



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte de
Uso Público - OSITRAN

Presidencia del Consejo Directivo

CARGO

Oficio N° 080-2015-PD-OSITRAN

Lima, 03 de agosto de 2015

Congresista

JUSTINIANO APAZA ORDOÑEZ

Presidente

Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Edificio Víctor Raúl haya de la Torre, Piso 1, oficina 109

Pasaje Simón Rodríguez s/n

Lima.-

Asunto: Información solicitada con relación al Contrato de Concesión del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Grau – San Juan de Lurigancho

Referencia: Oficio N° 1025-2014-2015-CODECO/CR del 07 de julio de 2015

De mi consideración:

Me dirijo a Usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual solicita información detallada sobre el servicio que brinda el Sistema del Tren Eléctrico Línea 1 y las repercusiones en los usuarios ante la falta de trenes que abastezcan la actual demanda; así como los planes y cronogramas que existen para cubrir satisfactoriamente la demanda de los usuarios.

Sobre el particular, se adjunta el Informe N° 001-2015-GSF-GRE-GAU-OSITRAN, elaborado conjuntamente por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Atención al Usuario; el mismo que da respuesta a su requerimiento.

Sin otro particular, quedo de Usted.

Atentamente,

PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidente del Consejo Directivo

Adj. copia:
Informe N° 001-2015-GSF-GRE-GAU-OSITRAN

Reg. Sal. 30825
HR: 28081



001105



INFORME N° 001-2015-GSF-GRE-GAU-OSITRAN



Para : **PATRICIA BENAVENTE DONAYRE**
Presidente del Consejo Directivo

De : **FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

CYNTHIA YÁÑEZ ALVA
Gerente de Atención al Usuario (e)

Asunto : Información solicitada sobre el Contrato de Concesión del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho.

Referencia : Oficio N° 1025-2014-2015-CODECO/CR

Fecha : 30 de julio de 2015

g. 080- PD

I. OBJETIVO

1. Dar respuesta al documento de la referencia, a través del cual la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos del Congreso de la República, solicita información detallada sobre el servicio que brinda el Tren Eléctrico Línea 1 y las repercusiones en los usuarios ante la falta de trenes que abastezcan la actual demanda, así como los planes y cronogramas que existen para cubrir satisfactoriamente la demanda de los usuarios.

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 11 de abril del 2011, se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción del Taller de Mantenimiento Mayor para los trenes nuevos y existentes (incluye las vías de acceso al mismo) en el segundo nivel del patio Taller ubicado en Villa El Salvador, provisión de Material Rodante Adquirido y Explotación del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador –Av. Grau-San Juan de Lurigancho (en adelante, el Contrato de Concesión), entre el Estado Peruano, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente) y la Sociedad Concesionaria GyM Ferrovías S.A.(en adelante, el Concesionario).
3. Con fecha 14 de julio de 2011, se publicó en el diario oficial El Peruano la Ley N° 29754, "Ley que dispone que el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) es la entidad competente para ejercer la Supervisión de los Servicios Públicos de Transporte Ferroviario de Pasajeros en las Vías Concesionadas que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao".



4. Mediante el Oficio N° 107-2013-GG-OSITRAN del 29 de abril de 2013, OSITRAN remitió al Concedente el Informe N° 1070-2013-GS-OSITRAN, documento mediante el cual la Gerencia de Supervisión realizó una evaluación de los costos y gastos a asumir por la supervisión del servicio de transporte ferroviario en la Línea 1 del Metro de Lima, a efectos de sustentar el porcentaje adicional requerido para garantizar la sostenibilidad de la supervisión del referido servicio, en aplicación de lo dispuesto por la Ley N° 29754.
5. Con fecha 13 de noviembre del 2013, se suscribió la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, con el objeto de cumplir con los requerimientos de los Acreedores Permitidos para obtener el Endeudamiento Garantizado Permitido y, por ende, el cierre financiero de la concesión.
6. Con fecha 23 de julio de 2014, se suscribió la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, la cual tiene por objeto modificar aspectos operativos para optimizar la operación del Material Rodante Adquirido con el Material Rodante Existente, y permitir la revisión del procedimiento y condiciones para la prestación del servicio.
7. Con fecha 4 de diciembre de 2014 se publicó en el diario oficial El Peruano, la Ley N° 30281, Ley de Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2015, cuya Octogésima Tercera Disposición Complementaria Final dispone que, a fin de garantizar la sostenibilidad de la supervisión de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros de las vías concesionadas del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, los costos y gastos de las actividades de supervisión serán financiados con un porcentaje adicional de hasta el uno por ciento (1%) de los ingresos percibidos por la entidad prestadora del servicio público, el cual será asumido directamente por el Concedente; siendo necesaria la incorporación de esta obligación en el Contrato de Concesión.
8. Mediante Oficio N° 868-2015-MTC/25 del 19 de marzo de 2015, el Concedente solicitó al Regulador precisar el porcentaje o monto exacto que el Concedente deberá asumir para el pago de la supervisión de la prestación del Servicio del Contrato de Concesión, dentro del marco de la Ley N° 30281.
9. Mediante el Oficio N° 121-2015-GG-OSITRAN del 01 de abril de 2015, el Regulador remitió al Concedente, el Informe N° 019-2015-GSF-GAJ-OSITRAN, documento mediante el cual se sustentó la necesidad de que el Concedente considere el 1% de todos los ingresos del Concesionario para el financiamiento de la supervisión de la prestación del Servicio en la Línea 1 del Metro de Lima.
10. Mediante Oficio N° 1314-2015-MTC/25, recibido el 7 de mayo de 2015, el Concedente remitió al Regulador el proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, acordado por las Partes, y el Informe N° 482-2015-MTC/25 que lo sustenta, solicitando al Regulador la opinión técnica correspondiente. Dicho proyecto de Adenda tenía por objeto incorporar las cláusulas 17.14, y 17.15 del Contrato de Concesión, con la finalidad de considerar el financiamiento directo, por parte del Concedente, de los costos y gastos de las actividades de supervisión del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la Línea 1, a cargo del Regulador.
11. A través del Oficio Circular N° 025-15-SCD-OSITRAN del 21 de mayo de 2015, la Secretaría Técnica del Consejo Directivo de OSITRAN remitió al Concedente y al Concesionario, el Acuerdo N° 1829-549-15-CD-OSITRAN, que aprueba el Informe N° 029-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el cual contiene la opinión técnica desfavorable respecto del proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de



Concesión. Ello, toda vez que los términos de la cláusula 17.14 que se pretendía incorporar al Contrato de Concesión, no garantizaban que OSITRAN cuente con los recursos suficientes para cumplir con la función de supervisión del Servicio de la Línea 1, teniendo en cuenta que sólo consideraba como ingresos del Concesionario, el Pago por Kilometro Tren Recorrido. En tal sentido, se exhortó al Concedente a dar cumplimiento a la Octogésima Tercera Disposición Complementaria de la Ley N° 30281 y al artículo 2° de la Ley N° 29754, estableciendo de manera explícita en el proyecto de Adenda que las actividades de supervisión deben ser financiadas con el uno por ciento (1%) de todos los ingresos que pudiera percibir el Concesionario.

12. Mediante Oficio N° 1625-2015-MTC/25 recibido el 2 de junio de 2015, el Concedente solicitó a OSITRAN que precise la proyección de los ingresos del Concesionario que corresponden a la retribución por las Inversiones Adicionales (PAO) y a los Servicios Complementarios del Contrato de Concesión de la Línea 1, a fin de implementar la Octogésima Tercera Disposición Complementaria de la Ley N° 30281, Ley del Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2015, así como el artículo 2° de la Ley 29754.
13. A través del Oficio Circular N° 037-15-SCD-OSITRAN del 23 de junio de 2015, la Secretaría Técnica del Consejo Directivo de OSITRAN remitió al Concedente y al Concesionario, el Acuerdo N° 1852-554-15-CD-OSITRAN, que aprueba el Informe N° 038-2015-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, y en consecuencia, emite respuesta a la solicitud realizada por el Concedente mediante el Oficio N° 1625-2015-MTC/25. Asimismo, reitera al Concedente que suscriba a la mayor brevedad posible la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, tomando en cuenta lo sustentado por OSITRAN en los Informes N° 029 y 038-2015-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN.

III. MARCO LEGAL

14. OSITRAN ejerce las funciones de supervisión y fiscalización, entre otras, con el fin de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas de las entidades prestadoras, conforme a lo previsto en la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, Ley N° 27332, en la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, Ley N° 26917, y en el Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Decreto Supremo N° 044-2006-PCM modificado mediante Decreto Supremo N° 144-2014-PCM.
15. Al respecto, debe indicarse que uno de los mecanismos utilizados por OSITRAN para ejercer la función supervisora y fiscalizadora que le otorga el marco normativo, consiste en la verificación del cumplimiento de las obligaciones, legales y contractuales, de las entidades prestadoras.
16. Mediante la Ley N° 29754, se facultó a OSITRAN a ejercer la supervisión de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías concesionadas que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, en adición a las funciones de supervisión de la infraestructura. En este escenario, las funciones de este Organismo Regulador tienen mayores alcances y, por tanto, requieren mayores recursos para ser realizadas.
17. Así el artículo 2 de la referida ley faculta al Concedente para negociar y acordar la modificación del Contrato de Concesión, a fin de incorporar en éste que las actividades de supervisión de los servicios ferroviarios sean financiadas con un porcentaje adicional de hasta el uno por ciento (1%)



de los ingresos percibidos por el Concesionario. Ello, a efectos de garantizar la sostenibilidad de la supervisión a cargo de OSITRAN.

18. La Octogésima Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30281, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2015¹, establece que el pago del porcentaje adicional señalado en el párrafo precedente será asumido directamente por el Concedente, siendo necesaria su incorporación como una obligación a su cargo en el Contrato de Concesión.

IV. DE LA INFORMACION SOLICITADA

IV.1. Sobre el servicio que brinda el Contrato de Concesión

19. El Contrato de Concesión tiene como objetivo principal, la prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho, mejorando la calidad de los Servicios e incrementando el alcance de la infraestructura, de manera segura, puntual y confiable para los usuarios.
20. La Puesta en Operación Comercial, del tramo 1, se inició el 9 de enero del 2012; y de la Línea 1 completa (tramo 1 + tramo 2) se inició el 25 de julio de 2014.
21. La Tarifa social para los pasajeros adulto, medio o universitario, y escolar equivalente a S/. 1,50, S/. 0,75 y S/. 0,75, respectivamente. El cobro de la tarifa a los usuarios se efectuó a partir del día 5 de abril de 2012
22. Se cuenta con 26 estaciones, siendo la distancia comercial de 33,128331 km, medidos desde el eje del andén de la estación de Villa El Salvador hasta el eje del andén de la estación Bayóvar. El tiempo de recorrido entre las estaciones de Villa El Salvador – Bayóvar y viceversa es de 54 minutos.
23. La Concesión cuenta con cinco (05) trenes ANSALDO de seis (06) coches cada uno con una capacidad de mil doscientos (1 200) pasajeros; y con diecinueve (19) trenes ALSTOM de cinco (05) coches cada uno con una capacidad de mil (1 000) pasajeros. La Prestación del Servicio se inicia a las 06:00 horas desde las estaciones de Villa El Salvador y Bayóvar, simultáneamente, y culmina a la llegada del último tren a la estación de Villa El Salvador y Bayóvar (22:54 horas). Los intervalos de paso de los trenes se detallan en la Tabla N° 1.



¹ "OCTOGÉSIMA TERCERA. Para garantizar la sostenibilidad de la supervisión de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías concesionadas del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, los costos y gastos de las actividades de supervisión de los servicios públicos serán financiados con un porcentaje adicional de hasta el uno por ciento (1%) de los ingresos percibidos por la entidad prestadora del servicio público, el mismo que será determinado en sus respectivos contratos de concesión. Este porcentaje adicional se aplica sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 26917. En el caso del Contrato de Concesión de la Línea 1 del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, el pago del porcentaje adicional señalado en el párrafo precedente, será asumido directamente por el Concedente, siendo necesaria su incorporación como una obligación a su cargo en el Contrato de Concesión. Para tal efecto exceptúese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de las limitaciones establecidas en el artículo 41 numeral 41.1 literal c) del Texto Único Ordenado de la Ley 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto."

Tabla N° 1: Intervalos de paso por día y banda horaria

Día	Banda horaria	Intervalo de paso
Lunes a viernes	Hora punta (06:30 – 09:30 y 17:30 – 20:30)	6 minutos
	Hora valle (06:00 – 06:30; 09:30 – 17:30 y 20:30 – 22:00)	10 minutos
Sábado	Hora valle (06:00 – 22:00)	10 minutos
Domingos y feriados	Hora valle (06:00 – 22:00)	14 minutos

24. Adicionalmente, el Contrato de Concesión establece la obligación de alcanzar los siguientes indicadores:

i. Disponibilidad: $\geq 95\%$

"Indica el porcentaje de tiempo de servicio efectivamente prestado respecto al tiempo de servicio programado. Tiene en cuenta el tiempo de servicio de todos los trenes prestados y programados. Se calculará por medias móviles de dos (02) meses. Para el pago trimestral se realizará una media de los tres meses correspondientes a la liquidación."

ii. Regularidad: $\geq 85\%$

"Indica el porcentaje de puntualidad del servicio prestado respecto al programado. Tiene en cuenta los retrasos/avances sobre el programa en cabeceras y una estación intermedia para el servicio prestado por todos los trenes. No se tendrán en cuenta los retrasos y los tiempos en caso de un servicio interrumpido por averías que no haya podido finalizar. Se calculará por medias móviles de dos (02) meses. Para el pago trimestral se realizará una media de los tres meses correspondientes a la liquidación."

iii. Limpieza: $\leq 25\%$ de elementos sucios

"Indica el nivel de limpieza ofrecido en estaciones y trenes."

iv. Fraude: $\leq 8\%$

"Es la acción en contra de la ley y normas aplicables, de viajar en el servicio de transporte ferroviario urbano sin haber comprado el ticket correspondiente a la categoría de cada usuario."

25. Al respecto, en la Tabla N° 2 se detallan los niveles alcanzados desde el mes de abril de 2012, fecha de la Puesta en Operación Comercial del Tramo 1, con el consecuente cobro de la Tarifa a los pasajeros.

Tabla N° 2: Niveles de la Prestación del Servicio alcanzados

Año	Disponibilidad	Regularidad	Limpieza	Fraude
2012	98,61%	97,87%	14,02%	0,301%
2013	99,62%	98,29%	8,51%	0,290%
2014	99,96%	98,50%	8,60%	0,450%
2015*	99,95%	97,67%	5,95%	0,289%

(*) Corresponde al promedio de enero a junio de 2015.



26. La Tabla N° 3 muestra el tipo y cantidad de reclamos efectuados por los usuarios, en el primer semestre del presente año.

Tabla N° 3: Reclamos presentados durante el año 2015

Categoría	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
Accesibilidad	69	18	11	34	7	10
Infraestructura	5	4	18	1	1	1
Limpieza	1	1	2	0	17	0
Otros	7	7	7	8	5	1
Recaudación	87	83	121	110	130	102
Seguridad	6	12	15	7	9	5
Servicio	75	63	62	61	45	30
Sistema	25	28	23	24	20	15
Total	275	216	259	245	234	164

Cantidad de reclamos por cada millón de pasajeros transportados	31,8	26,7	28,7	28,2	25,6	18,5
---	------	------	------	------	------	------

27. De la Tabla N° 3 se aprecia que la menor cantidad de reclamos presentados corresponde al mes de junio de 2015, habiéndose presentado 18,5 reclamos por cada millón de pasajeros transportados. Asimismo, la mayor cantidad de reclamos están referidos a la recaudación.
28. La Tabla N° 4 detalla el tipo y cantidad de incidentes operativos ocurridos en el primer semestre del presente año.

Tabla N° 4: Incidentes operativos durante el año 2015

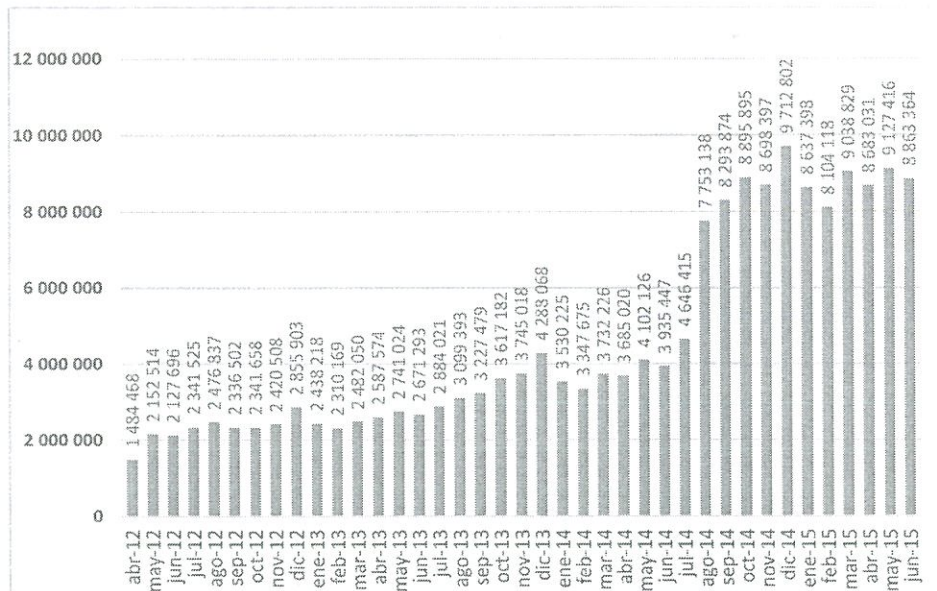
Categoría	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
Caída en estación	8	8	9	6	12	11
Atasco en puerta de coche	4	8	18	8	11	3
Impacto físico	4	1	2	2	1	1
Usuario en la vía	0	5	3	2	3	4
Total	16	22	32	18	27	19

Cantidad de incidentes por cada millón de pasajeros transportados	1,85	2,71	3,54	2,07	2,96	2,14
---	------	------	------	------	------	------

IV.2. Sobre las repercusiones en los usuarios, ante la falta de trenes que abastezcan la actual demanda

29. En el siguiente gráfico se muestra la cantidad de pasajeros movilizados por mes desde abril de 2012, fecha en que se inició la Puesta en Operación Comercial del Tramo 1, con el consecuente cobro de la Tarifa a los pasajeros. Como puede observarse, desde entonces, el número de pasajeros en la Línea 1 ha ido en aumento.

Gráfico N° 1: Pasajeros movilizados en la Línea 1



Nota: El 25 de julio de 2014 se incluyó el Tramo 2 a la operación.

30. Cabe destacar que en el mes de agosto de 2014, se produjo un incremento significativo en el número de pasajeros movilizados por la Línea 1 (66,9% con relación al mes precedente); ello debido a que el 25 de julio se incluyó el Tramo 2 a la operación, el cual está comprendido entre la estación Miguel Grau hasta la estación Bayóvar en San Juan de Lurigancho. Así, el número de pasajeros se elevó de 4,6 millones en julio de 2014 a 7,7 millones en agosto del mismo año y dicho número ha seguido incrementándose, alcanzando los 8,8 millones de pasajeros en junio del presente año.
31. Cabe señalar que la demanda actual por parte de los usuarios de la Línea 1, supera las estimaciones realizadas durante el proceso de Concesión. Así, con relación a la proyección de la demanda, en el Informe elaborado para el Concurso de Adjudicación de la Concesión de la Línea 1, publicado por ProInversión, se indicó lo siguiente:

4.6.4. Proyección de la demanda anual Línea 1 del Tren durante el período de concesión

El objetivo de este apartado es el de presentar la demanda anual prevista para la Línea 1 del Tren Eléctrico durante los treinta (30) años de concesión en el esquema del Escenario Base y teniendo en cuenta los periodos de entrada en servicio de cada uno de los dos tramos: Villa el Salvador – Grau (julio 2011), Villa el Salvador – San Juan del Lurigancho (2013).

A continuación se presenta una tabla que resume los valores de demanda anuales para la Línea del Tren durante todo el período de concesión, considerando los valores de demanda del Escenario Villa El Salvador – Avenida Grau para los años 2011 - 2014 y los valores de demanda del Escenario Villa El Salvador – San Juan del Lurigancho a partir del año 2013 hasta el final de la concesión.

SERVICIO DE LA LÍNEA 1 DEL TREN						
Villa El Salvador - Avenida Grau			Villa El Salvador - SJ del Sur			
Año	Laboral	Festivo	Anual	Laboral	Festivo	Anual
2010	126.644	106.381	43.692.180			
2011	130.400	109.536	44.987.862			
2012	134.155	112.690	46.283.544			
2013	137.911	115.845	47.579.226	223.628	187.848	76.963.812
2014	141.666	119.000	48.874.909	228.992	191.521	79.467.251
2015				232.375	195.195	79.974.295
2016				236.749	198.869	81.716.285
2017				241.123	202.543	82.984.777
2018				245.496	206.217	84.490.018
2019				249.870	209.891	85.995.259
2020				254.244	213.565	87.754.744
2021				258.617	217.239	89.005.741
2022				262.991	220.912	90.510.983
2023				267.365	224.586	92.016.224
2024				271.738	228.260	93.793.203
2025				276.112	231.934	95.026.706
2026				281.906	236.801	97.020.906
2027				287.485	241.487	98.940.809
2028				292.830	245.977	101.073.087
2029				297.923	250.256	102.533.257
2030				302.749	254.309	104.194.002
2031				307.290	258.124	105.756.912
2032				311.899	261.995	107.655.165
2033				316.578	265.925	108.953.415
2034				321.326	269.914	110.587.716
2035				326.144	273.943	112.246.532
2036				331.039	278.072	114.261.268
2037				336.004	282.243	115.639.183
2038				341.044	286.477	117.373.771
2039				346.160	290.774	119.134.378
2040				351.352	295.136	121.272.745
2041				356.623	299.563	122.735.214

Tabla 60. Proyección Demanda Anual Escenario para todo el periodo de concesión

Fuente: modelo ALG

Fuente: Libro blanco – Línea 1

32. Como puede observarse, la demanda proyectada por PROINVERSION para el año 2015 fue de 232 275 usuarios por día laborable. En tanto, la Tabla N° 5 muestra que dicha proyección ha sido superada ampliamente.

Tabla N° 5. Promedio diario de usuarios que acceden al servicio de la Línea 1, primer semestre 2015

Mes	Lunes a viernes	Sábado	Domingos y feriados
Enero	307 896	285 759	148 507
Febrero	313 373	290 678	162 674
Marzo	317 005	305 030	167 231
Abril	325 437	299 125	187 320
Mayo	326 100	315 151	170 134
Junio	323 227	311 812	165 669

Fuente: Reporte diario de operación.

33. Haciendo una comparación entre la demanda proyectada por PROINVERSION y la demanda de pasajeros en la Línea 1 durante el año 2015, se colige que:

- a) En el mes de enero se movilizó 307 896 pasajeros por día laborable; superando a la demanda proyectada para el año 2031.
- b) En el mes de febrero se movilizó 313 373 pasajeros por día laborable; superando la demanda proyectada para el año 2032.
- c) En el mes de marzo se movilizó 317 005 pasajeros por día laborable; superando la demanda proyectada para el año 2033.
- d) En el mes de abril se movilizó 325,437 pasajeros por día laborable; superando la demanda estimada para el año 2034.
- e) En el mes de mayo se movilizó 326 100 pasajeros por día laborable; superando la demanda proyectada para el año 2035.
- f) En el mes de junio se movilizó 323 227 pasajeros por día laborable; superando la demanda estimada para el año 2034.

34. Así, la demanda actual por el Servicio supera a la proyectada para el año 2034.

IV.3. Sobre los planes y cronogramas que existen para cubrir satisfactoriamente la demanda de los usuarios

35. En virtud de la cláusula 8.3² y del numeral 1.2.19 del Anexo 7³ del Contrato de Concesión, y con la finalidad de atender el incremento significativo de la demanda, por encima de los niveles previstos en el Contrato de Concesión, mediante el Oficio N° 1979-2014-MTC/25, el Concedente autorizó al Concesionario a recorrer viajes (carreras) adicionales a partir del 22 de setiembre de 2014, en las siguientes cantidades:

- ✓ Días hábiles (lunes a viernes): Ocho (08) carreras adicionales
- ✓ Sábados: Cincuenta y dos (52) carreras adicionales
- ✓ Domingos y Feriados: Dieciséis (16) carreras adicionales

36. Asimismo, mediante el Oficio N° 2857-2014-MTC/25, el Concedente autorizó al Concesionario a recorrer las mismas cantidades de carreras adicionales durante el año 2015, con excepción de los días 1 y 2 de enero y 25 y 31 de diciembre.

37. Posteriormente, mediante Oficio N° 1366-2015-MTC/25, recibido el 15 de mayo del presente año, el Concedente comunicó a este Organismo Regulador la aprobación de ocho (08) carreras adicionales durante los días hábiles, en adición a las ocho (08) aprobadas previamente, con lo que se totalizan dieciséis (16) carreras adicionales durante los días hábiles. Ello ha sido implementado a partir del 27 de abril del presente año.

38. Adicionalmente a las acciones tomadas en respuesta a la excesiva afluencia de pasajeros en la Línea 1, el Concedente y el Concesionario se encuentran negociando desde inicios de este año, una Adenda al Contrato de Concesión a fin de contar con una mayor cantidad de trenes, que

² "8.3. (...)

El CONCEDENTE a través de la AATE puede disponer que el CONCESIONARIO preste servicios adicionales al Servicio a que está obligado en el Contrato, esto implica la atribución de dicha entidad para definir o actualizar los Kilómetros Adicionales. En este caso deberá compensar al CONCESIONARIO por los Kilómetros Adicionales generados por su requerimiento."

³ "1.2.19 El CONCESIONARIO deberá operar servicios adicionales bajo la solicitud del CONCEDENTE correspondientes a Kilómetros Adicionales. Los servicios adicionales corresponderán a un aumento de la producción de kilómetros recorridos debido a una extensión del horario de operación, o bien a un incremento de los niveles de demanda o por una reducción en los intervalos de paso sujeto a que exista Material Rodante disponible para cumplir estos servicios adicionales."

permita dar una solución integral a las dificultades que vienen teniendo los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima, toda vez que la demanda del servicio por parte de los usuarios ha superado ampliamente las proyecciones realizadas por PROINVERSION antes del proceso de Concesión.

39. En el marco de estas coordinaciones, el Concedente solicitó con fecha 06 de marzo de este año, la opinión del Regulador en relación al proyecto de adenda en referencia, y con fecha 27 de marzo último, OSITRAN remitió al Concedente su opinión correspondiente. Así mismo sobre el tema, se han efectuado el 18 de mayo y 16 de julio último, reuniones de coordinaciones, en las cuales ha participado este Organismo Regulador.

V. DE LA SOSTENIBILIDAD DE LA SUPERVISIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS

40. Mediante Oficios N° 006-15-SCD-OSITRAN, N° 009-15-SCD-OSITRAN, N° 089-2015-GG-OSITRAN y N° 121-2015-GG-OSITRAN, del 26 de enero, 11 y 16 de marzo, y 01 de abril del año 2015, respectivamente, remitidos a la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC, se solicitó la implementación de lo dispuesto en la Octogésima Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30281, a través de la suscripción de una Adenda que se incorpore al Contrato de Concesión.

41. Asimismo, en el Informe N° 038-2015-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN⁴, se indicó lo siguiente:

"32. Cabe señalar que, en el Informe N° 029-2015-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN⁵, que contiene la opinión de este Organismo Regulador respecto del proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, se concluyó lo siguiente:

- i) Del análisis técnico realizado por el Regulador, se evidencia el carácter deficitario de las proyecciones efectuadas sobre los ingresos del Concesionario, toda vez que en el proyecto de Adenda remitido se está considerando sólo el Pago por Kilometro Tren Recorrido para financiar los costos y gastos derivados de la supervisión; razón por la cual se considera que el 1% debe aplicarse sobre todos los ingresos que pudiera percibir el Concesionario, tales como: i) los ingresos por el Pago por Kilometro Tren Recorrido, ii) el PAO en caso que haya Inversiones Adicionales, iii) los ingresos derivados de los Servicios Complementarios, y iv) todo ingreso adicional derivado de modificaciones contractuales (derivados de la adquisición del material rodante y nuevas inversiones, entre otros).
- ii) Los términos de la cláusula 17.14 contenidos en el proyecto de Adenda remitida por el MTC, contravienen lo dispuesto expresamente en el artículo 2° de la Ley N° 29754 y la Octogésima Tercera Disposición Complementaria de la Ley N° 30281.
- iii) Asimismo, al no contar OSITRAN con el financiamiento necesario para las actividades de supervisión, se dificulta el cumplimiento de sus funciones y pone en riesgo la sostenibilidad de la supervisión del servicio público de transporte ferroviario urbano de pasajeros.

33. En tal sentido, conforme fue señalado en el Informe N° 029-2015-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, se reitera la necesidad de incorporar de manera explícita en el proyecto de

⁴ Aprobado por Acuerdo N° 1852-554-15-CD-OSITRAN y remitido a las Partes mediante Oficio Circular N° 037-15-SCD-OSITRAN.

⁵ Informe remitido a las Partes a través del Oficio N° 025-15-SCD-OSITRAN del 21 de mayo de 2015.



Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, que las actividades de supervisión del Servicio a cargo de OSITRAN sean financiadas con un uno por ciento (1%) adicional de todos los ingresos percibidos por el Concesionario, de conformidad con la Octogésima Tercera Disposición Complementaria de la Ley N° 30281 y el artículo 2° de la Ley 29754."

42. No obstante las solicitudes efectuadas por este Organismo Regulador, respecto del cumplimiento de lo establecido en el artículo 2 de la Ley N° 29754 y la Octogésima Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30281, a la fecha, la obligación del Concedente de financiar los costos y gastos de las actividades de supervisión del Servicio con un porcentaje adicional de hasta el uno por ciento (1%) de los ingresos percibidos por el Concesionario, aún no ha sido materializada en el Contrato de Concesión. Ello impide cumplir a cabalidad con el mandato señalado en la Ley N° 29754.
43. En ese sentido, corresponde al Concedente ejercer su atribución de modificar el Contrato de Concesión, cumpliendo con los requisitos legales correspondientes y establecidos en el propio Contrato de Concesión, a efectos de que las actividades de supervisión del Servicio a cargo de OSITRAN sean financiadas con el uno por ciento (1%) adicional de todos los ingresos percibidos por el Concesionario.

VI. CONCLUSIONES

1. OSITRAN ejerce las funciones de supervisión y fiscalización, entre otras, con el fin de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas de las entidades prestadoras, conforme a lo previsto en la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, Ley N° 27332, en la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, Ley N° 26917, y en el Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Decreto Supremo N° 044-2006-PCM modificado mediante Decreto Supremo N° 144-2014-PCM.
2. Mediante la Ley N° 29754, se facultó a OSITRAN a ejercer la supervisión de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías concesionadas que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, en adición a las funciones de supervisión de la infraestructura, lo cual sería financiado con un porcentaje adicional de hasta el uno por ciento (1%) de los ingresos percibidos por la entidad prestadora del servicio público.
3. La Ley N° 30281, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2015, señaló en su Octogésima Tercera Disposición Complementaria Final, que corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones asumir el financiamiento de los costos y gastos de las actividades de supervisión de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías concesionadas del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao a cargo del Regulador, siendo necesaria su incorporación como una obligación a su cargo en el Contrato de Concesión. A la fecha, esta obligación no ha sido implementada, lo cual impide al Regulador cumplir a cabalidad con el mandato señalado en la Ley N° 29754.
4. El Contrato de Concesión tiene como objetivo principal, la prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros de Lima y Callao, mejorando la calidad de los Servicios e incrementando el alcance de la infraestructura, de manera segura, puntual y confiable para los usuarios.



5. En el mes de agosto de 2014, se produjo un incremento significativo en el número de pasajeros movilizados por la Línea 1 (66,9% con relación al mes precedente); ello debido a que el 25 de julio se incluyó el Tramo 2 a la operación, el cual está comprendido entre la estación Miguel Grau hasta la estación Bayóvar en San Juan de Lurigancho. Así, el número de pasajeros se elevó de 4,6 millones en julio de 2014 a 7,7 millones en agosto del mismo año y dicho número ha seguido incrementándose, alcanzando los 8,8 millones de pasajeros en junio del presente año.
6. Durante el primer semestre de 2015, se ha registrado, en promedio, más de 300 mil pasajeros por día laborable (lunes a viernes). Así, la demanda actual de pasajeros ha superado ampliamente las estimaciones realizadas durante el proceso de Concesión; siendo que en el mes de junio se alcanzó un promedio diario de 323 227 pasajeros, cifra que supera la demanda proyectada para el año 2034.
7. Con la finalidad de atender el incremento significativo de la demanda por encima de los niveles previstos en el Contrato de Concesión, el Concedente ha autorizado al Concesionario a recorrer dieciséis (16) carreras adicionales durante los días hábiles, cincuenta y dos (52) carreras adicionales durante los días sábado y dieciséis (16) carreras adicionales durante los domingos y feriados.
8. Adicionalmente a las acciones tomadas en respuesta a la excesiva afluencia de pasajeros en la Línea 1, el Concedente y el Concesionario se encuentran negociando desde inicios de este año, una Adenda al Contrato de Concesión, a fin de contar con una mayor cantidad de trenes, que permita dar una solución integral a las dificultades que vienen teniendo los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima, toda vez que la demanda del servicio por parte de los usuarios ha superado ampliamente las proyecciones realizadas por PROINVERSION antes del proceso de Concesión.
9. En el marco de estas coordinaciones, el Concedente solicitó con fecha 06 de marzo de este año, la opinión del Regulador en relación al proyecto de adenda en referencia, y con fecha 27 de marzo último, OSITRAN remitió al Concedente su opinión correspondiente. Así mismo sobre el tema, se han efectuado el 18 de mayo y 16 de julio último, reuniones de coordinaciones, en las cuales ha participado este Organismo Regulador.
10. No obstante la solicitud efectuada por este Organismo Regulador en reiteradas oportunidades, respecto del cumplimiento de lo establecido en el artículo 2 de la Ley N° 29754 y la Octogésima Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30281, a la fecha, la obligación del Concedente de financiar los costos y gastos de las actividades de supervisión del Servicio con un porcentaje adicional de hasta el uno por ciento (1%) de los ingresos percibidos por el Concesionario, no ha sido materializada en el Contrato de Concesión. Ello impide cumplir a cabalidad con el mandato señalado en la Ley N° 29754.
11. Corresponde al Concedente ejercer su atribución de modificar el Contrato de Concesión, cumpliendo con los requisitos legales correspondientes y establecidos en el propio Contrato de Concesión, a efectos de que las actividades de supervisión del Servicio a cargo de OSITRAN sean

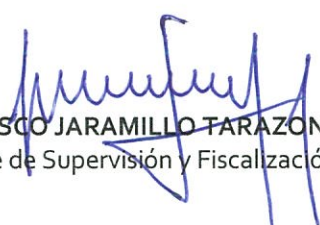


financiadas con el uno por ciento (1%) adicional de todos los ingresos percibidos por el Concesionario.

VII. RECOMENDACIÓN

Remitir el presente Informe a la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos del Congreso de la República, a fin de dar respuesta a la solicitud efectuada por ésta mediante el documento de la referencia.

Atentamente


FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización


MANUEL CARRILLO BARNUEVO
Gerente de Regulación y Estudios Económicos


CYNTHIA YÁÑEZ ALVA
Gerente de Atención al Usuario (e)



Reg Sal: 30279 -2015-GSF-GRE-GAU
HR: 28081