



LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA ACTIVACIÓN DEL SERVICIO DE TREN URBANO DE PASAJEROS Y DE CARGA SOBRE LA LÍNEA FÉRREA DESDE LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO HASTA EL DISTRITO DE SAN MATEO DE LA PROVINCIA DE HUAROCHIRI.

El Congresista de la República que suscribe, **Wilson Soto Palacios** y los Congresistas integrantes del **Grupo Parlamentario Acción Popular**, y demás Congresistas firmantes, al amparo de lo dispuesto en el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y conforme los artículos 22° inciso c), 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente iniciativa legislativa:

FORMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA ACTIVACIÓN DEL SERVICIO DE TREN URBANO DE PASAJEROS Y DE CARGA SOBRE LA LÍNEA FÉRREA DESDE LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO HASTA EL DISTRITO DE SAN MATEO DE LA PROVINCIA DE HUAROCHIRI.

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA

Ha dado la Ley siguiente:

Artículo 1. Declaración de necesidad pública e interés nacional

Se declara de necesidad pública e interés nacional la activación del servicio de tren urbano para el transporte público de pasajeros y de carga sobre la línea férrea que va desde la Provincia Constitucional del Callao y el distrito de San Mateo de la provincia de Huarochirí, con la finalidad de reducir la congestión vehicular, la emisión de dióxido de carbono (CO₂), mejorar la seguridad vial y la contaminación acústica.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Implementación

Encargar al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y a la Municipalidad Metropolitana de Lima, realicen las acciones correspondientes para materializar la prestación del servicio de tren urbano para el transporte público de pasajeros y de carga, priorizando en una primera etapa la habilitación de las estaciones del Callao, Desamparados y Chosica.

Lima, abril de 2023



Firmado digitalmente por:
ARRIOLA TUEROS Jose
Alberto FIR 25542661 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/04/2023 09:43:08-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO PALACIOS Wilson FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/04/2023 15:46:53-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/04/2023 18:39:11-0500



Firmado digitalmente por:
ARRIOLA TUEROS Jose
Alberto FIR 25542661 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/04/2023 09:43:22-0500



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 14/04/2023 15:59:00-0500



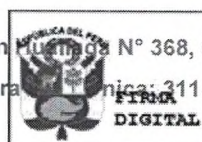
Firmado digitalmente por:
MARTINEZ TALAVERA Pedro
Edwin FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/04/2023 10:01:21-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA PRIETO Maria Del
Carmen FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/04/2023 10:40:32-0500



Firmado digitalmente por:
HERNANDEZ Luis
Hernan FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/04/2023 10:58:11-0500



Firmado digitalmente por:
FARFAN FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/04/2023 11:11:57-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **19** de **abril** de **2023**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **4742/2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....
JAVIER ÁNGELES ILLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

"El Ferrocarril Central del Perú es una extraordinaria obra ferroviaria iniciada en la segunda mitad del siglo XIX (1869-1893) y concluida en la primera década del siglo XX. Estaba destinada a conectar el puerto del Callao y Lima, la capital del Perú, con pueblos, ciudades y centros mineros ubicados en la Cordillera Central de los Andes, en altitudes superiores a los 4000 m.s.n.m. hasta llegar al río valle del Mantaro. Constituye un testimonio de una época capital en el proceso de formación del Estado nacional peruano, identificada como "La Era del Guano", del "Apogeo republicano" o de la "Prosperidad Falaz", y fue expresión de las aspiraciones de las primeras generaciones que vivieron el nacimiento de la República y que vieron en los ferrocarriles un instrumento para liberar al país del aislamiento geográfico e integrarlo al mundo, incorporándolo en la senda del progreso y la modernidad."¹

De lo señalado se tiene que desde el siglo XX, ya se tenía una proyección de cómo mejorar la calidad de vida de las personas a través de la implementación del servicio transporte ferroviario de personas, y que hoy en día se hace aún más necesario por el incremento de la población y las incomodidades y consecuencias que generan el enmarañado transporte público y privado en la ciudad de Lima.

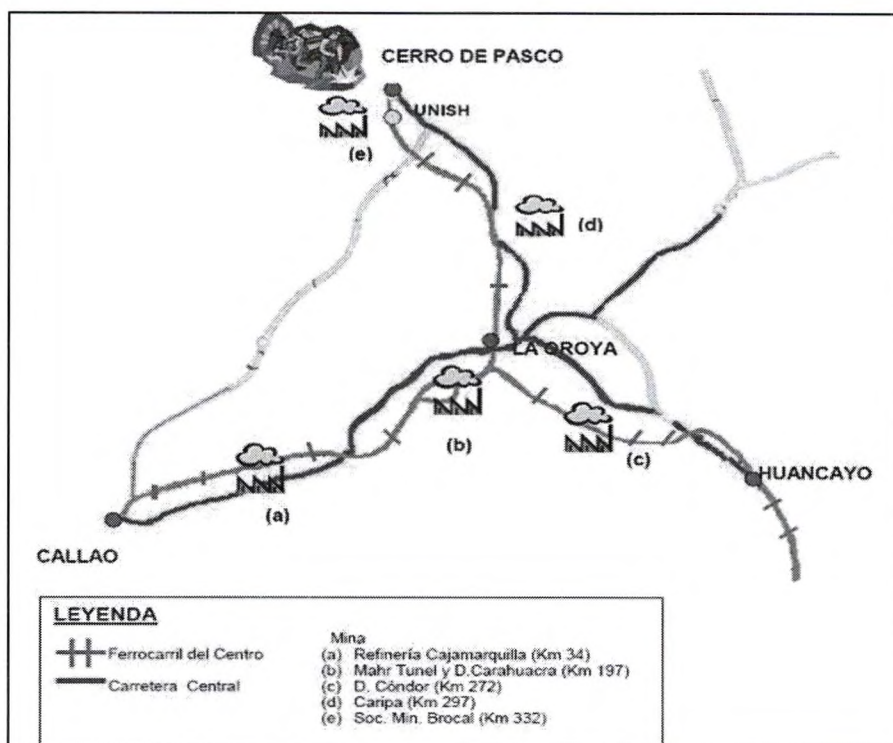
"El Ferrocarril del Centro tiene un recorrido total de 477 kms de vías férreas; Callao - La Oroya – Huancayo 346 km; Callao – La Oroya 222 km; La Oroya – Huancayo 124 km; La Oroya – Cerro de Pasco 131 km."²

Considerando los 477 kms que actualmente recorre el tren del centro para transportar minerales y que en su recorrido une diferentes localidades de cuatro departamentos, podríamos considerarlo como un desperdicio no utilizarlo también para el transporte ferroviario masivo de pasajeros y de carga.

¹https://patrimoniomundial.cultura.pe/sites/default/files/li/pdf/10.%20Ferrocarril%20Central%20Per%C3%BA%20-%20Esp_compressed.pdf

²<https://www.ositran.gob.pe/anterior/vias-ferreas/ferrocarril-del-centro/>

Y que en una primera etapa de manera urgente para solucionar los problemas de transporte dentro de la ciudad de Lima se podrían habilitar las estaciones del Callao, Desamparados y Chosica.



"El Ferrocarril del Centro fue entregado en concesión el 20 de setiembre de 1999, a la empresa ferrocarril Central Andina S.A. conformada por Minas Buenaventura del Perú, Mitsui del Perú, Juan Olaechea y Cía., Inversiones Andino y Commonwealth Development Corporation.

El Ferrocarril Central es el principal medio de transporte de productos minerales en la región central del país, cubre importantes áreas mineras ubicadas en el departamento de Pasco, Junín y Lima. Los principales puntos de embarque de productos mineros son la estación de Cerro de Pasco (con destino La Oroya y Patio Central – Callao) y La Oroya (con destino Patio Central – Callao)"³.

³https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/ferrovias/ferrocarril_centro.html

El sistema de transporte público de pasajeros en Lima es caótico debido a múltiples factores, como la informalidad, el transportar más pasajeros de lo permitido, transitar en rutas no autorizadas, dejar y recoger en paraderos no autorizados que ocasionan congestión y mayores tiempos de viaje, incremento de accidentes de tránsito; así como, la contaminación ambiental, auditiva, entre otros; por ello, una alternativa de solución es la utilización del servicio ferroviario; más, si tenemos en cuenta que sobre la ruta propuesta, existe una vía férrea desde el siglo XIX, conocida como el "Ferrocarril Central del Perú" o "Ferrocarril del Centro" que actualmente solo se utiliza para el traslado de minerales.

Si bien es cierto que el uso de la línea férrea para el traslado de minerales es importante por los ingresos económicos que generan para el país, consideramos de mayor trascendencia el poder dedicarlo también, para solucionar los problemas de transporte de pasajeros.

La utilización del servicio de tren para el transporte masivo de pasajeros desde el Callao hasta el distrito de San Mateo de la provincia de Huarochiri, solucionaría en gran medida el transporte caótico de la capital de la república, en las rutas que actualmente son prestadas por empresas formales e informales que lejos de dar un servicio adecuado y digno a las personas, vienen generando diferentes problemas para los ciudadanos que se ven en la necesidad de trasladarse desde el Callao o distritos aledaños hacia las localidades por donde atraviesa actualmente el tren del centro.

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente propuesta es de naturaleza declarativa, y por ende busca que el poder ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la Municipalidad Metropolitana de Lima, impulsen acciones que permitan habilitar el servicio de tren urbano para el transporte masivo de pasajeros, en una primera etapa uniendo las estaciones del Callao, Desamparados y Chosica, no vulnerando ningún dispositivo de nuestro ordenamiento legal.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente Proyecto de Ley no representa gasto al Estado; puesto que al tratarse de una ley declarativa pretende que el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Municipalidad Metropolitana de Lima, realicen acciones que permitan a futuro implementar y materializar en un primer momento el servicio de tren urbano desde la estación del Callao hasta la estación de Chosica, pasando por la estación Desamparados.

De hacerse tangible la propuesta el beneficio directo será para los ciudadanos que requieren transportarse por los lugares que atraviesa el Ferrocarril del Centro, específicamente desde la estación del Callao pasando por la de desamparados y hasta la estación de Chosica en una primera etapa.

De manera indirecta se beneficiarían las personas que se transportan en el transporte público de pasajeros y en vehículos particulares porque se descongestionarían las calles, avenidas, por la disminución de vehículos.

El beneficio también sería para las instituciones que participen en la solución del problema del transporte como son el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Municipalidad Metropolitana de Lima, debido a que mejorarían su imagen ante la sociedad, proveyendo de un servicio ferroviario más digno.

Finalmente, un beneficio importante se dará por la disminución de la contaminación ambiental y sonora, debido a que el servicio de tren es menos contaminante que los vehículos.

IV. VINCULACION CON EL ACUERDO NACIONAL

El presente Proyecto de Ley se encuentra dentro del Acuerdo Nacional referidas a las Políticas de Estado, que señala en los siguientes puntos:

III. Competitividad del País

numeral 21. Desarrollo en Infraestructura y Vivienda, que señala.

Nos comprometemos a desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible

y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado. El Estado, en su niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de estas actividades y fomentar la transferencia de su diseño, construcción, promoción, mantenimiento u operación, según el caso l sector privado.

Con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país: (a) elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, ... que permita fluidez en lo negocios y en la toma de decisiones; ... [...].