



“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”  
“Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación”

**INFORME N° 05-2015/DPI/SDGP/JPFE.01**

Para : **Christy García-Godos Naveda**  
Jefe de Proyecto en Temas Ferroviarios

De : **Lorena León Vásquez**  
Proyectos Ferroviarios  
Dirección de Promoción de Inversiones

Asunto : Normatividad aplicable al Proyecto “Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica

Fecha : 23 de setiembre de 2015

---

**I. Antecedentes**

- 1.1 Mediante Acuerdo PROINVERSIÓN N° 686-3-2015-CPI, de fecha 21 de julio de 2015, el Consejo Directivo de PROINVERSION, aprobó la modificación del Plan de Promoción de la Inversión Privada del Proyecto “Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica”.
- 1.2 Mediante Acuerdo PROINVERSIÓN N° 686-4-2015-CPI, de fecha 21 de julio de 2015, el Consejo Directivo de PROINVERSION aprobó las Bases del Concurso de Proyecto Integrales para la entrega en Concesión del Proyecto “Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica”.
- 1.3 El 24 y 25 de julio de 2015 se publicó la Convocatoria al nuevo Concurso de Proyecto Integrales para la entrega en Concesión del Proyecto “Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica”.
- 1.4 El 07 de setiembre de 2015, se publicó la primera versión del Contrato de Concesión, mediante Circular N° 1.

**II. Objeto**

- 2.1. El objeto del presente informe es pronunciarse sobre la normatividad aplicable al Proyecto “Rehabilitación Integral del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica”, considerando el marco legal vigente del sector ferroviario en nuestro país, para conocimiento y fines correspondientes.

**III. Análisis**

- 3.1. Como parte del rol del Estado en la industria ferroviaria, a inicios de los noventas se efectuó la reforma legislativa del sector, la cual tuvo por objetivo limitar prácticas restrictivas a la libre competencia en la actividad ferroviaria, permitiendo la participación de operadores privados en el servicio de transporte ferroviario, a fin de mejorar la calidad de dicho servicio.



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"

- 3.2. Bajo ese contexto, el 06 de noviembre de 1991, se publicó el Decreto Legislativo N° 690, norma con rango de ley que declara de preferente interés nacional la inversión privada en la actividad ferroviaria.

El Artículo 2° de la norma en mención, establece la división de la actividad ferroviaria en dos tipos de servicios: (i) Servicios de Infraestructura Ferroviaria (construcción, rehabilitación y mantenimiento); y (ii) Servicios de Transporte Ferroviario (operación de carga, movimiento de pasajeros y material rodante).

- 3.3. En virtud a ello, el Artículo 3° del Decreto Legislativo N° 690, autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), a otorgar en concesión los tramos de las vías férreas de su competencia, bajo el compromiso de los concesionarios de ocuparse de la rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria respectiva, es decir, respecto de aquellos servicios descritos en el numeral (i) del numeral precedente.
- 3.4. Posteriormente, el 08 de octubre de año 1999, se publicó la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. El Artículo 23 de la citada norma, establece una relación no limitativa de reglamentos que deberán ser aprobados por el MTC, y cuya materia podrá ser desagregada en función al tipo de actividad a regular.

Entre dichos reglamentos, se cita al Reglamento Nacional de Ferrocarriles (en adelante, RNF), el cual define las normas generales de la operación ferroviaria y de los distintos servicios conexos, así como los criterios para la protección ambiental, la interconexión y compatibilidad de los servicios y tecnologías relevantes<sup>1</sup>. En ese sentido, el nuevo reglamento fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 032-2005-MTC.

- 3.5. Conforme se desprende de lo anterior, la prestación del servicio de transporte ferroviario, se encuentra regulado por el Decreto Legislativo N° 690 y por el Decreto Supremo N° 032-2005-MTC, RNF, los cuales son de aplicación a la actividad ferroviaria en todo el territorio de la República.

Por tanto, resulta de aplicación a las vías férreas nacionales, regionales y locales, así como a las vías férreas públicas y privadas.

- 3.6. Para mayor precisión, el Artículo 2° del RNF establece el alcance y ámbito de aplicación de la norma, que conforme se ha señalado, comprende a las concesiones ferroviarias de ámbito nacional, regional y local, así como a las vías férreas públicas y privadas, disponiendo como única excepción a aquellas normas que se opongan expresamente a lo dispuesto en el RNF, y cuya regulación específica se detalla en los contratos de concesión respectivos:

<sup>1</sup> Al momento de la emisión de la Ley N° 27181, se encontraba vigente el Reglamento General de Ferrocarriles, aprobado por Decreto Supremo N° 012-78-TC y sus normas complementarias y modificatorias.



“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”  
“Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación”

**“Artículo 2.- Alcance**

Toda persona, natural o jurídica, que realice actividad ferroviaria, debe cumplir las disposiciones del presente Reglamento, en lo que le sea aplicable respecto a la actividad que realiza.

Asimismo, el Reglamento es de aplicación en las Concesiones ferroviarias, a excepción de las normas que se opongan a lo expresamente estipulado en los contratos de concesión respectivos”.

Un ejemplo a dicha excepción, sería el reglamento aplicable al sistema ferroviario tipo metro, el cual cuenta con una normativa especial en función al tipo de actividad que regula.

En dicho supuesto y conforme a las definiciones que se citan en el Artículo 3° del Decreto Supremo N° 039-2010-MTC, Reglamento del Sistema Eléctrico de Transporte de Pasajeros, se otorga en concesión la ejecución y/o explotación de la infraestructura ferroviaria, así como, la prestación del servicio de transporte ferroviario. Es decir, en el caso de los sistemas de metros, se establece un concepto de integración de las actividades ferroviarias por parte de la sociedad concesionaria (modelo de gestión integrado), que no se recoge en el RNF, como veremos más adelante<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Decreto Supremo N° 039-2010-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico de Transporte de Pasajeros en vías férreas que formen parte del Sistema Ferroviario Nacional.

<sup>3</sup> Conforme al quinto, sexto y séptimo considerando del Decreto Supremo N° 039-2010-MTC, resulta necesario emitir una normativa especial y diferenciada para el caso de sistemas eléctricos de transporte masivo de pasajeros, los cuales no se encuentran contemplados en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, al indicar lo siguiente:

*“(…) Mediante Decreto Supremo N° 032-2005-MTC se aprobó el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, a fin de establecer las normas generales a las que se sujeta la actividad ferroviaria, no habiéndose previsto, sin embargo, una regulación sobre el sistema eléctrico de transporte de pasajeros en vías férreas nacionales.*

*Que, las actuales condiciones del transporte público urbano, requieren de la adopción de medidas destinadas a mejorar la circulación del transporte terrestre en las ciudades, a través de la provisión de un medio de transporte masivo, moderno y económico para los usuarios (...). Que, en tal sentido, es necesario aprobar el Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico de Transporte de Pasajeros en vías férreas que formen parte del Sistema Ferroviario Nacional, a fin de promover y facilitar la instalación de dichos medios de transporte a nivel nacional”.*

<sup>4</sup> En concordancia con lo indicado en el Decreto Supremo N° 039-2010-MTC, los contratos de concesión de las líneas de metro establecen la exclusividad del concesionario en las actividades ferroviarias. A modo de ejemplo, la Cláusula 2.7 del Contrato de Concesión de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao, establece:

*“De conformidad con lo establecido en el Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico de Transporte de Pasajeros en vías férreas que formen parte del Sistema Ferroviario Nacional aprobado mediante Decreto Supremo N° 039-2010-MTC, y sus modificatorias, normatividad aplicable al Proyecto; corresponde al CONCESIONARIO de manera integrada y en régimen de exclusividad, prestar el Servicio y mantener la infraestructura del sistema; en particular, la ejecución de las Inversiones Obligatorias, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, así como también brindar el Servicio (que comprende todo lo necesario para el movimiento de pasajeros y las operaciones relacionadas al Material Rodante), de acuerdo con las disposiciones del presente Contrato.*

*Asimismo, el CONCESIONARIO cuenta con la exclusividad para prestar los Servicios Complementarios y Servicios Opcionales”.*



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"

El caso antes citado, aplicable a la concesión de las Líneas 1 y 2 del Metro de Lima, así como a las futuras líneas de metro de la Red Básica a concesionar, se configura en una excepción al RNF.

Por su parte, tanto el Decreto Legislativo N° 690 así como el RNF, es de aplicación al proceso de promoción de la inversión para la concesión del Proyecto Ferrocarril Huancayo Huancavelica, en fase de diseño, a cargo de PROINVERSIÓN, toda vez que no se encuentra dentro de la excepción y alcances antes aludidos (es decir, dentro de "Sistema de Transporte Eléctrico de Pasajeros en Vías Férreas que fomen parte del Sistema Ferroviario Nacional"). Asimismo, resulta de aplicación a las concesiones ya otorgadas a la fecha y cuyo concedente es el MTC, como sería el Ferrocarril del Centro, el Ferrocarril del Sur y el Ferrocarril del Sur – Oriente.

- 3.7. En relación al modelo de gestión que establece el RNF para los servicios de infraestructura y de operación, cabe señalar que en base a lo descrito en el Decreto Legislativo N° 690, se ha dispuesto que los operadores tienen a su cargo únicamente la actividad de servicio de transporte ferroviario.

Así por ejemplo, se puede citar, entre otros, lo dispuesto en los Artículos 4°, 5° y 94° del RNF, que se citan a continuación:

**"Artículo 4.- De las Actividades Ferroviarias**

*Son actividades ferroviarias las siguientes:*

- a) *La construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.*
- b) *El servicio de transporte ferroviario".*

**"Artículo 5.- Clasificación de las Organizaciones Ferroviarias**

*Las Organizaciones Ferroviarias son aquellas personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, públicas o privadas, facultadas para desarrollar las actividades ferroviarias previstas en el presente Reglamento. Se clasifican de acuerdo a lo siguiente:*

*(...)*

*Por la Actividad que Desarrollan:*

*(...)*

- *Concesionarios: Desarrollan las actividades ferroviarias previstas en los Contratos de Concesión.*
- *Operadores Ferroviarios: Desarrollan sólo la actividad de servicio de transporte ferroviario".*

**"Artículo 94.- Transporte ferroviario**

*El transporte ferroviario puede ser público o privado, y es desarrollado por Operadores Ferroviarios. Para la ejecución del mismo se requiere contar obligatoriamente con el permiso de operación".*

- 3.8. Cabe precisar que el 11 de julio de 2009 fue promulgado el Decreto Supremo N° 027-2009-MTC, conforme al cual se modifica el Artículo 106° del RNF. Dicho artículo regula los requisitos para la obtención del permiso de operación, permitiendo la vinculación del concesionario con el primer



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"

operador. Esta precisión y las modificaciones que se efectúen al citado reglamento son, de igual manera, aplicables al proyecto Ferrocarril Huancayo Huancavelica.

- 3.9. De esta manera, el RNF establece la creación de dos empresas separadas, es decir, por un lado, el concesionario de la infraestructura, que tiene a su cargo el mantenimiento y rehabilitación; y por otro lado, el operador, con contabilidad separada, que tiene a su cargo las operaciones de embarque, desembarque y el transporte de carga y pasajeros. Asimismo, con la modificación efectuada al RNF en el año 2009, es posible que ambas compañías pertenezcan al mismo grupo empresarial; permitiéndose, al mismo tiempo, el libre acceso a la vía férrea, en la parte no monopólica de la actividad (operación), a través de un modelo de gestión de libre acceso.
- 3.10. En el presente caso, las normas que rigen el proceso de concesión del Proyecto Ferrocarril Huancayo Huancavelica, son el Decreto Legislativo N° 690 y el RNF. Por tanto, en función de lo dispuesto respecto a la separación de la actividad ferroviaria, los operadores tendrán a su cargo únicamente la actividad del servicio de transporte ferroviario.
- 3.11. De acuerdo a ello, y como parte del esquema de la concesión, se ha previsto que la sociedad concesionaria se haga cargo del servicio de infraestructura (rehabilitación y mantenimiento), quien deberá contratar a un operador (vinculado o no vinculado), permitiéndose el acceso de nuevos operadores a la infraestructura, a través de la suscripción de contratos de acceso o, en su defecto, a través de la emisión de mandatos de acceso a cargo del regulador, garantizándose el principio de equidad en la prestación de los servicios.

#### IV. Conclusiones

- 4.1. Como parte de las reformas en el sector ferroviario, mediante Decreto Legislativo N° 690, se establece la división de la actividad ferroviaria en dos tipos de servicio, infraestructura ferroviaria y transporte ferroviario.
- 4.2. De acuerdo a lo indicado en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la norma especial que desarrolla los aspectos de la operación ferroviaria y los servicios conexos, es el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, el cual fue aprobado por Decreto Supremo N° 032-2005-MTC.
- 4.3. El Decreto Legislativo N° 690 y el Decreto Supremo N° 032-2005-MTC, resultan de aplicación a las vías férreas nacionales, regionales y locales, así como a las vías férreas públicas y privadas. Entre las vías nacionales, se encuentra el Ferrocarril Huancayo Huancavelica, así como el Ferrocarril del Centro, Ferrocarril del Sur y el Ferrocarril Sur Oriente.
- 4.4. La única excepción a su aplicación, son las normas que se oponen expresamente a sus disposiciones, y cuya regulación específica se detalla en los contratos de concesión respectivos, como es el caso, de la normatividad aplicable al sistema ferroviario tipo metro (Red Básica del Metro



“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”  
“Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación”

de Lima y Callao). El Ferrocarril Huancayo Huancavelica, no se encuentra dentro de la excepción y los alcances antes aludidos.

4.5. De acuerdo a ello, las normas que rigen el proceso de concesión del Proyecto Ferrocarril Huancayo Huancavelica, son el Decreto Legislativo N° 690 y el Decreto Supremo N° 032-2005-MTC.

4.6. El Decreto Supremo N° 032-2005-MTC, en base a lo descrito en el Decreto Legislativo N° 690, ha dispuesto que los operadores tengan a su cargo únicamente la actividad del servicio de transporte ferroviario. En consecuencia, establece la creación de dos empresas separadas (concesionario y operador), que pueden pertenecer al mismo grupo empresarial, permitiéndole al mismo tiempo, el libre acceso a la vía férrea, en la parte no monopólica de la actividad (operación).

El esquema general de la concesión debe adecuarse a las normas vigentes sobre la actividad ferroviaria.

#### V. Recomendación

Por las consideraciones expuestas, se recomienda a la Jefatura de Proyectos Ferroviarios, remitir el presente informe al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, para los fines correspondientes.

Atentamente,

**Lorena León Vásquez**  
Proyectos Ferroviarios  
Dirección de Promoción de Inversiones  
**PROINVERSIÓN**