

**ACTA DE SESIÓN ORDINARIA N° 28
CONSEJO DE USUARIOS FERROVIARIOS DE ALCANCE NACIONAL**

Siendo las 11:00 horas del día jueves 25 de enero de 2024, en la Sede Central del OSITRAN, sito en Calle Los Negocios 182, Surquillo; de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2016-CD-OSITRAN y modificatorias, se dio inicio a la Sesión Ordinaria N° 28 del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron las señoras:

- Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Jefa (e) de Atención al Usuario Final.
- Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.

Por parte del Consejo de Usuarios Ferroviarios (CUF) de alcance nacional, asistieron de manera presencial los señores:

1. Milko Martín Pinedo Canepa, representante del Colegio de Abogados de Lima.
2. Abdón César Augusto Delgado La Cotera, representante de la Asociación Civil Más Que Consumidores.
3. Manuel Alejandro Zubiarte Vidal, representante del Colegio de Arquitectos del Perú.
4. Araceli María Coello Krebs, representante de la Asociación Peruana de Facilitación del Comercio Exterior – APEFEX.
5. Jorge Antonio Rodríguez Hernández, representante de la Pontificia Universidad Católica del Perú – PUCP.
6. Bartolomé Enrique Campaña Binasco, representante de la Cámara de Comercio de Lima.
7. José Luis Calmell Del Solar Díaz, representante de la Federación de Cámaras de Comercio del Centro – FEDECAM CENTRO.

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

- Reynaldo Alonso Valentín Bueno, Subdirector de Integración de Gestión Tecnológica de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.
- Diana Ynes Cárdenas Raymondy, representante de la Dirección de Gestión en Infraestructura y Servicios de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Miguel González Bedoya, Jefe de Contratos Ferroviarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

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

A continuación, la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, agradeció la participación de los miembros a la sesión del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional.

I. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM

Contando con el quórum reglamentario previsto en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de los Consejos de Usuarios del OSITRAN, se inició la Sesión Ordinaria N° 28 del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Avances sobre la implementación de la Tarjeta integrada de transporte urbano en Lima Metropolitana.

La Dra. Angela Arrescurrenaga inició la presentación de los temas de Agenda y cedió la palabra al señor Reynaldo Alonso Valentín Bueno, Subdirector de Integración de Gestión Tecnológica de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), a efectos de abordar el primer tema de Agenda.

El señor Valentín inició su presentación señalando que, la ATU busca desarrollar un Sistema Integrado de Transporte Urbano que permita lograr la integración física, operacional, tarifaria y de medios de pago, tanto para el transporte regular, corredores viales, como para la red básica del Metro de Lima y Callao.

En ese sentido, el señor Valentín señaló que, se viene trabajando en la implementación de una Tarjeta Interoperable de Transporte (TIT), la cual se basa en el modelo de negocio de la norma ISO 24014 y cuyo soporte de la aplicación será la tarjeta NXP Mifare DESFireEV1 de 4 Kb. La TIT será práctica, segura, con capacidad de información, vida útil de hasta 10 años y resistente en la capa externa. Asimismo, presentó las siguientes características técnicas de la TIT:

Imagen N° 01
Características Técnicas de la TIT

| | |
|-----------------------------------|--|
| MEMORIA | |
| Tamaño | 4096 bytes |
| Resistencia a la escritura | 500.000 ciclos |
| Tiempo de almacenamiento (datos) | 10 años |
| Organización | Sistema flexible de aplicaciones y ficheros |
| RF-INTERFACE | |
| ISO IEC soportadas | ISO/IEC 14443-3; ISO/IEC 14443-4; ISO/IEC 7816-4 |
| Frecuencia | 13,56 MHz |
| Velocidad (baudios) | 106;212;424;848 |
| Mecanismo anticolidión | SI |
| Distancia de operación | Menor de 10 cm |
| SEGURIDAD | |
| Número de serie | 7 bytes |
| Claves de acceso | 14 claves por aplicación |
| Condiciones de acceso | Por fichero |
| Seguridad | DES; 2 key TDES; 3 key TDES; AES-128 |
| FUNCIONALIDADES ESPECIALES | |
| Multiaplicación | 28 aplicaciones |
| Especiales | Ani-tearing; Automatic Backup Mechanism |
| Tiempo de operación (ms) | 105 |

Fuente: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

Asimismo, el señor Valentín indicó que, el contar con una tarjeta integrada de transporte con varias alternativas digitales de pago permitirá a los usuarios reducir su tiempo de viaje y dedicar menos tiempo a buscar lugares de recarga. Así pues, intervienen los siguientes agentes:

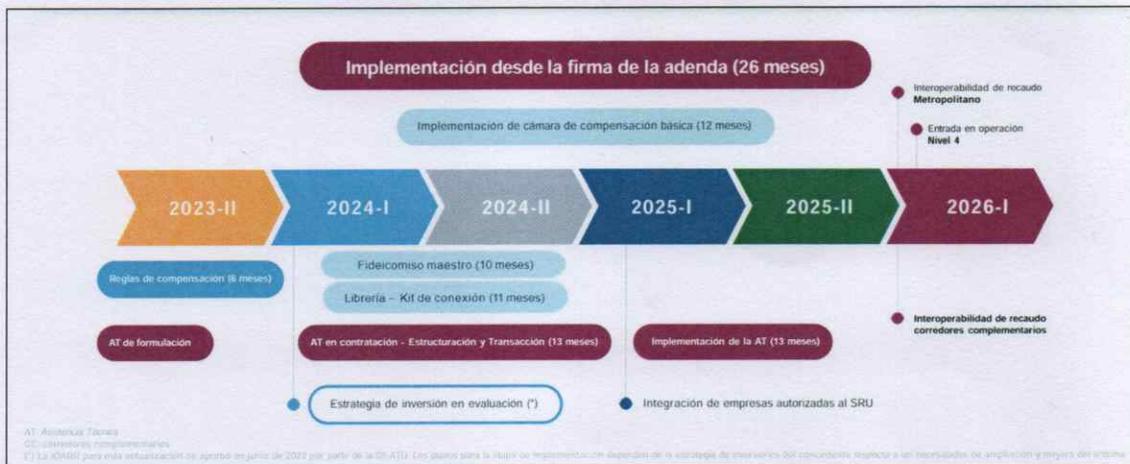
- **Fideicomiso**, concentra la recaudación hecha por el operador de recaudo.
- **Operador de recaudo**, encargado de la venta y recarga de tarjetas, y de la implementación de equipos.
- **Proveedor tecnológico**, provee de equipos y tecnología.
- **Centro de conformidad**, homologa componentes que vayan a ingresar al Sistema de Recaudo Único (SRU).
- **Cámara de compensación**, determina la distribución de recursos entre operadores.

El señor Valentín manifestó que, en fecha 21 de diciembre de 2023 se realizó la puesta en operación comercial de la etapa 1A (5 km) de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, es así como, en cumplimiento del encargo conferido a través de la Resolución Ministerial N° 254-2023-MTC/01.02, la ATU entregó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), como concedente, cuarenta (40) mil tarjetas TIT para esta etapa, cuyo costo por tarjeta es de S/ 7.50. Asimismo, precisó que, en su primera semana de funcionamiento, alrededor de noventa y dos mil quinientos sesenta y cinco (92 565) personas se trasladaron de manera gratuita; y el 30 diciembre del 2023 se anunció que ya no se iba a requerir la tarjeta para acceder al servicio durante el periodo de marcha blanca.

Asimismo, el señor Valentín indicó que, la implementación del Sistema de Control de Pasajeros (SCP) de la Línea 2 del Metro de Lima es un hito importante en la consecución del SRU, dado que es el primer modo en integrarse a la arquitectura tecnológica propuesta en los estudios. Además, señaló que, hay proyectos pendientes y de actualización tecnológica que le permitirán a la Autoridad recibir transacciones de los operadores que hagan el “upgrade” de su Sistema de Control de Pasajeros (Nivel 4 base), como el “Fideicomiso Maestro”, la “Cámara de Compensación Básica” y “Pasarela de pagos abiertos”.

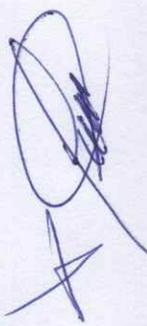
Por otro lado, con relación a la implementación progresiva de la TIT presentó el siguiente cronograma:

Imagen N° 02
Cronograma de implementación progresiva de la TIT



Fuente: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

El señor Abdón César Augusto Delgado La Cotera, representante de la Asociación Civil Más Que Consumidores, intervino y realizó varias precisiones y, a su vez, efectuó tres consultas: (i) en qué términos legales se ha previsto modificar el contrato para que se pueda implementar la TIT; (ii) cuál es el avance del factor viable referido al fideicomiso para la implementación de la TIT, lo que permitirá que el usuario tenga mayores opciones para realizar el pago de sus pasajes y; (iii) por qué



la TIT si es de una tecnología avanzada, cuya implementación se ha previsto para el primer semestre del año 2026, no permite el uso de varios medios de pago, como si lo permite la tarjeta de línea 1 y del metropolitano que pese a de ser de una tecnología menor a la TIT y se viene adaptando mucho más rápido al sistema.



Al respecto, el señor Valentín indicó que, las tarjetas de Línea 1 son una tecnología anterior, y que incluso han sido vulneradas, generando problemas al Estado y perjuicio económico, cuya recarga es física, es decir, se necesita el contacto de la tarjeta a un dispositivo para que pueda ser recargada. Sin embargo, la TIT no sólo podrá ser utilizada mediante la recarga física, si no también a través de la recarga virtual desde un celular inclusive, con la finalidad de evitar la aglomeración de usuarios en los puntos de venta; además, se busca brindar mayores opciones de recarga. Asimismo, precisó que, la Autoridad viene trabajando para implementar recargas en pasarelas digitales y que la TIT ya puede ser usada en la Línea 2.



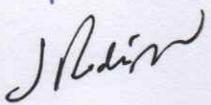
Por otro lado, el señor Valentín precisó que, sobre los contratos de concesión, efectivamente, el factor más viable es el fideicomiso tanto para la Línea 1 y 2, ante ello, la Autoridad llevó a cabo una asistencia técnica con un estudio especializado para advertir que cambios se pueden trabajar a fin de lograr que el dinero viaje a través de fideicomisos y de este modo no se afecte los contratos de concesión, este proyecto es el "Fideicomiso Maestro", el cual se implementará en el presente año y tiene un horizonte de diez meses, el cual consiste en que la Autoridad va a implementar un fideicomiso por encima de todos que pedirá saldos a los fideicomisos para poder compensar entre sí, lo que permitirá no cambiar los contratos de concesión que conllevan mayor tiempo.



El señor Manuel Alejandro Zubiarte Vidal, representante del Colegio de Arquitectos del Perú, intervino consultando acerca de cuál es el motivo por el que hay tanta complicación tecnológica en la implementación de las tarjetas de las Líneas 1 y 2 del Metro de Lima y Callao. Al respecto, el señor Valentín precisó que, cuando se diseñaron los sistemas de recaudo en las concesiones no previeron la integración de todos los sistemas, por lo que, cada concesión maneja su propio sistema de recaudo. En ese sentido, señaló que, la Autoridad busca integrar los sistemas y darle al usuario mayores opciones y facilidades para la recargas de saldo en sus tarjetas.



El señor Abdón Delgado manifestó que, es necesario explicarle al usuario en que consiste la implementación de la TIT y qué beneficios le va a generar el uso de esta tarjeta en los sistemas de transporte. Al respecto, el señor Valentín indicó que, en efecto, se informará al usuario sobre los beneficios de usar una única tarjeta que servirá para todos los sistemas de transporte, la cual puede ser recargada en diversos puntos y modalidades presencial y virtual.



Los señores Zubiarte Vidal y José Luis Calmell Del Solar Díaz, señalaron que, les preocupa si nuestra sociedad peruana y funcionarios públicos están preparados para implementar la TIT que involucra tanta sofisticación técnica de por medio. Al respecto, el señor Valentín indicó que, este sistema no es complicado, y que este modelo ya ha sido implementado en otros países, como Madrid, México, Colombia y Chile es decir, las buenas prácticas que han funcionado bien en otros países se pretenden aplicar y adecuar a nuestra sociedad.



Por otro lado, el señor Milko Martín Pinedo Canepa, representante del Colegio de Abogados de Lima, intervino y señaló que, el usuario siempre mira el precio del costo del pasaje, y sugiere que se debería implementar mejoras y/o beneficios a favor del usuario por la compra o recarga mensual de su tarjeta, lo que a su vez permitirá una mejor planificación del gasto.

El señor Valentín indicó que, el diseño del sistema si permite hacer ello, pero primero van a implementar el uso integrado de la tarjeta en todos los sistemas, luego implementarán diversos beneficios para el usuario, tales como, viajes ilimitados por mes, o viajes por distancia. Asimismo,

precisó que, la Autoridad viene llevando a cabo diversas mesas de trabajo con empresas privadas que administran los corredores para revisar la intervención tarifaria e implementar mejoras.

La señora Aracelli María Coello Krebs, representante de la Asociación Peruana de Facilitación del Comercio Exterior – APEFEX, intervino y señaló que, actualmente, hay muchas personas que utilizan la Línea 1 del Metro de Lima y Callao para realizar varios viajes a distribuir sus productos y hacer entrega de estos sin salir de la infraestructura ferroviaria, es decir, alcanzando sus productos a otras personas por las barandas. Al respecto, la doctora Verónica Zambrano indicó que, estas acciones serían fraude al sistema, por lo que, se remitirá una comunicación al concesionario solicitando que implemente mayores controles y/o mecanismos de seguridad para evitar esto.

2.2. Estado del proyecto “Tren de Cercanías” y los potenciales beneficios en favor de los usuarios que derivarían de la ejecución de dicho proyecto.

La Dra. Angela Arrescurrenaga cedió la palabra a la señora Diana Ynes Cárdenas Raymondy, representante de la Dirección de Gestión en Infraestructura y Servicios de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a efectos de abordar el segundo tema de Agenda.

Al respecto, la señora Cárdenas, inició su presentación agradeciendo la invitación a la Sesión y señalando que, explicará los avances que se tienen a la fecha con relación al proyecto denominado “Creación Del Ferrocarril Lima - Ica”. Para ello, precisó que abordará los siguientes puntos:

a) Estado Actual

Con relación el estado actual del proyecto “Creación Del Ferrocarril Lima Ica”, la señora Cárdenas indicó que, se ha contratado el servicio de consultoría para la elaboración del estudio de pre inversión a nivel de perfil del mencionado proyecto. Asimismo, precisó que se encuentra en la fase de formulación, habiéndose suscrito el contrato en fecha 9 de diciembre de 2019 con el Consorcio Tren Lima- Ica, con el objetivo de para brindar un servicio de tráfico mixto para el transporte masivo de pasajeros y carga en general.

b) Planos

Por otro lado, la señora Cárdenas presentó imágenes de lo que serían los planos del proyecto en mención, destacando que el primer tramo opcional sería desde Lurín hasta el Callao y desde Lurín hasta Villa el Salvador, como se aprecia a continuación:

Imagen N° 03
Tramo Opcional: Lurín - Callao y Lurín – Vila El Salvador (Urbano)



Fuente: Dirección de Gestión en Infraestructura y Servicios de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

c) Planeamiento del Proyecto

La señora Cárdenas manifestó que, el trazo del proyecto está conformado por tres tramos de dos vías de trocha estándar (1435 mm), el Tramo 1 (urbano) desde el Puerto del Callao hasta Lurín con una longitud de 45,881.69 km (Opcional), el Tramo 2 (urbano) desde Lurín hasta Villa el Salvador con una longitud de 11,641.53 km. (Opcional) y el Tramo 3 (Interurbano) desde Lurín hasta Ica con una longitud de 269,788.00 km.

Asimismo, la señora Cárdenas presentó un cuadro con información detallada sobre la construcción, características y equipamiento de las 14 estaciones, conforme se muestra a continuación:

Imagen N° 04
Características de las 14 estaciones

| No. | Estación | Kms. | Característica |
|---------|---------------------|------------|---------------------|
| C3F-01 | Lurín | C3K0+634 | Estación intermedia |
| C3F-02 | Punta Negra | C3K15+000 | Paradero |
| C3F-03 | Chilca | C3K30+260 | Estación intermedia |
| C3F-04 | Mala | C3K55+400 | Estación intermedia |
| C3F-05 | Asia | C3K69+300 | Paradero |
| C3F-06 | Cerro azul | C3K87+050 | Estación intermedia |
| C3F-07 | Cañete | C3K113+450 | Estación intermedia |
| C3F-08 | Chincha alta | C3K156+950 | Estación intermedia |
| C3F-09 | Chincha baja | C3K173+000 | Paradero |
| C3F-10 | Pisco | C3K191+800 | Estación intermedia |
| C3F-10A | Aeropuerto de Pisco | C3K196+700 | Paradero |
| C3F-11 | Paracas | C3K213+900 | Estación intermedia |
| C3F-12 | Guadalupe | C3K243+750 | Paradero |
| C3F-13 | Ica | C3K267+650 | Estación intermedia |

Fuente: Dirección de Gestión en Infraestructura y Servicios de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Por otro lado, la señora Cárdenas indicó que se ha previsto la construcción de un Patio Taller ubicado en Lurín y un Patio de Maniobras ubicado en la ciudad de Ica. Además, precisó que, cada tren de pasajeros contará con una formación de 08 coches con capacidad para 557 asientos. Asimismo, precisó que se ha propuesto la compra de material rodante conforme al siguiente cuadro:

Imagen N° 05
Material Rodante

| Material Rodante | 2030 | 2040 | 2050 | 2060 | 2070 |
|---------------------------|------|------|------|------|------|
| Tren de pasajero CRH6A | 8 | 10 | 12 | 13 | 16 |
| Locomotora de carga HXD1C | 8 | 8 | 10 | 12 | 12 |
| Vagón Góndola C70 | 139 | 185 | 231 | 274 | 279 |

Fuente: Dirección de Gestión en Infraestructura y Servicios de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

La señora Cárdenas manifestó que, en el Material Rodante propuesto se considera entre un 10% – 15% de flota de reten y señaló que el vagón Góndola C70 por su flexibilidad permite además la carga de contenedores y cisternas. Asimismo, indicó que se ha planteado que el sistema de tracción eléctrica tenga alimentación de 6 Sub Estaciones de tracción ubicadas en Lurín, Mala, Cañete, Chincha Alta, Pisco y Guadalupe y 11 auto transformadores a instalarse entre las sub estaciones de tracción. Además, se ha previsto un sistema de señalización ERTMS, nivel 2 y un sistema ferroviario y no ferroviario para la operación.

d) Avances del proyecto

La señora Cárdenas indicó que, se tiene aprobado cuatro (4) de los cinco (5) informes establecidos en el Contrato y que se encuentra pendiente la presentación del levantamiento de observaciones y aprobación del quinto informe. Asimismo, señaló que se elaboró una adenda para mitigar el impacto social en el componente de afectaciones prediales, y precisó que, se tiene proyectado culminar el estudio de preinversión a nivel de perfil en el primer trimestre del 2024, pues se deben culminar los estudios básicos, diseños y costos preliminares a nivel de perfil. Luego, una vez, obtenida la viabilidad, el proyecto pasa a la Etapa de Ejecución, la cual puede ser ejecutado mediante la modalidad de "Gobierno a Gobierno" o a través de una asociación publica privada. Dicho estudio tiene una costo de inversión de S/. 41'551,079.32.

e) Ejecución de las obras del proyecto

La señora Cárdenas manifestó que, después de aprobado el Expediente Técnico o el EDI se podrá iniciar la ejecución de las obras y la compra de los trenes, siendo obligatorio además, que el Contrato contemple la alternativa de tener aprobaciones parciales para iniciar obras en varios frentes de trabajo en unidades o tramos que funcionen integralmente para tener un plazo menor de ejecución.

f) Alternativas de ejecución del proyecto

La señora Cárdenas indicó que, si se contara con la viabilidad para la modalidad de "Gobierno a Gobierno", se deberá seguir el siguiente cronograma, que comprende la elaboración del perfil, el EDI, el plazo de construcción de obra y el inicio de operaciones y mantenimiento, como se precisa a continuación:

Imagen N° 06
Cronograma de ejecución del proyecto



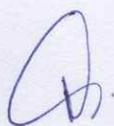
Fuente: Dirección de Gestión en Infraestructura y Servicios de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Finalizada la presentación, el señor José Luis Calmell Del Solar Díaz, intervino y consultó el porqué sólo se hace mención de 14 estaciones y no se menciona a la estación número 15 que sería en el Callao, donde es el punto de origen del proyecto.

Sobre el particular el señor Renzo Gilio Romani, representante de la Dirección de Gestión en Infraestructura y Servicios de Transportes del MTC, señaló que las estaciones mencionadas en la presentación están referidas solamente al tramo priorizado, y que aún no se ha definido la cantidad y ubicación de las estaciones de los demás tramos, puesto que sólo se trata de un estudio en desarrollo.



El señor Zubiarte intervino y manifestó su preocupación, puesto que, el reporte presentado por los representantes del MTC no le resulta claro y consultó si en la elaboración de este Proyecto se ha tomado en cuenta el Plan 2040 para ser integrado con dicho proyecto. Asimismo, el señor Pinedo intervino y consultó si es posible que, los miembros del Consejo puedan tener acceso al estudio de preinversión y poder revisarlo y, de ser el caso, emitir algunos aportes, comentarios y/o recomendaciones.



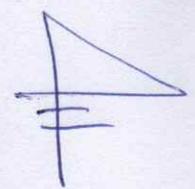
Al respecto, el señor Gilio Romani, indicó que podrían alcanzar un Plano con mayores detalles del Proyecto y recalcó que, el estudio presentado no es definitivo sino que se trata de un estudio de preinversión que está en desarrollo y puede ser mejorado.



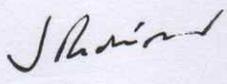
El señor Calmell Del Solar Díaz, solicitó que se realice en un futuro una nueva sesión donde se aborde este mismo tema con un poco más de información del proyecto, que pueda precisar todas las inquietudes y dudas que se están expresando.

Finalmente, intervino la doctora Angela Arrescurrenaga y señaló que, a través de la Secretaría Técnica de los Consejos de Usuarios se cursará una comunicación al MTC para solicitar mayor información de los trazos, planos y la memoria descriptiva del proyecto denominado "Creación Del Ferrocarril Lima - Ica"; y posteriormente, se le invitará a una nueva sesión del Consejo para abordar a mayor detalle este importe Proyecto.

2.3. Estado situacional de la construcción de la estación 13, estación central de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao.



El señor Abdón César Augusto Delgado La Cotera, intervino y solicitó autorización para presentar como cuestión previa al tema, un video donde se aprecia la discrepancia de la construcción de la estación 13 correspondiente a la Línea 2 del Metro de Lima y Callao.



Así pues, en el video expuesto se aprecia los comentarios de rechazo del alcalde de Lima al proyecto de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, la posición de Ositrán a través de la doctora Verónica Zambrano quien señaló que la Ordenanza emitida por la Municipalidad de Lima retrasará la Construcción de la Estación 13 de la Línea 2, pues esta ordenanza obliga al concesionario a solicitar autorización para la ejecución de la obra, además se aprecia los acuerdos alcanzados sobre este tema.



Seguidamente, la Dra. Angela Arrescurrenaga cedió la palabra al señor Miguel González Bedoya, Jefe de Contratos Ferroviarios y del Metro de Lima y Callao de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, a efectos de abordar el tercer tema de Agenda.

El señor González, inició su presentación señalando que, la Línea 2 del Metro de Lima y Callao comprende dos etapas, la primera Etapa A que comprende 5 estaciones y un patio taller que ya están en operación y una segunda etapa 1B que se encuentra en ambos lados, el lado este comprende 3 estaciones y el lado oeste que comprende 8 estaciones y con relación a la Etapa 2 que comprende tanto las estaciones desde el Callao hasta el ramal de la Línea 4. Asimismo, precisó que, actualmente son 5 las estaciones que están en operación, 22 se encuentran en construcción y 8 estaciones pendientes, conforme se aprecia a continuación:

Imagen N° 07

Estado Actual de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN

El señor González indicó que, respecto al proceso constructivo de las estaciones, el sistema propuesto por el concesionario para la construcción de las estaciones es el denominado Cut & Cover en la modalidad llamada de “top-down” muy utilizada para la construcción de estaciones en ciudades, en donde primero se ejecutan las paredes del cajón (muros pantalla) y una vez concluidas las paredes, se ejecuta la losa superior apoyada sobre el terreno, luego se excava debajo de la losa hasta alcanzar la profundidad de la losa del vestíbulo y a continuación se excava debajo de esta losa hasta alcanzar la profundidad de la losa de fondo.

Por otro lado, el señor González manifestó que con relación a la Estación 13 – Central, no recibieron ninguna comunicación por parte de la Municipalidad de Lima y que se ha tomado conocimiento de los hechos a partir de lo comunicado por el concesionario, quien realiza su trámite de permisos para la construcción.

En ese sentido, Ositrán toma conocimiento de la comunicación de fecha 18 de octubre de 2023, cursada por el concesionario a la Municipalidad de Lima, donde presenta una propuesta de alternativa técnica distinta a la aprobada en el Estudio Definitivo de Ingeniería que permita mantener el tránsito vehicular y peatonal en la avenida Garcilaso de la Vega durante la construcción de la E-13 “Estación Central”, es decir, se trata de una propuesta alternativa de “Paso vehicular a nivel en área de trabajo”, que posibilita mantener abierto el tránsito vehicular en la Av. Garcilaso de la Vega (2 carriles en ambos sentidos), con una reposición final de superficie en diciembre 2024. Además, señalaron el compromiso de abrir parcialmente el tránsito en la Av. Paseo Colon a los 13 meses de iniciado el cerramiento de obra (1 carril por sentido para transporte Público) y presentan un plan de desvío mejorado priorizando el tránsito de transporte público; así como, el compromiso de ejecución de la E-13 en un plazo de 21 meses, cuyo seguimiento de cronograma se encontrará a cargo de la Municipalidad Metropolitana de Lima, el MTC, el Ministerio de Economía y Finanzas, OSITRAN y la ATU.

Asimismo, el señor González precisó que, el 13 de diciembre de 2023 la Municipalidad de Lima emitió una respuesta al concesionario pero no hizo referencia a la comunicación de fecha 18 de octubre de 2023, sino a un anterior estudio, es decir, ignorando la propuesta presentada por el concesionario en dicha fecha; además, le solicitó presentar un proceso constructivo alternativo sin tener competencia para solicitar ello, y le requirió culminar los 14 puntos vigentes de áreas de trabajo.

Posteriormente, en fecha 24 de diciembre del 2023 la Municipalidad Metropolitana de Lima emitió la Ordenanza N° 2590-MML que declaró la prevalencia de las competencias municipales para emitir autorizaciones y/o permisos en materia de movilidad urbana, autorización de ejecución de obras públicas y usos de suelo en el provincia de Lima. Es así que, en fecha 29 de diciembre de 2023 la concesionaria remitió una carta al MTC en su condición de concedente y con relación a la citada Ordenanza Municipal, solicitando una respuesta donde se señale las acciones que el Concedente adoptará para asegurar que la ejecución de las obras de la Estación 13 se podrán llevar a cabo sin que ello implique que el concesionario asuma riesgos que no le han sido asignados ni legal ni contractualmente.

Asimismo, en fecha 23 de enero de 2024, la concesionaria remitió una Carta al MTC donde señaló que considera que la Ordenanza en cuestión constituye una barrera burocrática y que le sorprende que el MTC no haya defendido la Décima Disposición Complementaria y Final de la Ley N° 31955 que claramente exonera al concesionario de la obligación de obtener permisos y/lo autorizaciones para la ejecución del Proyecto y precisaron que se reservan el derecho de reclamar la situación de indefensión que ello les genera.

Los señores Zubiarte y Calmell Del Solar manifestaron su preocupación por la situación que genera este problema en perjuicio de los usuarios y la ciudadanía en general; por lo que, solicitaron se gestione una reunión conjunta entre el Ministro de Transportes y Comunicaciones, representantes del Ositrán, miembros del presente Consejo de Usuarios y funcionarios de la ATU, donde se pueda tratar la problemática de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao y exponer algunas recomendaciones debidamente sustentadas que muestren los beneficios y perjuicios.

Finalmente, la doctora Angela Arrescurrenaga señaló que, se podría programar una sesión extraordinaria para tratar a mayor detalle el tema referido al "Estado situacional de la construcción de la estación 13, estación central de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao", para ello se invitaría a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán con la finalidad que puedan ahondar un poco más sobre este tema.

2.4. Reporte del seguimiento realizado a los requerimientos formulados por el Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional.

La doctora Angela Arrescurrenaga precisó con relación al último tema de Agenda referido a informar a los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional, sobre el estado de los pedidos efectuados en la sesión anterior, que dicho reporte les será remitido por correo electrónico.

III. ACUERDOS:

Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional no adoptaron acuerdos.

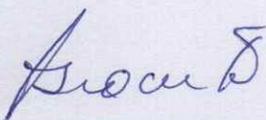
IV. PEDIDOS:

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

1. Solicitar a la empresa concesionaria de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao que implemente mayores controles y/o mecanismos de seguridad que permitan evitar que los usuarios utilicen la infraestructura ferroviaria para fines comerciales como la entrega de productos u otros intereses particulares, debido a que, los usuarios estarían realizando múltiples viajes a diversas estaciones en un solo día, lo que constituiría un fraude al sistema de transporte ferroviario al evadir el pago que corresponde por cada viaje realizado.

2. Solicitar a la Dirección de Gestión en Infraestructura y Servicios de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mayor información sobre los trazos, planos y la memoria descriptiva del proyecto denominado "Creación Del Ferrocarril Lima - Ica".
3. Invitar a una nueva sesión del presente Consejo a los funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para abordar con mayor información el proyecto "Creación Del Ferrocarril Lima - Ica".
4. Programar una sesión extraordinaria para tratar a mayor detalle el tema referido al "Estado situacional de la construcción de la estación 13, estación central de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao", para ello se invitaría a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán con la finalidad que puedan ahondar un poco más sobre este tema.
5. Gestionar una reunión conjunta entre el Ministro de Transportes y Comunicaciones, representantes del Ositrán, miembros del presente Consejo de Usuarios y funcionarios de la ATU, donde se pueda tratar la problemática de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao y exponer algunas recomendaciones debidamente sustentadas que muestren los beneficios y perjuicios de la construcción de esta infraestructura.

Siendo las 14:00 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 28 del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



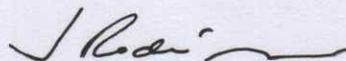
Bartolomé Campaña Binasco
Cámara de Comercio de Lima - CCL



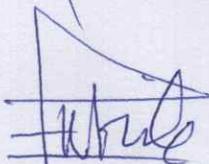
Aracelli María Coello Krebs
Asociación Peruana de Facilitación del
Comercio Exterior – APEFEX



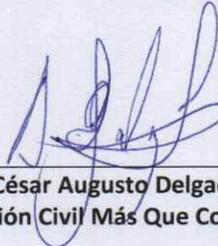
Milko Martín Pinedo Canepa
Colegio de Abogados de Lima



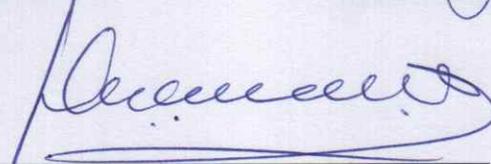
Jorge Antonio Rodríguez Hernández
Pontificia Universidad Católica del Perú
– PUCP.



Manuel Alejandro Zubiato Vidal
Colegio de Arquitectos del Perú



Abdón César Augusto Delgado La Cotera
Asociación Civil Más Que Consumidores



José Luis Calmell Del Solar Díaz
Federación de Cámaras de Comercio del Centro
FEDECAM CENTRO