
ACTA DE SESIÓN N° 14
CONSEJO DE USUARIOS FERROVIARIOS DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 10:00 horas del día 20 de febrero de 2020, en la sala de reuniones del local institucional del OSITRAN; de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 022-2016-CD, se dio inicio a la Sesión N° 14 del Consejo de Usuarios Ferroviarios (CUF) de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron:

- Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo.
- Ernesto López Mareovich, Asesor de Presidencia.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de la Gerencia de Atención al Usuario (GAU).
- Gabriela Mendoza Martínez, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Wendy Rivera Córdova, Abogada de la Gerencia de Atención al Usuario.

Por parte del Consejo de Usuarios Ferroviarios (CUF) de alcance nacional, asistieron:

- Abdón César Augusto Delgado La Cotera, representante de la Asociación Civil Más que Consumidores.
- Juan Pedro Reyes Soto, representante de la Pontificia Universidad Católica del Perú – PUCP.
- Luis Calmell Del Solar, representante de la Federación de Cámaras de Comercio del Centro – FEDECAM.
- Viviana Shigyo Kobayashi de Segami, representante de la Universidad Nacional de Ingeniería – UNI.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron en calidad de invitados:

- Hernán Castañeda Camacho, Director del Proyecto Ferrocarril Huancayo Huancavelica – Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN).
- Oscar Bravo Yábar, Asesor de la Dirección de Proyectos – Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN).
- Jaime Blanco Ravina, Gerente General de Ferrovías Central Andina S.A.
- Ana María Rodríguez Vera, representante de Ferrovías Central Andina S.A.

La sesión se inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, a los miembros del CUF de alcance nacional.

I. SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE SESIÓN ANTERIOR

Los miembros del CUF presentes en la Sesión N° 13 realizada el 14 de noviembre de 2019, procedieron a suscribir el Acta respectiva manifestando su conformidad.

II. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM

Contando con el quórum reglamentario previsto en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, se dio inicio a la Sesión Ordinaria N° 14 del CUF de alcance nacional.

III. ORDEN DEL DÍA

3.1. Alcances del “Proyecto Ferrocarril Huancayo – Huancavelica”.

La Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, inició el desarrollo de la Orden del Día, precisando que el primer tema de Agenda forma parte de las actividades previstas en el Plan de Trabajo elaborado a partir de las propuestas de los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional, aprobado por la Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN.

En ese marco, cedió la palabra al señor Hernán Castañeda Camacho, Director del Proyecto Ferrocarril Huancayo Huancavelica de PROINVERSIÓN, quien inició su exposición resaltando la finalidad del proyecto al señalar que éste permitirá cerrar la brecha de infraestructura o de servicio no cubierta por el transporte ferroviario que conecta las regiones de Huancayo y Huancavelica, facilitando el traslado de la población entre dichas regiones y como consecuencia, el acceso a los servicios de salud, educación, trabajo, comercio y turismo.

Para tal efecto, comentó que de acuerdo a los procedimientos establecidos, el Estado realiza una evaluación de los beneficios sociales de los proyectos impulsados; y, solo en caso los beneficios sociales resulten mayores a la inversión estimada, el proyecto recibe la viabilidad social necesaria para pasar a la etapa de Estructuración, donde PROINVERSIÓN evalúa como alternativa el esquema de pagos a través de una modalidad de Asociación Pública Privada (APP). En ese sentido, indicó que ningún proyecto se ejecuta si no cuenta con una viabilidad social verificada.

Bajo ese contexto, brindó un alcance de algunos aspectos generales del proyecto, y precisó que, luego de evaluado el monto de inversión del proyecto Ferrocarril Huancayo Huancavelica -en el marco del INVERTE.PE- se calculó un ratio de inversión por poblador de USD 1.9 miles; por lo que, cada dólar invertido generaría un impacto de cinco (5) veces la inversión realizada, evidenciando de ese modo el beneficio social en la zona de influencia.

De otro lado, informó que el proyecto fue elaborado bajo una iniciativa estatal cofinanciada, considerando que al ubicarse la infraestructura en una zona con alto nivel de pobreza, la población no cuenta con los recursos para pagar un servicio privado de tren; por lo que, resultaría eficiente que el Estado brinde el servicio a través de un contrato de APP que se financiaría con la recaudación vía tarifas -las cuales serían del tipo social-; y, cuyo diferencial sería cubierto por el Estado.

En ese marco, se estimó conveniente que fuera el Concesionario quien asuma los riesgos de construcción y operación de la infraestructura a cambio del pago de una tarifa subsidiada por el Estado, que permitiría a este último realizar la prestación efectiva de un servicio de calidad en favor de los usuarios durante todo el periodo de la concesión.

Como consecuencia de ello, informó que el mencionado proyecto contempla la renovación de la vía existente, para lo cual se realizarían las siguientes **intervenciones**:

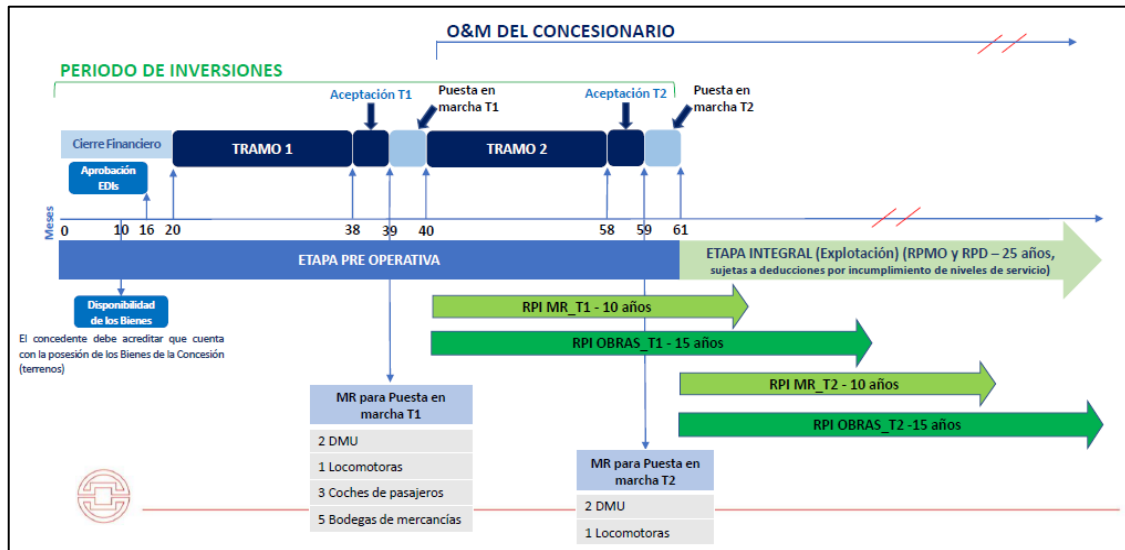
- Sustitución de los rieles existentes en la vía principal y durmientes de madera.
- Reemplazo de los puentes existentes, por nuevas estructuras, diseñadas para un sistema de cargas Cooper E-80.
- Protección y estabilización de taludes y defensas ribereñas y ampliación de los gálibos de los túneles.
- Sustitución de los aparatos de cambio de vía, señalización y Centro de Control de Operaciones.
- Aprovechamiento de balasto existente como sub-balasto previa limpieza y cribado y colocación de nuevo balasto.
- Construcción del sistema de drenaje longitudinal (y mejoramiento del sistema de drenaje transversal a lo largo de la vía).
- Remodelación de las instalaciones del Patio Taller Chilca.
- Construcción de ambientes de exhibición para los Bienes Históricos

Asimismo, señaló que la concesión incluiría dentro de las obligaciones contractuales la adquisición de material rodante, tales como: 4 automotores, 2 locomotoras, 3 coches de pasajeros y 5 bodegas de mercancías; el que en atención al incremento de la demanda se podría gatillar la adquisición de un mayor número de material rodante como parte de una inversión adicional.

En relación a las **potencialidades en el proyecto**, informó que se han identificado una serie de posibles servicios ferroviarios que pueden representar oportunidades de inversión para el Concesionario y que no forman parte de la prestación del servicio público generador del proyecto, los cuales pueden ser evaluados como inversiones complementarias dentro del Business Plan para su posterior determinación y distribución en favor del Concedente y Concesionario.

En lo concerniente a la **operación del proyecto**, comentó que se ha previsto que el proyecto cuente con las siguientes etapas: i) Etapa pre-operativa, la cual comprende la construcción de dos (2) tramos que pueden construirse en paralelo; y, ii) Etapa integral, referida a la explotación de la infraestructura.

Imagen N° 1
Ejecución del Proyecto del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica

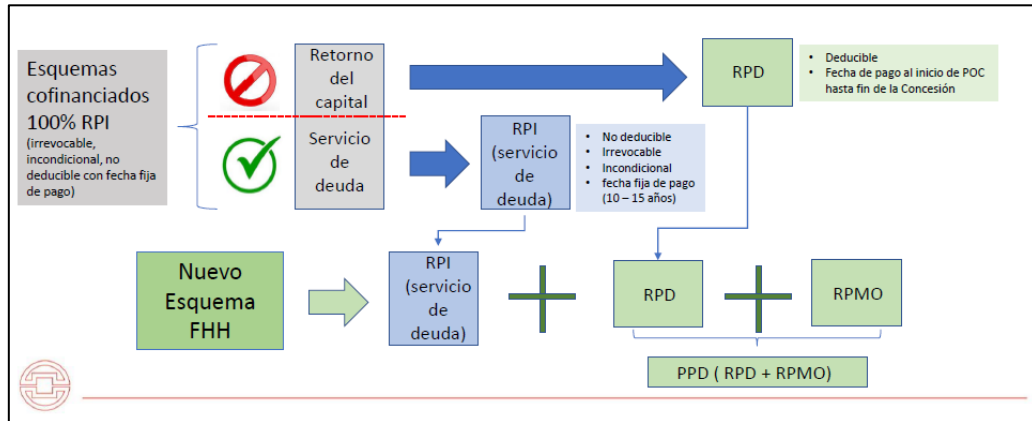


Fuente: PROINVERSION

De otro lado, manifestó que durante la evaluación del proyecto se tomó en cuenta la ejecución contractual de concesiones de la misma naturaleza, a partir de la cual se efectuaron algunos cambios, tales como:

- Se ha *incorporado una Cuenta de Reserva* para crear un fondo para los futuros mantenimientos mayores o reposiciones de la infraestructura, a efectos que en una situación de caducidad del contrato de concesión, el Estado se encuentre en la capacidad de asumir los mantenimientos mayores que se requieran.
- Para el fortalecimiento de la bancabilidad del proyecto, *se ha exigido al Ministerio de Transportes y Comunicaciones garantizar la disponibilidad de los predios al 100%*; de manera que a la fecha de la suscripción del Contrato de Concesión se entregue el 74% de la totalidad de los terrenos debidamente saneados; y, diez meses después se haga entrega del 26% de los terrenos faltantes.
- Se ha *flexibilizado el reconocimiento de los hitos constructivos* cuidando el riesgo de funcionalidad, identificando los componentes indispensables para la puesta en marcha del proyecto o la ejecución de la carta fianza, en los casos que se requieran.
- Se *modificó el esquema de las garantías*, a efectos de contar con diversos tipos de garantías que respalden los posibles incumplimientos por parte del Concesionario.
- Se *diseñó una estructuración financiera que permite acotar el riesgo al Concesionario*, al diseñar que la Retribución por Inversión (RPI) sea utilizada para cubrir el servicio de la deuda.

Imagen N° 2
Fortalecimiento de Bancabilidad del Proyecto



Fuente: PROINVERSION

Al respecto, la Dra. Arq. Viviana Shigyo Kobayashi, representante de la Universidad de Ingeniería (UNI), intervino consultando si el interés económico del Concesionario estaría, únicamente, en la rentabilidad a obtener de la construcción de la infraestructura.

El señor Castañeda atendió la consulta formulada, manifestando que el proyecto exige que se construya y opere la infraestructura; y que, durante la operación el Concesionario cumpla con los niveles de servicio requeridos, a efectos de brindar los potenciales beneficios económicos y sociales a la población.

En ese sentido, precisó que según el esquema de la Imagen N° 2, se ha previsto pagar al Concesionario a través del RPI (Remuneración por Inversiones) solo la deuda vinculada a la construcción, y a través del RPD (Retribución por Disponibilidad) y RPMO (Retribución por Mantenimiento y Operación), el capital más los costos de operación y mantenimiento.

Por su parte, el señor Luis Calmell Del Solar, representante de de la Federación de Cámaras de Comercio del Centro – FEDECAM, consultó sobre la relación entre la cantidad de la población de las regiones de Huancayo y Huancavelica; y, la cantidad efectiva de usuarios beneficiados con el proyecto; y, solicitó se pueda alcanzar el informe de demanda del servicio; y, el informe de renovación de vías realizado por el Estado -según indicó- hace cinco (5) años, así como el gasto realizado; pues el proyecto pone en condición de renovación de vía existente, obras que ya fueron ejecutadas anteriormente, tales como: sustitución de rieles, sustitución de durmientes de madera a durmientes de concreto, reparación de puentes, entre otros.

Asimismo, en relación a la viabilidad social del proyecto, manifestó su interés por conocer los aspectos vinculados con la operación de la infraestructura y el sustento de los ingresos que justificaría la rentabilidad del proyecto para el Concesionario; y, cuestionó los argumentos que sustentan dicha viabilidad al considerar que no se habría analizado la potencial cantidad de usuarios efectivos que utilizarán el tren como aspecto relevante para determinar el monto de la subvención de la tarifa por parte del Estado.

De otro lado, consultó si el Estado subsidiaría la tarifa que se asigna como retribución por el uso de la infraestructura durante toda la concesión, toda vez que en la actualidad el tren traslada alrededor de 300 a 800 personas en días festivos; por ello, manifestó que desde su punto de vista, los millones invertidos no se recuperarían con las tarifas; por lo que, el proyecto podría estar siendo sobredimensionado y no estaría acorde con la realidad y brecha que se busca cubrir; situación que ya fuera advertida por los gobernadores de Huancayo y Huancavelica durante el proceso de análisis del proyecto.

El señor Castañeda atendió la consulta, señalando que el proyecto se encuentra sustentado legal y técnicamente bajo el marco del INVIERTE.PE.

En relación a la renovación de la vía, cedió la palabra al señor Oscar Bravo Yábar, quien precisó que la mencionada renovación de vías no fue tal, toda vez que, el proyecto sólo contempló actividades de rehabilitación realizadas hace más de diez (10) años. En relación a los durmientes de madera, señaló que parte de los durmientes actuales fueron colocados reusando rieles desmontados de un ramal que existía en el Ferrocarril Central; y que otra parte de los rieles vigentes cuentan con más de 50 años de antigüedad y ya no son aptos para brindar un adecuado nivel de calidad y seguridad en el servicio; en relación a los puentes existentes, indicó que durante la rehabilitación solo fueron repintados y al contar con más de 90 años de antigüedad tampoco brindan las garantías necesarias. En el caso de los taludes, comentó que se realizaron trabajos muy puntuales, que de acuerdo al estudio requerirían trabajos adicionales.

En virtud de lo anterior, sostuvo que el proyecto plantea la renovación integral de vías, así como la implementación de un sistema de señalización y control de trenes, la construcción de un drenaje longitudinal y transversal, toda vez que las cunetas actuales están totalmente tapadas, remodelación de patio taller de Chilca; y, la construcción de un ambiente de exhibición para los bienes históricos, solicitado por las municipalidades.

Asimismo, señaló que las estaciones y paraderos se mantendrían en la ubicación actual y se realizarían únicamente actividades de rehabilitación, toda vez que no pueden ser demolidas al ser consideradas patrimonio cultural del Estado.

La Dra. Arq. Viviana Shigyo Kobayashi, representante de la UNI, intervino señalando que es importante no sólo el transporte de carga sino también el de pasajeros, para el desarrollo de la región. Actualmente, el desarrollo sostenible está orientado a la creación de Centros DOT (Centros de Desarrollo Orientado al Transporte -centros que concentran los Servicios), por lo que el estudio de impacto social y económico debe contemplar estrategias para una infraestructura ferroviaria que conecte a las poblaciones de las regiones de Huancayo y Huancavelica, y corresponde al Estado velar por la viabilidad económica y el desarrollo de la región donde se realiza la inversión.

A modo de complemento, acotó que la operación del tren es parte de la solución al problema social y económico de la región a mediano y largo plazo; argumento que fue respaldado por el señor Luis Calmell Del Solar, representante de FEDECAM.

Sobre el particular, el señor Castañeda indicó que al tratarse de un proyecto cofinanciado, se requiere la inversión del Estado a través de una tarifa subsidiada, más aún si el servicio

a brindar no resulta atractivo para los inversionistas por la escasa capacidad de la población de asumir el costo por el uso de la infraestructura.

Bajo ese contexto, precisó que actualmente el proyecto sólo considera la prestación del servicio público de traslado de pasajeros entre las regiones de Huancayo y Huancavelica; y sobre las cuales se han estimado los costos, ingresos y retornos; enfatizando que ello no impide la posibilidad de crear sinergias con otras industrias para el uso de la infraestructura con otra finalidad, como el de transporte de carga, la cual será evaluada oportunamente. El señor Pedro Reyes Soto, representante de la PUCP, consultó sobre el riesgo potencial de la no entrega oportuna de los terrenos saneados en el 25% y como se ha contemplado dicha situación durante la ejecución del proyecto.

Al respecto, el señor Oscar Bravo, informó que no se podrá iniciar la ejecución del proyecto si no se cuenta con los terrenos debidamente saneados, por lo que, existe un cronograma para la liberación de terrenos a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) que a la fecha se viene cumpliendo. Adicionalmente, señaló que se ha publicado un Decreto de Urgencia que ha permitido agilizar el saneamiento de los terrenos para su entrega, al incorporar al servicio de transporte ferroviario como servicio público.

La Dra. Verónica Zambrano, Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, intervino manifestando que la determinación de un subsidio en las tarifas de los servicios públicos atiende a un estudio con el que se determina el alcance y proporción de éste.

Continuando con la exposición, el señor Castañeda indicó que se ha previsto que el nivel de calidad de servicio de la concesión del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, se medirá en atención a la disponibilidad, regularidad, calidad del sistema ferroviario, satisfacción del usuario; y, prevención del fraude.

Finalmente, señaló que a la fecha, el proyecto cuenta con la opinión del OSITRAN y el MTC, y que se viene concluyendo la evaluación financiera con el Ministerio de Economía y Finanzas, a efectos de continuar con el trámite respectivo ante la Contraloría General de la República.

La Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, propuso que en caso los miembros del CUF tuvieran alguna observación que realizar al proyecto, ésta se canalizará a través del OSITRAN.

El señor Calmell, representante de FEDECAM, intervino manifestando su disconformidad al considerar que la decisión política de llevar a cabo la ejecución del proyecto a través de una posible subvención durante todos los años de concesión no resuelve el problema social bajo el cual se promovió la rehabilitación del Ferrocarril Huancayo - Huancavelica, debido a que el proyecto de APP se desarrolla sobre un tren que ha estado en funcionamiento durante muchos años y cuyos efectos sociales no han sido visibles; en ese sentido, sugirió que el proyecto debería considerar el bienestar social ya generado como antecedente.

Por su parte, la Dra. Arq. Viviana Shigyo Kobayashi, representante de la UNI, recalcó que el resultado de un estudio de impacto social va más allá de la subvención que pueda asumir el Estado respecto a la tarifa del servicio, debe contemplar aspectos de Desarrollo Sostenible Social y Económico para la región, por lo que solicitó se proporcione los

resultados y recomendaciones del estudio de impacto social que se realizó para sustentar el proyecto y su viabilidad económica y social, y así poder revisar en bien de los usuarios a los que representa cómo el proyecto y la inversión efectivamente plantea generar desarrollo.

Finalmente, el señor Pedro Reyes Soto, representante de la PUCP, consultó si es factible estimar el pago o retorno mensual que espera recibir el Concesionario; y el monto futuro de la subvención.

Al respecto, el representante de PROINVERSION, indicó que no es posible indicar el rango exacto, toda vez que existe un interesado en el proyecto; además, precisó que ello va a depender del momento en el que se realiza el pago. Bajo ese contexto, indicó que si es parte del RPI sería cerca de 30 millones de dólares y si es el RPD sería cerca de 40 millones de dólares.

Concluida la exposición a cargo del Director del Proyecto Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, la Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, agradeció la participación de los funcionarios de PROINVERSIÓN en la Sesión Ordinaria N° 14 del CUF.

3.2. Estado Situacional de la concesión del Ferrocarril del Centro.

Continuando con la exposición de los puntos de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, cedió la palabra al señor Jaime Blanco Ravina, Gerente General de Ferrovías Central Andina S.A., a efectos de brindar información sobre el Estado Situacional de la concesión del Ferrocarril del Centro.

En ese contexto, el Gerente General de la Entidad Prestadora a cargo del Ferrocarril del Centro, inició su exposición señalando que la concesión es autosostenible y tiene por objeto la rehabilitación, mantenimiento y explotación de la vía férrea, material tractivo y rodante; servicios complementarios, construcción de obras de infraestructura ferroviaria.

En virtud de lo anterior, consideró oportuno informar a los miembros del CUF que la Entidad Prestadora se encuentra, únicamente, a cargo de la infraestructura ferroviaria, en tanto la empresa Ferrocarril Central Andino -operador ferroviario- se encuentra a cargo de brindar el servicio de transporte.

Continuando con los **aspectos generales de la concesión** resaltó como principales aspectos, los siguientes:

- La concesión cuenta con un trazo de 489.6 km de vía férrea que parte del Callao (4 m.s.n.m.) y alcanza su punto más alto en la Galera (4,781 m.s.n.m.).
- El 24.75% de los ingresos brutos de la concesión se entregan al Estado Peruano.
- La concesión permitió elevar los estándares de seguridad de la vía férrea a los estándares del FRA Clase 2.

Así también, describió el material tractivo y rodante con el que cuenta la concesión, y los beneficios del transporte de las infraestructuras ferroviarias, tales como, la reducción de tráfico peligroso y el descongestionamiento de las carreteras, comparándolas con otras vías de transporte, como las carreteras.

Imagen N° 3
Cuadro comparativo de modos de transporte

	Carretera	Tren
IGV	Bus: Exonerado Camión: gravado con 18%	Ingresos gravados con 18%
ISC al combustible	53% de devolución (grandes flotas)	0% de devolución
Detracción	Camión: 4%	12% para carga
Peaje (Lima – Huancayo)	Bus 3E: \$28.99 Camión 5E: \$80.70	Vagón de carga o pasajeros: \$235.28
Construcción de infraestructura	Pagada por el Estado	Estado no invierte
Formalidad	Descontrol	Muy formal y fiscalizable
Tipo de Concesión	Concesión Cofinanciada	Concesión Autofinanciada: 24.75% (Retribución al Estado)

Fuente: Ferrovías Central Andina S.A.

El señor Luis Calmell Del Solar, representante de FEDECAM, consultó si existe justificación para gravar el transporte vía tren con el Impuesto General a las Ventas; y si en ese marco, el OSITRAN tiene competencia para revisar esta tarifa. En ese marco, manifestó su interés por conocer qué procedimientos se deben realizar para exonerar del IGV al transporte de pasajeros vía férrea.

La Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, atendió la consulta, precisando que el OSITRAN no tiene competencia para revisar la aplicación del IGV en los ingresos provenientes de la actividad de transporte; y, que entre los servicios exonerados del IGV -detallados en el Apéndice II del Código Tributario- se encuentra el servicio de transporte público de pasajeros dentro del país, exceptuándose de éste el transporte público ferroviario de pasajeros.

El señor Pedro Reyes Soto, representante de la PUCP, consultó si la vía férrea transporta básicamente carga, y si operativamente hay espacios para implementar el servicio de pasajeros.

El Gerente General de Ferrovías Central Andina S.A., absolvió la consulta formulada, indicando que en la actualidad la infraestructura ferroviaria se encuentra subutilizada, y si bien cuenta con nueve (9) frecuencias en feriados largos, la cual puede ser incrementada, no resulta posible debido a la falta de interés por parte de los operadores a cargo de ese tipo de servicios.

Asimismo, en relación a las **mejoras a la concesión**, informó que desde la suscripción del Contrato de Concesión, la Entidad Prestadora invirtió US\$ 105 millones hasta la fecha, realizándose las siguientes actividades:

- Mejoramiento del estándar exigido en el Contrato de Concesión, elevándose el estándar de seguridad de la vía férrea de Fra Clase 2 al Fra Clase 3, en el tramo Callao – La Oroya, que comprende cerca de 220 km.
- Cambio de durmientes y balastro.
- Elevación el estándar de seguridad de la vía férrea de estándares de ENAFER a Fra Clase 2, en el tramo La Oroya – Huancayo.

Respecto a las **acciones dispuestas para dar respuesta inmediata a los desastres naturales y el Fenómeno de El Niño** indicó que, al tratarse de una concesión autofinanciada, la Entidad Prestadora realizó las acciones destinadas a la recuperación de las vías férreas arrasadas por los desastres naturales; y, construyó muros de contención de hasta 9 metros de alto para la defensa de la vía férrea.

En relación a las actividades desarrolladas en materia de **seguridad, medio ambiente y responsabilidad social**, comentó que se realizaron las siguientes actividades:

- Trabajos de remediación de suelo, manejo de residuos, monitoreo de calidad de aire y ruido.
- Adiestramiento permanente del personal para atender emergencias en general, eficiente sistema de comunicación y señalización, trabajo de educación a zonas aledañas, entre otros.
- Apoyo a las comunidades de la zona, suscripción de convenios para el otorgamiento de becas de estudios de formación minera.
- Campañas de educación vial ferroviaria a conductores.

En relación a los **proyectos de inversión del Concesionario**, sostuvo que la Entidad Prestadora viene trabajando en una Adenda con el MTC a efectos de habilitar el acceso a los Terminales Portuarios del Callao, el que a la fecha únicamente llega a la puerta 5 de Terminal Norte Multipropósito del Callao. En ese marco, indicó lo siguiente:

- El proyecto propone conectar la vía férrea con el Terminal Norte Multipropósito del Callao, con una longitud de 1,131 metros de vía férrea, por un costo de US\$ 1.6 M.
- Asimismo, se propone conectar la vía férrea con el Muelle de Contenedores (muelle sur) a través de la instalación de 2,450 metros de vía férrea, por un costo de US\$ 2.5 Millones.

Finalmente, manifestó que a solicitud del MTC, la Entidad Prestadora viene evaluando la posibilidad de construir nueve (9) paraderos destinados a la prestación del servicio de transporte de pasajeros en la ruta Lima – Chosica; planteándose inicialmente un recorrido de 40 kilómetros, equivalente a un tiempo de viaje de una hora y 45 minutos.

En ese marco, el señor Luis Calmell Del Solar, representante de FEDECAM, consultó si existe una posibilidad de ejecutar un proyecto similar entre Jauja y Huancayo.

Al respecto, el señor Blanco indicó que si bien se promovió el desarrollo del mencionado proyecto en la región Junín, las municipalidades involucradas no ejecutaron los compromisos asumidos, a pesar de la inversión realizada por la Entidad Prestadora.

En ese marco, los miembros del CUF consultaron sobre la posibilidad de promover el desarrollo de un mayor número de actividades, tales como el transporte de pasajeros o de carga, en la infraestructura materia de exposición.

El señor Blanco atendió la consulta comentando, entre otras razones, que el operador actual brinda el servicio de transporte de pasajeros durante 9 veces al año, con mayor frecuencia durante los feriados largos y fechas festivas, y que superadas dichas fechas el

servicio se brinda al 50% de su capacidad, denotando de ese modo, el escaso interés por parte de los usuarios de transportarse por este medio.

Asimismo, precisó que, en el caso del transporte de carga, existe una serie de incentivos económicos que reducen el interés de los operadores y los usuarios por realizar el transporte de su carga vía férrea, incluida la informalidad.

3.3. Reporte del seguimiento realizado a los requerimientos formulados por el Consejo de Usuarios Ferroviarios en la Sesión N° 13.

Como parte del desarrollo de la Agenda del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional, la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, en atención a la agenda programada, brindó un alcance sobre los temas solicitados en la sesión N° 13 por los miembros del Consejo, informando al respecto:

Cuadro N° 1
Cuadro de Estado de Atención de Pedidos

N°	Tema	Estado del Pedido
1	Trasladar a la ATU la preocupación de los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional, a efectos de reducir el tiempo de ejecución entre la implementación de la doble validación en hora valle y horas pico, para la solución del problema de la reventa de pasajes en las estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima.	<p>Mediante Oficio N° 449-2019-GAU-OSITRAN, la Gerencia de Atención al Usuario solicitó a la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), evaluar la viabilidad de reducir el tiempo de ejecución entre la aplicación de la doble validación a la salida de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima en las Horas Valle y las Hora Pico, a efectos de remitir un cronograma actualizado.</p> <p>Mediante Oficio N° 085-2020-GAU-OSITRAN, esta Gerencia reiteró el pedido de información a la mencionada Dirección, el cual se encuentra pendiente de atención a la fecha.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, mediante Oficio N° 0038-2020-PD-OSITRAN de fecha 13 de febrero de 2020, la Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, solicitó a la Presidenta Ejecutiva de la ATU se retomen las acciones destinadas a poner en marcha el Plan de Intervención Integral para la atención y problema vinculado a la reventa de pasajes en las estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao; y, convocar a una reunión de trabajo con las entidades involucradas para la adopción de acciones idóneas.</p>
2	Solicitar a la Dirección de la Policía Ferroviaria informar sobre las acciones adoptadas frente al comercio ambulatorio de la reventa de pasajes advertido en las estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima, durante la siguiente sesión del CUF.	<p>Mediante Oficio N° 457-2019-GAU-OSITRAN, la Gerencia de Atención al Usuario solicitó a la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la PNP, información referente a las acciones adoptadas para atender el problema referido a la reventa informal de pasajes y las situaciones de riesgo al orden público a las que conlleva la informal actividad.</p> <p>Al respecto, la División de Seguridad Ferroviaria mediante Oficio N° 014-2020-SCG-DIRNOS-DIRTTSV-DIVSEFER-OPE de fecha 23 de enero de 2020, informó sobre las diligencias realizadas en prevención a los hechos indicados, señalando lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Se procedió a intervenir policialmente a las personas dedicadas a la reventa de pasajes y a identificarlas plenamente, a efectos de hacer de conocimiento los hechos al Ministerio Público de San Juan de Lurigancho y Villa El Salvador; ello, en el marco del Plan de Operaciones para la prevención de actos ilícitos. ▪ Mediante Oficio N° 295-2018-DIRNOS PNP/DIRTTSV-DIVSEFER.SEG de fecha 24 de setiembre de 2018, el Jefe de la División Ferroviaria, remitió

		<p>a al Fiscalía de Turno de VES, un informe a través del cual remite documentación relacionada con la presunta venta concertada de pasajes con subsecuente alteración del orden público y presuntos ilícitos penales, entre otros.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Al respecto, la Fiscalía Provincial Penal Transitoria de VES, rechazó la denuncia interpuesta (Caso 1655-2018); y, ordenó su archivo definitivo, en virtud de que: <ul style="list-style-type: none"> (i) <i>Los hechos expuestos no tendrían relevancia penal pues se advierte una manifestación de voluntades entre las personas que realizan la transacción.</i> (ii) <i>No existirían personas plenamente identificadas que resulten agraviadas del hecho que se indica.</i> (iii) <i>No existirían personas identificadas a quienes se les sindeque la comisión del presunto delito.</i> <p>Sin perjuicio de lo anterior, la referida División precisó que continúa realizando operativos de identificación y requisitorias, empleando además acciones de inteligencia a efectos de contrarrestar todo acto ilícito, entre otras medidas preventivas.</p>
--	--	--

En adición a lo expuesto, la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario, informó que a partir del lunes 3 de febrero de 2020, se amplió el horario de operaciones de la Línea 1 del Metro de Lima de 05:30 a 06:00 horas y de 22:00 a 22:30 horas.

En ese marco, el señor Pedro Reyes Soto, representante de la PUCP, mencionó que se habría omitido como parte de la Sesión Ordinaria N° 13, las observaciones realizadas respecto a la clonación de tarjetas de la Línea 1 del Metro de Lima; en las que habría señalado la necesidad de contar con un sistema fiable considerando la evolución de la tecnología para buscar soluciones virtuales, como cuentas individuales asociadas al DNI, con la finalidad de no requerir tarjetas para el uso de la infraestructura.

En ese sentido, resaltó que la clonación es un problema distinto al de la reventa, toda vez que va en perjuicio del erario nacional; y que no se estarían tomando acciones inmediatas al respecto, toda vez que la implementación de alternativas de solución estaría prevista para el año 2020. En base a ello, solicitó impulsar su pronta implementación desde el lado de las penalidades, o la intervención y detección de actos por parte de las autoridades correspondientes.

Por su parte, el señor Luis Calmell Del Solar, representante de FEDECAM, sugirió: i) confirmar la fecha de realización de las sesiones ordinarias futuras del CUF con quince (15) días de anticipación; y, ii) alcanzar la información que atiende los pedidos efectuados durante la sesión, en la medida que éstos sean atendidos por los entes competentes.

IV. ACUERDOS:

Durante el desarrollo de la presente sesión no se adoptaron acuerdos.

V. PEDIDOS:

Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional formularon los siguientes pedidos.

1. Remitir para conocimiento de los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional: i) el informe de demanda del servicio y los estudios de impacto social del proyecto Ferrocarril Huancayo – Huancavelica; ii) el Informe de rehabilitación de las vías del Ferrocarril Huancayo – Huancavelica realizada por el Estado.
2. Confirmar la fecha de realización de las sesiones ordinarias del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional con quince (15) días de anticipación.
3. Trasladar para conocimiento de los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional, los documentos que atienden los pedidos efectuados durante la Sesión Ordinaria N° 14, en la medida que éstos sean atendidos por los entes competentes.

Siendo la 12:30 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión N° 14 del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.

Abdón César Augusto Delgado La Cotera
Asociación Civil Más que Consumidores

Jorge Luis Calmell Del Solar
Federación de Cámaras de Comercio del
Centro – FEDECAM

Juan Pedro Reyes Soto
Pontificia Universidad Católica del Perú –
PUCP

Viviana Shigyo Kobayashi de Segami
Universidad Nacional de Ingeniería – UNI

Carlos Scarneo Sotomayor
Asociación Peruana de Facilitación del
Comercio Exterior – APEFEX

