

ACTA
CONSEJO REGIONAL DE USUARIOS DE AREQUIPA
SESIÓN N° 28 (25/02/16)

El 25 de febrero de 2016, en la sala de reuniones del Hotel Casa Andina – Private Collection, se llevó a cabo la Sesión N° 28 del Consejo de Usuarios Arequipa de alcance regional.

Por parte de OSITRAN, asistieron los siguientes colaboradores:

- Obed Chuquiwayta, Gerente General
- Danilo Campos, Jefe de Contratos Aeroportuarios (e) de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF)
- Wilfredo Becerra, Jefatura de Contratos de la Red Vial de GSF
- Luis Álvarez, Jefatura de Contratos Portuarios de GSF
- Hernán Moreno, Jefatura de Contratos Ferroviarios de GSF
- José Aguilar, Jefe de Regulación de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
- Cynthia Yáñez, Gerente de Atención al Usuario (e)

Por parte del Consejo de Usuarios Arequipa de alcance regional, asistieron:

- Julio Cáceres Arce, representante de la Cámara de Comercio de Industria de Arequipa.
- César Carrasco Bocangel, representante alterno del Colegio de Ingenieros de Arequipa.
- Wilfredo Escalante Alcócer, representante de la Universidad Autónoma San Francisco.

Asimismo, de acuerdo a los puntos de agenda, asistieron representantes del Consorcio Ferrocarril Trasandino S.A.

La sesión se inició con las palabras de bienvenida del Gerente General, el señor Obed Chuquiwayta y posteriormente, como primer punto de agenda, le dio el uso de la palabra al representante de la empresa concesionaria Consorcio Ferrocarril Trasandino S.A, a fin de que expusiera sobre las acciones adoptadas ante el incidente ocurrido en noviembre de 2015 (Descarrilamiento del vagón), absolviendo las consultas que formularon los miembros de los Consejos de Usuarios de Arequipa y por parte de OSITRAN.

Luego, de acuerdo al segundo punto de agenda, y en función a lo solicitado en la última sesión, el señor José Aguilar, Jefe de Regulación, realizó la presentación sobre "Comparativo de las tarifas por derecho de uso de vía por km recorrido entre el Ferrocarril del Sur y Sur Oriente y principales ferrocarriles concesionados de Bolivia y Chile", señalando lo siguiente:

- i. En el caso de Bolivia, la privatización de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado (ENFE) dio origen a dos sociedades anónimas mixtas, mediante la participación en parte del sector privado y los mismos trabajadores de ENFE (modelo integrado):
 - Empresa Ferroviaria Andina S.A.M.(FCA S.A.M.) con 2,318 km y concesionada a la Empresa Ferroviaria Andina S.A. brinda servicios de transporte de carga, pasajeros e integrales. No hay tarifa de uso de vía.

- Empresa Ferroviaria Oriental (FCO S.A.M) con 1,244 km y concesionada a la Empresa Ferroviaria Oriental S.A. por el plazo de 40 años. Brinda servicios de transporte de carga y pasajeros, además de servicios de logística integral. No tiene tarifa de uso de vía.
- ii. En el caso de Chile, se cuenta con los siguientes ferrocarriles:
- Ferrocarril del Norte (2300 km) que se especializa en el transporte ferroviario de carga que requiere ser movilizada en períodos de mediano y largo plazo. Los accionistas mayoritarios son el señor Andrés Pirazzoli y Compañía Ltda. Brindan un servicio brindado: integrado y no hay tarifa de uso de vía.
 - Ferrocarril Arica-La Paz (440 km) el cual tiene como a EFE de administrador del tramo chileno (papel fiscalizador y normativo). Especializado en servicios de carga. Se da vía contrato de acceso (indirecto: propio operador y acceso a terceros) y no hay tarifa de uso de vía para el concesionario.
 - Ferrocarriles del Estado, que brindan transporte de Carga cuenta con dos operadores: FEPASA y TRANSAP. Transporte de pasajeros: Metro Valparaíso, Trenes metropolitanos, servicios generales. El servicio brindado indirecto (varios prestadores) y el contrato de acceso: Canon, peaje fijo y peaje variable.
 - Ferrocarril Antofagasta (900 km) de la Empresa Grupo Antofagasta PLC. Brinda servicio de transferencia de carga, transporte y almacenamiento servicios tanto a nivel nacional como internacional. Servicio directo (integrado) y no hay tarifa de uso de vía.

De esta manera, se presentó el siguiente cuadro comparativo:

	Empresa Operadora	Naturaleza	Servicio brindado	Tarifa Derecho de uso de vía por KM Vagón (US\$ sin IGV)
Bolivia	Ferrovía Occidental (2 318 KM)	Privada (Concesión) Ferroviaria Andina S.A.	Directa	No
	Ferrovía Oriental (1 244 KM)	Privada (Concesión) Ferroviaria Oriental S.A	Directa	No
Chile	Ferrocarril del Norte (2 300 KM)	Privada * Andrés Pirazzoli y Compañía Ltda (Accionista mayoritario)	Directa	No
	Ferrocarril Arica-La Paz (440 km de los cuales 233.5 Km es de territorio boliviano)	Filial del Grupo EFE	Indirecta	En el contrato de acceso (FCALP NO PAGA CARGO)
	Ferrocarriles del Estado	Empresa Autónoma del Estado Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE)	Indirecta	En el contrato de acceso (**)
	Ferrocarril de Antofagasta (900 km)	Privada Grupo Antofagasta PLC.	Directa	No
Perú	Ferrocarril del Sur (carga y pasajeros)	Ferrocarril Transandino S.A.	Indirecta	0.64
	Ferrocarril del Sur Oriente (carga y pasajeros)	Ferrocarril Transandino S.A.	Indirecta	4.4
	Ferrocarril del Centro	Ferrovías Central Andino	Directa	0.64

Acto seguido, el señor Danilo Campos, realizó la presentación sobre las "Facilidades esenciales en Aeropuerto de Arequipa", informando lo siguiente:

- i. El Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) tiene como finalidad, generar bienestar a los usuarios finales por la vía de una mayor competencia, o por la utilización de mecanismos de mercado mediante los cuales se obtenga resultados similares a los de una situación competitiva. El REMA es de aplicación a las Entidades Prestadoras que tienen la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público y a los Usuarios Intermedios que presten o soliciten prestar Servicios Esenciales.
- ii. Asimismo, se explicó el marco normativo relacionado con facilidades esenciales, de acuerdo a lo señalado en el referido Reglamento (definición de acceso, concepto de facilidades esenciales, servicios esenciales, principios aplicables, accesos a la infraestructura (negociación directa, mandatos de acceso, subasta).

En la segunda parte de la exposición, se informó sobre el Reglamento de Acceso a la Infraestructura de los Aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna – REA de Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (AAP), señalando lo siguiente:


- i. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 028-2011-CD-OSITRAN de fecha 19 de julio de 2011, se aprobó el Reglamento de Acceso (REA) de AAP.
- ii. Mediante Oficio N° 0821-JCA-GSF-OSITRAN notificado el 06 de octubre de 2015, OSITRAN requirió a AAP la adecuación de su REA en el marco de lo señalado en el REMA de OSITRAN.
- iii. Mediante Carta N° 079-2016-AAP y Carta N° 098-2016-AAP, de fecha 27 de enero de 2016 y 03 de febrero de 2016 respectivamente, AAP remitió a OSITRAN el proyecto de modificación de su REA.
- iv. Se cumplió con el requisito de difusión en el Diario Oficial El Peruano y en la página web de la Entidad Prestadora y de OSITRAN.
- v. El plazo para recepcionar los comentarios y observaciones sobre el Proyecto de Modificación del REA de AAP vence el viernes 04 de marzo de 2016. Finalmente, se explicó cuáles eran los cambios o modificaciones propuestas.

Con relación a esta presentación, los miembros del Consejo de Usuarios, solicitaron que para la próxima sesión, sea materia de exposición los resultados de las mediciones efectuadas en el Aeropuerto de Arequipa.


Como tercer punto de agenda, el señor Hernán Moreno, de la Jefatura de Contratos Ferroviarios, expuso sobre el Ferrocarril del Sur lo siguiente "Señales para el tránsito de trenes y Planes de Contingencia para el transporte ferroviario":

- i. En primer término, sobre alcances generales de la concesión, se indicó que ésta se inició el 21 de setiembre de 1999, por un plazo de 30 años + 5 años (Adenda 3). El Ferrocarril del Sur, abarca 854 km entre los tramos: Mollendo – Matarani - Arequipa (147 Km. más 18 Km. Ramal Mollendo), Arequipa - Juliaca (304 Km.), Juliaca - Puno (47Km.), Juliaca - Cusco (338 Km.).

- ii. Respecto a la Tarifa por uso de vía para el periodo 2015 – 2016 se indicó que la tarifa que cobra el concesionario a los operadores por el uso de vía es: US\$ 0.64 por kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, auto vagón y coche cargado o vacío para los servicios de carga y/o pasajeros. (no incluye el I.G.V.) Se ajustan anual y automáticamente, de acuerdo al índice de precios al consumidor de Nueva York.
- iii. También se informó sobre los Estándares que los concesionarios deben cumplir: Las empresas concesionarias del Ferrocarril del Sur y del Ferrocarril del Centro, tienen la obligación de mantener los Bienes de la Concesión (Infraestructura Vial Ferroviaria, Material Rodante Tractivo y Material Rodante) en buen estado de conservación, a fin de que sean aptos para la operación, de acuerdo a las Normas de Seguridad Ferroviaria y a los Estándares Técnicos exigidos.
- iv. Sobre las "Señales para el tránsito de trenes y planes de contingencia para el transporte ferroviario" se indicó, principalmente, lo siguiente:
- Las señales acústicas están constituidas por los sonidos que se emitan con el pito o bocina de las unidades motrices, silbato del personal, o por cualquier otra señal acústica que los ferrocarriles adopten en su Reglamento Operativo Interno. Son aquellas perceptibles por el oído y pueden ser hechas: a) a viva voz o utilizando equipos de radio, b) con el pito de la locomotora, también se tocará pito al aproximarse a puentes, viaductos, túneles o a los lugares en que su uso se encuentre indicado por las señales respectivas, o sea necesario llamar la atención y c) con la campana de la locomotora.
 - Las señales de aproximación o advertencia son: con silbato y otros dispositivos análogos y uso de petardos (cuando las condiciones climáticas sean adversas y no permitan ver objetos desde 200 metros de distancia).



Como cuarto punto de agenda, el señor Luis Alvarez, de la Jefatura de Contratos Portuarios, expuso sobre el "Inicio de Pruebas y Operaciones en las fajas y Almacén Cerro Verde 1", para lo cual inició la presentación con un resumen de los datos generales del concesionario y supervisor y luego explicó lo siguiente:

- 
- i. Respecto al ingreso de trenes al terminal, se indicó que se tiene previsto recibir 6 trenes de 16 vagones por día (1 tren cada 2 y media horas). Cada vagón tiene 4 tolvas cilíndricas (ollas) de una capacidad de 14 TM cada una y un volumen de 7.8 m³. Cada convoy puede traer 896 TM de mineral, es decir se puede recepcionar solo por este almacén Cerro Verde aproximadamente 5,376 TM por día. El operador férreo hasta el ingreso será; la empresa Perú Rail, quien tiene previsto traer el mineral desde la estación de transferencia de La Joya.
- ii. Asimismo, se informó sobre el ingreso de trenes al edificio de recepción el cual tiene una línea de ingreso, que se bifurca dentro en dos puntos de descarga. De manera simultánea pueden ingresar 2 convoys de 4 vagones cada uno. Cada convoy se atiende con una Grúa puente independiente.
- iii. Cada convoy es arrastrado por una locomotora de patio (Track Mobile). Dentro del Edificio hay 4 grúas puente, dos para cada punto de descarga. El Edificio de recepción

se encuentra debidamente presurizado (presión negativa) y cuenta con un sistema de captación de polvo, para evitar la contaminación del aire.

- iv. También se brindó información sobre el ingreso, descarga, volteo, traslado y salida del mineral a través de las fajas al Almacén de Cerro Verde; así como la descarga final en las bodegas de las naves.

Como último punto de agenda, el señor Wilfredo Becerra de la Jefatura de Contratos de Red Vial, hizo una presentación sobre la "Seguridad Vial en las carreteras concesionadas" para lo cual efectuó un recuento de todas las concesiones viales que se encuentran bajo la supervisión de OSITRAN resaltando la carreteras concesionadas en el sur del Perú. De esta manera, se señaló, principalmente, lo siguiente:

- i. Se hizo una presentación detallada del Plan de Supervisión para lo cual se indicó:
- En Inversiones: Se supervisa la ejecución de las inversiones de acuerdo al Alcance, Calidad, Plazo y Costo (de ser el caso, cuando el reconocimiento de la inversión es a precios unitarios) establecidas en los Contratos de Concesión. Asimismo, se precisó que la ejecución debe cumplir con la normas técnicas nacionales e internacionales aplicables (calidad, seguridad, ambiental, entre otros).
 - Operativos: Se señaló que los principales temas que se supervisan son: actividades de mantenimiento, cumplimiento de los niveles de servicios individuales (huecos, ahuellamientos, señalización, entre otros), niveles de servicio globales (incluye la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional - IRI), servicios de auxilio mecánico, grúas, tiempo de espera en cola (medida de congestión en las estaciones de peaje), entre otros.
 - Comerciales: Se señaló que los principales temas que se supervisan son: Pólizas de Seguro, Cartas Fianzas, Fideicomisos, aplicación de tarifas, reclamos, entre otros).
- ii. Sobre los Niveles de Servicio para Seguridad Vial se acotó que para supervisar dichos niveles exigidos para Señalización Horizontal se verifica: Geometría incorrecta de las líneas, Decoloración o suciedad de las líneas o marcas, Visibilidad nocturna insuficiente de las líneas, Exceso de desgaste de las líneas o marcas, Geometría incorrecta de las tachas reflectivas, Deterioro de las tachas reflectivas, Pérdida o inutilidad de tachas reflectivas.
- iii. También se señaló que para supervisar los Niveles de Servicio exigidos para Señalización Vertical se verifica: Elementos faltantes, Decoloración de las placas de las señales, Visibilidad nocturna insuficiente de las placas de las señales, Deterioro de las señales, Deterioro del mensaje de las placas de las señales, Deterioro de los postes kilométricos, Deterioro de los soportes de las señales, etc.
- iv. Por otro lado, se recordó que los servicios gratuitos para los usuarios brindados por los concesionarios son los Servicios Obligatorios (Central de Atención de Emergencias - 24 horas, Sistema de comunicación de emergencias en tiempo real (1 caseta cada 10 km), Servicio de Llamadas SOS, Patrullaje de vigilancia, Servicio de Auxilio Mecánico y Grúa, Servicios higiénicos, en las unidades de peaje y pesaje y los Servicios Adicionales (Tele Pass, Vales Pre Pago, Vales Post Pago)

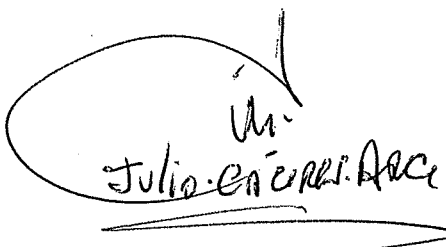
- v. Respecto a las propuestas de OSITRAN en temas de seguridad de vial se señaló se informaron las siguientes:
- Introducir como obligación en las futuras Concesiones viales Auditorias de Seguridad Vial a la culminación del Proyecto –estudios, Inspecciones de seguridad vial en la explotación que permitan identificar o alertar posibles tramos o sectores con riesgos de accidentes.
 - Considerar en los futuros Contratos de Concesión de Carreteras, indicadores, tales como Índice de peligrosidad -IP, Índice de mortalidad -IM, Índice de accidentalidad total-IAT.
 - Índice de peligrosidad (IP), relaciona el número de accidentes con víctimas en un año determinado con el tráfico correspondiente, mediante fórmula.
 - Índice de mortalidad (IM), relaciona el número de víctimas mortales en un año determinado con el tráfico correspondiente, mediante la fórmula.
 - Índice de accidentalidad total (IAT), relaciona el número de accidentes totales (con víctimas y daños materiales) en un año determinado con el tráfico correspondiente, mediante una fórmula.
- vi. Finalmente se hizo un resumen de los hechos ocurridos en la Variante de Uchumayo en el mes de febrero de 2015, para lo cual se indicó que con Oficio N° 0341-2016-JCRV-GSF-OSITRAN (26.01.16), el Regulador se dirigió al Concedente en base al Informe N° 0158-16-JCRV-GSF-OSITRAN mediante el cual emite opinión favorable al EDI de sectores inestables, Tramo 5, Sector 3: Km 34+460 y 34+680 correspondiente a la zona inundable.

Con relación a esta presentación, el Gerente General solicitó que se remitiera un Oficio al Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC a fin de solicitar la aprobación de los ITM correspondientes que se encuentren pendientes.


Finalizada las exposiciones, la sesión concluyó con las palabras de agradecimiento del Gerente General, el señor Obed Chuquiwayta.

De esta manera, se dio fin a la sesión.

Arequipa, febrero de 2016.



Julio Encarnación Acevedo



Wilfredo Escalante
Alcocer