



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de independencia"



SUMILLA: LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA REVALORACIÓN DEL FERROCARRIL DEL SUR UBICADO EN EL DEPARTAMENTO DE PUNO

Proyecto de Ley

El Congresista de la República **JORGE LUIS FLORES ANCACHI** y los Congresistas que rubrican el presente documento, en ejercicio de sus facultades que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con lo establecido en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

FORMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA REVALORACIÓN DEL FERROCARRIL DEL SUR UBICADO EN EL DEPARTAMENTO DE PUNO

ARTICULO ÚNICO. - Declaración de necesidad pública e interés nacional
Declárese de necesidad pública e interés nacional la revaloración del Ferrocarril del Sur en los tramos comprendidos entre las estaciones de Crucero Alto Juliaca - Puno y Juliaca - Ayaviri, ubicados en el departamento de Puno; con la finalidad de promover el desarrollo económico, fortalecer el turismo, contribuir con la movilidad sostenible y aumentar la oferta de modos de transporte de carga y pasajeros

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Autoridad Competente

Autorícese al Poder Ejecutivo para que, en coordinación con los órganos competentes, el Gobierno Regional de Puno y los gobiernos locales, realicen los estudios técnicos y gestiones correspondientes y dicten las normas complementarias pertinentes para la ejecución de la presente ley.

Lima, noviembre de 2022



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA

ELVIS HERNAN VERGARA MENDOZA
VOCERO PARLAMENTARIO TITULAR
BANCADA "ALLIAR POPULAR"



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

ANTECEDENTES

En el periodo 2016-2020 se presentaron varios proyectos de ley cuyo objetivo era la revalorización del servicio ferroviario de algunos tramos de ferrocarril nacionales, todos ellos tenían como fin declarar como necesidad pública dicho servicio, es así que se han presentado los proyectos de ley:

- El proyecto de ley N°04646/2019-GR "LEY QUE DECLARA AL SERVICIO DE TRANSPORTES FERROVIARIO PÚBLICO COMO SERVICIO PÚBLICO Y DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO "FERROCARRIL HUANCAYO-HUANCAMELICA" Y AUTORIZA LA EXPROPIACIÓN DE INMUEBLES"
- El proyecto de ley N°04455/2018-CR, "LEY QUE MODIFICA LA LEY 29935, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA REVALORIZACIÓN Y REACTIVACIÓN DEL FERROCARRIL HUANCAYO HUANCAMELICA"; los cuales buscaban que se complete y active el tramo ferroviario de Huancayo- Huancavelica.
- El proyecto de ley N°03307/2018-CR " LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD Y UTILIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL CUSCO, COTABAMBAS-ANDAHUAYLAS, EN EL DEPARTAMENTO DE APURÍMAC, AYACUCHO, MARCONA, EN EL DEPARTAMENTO DE ICA", buscaba que se amplié el tramo ferroviario de Cusco para que pase por Ica.
- El proyecto de ley N°03069/2017-CR "LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL FERROCARRIL INTERREGIONAL PUNO-AREQUIPA-CUSCO-AYACUCHO-HUANCAMELICA, CON EL USO DE TECNOLOGÍAS DE PUNTA COMPATIBLES CON POTENCIALIDADES ENERGÉTICAS AMIGABLES CON EL MEDIO AMBIENTE", que buscaba ampliar el tramo de Cusco, esta vez, para que también abarque Huancavelica.

Todos los anteriores proyectos de ley, demuestran que a través de todo el territorio peruano, se hace necesario e importante que el servicio ferroviario se amplie a los diversos departamentos, además de brindarle su correspondiente importancia con el afán de que proliferen más proyectos sea ampliando las rutas o mejorando el servicio, considerando el limitado del servicio de tren en nuestro país.



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Tal es así que en la presente legislatura, se presentaron los proyectos 03107/2022-CR y 02845/2022-CR, ambos buscando que se declare de interés nacional y necesidad pública los tramos ferroviarios de Cusco, y el proyecto 01110/2021-CR "PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA REVALORACIÓN Y EJECUCIÓN DEL "FERROCARRIL SUR". Es por ello que el presente proyecto de ley busca revalorizar los tramos ferroviarios de Puno dentro del **Ferrocarril del Sur y Sur Oriente del Perú**, teniendo el departamento similares necesidades de transporte que Cusco.

ANÁLISIS DE LA NECESIDAD DEL PROYECTO DE LEY

Historia del Ferrocarril

La construcción del sistema de vías del Ferrocarril del Sur fue la segunda gran obra ferroviaria llevada a cabo en el Perú después de realizarse la línea urbana Lima-Callao en 1851 (considerada como la primera del continente sudamericano) y de décadas de vacilaciones políticas, todo dentro del contexto nacional de finales de los 60, en donde nuestro país vivió la euforia de la exportación guanera al representar el 80% de las exportaciones en 1868, es por ello, que se buscaba exportar otro recurso aprovechando los beneficios que trajo el guano. Los ferrocarriles fueron contemplados como medios para generar riquezas, facilitando las exportaciones de minerales del interior del país y las importaciones de productos manufacturados, a sabiendas que las reservas guaneras se estaban agotando.

De ese modo, construcción de este ferrocarril inicia en 1870 aperturándose el servicio del tramo Mollendo-Arequipa un año después, el 6 de enero de 1871, siendo supervisada la construcción por el ingeniero Henry Meiggs. Posteriormente se completaría la línea Arequipa-Puno, que se inauguró en enero de 1874.

Pese al optimismo inicial, la historia con los trenes en el Perú resultaría ser decepcionante, empezando desde sus primeros años, en los cuales a pesar de los beneficios obtenidos para Arequipa, estos no fueron equivalentes para otras áreas y otros pobladores del sur, ya que se iniciaría el ocaso de las grandes ferias rurales como la de Vilque, y el inicio de la ruina de la labor de los arrieros. También el ferrocarril desplazó a otras rutas que comunicaban a la costa con el altiplano como la ruta Majes-Caylloma-Cuzco o la ruta Puno-Moquegua, trajinadas constantemente por campesinos desde tiempos inmemoriales que resultaron relegadas.

Al pasar de los años, poco a poco, las vías ferroviarias construidas a lo largo y ancho de nuestro país, en vez de modernizarse y mantenerse, serían olvidadas



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

y dadas de baja, sea por razones económicas, como el descenso de la producción en ciertas zonas, tecnológicas al ser reemplazadas por automóviles, política e incluso como consecuencia de la guerra que se disputó contra Chile, como ejemplos tenemos el tramo Pimentel-Chiclayo-Lambayeque, el cual resultó ser muy ventajoso a inicios del siglo XX, considerando que inclusive en 1958 se movían casi 500 mil toneladas métricas de mercancías al año desde el puerto de Pimentel, el cual cerraría definitivamente en 1975, volviéndose posteriormente un punto turístico donde se añora los tiempos en los cuales el tren servía a la localidad. Es por nuestra situación histórica que el ilustre Jorge Basadre, en su libro "Historia de la República del Perú" declararía: "Los ferrocarriles en su mayor parte no se llegaron a terminar en los plazos estipulados, y suscitaron complejos problemas alrededor de su financiación, o de su administración o de su terminación", una frase que pone en evidencia la historia gris del Perú y el tren.

Uno de los ferrocarriles supervivientes a todo lo expuesto es el Ferrocarril del Sur, el cual cubre la ruta entre el puerto de Matarani, en Arequipa, hasta llegar a Juliaca, donde se bifurca en dos tramos, uno hacia la ciudad de Puno, a orillas del Lago Titicaca, y el otro hasta la ciudad del Cuzco mediante un tramo se conecta hacia el Ferrocarril del Sur Oriente, que atraviesa una gran parte de la provincia de Cusco.

Actualmente, este tramo de vía férrea es propiedad estatal y se encuentra concesionada a la empresa Ferrocarril Trasandino y operada por la empresa PeruRail; siendo su uso, por una parte, el transporte de mercancías desde Arequipa hasta Puno, incluido minerales y combustible; y por otra, quizá su uso más popular actualmente, el aquel que transporta a turistas nacionales y extranjeros a través de una ruta o de duración aproximada de diez horas. Recorre aguas serenas y picos deslumbrantes de la zona altiplánica del Perú, en la cual se disfruta de la belleza natural de Puno.

Situación del Ferrocarril del Sur

El Ferrocarril del Sur y Sur Oriente del Perú es un ferrocarril de trocha estándar (1435mm) que inicia su servicio desde el puerto de Matarani, pasando por las ciudades de Arequipa, Juliaca, Pucará, Sicuani y Cusco, con un ramal suplementario hasta la ciudad incaica de Macchu Picchu. Todo el ferrocarril mide alrededor de unos 940 kilómetros de extensión en total (únicamente el Ferrocarril del Sur mide unos 854 km.) lo cual lo convierte en el más extenso de todos los ferrocarriles que se han construido y que aún circula en Perú, siendo el segundo el Ferrocarril del Centro, que atraviesa Lima, Huancayo y Cerro de Pasco.



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"



La infraestructura del ferrocarril abarca vías férreas, puentes, túneles, zig-zags, pasos a nivel, desvíos, sistemas de señalización, sistemas de telecomunicaciones, alcantarillas, muros de contención, etc. Los tramos con los que se compone el ferrocarril completo son:

- Tramo Mollendo-Matarani-Arequipa (147 km)
- Tramo Arequipa- Juliaca (304 km.)
- Tramo Juliaca-Puno (47 km.)
- Tramo Juliaca- Cusco (338 km.)

Además, durante el trayecto pasa por las siguientes estaciones, dividido en trayectos:

- Matarani / Mollendo – Arequipa 13 Estaciones.
- Arequipa –Juliaca – Puno 16 Estaciones.
- Juliaca – Cusco 25 Estaciones.

Beneficios del Ferrocarril

El ferrocarril es un medio de transporte que cuenta con una gran capacidad de carga tanto de pasajeros y mercancía esto dispuesto por su tamaño y forma, por lo que a su vez, consume un menor consumo de energía por unidad transportada, produciendo de esa manera, menos emisiones contaminantes, menores tasas de accidentalidad y posibilidades de integración con los demás modos de transporte, convirtiéndolo en un transporte con relevantes ventajas comparativas sobretodo al lado de la contaminación y eficiencia de los vehículos.

Y es que, el parque automotor en Puno, cada año no hace más que incrementarse, según Estadísticas del propio Ministerio de Transportes y



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Comunicaciones¹, en menos de 10 años, el número de vehículos de todo tipo que circulan en el departamento de Puno, incrementó en más de 10000 unidades, lo cual representa un aumento también en las emisiones dañinas al medio ambiente junto con un empeoramiento en el tráfico de las ciudades.

Para esta situación, se debe considerar que la contaminación por el uso de combustibles fósiles es uno de los principales agentes del calentamiento global, el cual cada año empeora más, llegando al punto que estos últimos años, fueron los más calurosos registrados, lo cual indica un evidente cambio climático desarrollándose debido a la acción humana. En el Perú, el parque automotor genera el 70% de la contaminación del aire, debido en gran parte a que el promedio de antigüedad de los autos en el Perú es de 13,6 años, según la Asociación Automotriz del Perú (APP), siendo uno de los más altos de Latinoamérica. Teniendo en cuenta ello, se hace necesario tomar medidas para frenar la contaminación vehicular.

PERÚ - PARQUE AUTOMOTOR NACIONAL ESTIMADO POR AÑOS, SEGÚN DEPARTAMENTO: 2012 - 2021

	(Unidades vehiculares)									
DEPARTAMENTO	2012	2013*	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
TOTAL	3 004 308	3 070 704	3 186 730							
Amazonas	2 400	2 351	2 314	2 275	2 273	2 227	2 182	2 142	2 119	2 079
Ancash	25 418	27 542	29 573	31 213	33 542	34 923	36 190	37 703	38 725	40 373
Apurímac	4 039	4 083	4 139	4 192	4 216	4 177	4 120	4 048	3 975	3 929
Arequipa	134 533	149 892	164 302	176 315	187 929	200 560	211 735	222 491	229 266	241 743
Ayacucho	5 941	5 968	6 021	6 022	6 041	6 015	5 918	5 798	5 686	5 687
Cajamarca	19 673	21 461	22 664	23 740	24 943	26 224	27 674	29 036	30 014	32 765
Cusco	53 675	59 459	64 820	69 213	73 997	79 874	84 942	89 338	91 802	95 835
Huancavelica	1 323	1 300	1 315	1 286	1 286	1 259	1 235	1 210	1 186	1 163
Huánuco	13 476	14 261	14 911	15 648	16 382	16 915	17 367	17 991	18 075	18 269
Ica	26 551	26 398	26 439	26 715	27 092	27 423	27 558	27 970	27 923	27 958
Junín	56 237	59 019	61 933	64 576	67 049	69 760	72 316	74 947	76 284	78 821
La Libertad	167 325	172 968	178 433	183 931	190 073	196 040	202 558	208 882	213 166	223 529
Lambayeque	53 902	58 142	61 896	65 160	68 261	71 328	74 092	76 586	78 677	82 789
Lima y Callao	1 395 576	1 498 037	1 590 755	1 674 145	1 752 919	1 837 347	1 908 672	1 982 650	2 025 227	2 090 001
Loreto	5 313	5 443	5 533	5 501	5 501	5 489	5 477	5 486	5 469	5 485
Madre de Dios	1 062	1 123	1 136	1 161	1 223	1 308	1 383	1 405	1 407	1 461
Moquegua	14 608	14 944	14 979	14 931	14 931	14 887	14 810	14 691	14 535	14 607
Pasco	7 238	7 108	6 956	6 804	6 804	6 660	6 545	6 441	6 790	7 402
Piura	42 404	46 029	49 576	52 390	55 060	57 740	60 006	62 419	64 836	69 457
Puno	40 543	43 477	45 056	46 200	47 696	49 387	51 041	52 689	53 692	55 720
San Martín	10 926	11 271	11 648	12 047	12 358	12 669	13 052	13 491	13 957	14 269
Tacna	44 430	45 960	47 180	48 201	49 382	50 858	52 161	53 271	53 978	58 892
Tumbes	3 257	3 320	3 372	3 415	3 451	3 423	3 375	3 313	3 246	3 181
Ucayali	7 987	8 319	8 745	9 052	9 310	9 608	9 918	10 310	10 669	11 315

Sin embargo, este aumento de vehículos corresponde a un aumento de necesidad de transporte de los pobladores, ya sea por razones comerciales, laborales o simplemente por turismo, por lo que, a estas alturas, es improbable que el número de vehículos vaya a disminuir, pues cada año esta necesidad se

¹ <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/344892-estadistica-servicios-de-transporte-terrestre-por-carretera-parque-automotor>



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

agranda más, y es inverosímil impedir a los ciudadanos comprar vehículos, ya que atentaría contra su libertad y contra el mismo libre mercado.

Es por ello, que una alternativa es promocionar el uso de medios alternativos de transporte, varias iniciativas se han dado en los últimos años, algunos centrándose en el uso de la bicicleta. Pero, consideramos que es necesario un medio de transporte que no sólo sea personal, sino eficiente en transporte pesado y en masa, ideal para usos comerciales y productivos; debido a ello, el medio idóneo es el uso de trenes, los cuales no sólo llegan a una velocidad impresionante, son más seguros y al admitir más pasajeros que los buses generan menos contaminación por usuario.

Sobre la eficiencia en el desplazamiento de carga y pasajeros, el transporte ferroviario es el más económico en comparación con el transporte carretero, tanto que un ferrocarril moderno puede llegar a contar con una gran capacidad de carga semejante a la alcanzada con vehículos que llenen 10 carreteras de doble vía aproximadamente y además un ferrocarril estándar consume menos energía que la correspondiente a un vehículo en carretera que movilice la misma carga. Si los ciudadanos tendrían posibilidad de usar el ferrocarril tanto para transporte de personas y de mercancías a través de sus distintas estaciones, el uso de vehículos se reduciría, ya que se estaría ofreciendo un transporte masivo de calidad y veloz, cuyos resultados resultan palpables al observar el caso del Metro de Lima, el cual, a pesar de haber sido inaugurado en el 2012, ya ha traído beneficios en el tráfico de Lima, al poder llegar a atender 110 millones de pasajeros al año, de toda clase social sin discriminación alguna, lo cual implica una reducción sustancial en el uso de vehículos y por tanto un mejoramiento en el tráfico, cuyo problema sigue y seguirá siendo el número de carros, mientras que el tren trae beneficios como la disminución de horas de viaje, integración de la población más alejada, y la disminución de las afectaciones a la salud y debido a la reducción de la contaminación.

Sin embargo, el gran problema que nuestro país debe afrontar referente a los ferrocarriles, es que la infraestructura existente y operativa es menos que deficiente, ya que en todo el país solo se cuenta con 1854 km de red ferroviaria, a comparación de otros países de la región como Argentina que cuenta con 36.928 km o Bolivia con 3960 km, resultando considerando el tamaño de nuestro país, extremadamente limitado, inútil en el momento para conectar a todas las regiones del país. Siendo el otro problema, que el Ferrocarril del Sur, se encuentra administrado de manera privada, por una concesión que durante varios años ha resultado controversial, lo cual impide que la población en general pueda abordar el servicio de transporte, ya que, debido a un precio exorbitante, se encuentra reservados para turistas de alto nivel adquisitivo, sobre todo extranjeros.



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Es de ahí que surge la importancia del presente proyecto de ley, ya que al considerar que los departamentos en cuales aún se encuentran vigentes las redes ferroviarias son pocos, se hace necesario que estos sean los primeros departamentos en donde se ponga énfasis y esfuerzos en mejorar el servicio ferroviario, siendo un buen inicio, la declaración de necesidad pública e interés nacional la revaloración del Ferrocarril del Sur en los tramos comprendidos entre las estaciones de Crucero Alto - Juliaca - Puno y Juliaca - Ayaviri

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N°08-2006-JUS, y el Manual de Técnica Legislativa 2021, el análisis del impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional tiene por finalidad analizar si la propuesta normativa trata de innovar supliendo vacíos en el ordenamiento jurídico; o, si modifica o deroga normas vigentes.

Con la vigencia de la presente iniciativa legislativa propone declarar de necesidad pública e interés nacional la revaloración del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente en los tramos ubicados departamento de Puno, en ese sentido, la presente propuesta no se contrapone con la Constitución Política del Perú vigente ni el bloque de constitucionalidad, ni norma legal vigente alguna, es de naturaleza declarativa.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La aprobación de la iniciativa legislativa propuesta no irroga gastos adicionales al Tesoro Público, toda vez que tiene una naturaleza declarativa.

Por el contrario, propone declarar de necesidad pública e interés nacional la revaloración del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente en los tramos ubicados departamento de Puno, trayendo como principales beneficios:

- ✓ Revalorar del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente en los tramos ubicados departamento de Puno.
- ✓ Brindar medios alternativos de transporte masivo de personas, diferente a los medios de transporte de carretera y automóviles.
- ✓ Promueve el uso de un medio de transporte alternativo, evitando una mayor contaminación ambiental.



JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

IV. RELACION CON LAS POLITICAS DE ESTADO EXPRESADOS EN EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se encuentra enmarcada dentro de las siguientes políticas del Acuerdo Nacional:

- Política número 11. Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación
- Política número 34. Ordenamiento y gestión territorial



Arq. JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República