

ACTA DE SESIÓN ORDINARIA N° 31
CONSEJO DE USUARIOS FERROVIARIOS DE ALCANCE NACIONAL

Siendo las 11:00 horas del día jueves 8 de agosto 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° 31 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 de Atención al Usuario.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Ejecutiva de la Jefatura de Atención al Usuario Final.
- Jose Angello Tangherlini Casal, Jefe de Atención al Usuario Intermedio.
- Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Angela Esther Tavera Vasquez, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Ingrid Vanessa Lolay Huamanyauri, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Eliem Patricia Cantillo Atalito, Analista de Centro de Orientación de la Línea 1 del OSITRAN.

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

1. Abdón César Augusto Delgado La Cotera, representante de la Asociación Civil Más Que Consumidores.
2. Manuel Alejandro Zubieta Vidal, representante del Colegio de Arquitectos del Perú.
3. Jorge Antonio Rodríguez Hernández, representante de la Pontificia Universidad Católica del Perú – PUCP.
4. Milko Martín Pinedo Canepa, representante del Colegio de Abogados de Lima.
5. Bartolomé Enrique Campaña Binasco, representante de la Cámara de Comercio de Lima.
6. 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:

- Diana Ynes Cárdenas Raymond, representante de la Dirección de Gestión en Infraestructura y Servicios de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Alonso Valentín Bueno, Subdirector de Integración y Gestión Tecnológica de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU.
- Ingrid Vanessa Lolay Huamanyauri, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario del OSITRAN.

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

- Jorge Reyna García, representante de la Dirección de Gestión en Infraestructura y Servicios de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Renzo Gilio Romani, representante de la Dirección de Gestión en Infraestructura y Servicios de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Carlos Raúl Flórez García Rada, representante del Colegio de Arquitectos del Perú.

La sesión se inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente de Atención al Usuario, a los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional, agradeciendo su participación a la presente sesión.

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° 31 del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Estado actual sobre el último entregable del proyecto Ferrocarril Lima – Ica “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 (MTC), a efectos de abordar el primer 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 “Ferrocarril Lima - Ica”. Para ello, precisó que abordará los siguientes puntos:

a) Objetivo

La señora Cárdenas indicó que, el objetivo del proyecto “Ferrocarril Lima - Ica”, es implementar un ferrocarril de tráfico mixto para el transporte masivo de pasajeros y carga en general (materias primas, materiales de construcción, producción agrícola, ganadera e insumos para la minería), entre las ciudades de Ica y Lima.

b) Ubicación

Por otro lado, la señora Cárdenas manifestó que, el proyecto comprende los departamentos de Lima e Ica, y que tendrá una longitud de 279 km., cuyo desarrollo sería desde el distrito de Villa El Salvador (Lima) hasta la provincia de Ica. Además señaló que, se contará con 15 estaciones de pasajeros y carga ubicados en Lurín, Punta Negra, Chilca, Mala, Asia, Cerro Azul, Cañete, Chíncha Alta, Chíncha Baja, Pisco, Aeropuerto Pisco, Paracas, Guadalupe, Ica, Villa El Salvador. Siendo las estaciones terminales la de Villa El Salvador e Ica.

c) Beneficios

La señora Cárdenas precisó que el proyecto “Ferrocarril Lima - Ica” trae consigo los siguientes beneficios:

- Ahorro de 2.5 horas desde Lima hasta Ica, beneficiando a 5.8 millones de personas y beneficiando de manera indirecta a 6.5 millones de personas.
- Disminución de accidentes de tránsito, congestión vehicular, gases contaminantes.
- Reducción de costos de transporte de mercancías y pasajes.
- Nuevas áreas de desarrollo urbano, productivas, logísticas y de servicios.
- Incremento del turismo y el comercio interno en la zona de influencia.
- Puestos de trabajo durante la construcción, operación y el mantenimiento.
- Demanda de personal, materiales, maquinaria, servicios de alimentación, hospedaje, uniformes, etc.

- Implementación de subestaciones de energía eléctrica y fibra óptica, que contribuirá al acceso del servicio.

d) Demanda

La señora Cárdenas indicó que, de los estudios realizados se ha obtenido los siguientes resultados para las proyecciones de demanda en los horizontes temporales a partir del año 2030, para cada una de las alternativas del proyecto:

Imagen N° 01
Demanda prevista para el proyecto “Ferrocaril Lima - Ica”

TrenCk3-NS					TrenCk3-SN				
Nro	Paradero	Subido	Bajado	Carga	Nro	Paradero	Subido	Bajado	Carga
1	Villa El Salvador	14,975	0	14,975	15	Ica	3,586	0	3,586
2	Lurin	6,026	7,901	13,100	14	Guadalupe	66	0	3,653
3	Punta Negra	97	108	13,088	13	Paracas	3,447	0	7,099
4	Chilca	23	305	12,806	12	Aeropuerto Pisco	0	0	7,099
5	Mala	249	3,850	9,205	11	Pisco	1,648	0	8,747
6	Asia	4	323	8,886	10	Chincha Baja	13	0	8,760
7	Cerro Azul	761	1,253	8,395	9	Chincha Alta	654	0	9,414
8	Cañete	4	827	7,572	8	Cañete	993	26	10,381
9	Chincha Alta	0	627	6,945	7	Cerro Azul	1,050	767	10,664
10	Chincha Baja	0	11	6,934	6	Asia	354	6	11,012
11	Pisco	0	1,614	5,320	5	Mala	2,606	259	13,359
12	Aeropuerto Pisco	0	0	5,320	4	Chilca	266	271	13,354
13	Paracas	0	2,870	2,449	3	Punta Negra	1,328	50	14,631
14	Guadalupe	0	63	2,387	2	Lurin	7,074	6,730	14,975
15	Ica	0	2,387	0	1	Villa El Salvador	0	14,975	0
SUBTOTAL		22,138	22,138	14,975	SUBTOTAL		23,085	23,085	14,975

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

e) Características

Por otro lado, la señora Cárdenas indicó que, el proyecto “Creación del Ferrocarril Lima Ica” presenta las siguientes características:

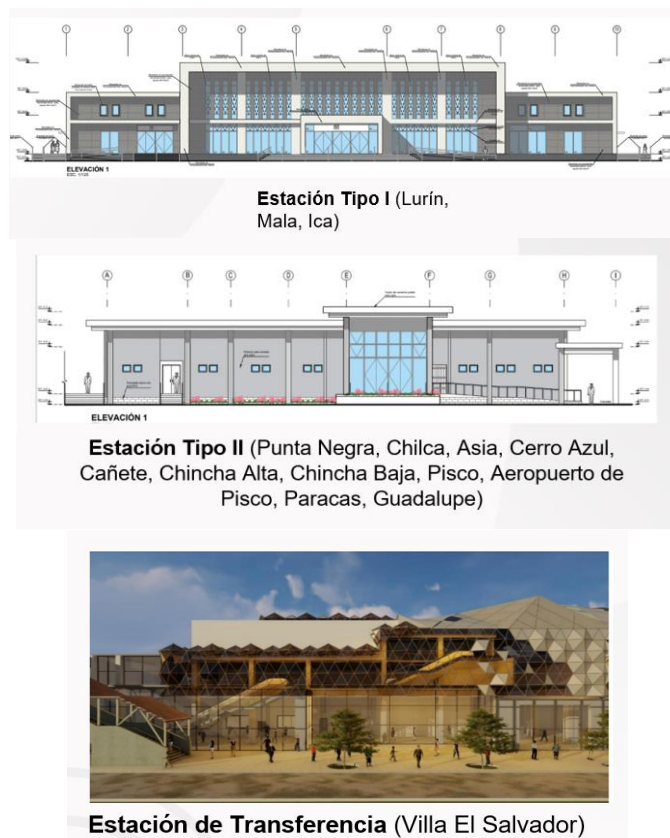
- Se construirán alrededor de 16 túneles que suman una longitud aproximada de 32.15 km. en total.
- Se contará con 15 estaciones, las cuales están ubicadas en Lurín, Punta Negra, Chilca, Mala, Asia, Cerro Azul, Cañete, Chincha Alta, Chincha Baja, Pisco, Aeropuerto Pisco, Paracas, Guadalupe, Ica y Villa El Salvador.
- Se construirán 55 puentes con una longitud total de 29.38 km (estructuras de concreto armado con luces de 40 metros).
- Además, se contará con 04 viaductos con una longitud de 15.7 metros.
- Se construirán 279 km. de línea férrea, con dos vías en línea principal y plataforma de 13.40 metros de ancho.
- Se contará con un Patio Taller, cuyo espacio albergará a los trenes fuera del horario de servicio.

- La alimentación Eléctrica prevista es catenaria rígida en túneles y convencional en zonas exteriores de patios.
- Se ha previsto un sistema de señalización ERTMS-1; así como, la conducción manual y bloqueo automático.
- Contará con un sistema de comunicación primaria, comunicaciones tren tierra, telefonía automática, telefonía de Emergencia, megafonía, circuito cerrado de TV y relojería.
- Para el control de pasajeros se utilizarán torniquetes, TVM, concentradores de estación, entre otros; así como, tarjetas sin contacto y equipamiento adecuado para PMR.
- Se contará con sistemas no ferroviarios como iluminación, ventilación, climatización, ascensores, escaleras mecánicas, detección y extinción de incendios, etc.).

f) Estaciones

La señora Cárdenas precisó que, el proyecto “Ferrocarril Lima - Ica” contará con dos tipos de estaciones y una estación de transferencia, conforme se aprecia a continuación:

Imagen N° 02
Tipos de estaciones del proyecto “Ferrocarril Lima - Ica”



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

La señora Cárdenas manifestó que, cada tren de pasajero cuenta con una formación de 08 coches con un total de 557 asientos, permitiendo transportar un máximo de hasta 1479 pasajeros por tren. Asimismo, indicó que la velocidad máxima de diseño es de 200 km/h (pasajero) y 120km/h (carga). Además precisó que, el vagón Góndola C70 por su flexibilidad permitirá la carga de contenedores y cisternas en su interior y que puede transportar hasta 3000 toneladas de mercancía con un tren formado por 42 vagones y 02 locomotoras.

Por otro lado, la señora Cárdenas indicó que, el tiempo de viaje previsto para el tren de pasajeros “express”, es decir, que no realiza paradas es de 1 hora y 45 minutos y el tiempo de viaje del tren de pasajero normal que realiza parada en todas las estaciones es de 2 horas y 30 minutos.

La señora Cárdenas indicó que, actualmente ya se cuenta con el estudio de preinversión culminado, lo cual permite avanzar a la siguiente etapa, para ello se requiere la priorización presupuestal del sector y del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), y además, señaló que, el monto estimado de inversión es de 6.54 mil millones de dólares, por lo que, se ha previsto las siguientes fases que se detallan:

Imagen N° 03
Fases del proyecto “Ferrocarril Lima - Ica”



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

Finalizada la presentación, el señor José Luis Calmell Del Solar Díaz, intervino y consultó por las cifras consideradas en la demanda, señaló que, desea conocer si la demanda ha sido consultada con los principales interesados, es decir, con las asociaciones de Ica; así como, si se ha considerado alguna conexión con la Línea 1 del Metro de Lima y Callao.

Al respecto, el ingeniero Jorge Reyna García, representante de la Dirección de Gestión en Infraestructura y Servicios de Transportes del MTC intervino y señaló que, en el cuadro expuesto se muestra la cantidad de pasajeros aproximada en cuanto a subidas y bajadas, cuya demanda llega aproximadamente a 45 000 pasajeros al día, y precisó que este proyecto es un tren de cercanías y tiene una frecuencia diferente a la del Metro de Lima, por tener una capacidad un poco más reducida.

El señor Calmell intervino nuevamente y solicitó se le informe sobre la cantidad de pasajeros y la capacidad de carga previstos a ser transportados por el tren de cercanías, considerando la cantidad de trenes de pasajeros y los vagones de carga considerados en el proyecto. Asimismo, consultó si la proyección ha considerado la capacidad de pasajeros y carga que se moverá cuando inicien las operaciones del mencionado tren y si han consultado con las asociaciones de exportadores y de productores de Ica, quienes son los principales interesados que utilizan este servicio.

Al respecto, la Dra. Angela Arrescurrenaga intervino y señaló que, se remitirá una comunicación al MTC para solicitar se brinde la información consultada por el señor Calmell Del Solar Díaz.

El señor Carlos Raúl Flórez García Rada, invitado y representante del Colegio de Arquitectos del Perú, intervino y consultó por la aprobación del perfil técnico del proyecto en cuestión; así como, por quienes habrían participado en dicha aprobación. Asimismo, preguntó por las características que tendrían las estaciones de Ica, Lurín y Villa el Salvador del tren de cercanías. Además, consultó por el impacto que causará el proyecto del tren de cercanías en el reordenamiento poblacional previsto para Lima y Callao, tomando en consideración los Planes de Desarrollo Urbano de Lima al 2040.

La señora Cárdenas manifestó que, el proyecto del tren de cercanías viene siendo coordinando de manera conjunta con el municipio metropolitano de Lima, en observancia de los Planes de Desarrollo Urbano previstos. Asimismo, señaló que, en su presentación mostró un prototipo de lo que serían las estaciones de Ica, Lurín y Villa el Salvador; sin embargo, precisó que, si desean conocer mayores detalles de las estructuras y dimensiones se podría brindar la información previa solicitud. Y finalmente, respecto a la tercera pregunta señaló que, en el mes de julio del presente año se realizó la aprobación del perfil técnico del proyecto en cuestión.

El señor Flórez García Rada, intervino nuevamente y consultó si la Municipalidad Metropolitana de Lima intervino en la aprobación del perfil técnico del proyecto del tren de cercanías. Al respecto, la señora Cárdenas señaló que, la aprobación del mencionado proyecto se ha dado de manera independiente y está a cargo de la entidad que lo gestiona, en este caso el MTC; sin embargo, precisó que, las coordinaciones con la Municipalidad Metropolitana de Lima se vienen realizando de manera independiente.

El señor Milko Martín Pinedo Canepa, representante del Colegio de Abogados de Lima intervino y consultó si el estudio del perfil del proyecto ha considerado una proyección de rentabilidad y autosostenibilidad de este. Al respecto, la señora Cárdenas señaló que, a través de diversos estudios el proyecto ha demostrado ser socialmente rentable y sostenible, cuyos datos a mayor detalle se pueden visualizar en el sistema de consultas amigables del MEF.

El señor Calmell Del Solar Díaz intervino y solicitó que se pueda programar en una próxima sesión la participación presencial de los representantes del MTC, con la finalidad de poder intercambiar información con mayor claridad para todos los intervinientes.

El señor Manuel Alejandro Zubiate Vidal, representante del Colegio de Arquitectos del Perú intervino y consultó si aún se tiene previsto que un ramal del tren de cercanías pase por la Costa Verde; además, manifestó que desea conocer cómo se realizará el traslado de la carga proveniente desde el Callao hasta la estación de Villa el Salvador.

Al respecto, la señora Cárdenas intervino y precisó que, el proyecto se encuentra en etapa de preinversión y que de acuerdo al recorrido previsto se ha demostrado la rentabilidad del proyecto; sin embargo, no descarta que en un futuro haya posibles extensiones o ramales del tren de cercanías.

Asimismo, el ingeniero Reyna intervino y manifestó que, de acuerdo al estudio previsto la carga se transportará desde Ica y se derivará a la estación Lurín donde se contará con una especie de puerto seco para acopio de las cargas.

La doctora Angela Arrescurrenaga intervino y señaló que, a través de la Secretaría Técnica de los Consejos de Usuarios se cursará una comunicación al MTC para solicitar mayor información acerca del proyecto del tren de cercanías; y posteriormente, se le invitará a una nueva sesión del Consejo para abordar a mayor detalle este importe Proyecto.

Finalmente, el señor Campaña solicitó que, para la siguiente sesión se invite al señor Juan de Dios Olaechea, quien es conocedor del sector ferroviario y podría brindar una opinión técnica sobre el estudio de preinversión del tren de cercanías.

2.2. Estado de la implementación de la Tarjeta Integrada de Transporte urbano en Lima Metropolitana y los alcances del Reglamento del Sistema de Recaudo único de Lima y Callao.

El señor Abdón César Augusto Delgado La Cotera, representante de la Asociación Civil Más Que Consumidores intervino y agradeció la participación y disposición del señor Valentín Bueno, además, señaló que, lo nuevo que se incluye en la presentación está referido al Reglamento del Sistema de Recaudo único de Lima y Callao; por lo que, solicita que la exposición se centre en abordar dicho tema.

Seguidamente, la Dra. Angela Arrescurrenaga dio inicio a la presentación del segundo tema de Agenda y cedió la palabra al señor Alonso Valentín Bueno, Subdirector de Integración y Gestión Tecnológica de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante, ATU), a efectos de iniciar con su exposición.

Así, el ingeniero Valentín inició la presentación señalando que el 24 de junio de 2024 se publicó en el diario oficial el Peruano el Reglamento del Sistema de Recaudo Único (SRU) (RPE N° 130-2024-ATU/PE), el cual establece la estructura, características y condiciones para el SRU, así como los derechos y deberes de los agentes, y las condiciones para la homologación. Asimismo, manifestó que, se busca un transporte multimodal en el cual conviven distintos medios de pago para reducir el uso de efectivo (tarjetas bancarias, códigos QR, NFC, entre otros).

Por otro lado, el ingeniero Valentín manifestó que, contar con una Tarjeta Integrada de Transporte (TIT) y con varias alternativas digitales de pago, permitirá a los usuarios reducir su tiempo de viaje, dedicando menos tiempo a buscar lugares de recarga. Además, señaló que, los agentes que participan en este proceso son:

- Centro de conformidad, homologa componentes que vayan a ingresar al SRU (Nivel 4).
- Cámara de compensación, determina la distribución de recursos entre operadores (Nivel 4)
- Proveedor tecnológico, provee de equipos y tecnología.
- Operador de recaudo, encargado de la operación de recaudo con actividades como: venta y recarga de tarjetas, implementación de equipamiento, entre otros.
- Fideicomiso, concentra la recaudación hecha por el operador de recaudo.

Al respecto, el señor Valentín indicó que la ATU tiene como objetivo contar con un sistema integrado de transporte urbano, a través de tres tipos de integración: integración física, integración operacional e integración de medios de pago.

Con relación a la integración de medios de pago, señaló que esta se realizará a través de la TIT, la cual cuenta con una tecnología invulnerable, cuyas características técnicas son:

Imagen N° 04 **Características Técnicas de la TIT**

PRÁCTICA
Podrás usarla en el Metropolitano, Corredores Complementarios y en el Metro de Lima y Callao.

SEGURIDAD
Es un medio de pago confiable con rigurosos estándares de seguridad.

GENERAL
Asadero Steve Bato Zeta
DNI: 00000000

ATU
AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO DE LIMA Y CALLAO

0323456789
Tarjeta Interoperable de Transporte

VIDA ÚTIL
Puede ser usada hasta por 10 años o 500 000 viajes.

RESISTENCIA
Capa externa de plástico resistente a golpes y cortes.

CAPACIDAD
Contiene la información del usuario (DNI, nombre, recargas, viajes, etc.).

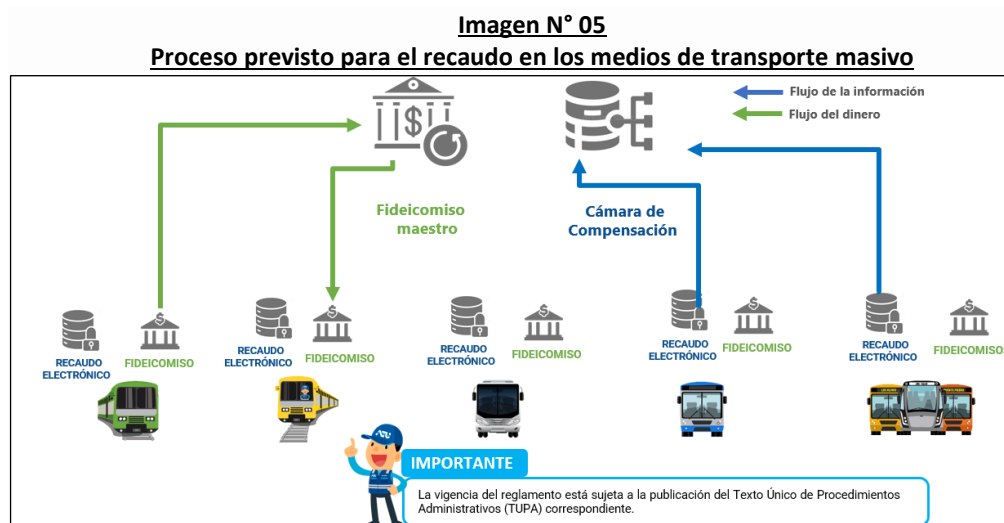
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS
(MIFARE DESFIRE EV1 4K)

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)	106212424848
Mecanismo anticlisión	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 los agentes que participarán en este proceso para lograr la interoperabilidad serán el operador tecnológico (provee de equipos y tecnología), el operador de recaudo (encargado de la venta y recarga de tarjetas) y la ATU (encargada del manejo de la cámara de compensación que determina la distribución de recursos entre operadores), quienes observarán el siguiente proceso:



Fuente: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

Por otro lado, con relación a la implementación de la TIT, el señor Valentín señaló que el MTC solicitó a la ATU la adquisición del primer lote de tarjetas para la Línea 2 del Metro de Lima y Callao. Asimismo, indicó las acciones ejecutadas para la homologación de la TIT en la Puesta en Operación Comercial (POC) de la Línea 2:

- En cumplimiento del encargo conferido a través de la Resolución Ministerial N°254-2023-MTC/01.02, la ATU realizó las gestiones para la adquisición de las tarjetas TIT para la Puesta en Operación Comercial de Línea 2.
- Como área técnica, la DIR-SIGT de la ATU realizó la homologación de las tarjetas de los fabricantes que se adjudicaron la compra de las TIT (Enotria S.A. y Calmell S.A.).

- En cada adquisición se evaluaron los lotes de pruebas y muestras de lotes de producción, ambas superaron satisfactoriamente las pruebas físicas y electrónicas, demostrando una correcta fabricación e inicialización.
- La DIR-SIGT de la ATU brindó los parámetros de configuración para la interoperabilidad del Sistema de Control de Pasajeros (SCP) que permitió la POC.

El señor Valentín manifestó que, en virtud del contrato N° 010-2024-ATU/GG-OA, actualmente se tiene en proceso de fabricación 199,130 tarjetas TIT, cuya etapa de pruebas se superó satisfactoriamente y se verificó correctamente el lote 1 se 99,130 tarjetas en apoyo del área usuaria de la ATU.

Con relación a la marcha blanca de la Etapa 1-A de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, esta se inició el 21 de diciembre de 2023, la cual en su primera semana de funcionamiento movilizó a 92,565 personas que se trasladaron de manera gratuita. Asimismo, indicó que, a partir del 30 de diciembre de 2023, el MTC instruyó al concesionario, a través del Oficio N°4280-2023-MTC/1902, para configurar temporalmente el “modo normalmente abierto” en los validadores.

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 Sistema de Recaudo Único (SRU), dado que es el primer modo en integrarse a la arquitectura tecnológica del estándar de interoperabilidad tecnológica de la ATU. Asimismo, indicó que, actualmente, se viene brindando apoyo técnico con la verificación de la correcta configuración grabada en el chip de las tarjetas adquiridas para la prestación del servicio durante el año 2024 (199,130 tarjetas).

Con relación a los elementos para la interoperabilidad de la TIT, el señor Valentín precisó que, dichos elementos que conforman el sistema de recaudo interoperable son: financiero, normativo y técnico, como se muestran a continuación:

Imagen N° 06

Elementos financiero, normativo y técnico para la interoperabilidad



Fuente: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

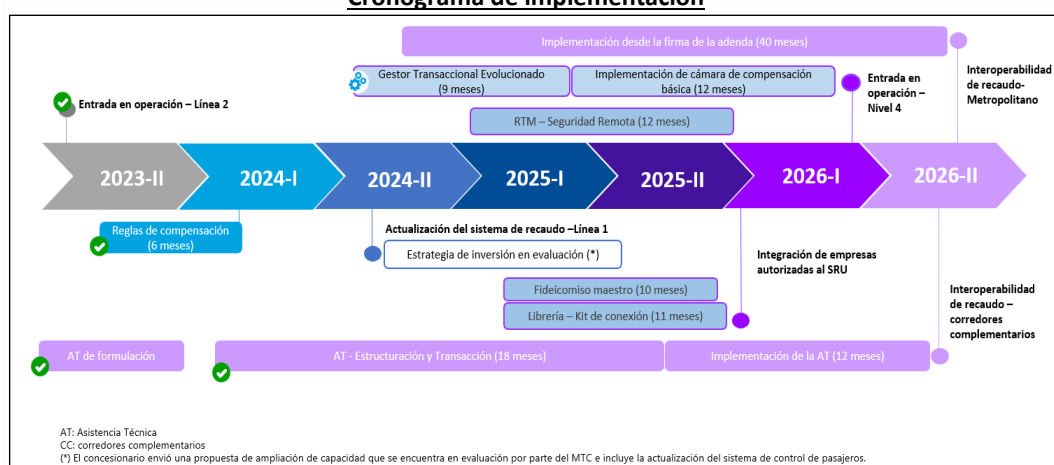
En ese sentido, el señor Valentín precisó que los proyectos pendientes por parte de la ATU son: implementar el fideicomiso maestro, la cámara de compensación básica y las pasarelas de pago para los pagos bancarios. Asimismo, indicó que, los proyectos que le permitirán a la autoridad gestionar una integración y operación ágil y segura por parte de los operadores de transporte de su Sistema de Control de Pasajeros al Nivel 4, son la Librería – Kit de conexión y el RTM – Seguridad Remota.

Por otro lado, el señor Valentín indicó que, del lado de los administrados, se han previsto proyectos de actualización tecnológica del sistema de control de pasajeros – SCP, tales como:

- Línea 2 alineado al estándar de interoperabilidad.
- Upgrade del SCP del Metropolitano.
- Upgrade del SCP de corredores complementarios.
- Upgrade del SCP de Línea 1.
- Integración de rutas autorizadas.

Finalmente, presentó el último cronograma establecido para la implementación progresiva de la TIT.

Imagen N° 07
Cronograma de implementación



Fuente: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

Al respecto, el señor Valentín precisó que a finales del año 2025 se contará con la TIT en funcionamiento, así como también que en el marco de la entrega en concesión de los corredores complementarios se encuentran integrando las ticketeras con yape y plin, el cual es un proceso arduo.

Concluida la presentación, el señor Abdón César Augusto Delgado La Cotera, representante de la Asociación Civil Más Que Consumidores intervino, agradeciendo la exposición del señor Valentín Bueno, manifestó que, el Reglamento del Sistema de Recaudo único de Lima y Callao busca con prioridad la implementación de la TIT y habilita al usuario la posibilidad de usar otros medios de pago en el transporte público. Asimismo, consultó por la homologación que deberán hacer algunos medios de transporte, como el metropolitano, es decir, desea conocer cuales son las condiciones que deberán cumplirse para lograr la mencionada homologación.

Al respecto, el señor Valentín señaló que, el proceso de homologación ya está implementado en cuanto a protocolos y equipamiento; asimismo, precisó que respecto al Sistema COSAC a cargo del metropolitano, tiene un contrato de concesión previo al Reglamento de Recaudo; por lo que, se viene negociando una adenda para que se puedan alinear al nuevo sistema de pagos digitales implementado con la TIT.

El señor Manuel Zubiarte intervino y consultó si la TIT está considerando la distancia que recorre un usuario en un medio de transporte para establecer el cobro del respectivo pasaje, o se trata de un monto único que se cobra por el servicio, sin tener en cuenta la distancia recorrida.

Al respecto, el señor Valentín indicó que, la TIT puede soportar diferentes modos de cobro del servicio, ya sea por la distancia o por una tarifa fija o por cantidad de pasajes; sin embargo,

dependerá del modo de transporte o empresa responsable la forma en que efectuará el cobro del pasaje por el servicio brindado.

2.3. Problemática advertida por los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao y la casuística recogida en el Centro de Orientación del OSITRAN ubicado en la estación La Cultura.

Continuando con el tercer tema de agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga cedió la palabra a la señorita Ingrid Vanessa Lolay Huamanyauri, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario del OSITRAN, (el adelante, GAU) a efectos de iniciar la presente exposición.

Al respecto, la señorita Ingrid Lolay inició su presentación señalando que, el OSITRAN cuenta con un Centro de Orientación al Usuario (en adelante, CO) ubicado en la estación La Cultura de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, el cual desde el inicio de sus operaciones en el mes de octubre del año 2019, se ha constituido como el canal presencial del OSITRAN más utilizado por los usuarios. En dicho CO, se realizan las siguientes actividades:

- Brindar orientación a los usuarios sobre sus derechos y deberes, el procedimiento de reclamo, denuncia, entre otros aspectos vinculados con el marco normativo en materia de protección a usuarios.
- Realizar actividades de educación, tales como charlas dirigidas a usuarios, entidades públicas y privadas, institutos y/o universidades, entre otros.
- Brindar asistencia a los usuarios para la presentación de solicitudes, reclamos, quejas y recursos ante Tren Urbano de Lima S.A., a través de los canales establecidos para tal efecto.
- Brindar asistencia para la gestión de casos particulares y/o requerimientos específicos de los usuarios.

La señorita Ingrid Lolay manifestó que, durante el periodo comprendido entre los meses de enero a julio del presente año, el CO del OSITRAN ha atendido 1,456 usuarios, quienes han reportado problemáticas que se han presentado durante la utilización del servicio, a efectos que el OSITRAN intervenga en la atención de éstas, de acuerdo a sus competencias. Asimismo, resaltó que, la presencia del CO facilita que el OSITRAN tome conocimiento directo e inmediato sobre dichas problemáticas y proceda a gestionar, de ser el caso, su adecuada atención.

Por otro lado, la señorita Lolay indicó que, en el CO se han identificado algunas problemáticas reportadas por los usuarios, las cuales son:

a) Problemáticas relacionadas con la renovación de la tarjeta de medio pasaje universitario:

- Exigencia de recarga de saldo para la renovación de la tarjeta de medio pasaje universitario.

Al respecto, la señorita Lolay informó que, la GAU solicitó información a la empresa Tren Urbano de Lima S.A. (en adelante, TUL) respecto a la citada exigencia. Siendo que, el referido concesionario precisó lo siguiente:

- (i) No es un requisito obligatorio realizar una recarga de saldo para hacer efectiva la renovación de la tarjeta de medio pasaje.
- (ii) De la verificación efectuada, identificaron que dicha situación se presentó en una sola estación, motivo por el cual procederían a reforzar el protocolo interno a través de capacitaciones al personal de dicha estación.

- Obligatoriedad de renovación bimensual de tarjeta de medio pasaje universitario.

Sobre el particular, la GAU solicitó información a TUL en relación a la exigencia antes señalada. Siendo que, el referido concesionario precisó que la medida en mención se debe

a lo dispuesto por la SUNEDU en las Consideraciones Técnicas para la Prestación del Servicio de Emisión y Expedición de Carnés Universitarios a través del Sistema de Información Universitaria, toda vez que, con dicha disposición los carnés universitarios tienen la vigencia de un (1) año a partir de su expedición.

Sin embargo, de acuerdo con lo indicado en la Ley N° 26271 y las normas técnicas de la SUNEDU, la vigencia anual del carné universitario no ha sufrido alteración alguna, siendo únicamente sujeto a variación la fecha de expiración del referido documento, puesto que ello dependerá de la fecha en la que la institución educativa hubiera solicitado que se expidan los carnés universitarios de sus estudiantes. Por tal motivo, la GAU puso en conocimiento de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN acerca del presunto incumplimiento en el que estaría incurriendo la entidad prestadora TUL.

b) Problemática relacionada al ingreso con bicicletas plegables a las estaciones de la Línea 1:

➤ Negativa de ingreso a los usuarios llevando consigo una bicicleta plegable.

Al respecto, la GAU solicitó información a TUL respecto a la variación de la facilidad en mención. Ante ello, el Concesionario informó lo siguiente:

- En mérito a la suscripción de un convenio con la ATU, se permitiría por un periodo determinado el ingreso de bicicletas plegables (no eléctricas, ni con motor de combustión) a la Línea 1, a fin de fomentar el uso de medios de transporte alternativos y sostenibles. Concluido dicho periodo, y no habiendo sido prorrogado el referido convenio, el Concesionario evaluó la permanencia de la referida medida, y determinó –en atención a factores de afluencia, seguridad, entre otros- la culminación definitiva de la facilidad en cuestión.
- Sin embargo, y sobre la base de lo solicitado por la GAU, el Concesionario volvería a permitir el ingreso de bicicletas plegables a las estaciones de la Línea 1 durante el horario del servicio, bajo las mismas condiciones de seguridad descritas en el convenio antes mencionado.

c) Problemáticas vinculadas con las condiciones de accesibilidad otorgadas en las estaciones:

➤ Falta de apoyo a usuarios preferenciales para descender de las escaleras de las estaciones de la Línea 1:

El Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del OSITRAN mediante una resolución ordenó al Concesionario que *“instruya a su personal para que ante la presencia de usuarios que requieren atención preferencial ponga a su disposición los equipos de movilización de personas en caso estos sean requeridos o les brinden la alternativa de ayudarlos a descender las escaleras a fin de que puedan movilizarse de manera segura al interior de las estaciones.”* Sin embargo, pese a dicha medida, el CO L1 tomó conocimiento de casos de usuarios en los cuales reportaban la falta de apoyo para subir/descender a los andenes de las referidas estaciones.

Ante dicha situación, la GAU trasladó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización la problemática antes descrita, a efectos de que verifique la existencia de algún presunto incumplimiento a lo resuelto por el referido Tribunal, así como a los derechos de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima.

➤ Falta de información respecto a la facilidad de ingreso de usuarios con discapacidad con porta paquetes o coches de 2 ruedas:

El Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del OSITRAN ordenó al Concesionario *“instruir al personal que tiene como función supervisar el ingreso de los usuarios a las estaciones y vagones de la Línea 1 del Metro de Lima, a fin de que no se restrinja a las personas que acrediten fehacientemente alguna discapacidad que les impida desplazarse con normalidad, o que evidencien manifiestamente dicha dificultad; a poder ingresar llevando un portapaquetes o coche de dos ruedas”*.

Sin embargo, el CO advirtió la falta de información en los accesos de las estaciones acerca de la referida facilidad de ingreso, durante el horario del servicio, situación que genera cierto desconocimiento entre los usuarios a los cuales se les ha reconocido dicho beneficio.

Ante ello, la GAU trasladó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización la problemática antes descrita, a efectos de que verifique la existencia de algún presunto incumplimiento a lo resuelto por el referido Tribunal, así como a los derechos de los usuarios de la Línea 1 del Metro de Lima. Asimismo, el CO viene difundiendo de manera activa el otorgamiento de la mencionada facilidad entre los usuarios con discapacidad, a través de los diversos canales establecidos para tal fin.

d) Problemática relacionada a falta de limpieza de ascensores y servicios higiénicos de las estaciones:

➤ Falta de limpieza de ascensores y servicios higiénicos de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima.

Ante dicha situación, el CO realiza coordinaciones directas con el personal de las estaciones que presentan dichos inconvenientes, con la finalidad de que atiendan de manera celeré los reportes presentados por los usuarios.

Asimismo, el CO viene realizando actividades de sensibilización a los usuarios de diversas estaciones de la Línea 1, difundiendo videos en todas las estaciones de la Línea 1 sobre el uso adecuado de los servicios higiénicos, efectuando el envío de mailing y SMS informativos a través de los cuales se refuerce la importancia del uso adecuado de dichas áreas, publicando en redes sociales sobre el uso adecuado y la limpieza de la infraestructura y organizando charlas informativas (presenciales y virtuales) sobre las obligaciones y deberes de los usuarios de la Línea 1.

e) Problemática relacionada con la difusión de información relevante del servicio:

➤ Falta de difusión de información sobre el procedimiento de devolución de pasajes.

Al respecto, la GAU realizó el envío de mailing y SMS informativos acerca del procedimiento de devolución de pasajes ante interrupciones del servicio, la publicación en redes sociales sobre el referido procedimiento y viene efectuando charlas informativas (presenciales y virtuales) en las que se informa a los usuarios sobre la posibilidad de solicitar la devolución de pasajes.

El señor Milko Pinedo intervino y consultó si en las diversas estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, se han implementado tópicos de atención médica para los usuarios. Al respecto, la señorita Lolay señaló que, en todas las estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao se cuenta con tópicos de atención médica, y que inclusive la concesionaria ha implementado dentro de su Plan de Contingencias Operativas un Protocolo específico de actuación para la atención de emergencias.

Asimismo, la señora Angela Esther Távora Vasquez, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario intervino y manifestó que, la obligación de contar con estos tópicos de atención médica en las diversas estaciones de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, deriva del Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.

El señor Abdón Delgado intervino y consultó por los bultos que están permitidos dentro de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao. Al respecto, la señora Angela Távora señaló que, efectivamente en algunas estaciones de la Línea 1, sobre todo aquellas cercanas a emporios comerciales, se flexibiliza la política permitida para el traslado de bultos, ya que existe un horario permitido para el traslado de bultos, el cual se ha fijado considerando el horario de mayor o menor afluencia del público.

El señor Zubiarte intervino y consultó si en las estaciones de la Línea 1 existen paneles informativos sobre las líneas de buses cercanas a la zona y sobre las rutas para los usuarios.

Al respecto, la señora Angela Távora intervino y señaló que, no existe una obligación en el contrato de concesión que obligue al concesionario a implementar dichos paneles; sin embargo, precisó que es la ATU la entidad responsable de establecer un sistema integrado de transporte. Por lo que, podría consultarse con dicha entidad si resulta viable y pertinente la implementación de dichos paneles informativos.

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

Como siguiente y último tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra a la señorita Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario, con la finalidad de informar a los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional, el estado de los pedidos efectuados, según el siguiente detalle:

Estado de atención de pedidos formulados en la Sesión Ordinaria N° 30	
1. Requerir al MTC evalúe alternativas de conexión de la estación 6 (Quilca) al Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.	- La Gerencia de Atención al Usuario mediante Oficios N° 796-2024-GAU-OSITRAN y N° 1113-2024-GAU-OSITRAN consultó a la Dirección de Inversión Privada en Transportes (DIPT) del MTC, sobre la factibilidad de evaluar alternativas de conexión entre la Estación E4-6: "Quilca" del Ramal de la Línea 4 del Metro de Lima y Callao con el Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH). - Al respecto, la DIPT del MTC a través del Oficio N° 2466-2024-MTC/19.02 brindó atención a la consulta y señaló que: - El Proyecto de la Línea 2 y Ramal de la Línea 4 del Metro de Lima y Callao no contempla una interconexión física de alguna estación con el AIJCH; además, precisó que no se cuenta con proyectos de inversión que involucren la referida interconexión con el AIJCH. - Indicó que, la ATU concluyó que la interconexión de la Línea 2 con el AIJCH formaría parte del Sistema Integrado de Transporte para Lima y Callao (SIT), por lo que, corresponde que la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo (DIR) de la ATU, estudie y proponga alternativas de integración física de conectividad del área de reserva prevista por LAP en el nuevo terminal del AIJCH con la Línea 2 y Ramal de la Línea 4 del Metro. - Asimismo, precisó que, la ATU ha contratado el "Servicio para la evaluación de la interconexión entre la Línea 4 del Metro de Lima y Callao y el nuevo terminal del AIJCH", el cual inició el 07 de mayo de 2024, con la finalidad de tener una definición de las alternativas

	conceptuales más viables para poder iniciar los estudios de pre-inversión respectivos.
2. Invitar en una próxima sesión a las colaboradoras del Centro de Orientación del OSITRAN, ubicado en la Línea 1 del Metro de Lima y Callao para que realicen una exposición sobre la problemática advertida por los usuarios de la Línea 1 y la casuística recogida en dicho Centro de Orientación.	- Mediante comunicación electrónica de fecha 22 de julio del presente año, esta Gerencia invitó a las colaboradoras del Centro de Orientación del OSITRAN a participar en la presente sesión. - En tal sentido, con la exposición realizada durante la presente sesión, se da por atendido el mencionado pedido.
3. Requerir al MTC información sobre el último entregable aprobado respecto al proyecto “Creación del Ferrocarril Lima - Ica”, o en su defecto invitarlos a una próxima sesión para abordar los avances de dicho proyecto.	- Al respecto, esta Gerencia mediante Oficio N° 1083-2024-GAU-OSITRAN invitó a la Dirección de Gestión en Infraestructura y Servicios de Transportes del MTC a participar en la presente sesión. - Por lo tanto, con la exposición realizada por los representantes del MTC en la presente sesión, se da por atendido el mencionado pedido.
4. Consultar a la Jefatura de Contratos Aeroportuarios del OSITRAN, si es válida la construcción de un área comercial (centro comercial y hotelero) dentro del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, considerando que ello limitaría la plusvalía de la ciudadanía colindante.	- Esta Gerencia a través de los Memorandos N° 532-2023-GAU-OSITRAN y N° 438-2024-GAU-OSITRAN consultó a la GSF del OSITRAN, si es válida la construcción de un área comercial (centro comercial y hotelero) dentro del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, como parte de su ampliación, considerando que ello limitaría la plusvalía de la ciudadanía colindante. - Al respecto, de las coordinaciones realizadas con la Jefatura de Contratos Aeroportuarios del OSITRAN, nos han informado que se encuentran trabajando la respuesta con la información requerida, la cual les será comunicada a la brevedad posible.

Acuerdo formulado en la Sesión Ordinaria N° 30

1. Solicitar a la GSF del OSITRAN información sobre los perjuicios generados por el actuar del Alcalde de Lima Metropolitana respecto a la paralización de la construcción de la estación 13, con la finalidad que los miembros del presente Consejo tomen conocimiento.	- La Gerencia de Atención al Usuario mediante Memorando N° 316-2024-GAU-OSITRAN solicitó a la GSF informe sobre los perjuicios y/o afectaciones que se estarían generando ante la paralización de la construcción de la estación 13 de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, a partir de la Ordenanza Municipal N° 2590-MML emitida por la Municipalidad Metropolitana de Lima. - Bajo ese contexto, a través del Memorando N° 834-2024-GSF-OSITRAN, la GSF del OSITRAN remitió el Oficio N° 00182-2024-PD-OSITRAN, mediante el cual, el OSITRAN se dirigió a la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas del INDECOPI, y señaló que la aplicación de la citada ordenanza ocasionaría un retraso en la construcción de la Estación Central de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao, lo cual causaría un perjuicio al Estado de aproximadamente USD 9 millones de dólares mensuales, así como, un gran perjuicio a los ciudadanos de Lima Metropolitana. - Dicha información fue puesta en conocimiento de los miembros del presente Consejo a través de la comunicación electrónica de fecha 11 de junio de 2024.
--	--

III. ACUERDOS:

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

IV. PEDIDOS:

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

1. Requerir al Ministerio de Transportes y Comunicaciones remita la proyección de la cantidad de pasajeros y la capacidad de carga a ser transportados en el inicio de operaciones del proyecto del “Ferrocarril Lima - Ica”, así como precise si para la realización de dicha proyección se ha consultado de manera previa con las principales asociaciones y grupos de usuarios de Ica, quienes serán los interesados directos en este servicio.
2. Invitar en una próxima sesión a los representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la finalidad de que brinden información actualizada sobre el proyecto del “Ferrocarril Lima - Ica”.
3. Invitar al señor Juan de Dios Olaechea a participar de la siguiente sesión del presente Consejo, con la finalidad de que, en base a sus conocimientos del sector, brinde opinión sobre el estudio de preinversión del tren de cercanías.

Siendo las 13:04 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 31 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

Jorge Antonio Rodríguez Hernández
Pontificia Universidad Católica del Perú – PUCP

Manuel Alejandro Zubiarte Vidal
Colegio de Arquitectos del Perú

Milko Martín Pinedo Canepa
Colegio de Abogados de Lima

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

Abdón César Augusto Delgado La Cotera
Asociación Civil Más Que Consumidores