantasma adyacente, el pueblo pintoresco de Sacsamarca y el camino que une este a la mina y a la ciudad, el

histórico puente de Izcuchaca y el bosque de piedras de Sachapite.

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

La presente iniciativa es compatible con el marco constitucional y legal vigente, en ese sentido es importante destacar que el artículo 59 de nuestra Constitución Política del Perú establece que “(...) El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y libertad de empresa, comercio e industria.

El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades.

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La implementación de la presente norma deberá ser regulada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC. Asimismo, el propósito de la misma es general un ambiente de desarrollo, paz y armonía entre las regiones de Junín y Huancavelica.

V. VINCULACIÓN AL ACUERDO NACIONAL

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

Objetivo: III. competitividad del país.



WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS

Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Política de Estado: 21. Desarrollo en infraestructura y vivienda.

Tema/Proyectos de Ley: Fomento a la inversión en infraestructura.