

**ACTA DE SESIÓN EXTRAORDINARIA N° 29  
CONSEJO DE USUARIOS FERROVIARIOS DE ALCANCE NACIONAL**

Siendo las 11:00 horas del día jueves 21 de marzo 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 Extraordinaria N° 29 del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron los señores:

- Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Jefe (e) de Atención al Usuario Final.
- Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Ing. Elvis Sanchez Barrueta, Supervisor In Situ de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.
- Ing. Dante Liviach Espinoza, Supervisor de Material Rodante y Equipamiento Electromecánico de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.
- Doris Regalado Rafael, Asesor Técnico de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

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

1. Abdón César Augusto Delgado La Cotera, representante de la Asociación Civil Más Que Consumidores.
2. Manuel Alejandro Zubiata Vidal, representante del Colegio de Arquitectos del Perú.
3. Aracelli María Coello Krebs, representante de la Asociación Peruana de Facilitación del Comercio Exterior – APEFEX.
4. Bartolomé Enrique Campaña Binasco, representante de la Cámara de Comercio de Lima.
5. 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, participó en calidad de expositor, el señor:

- Ing. Miguel González Bedoya, Jefe de Contratos Ferroviarios y del Metro de Lima y Callao 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 Extraordinaria N° 29 del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional.

**II. ORDEN DEL DÍA**

## 2.1. Estado del avance de la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao

La Dra. Angela Arrescurrenaga inició la presentación de los temas de Agenda y 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 único tema de Agenda.

El Ing. González inició su presentación señalando que, el tema materia de exposición incluye cinco aspectos que serán abordados de manera secuencial, los cuales son: (i) Plazos establecidos en el contrato de concesión y su avance hasta la fecha; (ii) Conexión entre la Línea 1 y Línea 2 del Metro de Lima y Callao; (iii) Acceso de la Línea 2 con el Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; (iv) Sistema constructivo Cut & Cover en la modalidad llamada "top down"; (v) Plan de emergencia previsto para la evacuación de los usuarios de los andenes de abordaje ante eventualidades.

### (i) Plazos establecidos en el contrato de concesión y su avance hasta la fecha.

Con relación a los plazos establecidos en el contrato de concesión y su avance hasta la fecha, presentó lo siguientes datos:

**Imagen N° 01**  
**Plazos establecidos en el Contrato de Concesión**

Items	Contrato		Adenda - 02 Dic. 2018		Suspensión de Obligaciones	
	N° de Días	Plazo	N° de Días	Plazo	N° de Días	Plazo
Etapa 1 A	810	16/07/2016	2 471	1/02/2021	265	24/10/2021
Etapa 1 B	1320	08/12/2017	3 360	10/07/2023	265	31/03/2024
Etapa 2 (Incl Ramal 4)	1860	01/06/2019	3 798	20/09/2024	265	12/06/2025

**Motivo Adenda 2:**  
Incorporar Nuevo Cronograma Actualizado de Entrega de las Áreas de la Concesión y Nuevo Cronograma Actualizado de Ejecución.

**Motivo de la Suspensión de Obligaciones**  
 COVID-19

Fuente: Contrato, Adenda 02, Doc Suspensión Obligaciones

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN

El Ing. González indicó que, el concesionario presentó un día antes de la firma de la Adenda N° 02 una solicitud de arbitraje, de la cual se tiene una respuesta del Tribunal Arbitral de fecha 6 de julio de 2021, y si bien aún no es un Laudo, este documento decide otorgar una ampliación de plazo para la ejecución de las inversiones obligatorias de las etapas 1A, 1B y 2. Asimismo, precisó que, la decisión sobre competencia y responsabilidad no determina si los plazos de ampliación indicados se agregan a los plazos considerados en la Adenda 1 o se suman a los plazos indicados en la Adenda 2. Además, resaltó que, existe un segundo proceso arbitral mediante el cual el concesionario solicitó una ampliación de plazo adicional.

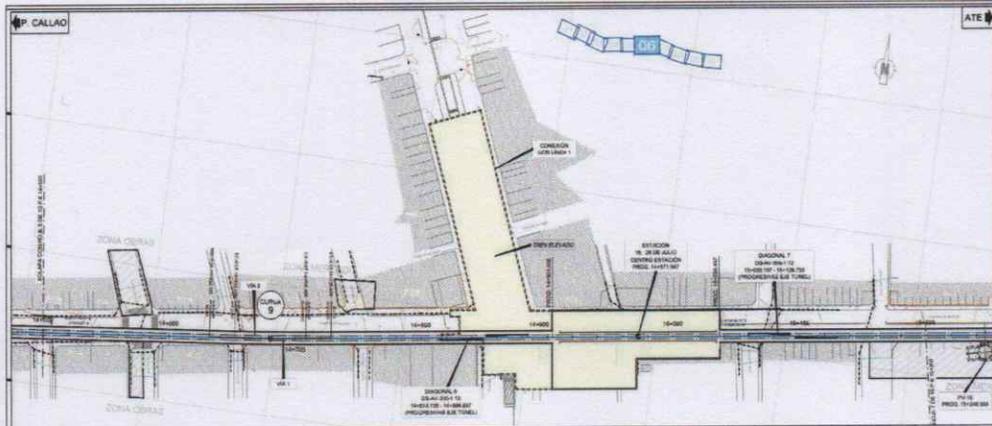
Por otro lado, precisó que el avance del concesionario ha sido lento debido a la demora en la entrega de terrenos, ya que estas áreas se han ido entregando a lo largo de los años y, a la fecha, aún falta que se realice la entrega de más terrenos.

### (ii) Conexión entre la Línea 1 y Línea 2 del Metro de Lima y Callao.

Respecto a este punto el Ing. González señaló que, la conexión entre la Línea 1 y 2 está prevista desde el estudio de factibilidad, así pues, de la propuesta técnica se lee que el concesionario propuso

la conexión de la estación Gamarra de la Línea 1 con la estación 28 de julio de la Línea 2. Asimismo, se busca la interconexión con el metropolitano, incluso se habla de una galería de 200 metros de longitud para unir las estaciones y presentó el siguiente esquema de interconexión:

**Imagen N° 02**  
**Esquema de interconexión**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN

Asimismo, precisó que, es muy probable que el concesionario de la Línea 1 sea responsable de la estación de interconexión; sin embargo, aún no hay una respuesta definitiva del concedente. Por otro lado, indicó que la ampliación de cobertura permitirá que los trenes pasen cada dos minutos y ya no cada tres como se da actualmente, de acuerdo a la hora programada, ya sea valle o la hora pico; lo que implica comprar más trenes y mejorar la infraestructura actual. Además, presentó una imagen de lo que sería la interconexión de ambas líneas:

**Imagen N° 03**  
**Interconexión de la Línea 1 y 2**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN

El señor Manuel Alejandro Zubiarte Vidal, representante del Colegio de Arquitectos del Perú, intervino y comentó que no existen estacionamientos vehiculares ni tampoco estacionamientos de bicicletas. Al respecto, el Ing. González indicó que, el estacionamiento para bicicletas si existe, mas no el estacionamiento de vehículos.

**(iii) Acceso de la Línea 2 con el Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.**

El Ing. González manifestó que, el concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) mediante Carta N° C-LAP-APCR-2023-0080 de fecha 11 de setiembre de 2023, remitió al Concedente

los planos del área reservada donde habían previsto para el Proyecto de conexión con la Línea 2 y el Ramal con la Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao.

Asimismo, señaló que, que el proyecto contemplaba la interconexión con la Estación E4-04 Aeropuerto y que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha propuesto la interconexión con las Estaciones E4-05 Olivar y E-03 Juan Pablo II, y que se implementaría el sistema People Mover, el cual tiene una capacidad de 6000 a 10000 pasajeros hora sentido, debido a que, se presenta menor distancia de conexión, ello generaría ahorro de tiempo para los usuarios de la conexión, así como de costes, tanto de construcción como de explotación y que la interconexión que estaría afectada por la napa freática, lo que implica ejecutar el túnel con tuneladora (TBM), requiriendo una gran expropiación.

El Ing. González sostuvo que, la concesionaria ha propuesto la interconexión con la Estación E4-06 Quilca, debido a que, en este espacio no hay presencia de napa freática y en caso de que el trazado hasta la terminal no estuviese afectado por el NF se podría plantear la ejecución del túnel con procedimientos NATM, además, el predio donde actualmente se están fabricando las dovelas de L2 y Ramal L4 está casi adyacente con la Estación E4-6: "Quilca", por lo que se requeriría muy poca expropiación adicional al predio privado.

El señor Abdón César Augusto Delgado La Cotera, representante de la Asociación Civil Más Que Consumidores, consultó acerca de la importancia de los puentes modulares que van a terminar de construirse en octubre en relación a la conexión con el aeropuerto. Al respecto, el Ing. González indicó que, estos puentes son provisionales al puente definitivo que se construirá en esta zona y que ahora servirán para el traslado de vehículos hasta el aeropuerto.

Por otro lado, indicó que el acceso peatonal sur (acceso 1) que se encuentra al interior del AIJCH, tiene proyectado el diseño de un muro de 25 cm. de espesor de gunita (shotcrete) para garantizar la futura conexión de esta estación a alguna de las edificaciones de lo que será la antigua terminal del AIJCH, conexión a ejecutar por terceros.

(iv) **Sistema constructivo Cut & Cover en la modalidad llamada "top down".**

El Ing. González indicó que, el sistema propuesto por el concesionario para la construcción de las estaciones es el denominado Cut & Cover en la modalidad llamada "top-down" muy utilizada para la construcción de estaciones en ciudades, en donde primero se ejecutan las paredes del cajón (muros pantalla); por lo que, una vez concluidas las paredes, se ejecuta la losa superior apoyada sobre el terreno y 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.

El señor Manuel Alejandro Zubiarte Vidal, consultó acerca de cuál es la estación en la cual se puede visualizar este sistema constructivo, con la finalidad de programar una visita de campo. Al respecto, el Ing. González manifestó que, la estación Canta Callao del ramal de la Línea 4 está en proceso de construcción y se podría ver el sistema constructivo.

La Dra. Angela Arrescurrenaga señaló que, se podría programar una visita de campo a la mencionada estación Canta Callao, siempre y cuando se autorice la visita y además se reúnan todas las condiciones de seguridad para programar dicha visita de campo. Al respecto, el Ing. González manifestó que, resulta necesario que los visitantes cuenten con el Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (SCTR) o en su defecto un seguro personal de riesgos también sería factible para llevar a cabo la mencionada visita.

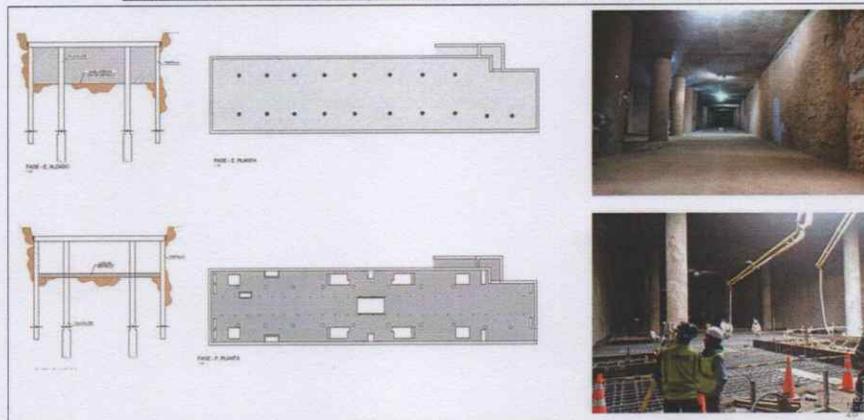
Por otro lado, el señor José Luis Calmell Del Solar Díaz, representante de la Federación de Cámaras de Comercio del Centro – FEDECAM CENTRO, manifestó que también sería una opción realizar una

filmación de la construcción que se viene realizando en la mencionada estación Canta Callao, de modo que pueda ser visualizada por todos.

Aunado a ello, el Ing. González comentó los avances que se tiene en los trabajos que se realizan en varias de las estaciones de la Línea 2 y presentó una imagen donde se aprecia los trabajos que se vienen realizando para la loza del vestíbulo y el avance que se tiene a la fecha en una de las estaciones, conforme se aprecia a continuación:

**Imagen N° 04**

**Avances de los trabajos que se realizan para la loza del vestíbulo**

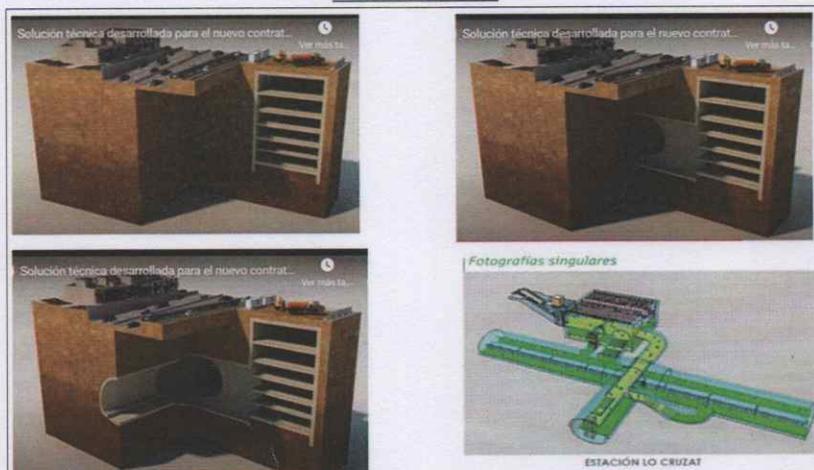


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN

Por otro lado, comentó sobre el método de caverna, el cual permite una excavación vertical del pozo de niveles subterráneos, además, se une el pozo con el túnel y permite la construcción de profundidades de hasta veinticinco metros mediante tubos, conforme se aprecia en la siguiente imagen:

**Imagen N° 05**

**Método Caverna**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN

El señor Abdón César Augusto Delgado La Cotera, intervino y consultó sobre el supuesto método constructivo novedoso que indicó el Alcalde de Lima en una entrevista que se le hizo con relación a la controversia por la estación central. Al respecto, el Ing. González indicó que, el Alcalde se refería a este Método Caverna, pero no es para nada novedoso, por ello no es muy usado.

(v) Plan de emergencia previsto para la evacuación de los usuarios de los andenes de abordaje ante eventualidades.

El Ing. González indicó que, de acuerdo con el Anexo 7 “Niveles de Servicio” del Contrato de Concesión, en el numeral 2.2.47 se indica que, el Concesionario deberá contar con un “Plan de Seguridad Operacional”. Al respecto, dicho Plan fue aprobado por el Ministerio de transportes y Comunicaciones el 05 de agosto de 2021 mediante el Oficio N° 3748-2021-MTC/19.

EL mencionado Plan de Seguridad Operacional entre otros cuenta con lo siguiente:

- Control de la circulación y elementos físicos en modo automático y manual en casos de emergencia.
- Equipos de personal directamente relacionados con la seguridad sobre riesgos de operación.
- Acciones de control y aseguramiento de la seguridad operacional.
- Protección en los tramos de parada y entre las puertas de andén y las puertas de los coches.
- Procedimiento de seguridad, intervención, e investigación de accidentes que causen mayores o menores afectaciones a la operación clasificándolos en función a su probabilidad de ocurrencia, severidad y tiempo de afectación.
- Procedimiento de seguridad en la Explotación.
- Procedimiento de seguridad en intervenciones y mantenimiento.

Por otro lado, con relación a lo niveles de servicio el numeral 2.2.49 del Anexo 7 del contrato de concesión dispone que antes de las Pruebas de Puesta en Marcha de la Etapa 1 A el Concesionario debe tener aprobado los siguientes planes de contingencia:

- Plan de contingencias en caso de incendios.
- Plan de contingencias en caso de sismos.
- Plan de contingencias en caso de tsunamis.
- Plan de contingencias operacional.

Asimismo, el Ing. González señaló que todos estos planes han sido presentados y aprobados por el Concedente (MTC) y han tenido previa opinión del Regulador. Asimismo, indicó que el Plan de contingencias operacional contiene como mínimo los siguientes procedimientos:

- Operación en condiciones atmosféricas degradadas.
- Operación en condiciones degradadas de los sistemas de electricidad, señalización, automatización y telecomunicaciones.
- Acciones ante el corte del suministro eléctrico, corte de tensión de catenaria, caída de catenaria, accidentes, sismos, incendios, inundaciones, choques y otros.
- Evacuación de pasajeros en los casos descritos en el punto anterior.
- Socorro a trenes averiados en línea en diferentes escenarios de carga.
- Paralización del Servicio por actos vandálicos en las estaciones, trenes y/o a lo largo de la línea.
- Acciones ante actos de sabotaje y terrorismo.
- Plan de contingencias ante inminentes peligros de electrocución de personas que requieran la desenergización por tramos de la línea.
- Plan de contingencias para recuperar la operatividad del Servicio.

Por otro lado, con respecto a la norma de diseño para evacuación precisó que el dimensionamiento de los medios de evacuación se ha realizado de acuerdo con la NFPA 130 – Norma para sistema de Tránsito sobre Rieles Fijos y Sistemas de Transporte Ferroviario de Pasajeros, reconocido a nivel internacional, siendo los criterios básicos que condicionan la disposición de las salidas a lo largo de cada andén, donde se debe disponer por lo menos dos salidas, siendo la salida del andén más larga

desde un extremo con un recorrido de 25 metros, y para uno situado en un punto intermedio el recorrido máximo a realizar no supera los 100 metros.

Con relación a la capacidad del medio de evacuación, señaló que el tiempo de evacuación del andén tiene la suficiente capacidad de evacuación para evacuar el aforo del andén en no más de 4 minutos, cuya distancia máxima recorrida sobre el andén hasta alcanzar un punto en el que una vía de evacuación abandone el andén no supera los 100 metros.

Asimismo, respecto a la seguridad en el andén ante la evacuación indicó que, se tiene un sistema de puertas de andén de altura completa que separa físicamente la plataforma del andén de la zona de vías, siendo una barrera contra humo. Además, precisó que, si existiera un incendio en el tren, la extracción de humos se realizará a través de la ventilación del andén.

III. ACUERDOS:

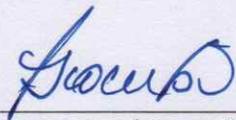
Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional no adoptaron acuerdos.

IV. PEDIDOS:

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

1. Remitir a los miembros del Consejo para conocimiento, el Laudo Arbitral referido a la solicitud del concesionario de la Línea 2 sobre la ampliación de los plazos establecidos en el Contrato de Concesión.
2. Coordinar con la empresa concesionaria para obtener la autorización respectiva y poder realizar una visita de campo a la estación Canta Callao del Ramal de la Línea 4, o en su defecto, obtener una filmación del método constructivo para conocimiento de los miembros del Consejo.
3. Realizar el seguimiento respectivo con la Gerencia de Supervisión y Fiscalización sobre el avance de la interconexión de la Línea 1 y 2 del Metro de Lima y Callao.

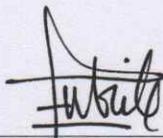
Siendo las 12:35 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Extraordinaria N° 29 del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



Bartolomé Campaña Binasco  
Cámara de Comercio de Lima - CCL



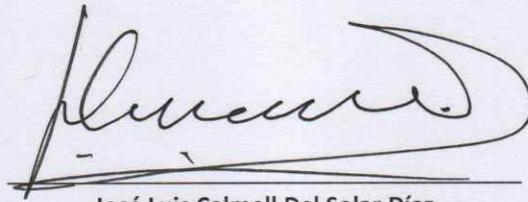
Araceli María Coello Krebs  
Asociación Peruana de Facilitación del  
Comercio Exterior – APEFEX



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

①