

**ACTA DE SESIÓN N° 11**  
**CONSEJO DE USUARIOS FERROVIARIOS DE ALCANCE NACIONAL**

En la ciudad de Lima, siendo las 15:00 horas del día 11 de abril de 2019, en la sala de reuniones del local institucional del OSITRAN; de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 022-2016-CD, se dio inicio a la Sesión N° 11 del Consejo de Usuarios Ferroviarios (CUF) de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron:

- Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de la Gerencia de Atención al Usuario (GAU).
- David Villegas Balarezo, Jefe de Contratos Ferroviarios y del Metro de Lima y Callao.
- Hernán Moreno Delgado, Supervisor de Inversiones.
- Luis Vásquez Paz, Supervisor Económico Financiero.

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

- Lupe Aguilar Zavala, representante alterno de la Asociación de Protección al Usuario – APU.
- María Isabel Quicaño Llaullipoma, representante alterno de la Universidad Nacional de Ingeniería – UNI.
- Pedro Reyes Soto, representante de la Pontificia Universidad Católica del Perú – PUCP.
- José Luis Calmell Del Solar Díaz, representante de la Federación de Cámaras de Comercio del Centro – FEDECAM.
- Abdón César Augusto Delgado La Cotera, representante de la Asociación Civil Más que Consumidores.
- Carlos Scarneo Sotomayor, representante de la Asociación Peruana de Facilitación del Comercio Exterior – APEFEX.

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

- Jesús Hernández, Jefe de Supervisión del Consorcio de Conservación Línea 1.
- Betty María Buelvas Bruna, representante del Consorcio de Conservación Línea 1.
- Patricia Carolina Guerra Flores, representante del Consorcio de Conservación Línea 1.

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

**I. SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE SESIÓN ANTERIOR**

Los miembros del CUF presentes en la Sesión N° 10 realizada el 21 de febrero de 2019, procedieron a suscribir el Acta respectiva manifestando su conformidad.

## II. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM

Contando con el quórum reglamentario previsto en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, se dio inicio a la Sesión N° 11 del CUF de alcance nacional.

## III. ORDEN DEL DÍA

### 3.1. Presentación de los indicadores de niveles de servicio, avances de inversión y ejecución de obras de las infraestructuras ferroviarias concesionadas – periodo 2018.

Para la exposición del primer punto de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, cedió la palabra a los señores Hernán Moreno Delgado y Luis Vásquez Paz, funcionarios de la Jefatura de Contratos Ferroviarios y del Metro de Lima y Callao del OSITRAN, para la presentación de los indicadores de niveles de servicio, avances de inversión y ejecución de obras de las infraestructuras ferroviarias concesionadas correspondientes al periodo 2018.

#### ▪ **Metro de Lima y Callao – Línea 1**

El señor Hernán Moreno, Supervisor de Inversiones, inició la exposición del tema de Agenda brindando un alcance sobre los aspectos generales del Contrato de Concesión de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao otorgado a favor de GyM Ferrovías S.A.

Bajo ese contexto, informó que el OSITRAN supervisa la conservación de la infraestructura, que comprende: i) la conservación de los trenes, ii) conservación de la vía férrea, iii) conservación de los sistemas eléctricos y señalización; y, iv) conservación de la infraestructura.

Asimismo, precisó que otro de los aspectos supervisados está relacionado con la prestación del servicio, que incluye: i) sistema de recarga de tarjetas, ii) nivel de limpieza, iii) disponibilidad de trenes ligado a la regularidad del servicio, iv) atención al usuario, v) accesibilidad al sistema, vi) vigilancia de estaciones, vii) accesibilidad al sistema; y, viii) vigilancia en trenes.

Para la supervisión de los aspectos señalados, acotó, el OSITRAN contrató al Consorcio VCV, empresa responsable de la supervisión de la conservación de la infraestructura; y a la empresa ARDANUY, responsable de la supervisión de los niveles de servicio de conservación de los bienes de la concesión.

En relación a los niveles de servicio, precisó que la supervisión efectuada por el OSITRAN abarcó la evaluación de cuatro (4) indicadores: i) disponibilidad, ii) regularidad, iii) limpieza; y, iv) nivel de fraude; y que durante el periodo 2013-2018 se obtuvieron los siguientes resultados:

Handwritten notes and signatures in blue ink on the left margin, including a large 'X' and some illegible scribbles.

**Cuadro N° 1**  
**Niveles de Servicio de Línea 1 del Metro de Lima**

Indicadores	Parámetros exigidos	Niveles alcanzados					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Disponibilidad	95% (mínimo)	99.62%	99.96%	99.96%	99.95%	99.97%	99.45%
Regularidad	85% (mínimo)	98.29%	98.50%	98.01%	97.75%	97.28%	93.00%
Limpieza	25% (máximo de elementos sucios)	8.51%	8.60%	5.06%	5.02%	6.17%	4.34%
Nivel de Fraude	8% (máximo)	0.29%	0.45%	0.25%	0.17%	0.16%	0.09%

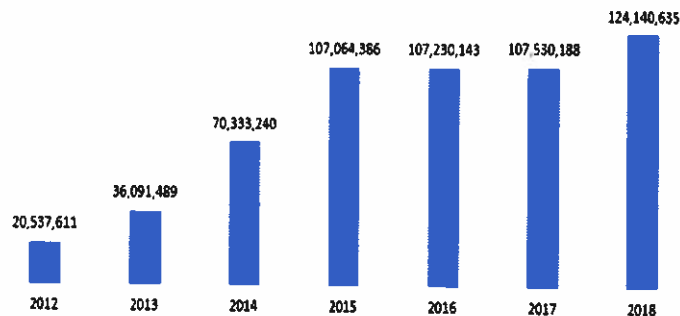
  

Indicador	Parámetros exigidos en el Contrato de Concesión
<b>Disponibilidad:</b> Indica el porcentaje de tiempo de servicio efectivamente prestado respecto al tiempo de servicio programado. Tiene en cuenta el tiempo de servicio de todos los trenes prestados y programados.	95% (mínimo)
<b>Regularidad:</b> Indica el porcentaje de puntualidad del servicio prestado respecto al programado.	85% (mínimo)
<b>Limpieza:</b> Indica el nivel de limpieza ofrecido en estaciones y trenes. Se evalúa su apariencia física y funcionalidad.	25% (máximo de elementos sucios)
<b>Nivel de fraude:</b> Es la acción en contra de la Ley y normas aplicables, de viajar en el servicio de transporte urbano sin haber comprado el ticket correspondiente a la categoría de cada usuario.	8% (máximo)

Fuente: OSITRAN

De otro lado, mostró la evolución de la cantidad de pasajeros transportados por la Línea 1 desde el año 2012 al 2018, indicando que éste ha ido incrementándose en gran medida por el inicio de operaciones del Tramo 2: Grau – Bayovar, desde el 25 de julio de 2014.

**Cuadro N° 2**  
**Pasajeros transportados por la Línea 1 del Metro de Lima**



Fuente: OSITRAN

A continuación, brindó un alcance sobre los aspectos comprendidos dentro de la Adenda 4 del Contrato de Concesión, suscrito con la finalidad de lograr la ampliación de la flota de trenes y la ejecución de obras dirigidas a mejorar el servicio. La citada Adenda incorporaba la transitabilidad de veinte (20) trenes adicionales para mejorar el intervalo de paso, de seis (6) a tres (3) minutos.

Entre las principales inversiones comprometidas se encuentran las siguientes:

**Imagen N° 1**

**Inversiones Comprometidas – Línea 1 del Metro de Lima**

OBRAS COMPLEMENTARIAS	
• Obra 1: Remodelación de 5 estaciones: Villa El Salvador, La Cultura, Grau, Gamarra y Bayóvar	US\$136,78 millones
• Obra 2: Mejoras en el sistema eléctrico	
• Obra 3: Segundo acceso al patio de VES	
• Obra 4: Ampliación de vías de estacionamiento en el patio de maniobras de Bayóvar	
• Obra 5: Nuevos enlaces (cambiavías) en vía principal	
ADQUISICIÓN DE MATERIAL RODANTE	
• Adquisición de 20 trenes de 5 coches con cabinas externas	US\$ 260,82 millones
• 39 coches (sin cabina) para acoplarse al material rodante existente y al material rodante nuevo (ambos con formación original de 5 coches)	
<b>Total sin I.G.V.</b>	<b>US\$ 397.60 millones</b>
<b>Total con I.G.V.</b>	<b>US\$ 469.16 millones</b>

Fuente: OSITRAN

Respecto a las obras complementarias, indicó que al mes de marzo de 2019 el avance de la ejecución de obras e inversiones reconocidas fue el siguiente:

**Imagen N° 2**

**Inversiones Comprometidas reconocidas a Marzo 2019**

OBRAS COMPLEMENTARIAS	% de avance
• Obra 1: Remodelación de 5 estaciones: Villa El Salvador, La Cultura, Grau, Gamarra y Bayóvar	100.00%
• Obra 2: Mejoras en el sistema eléctrico	
• Obra 3: Segundo acceso al patio de VES	
• Obra 4: Ampliación de vías de estacionamiento en el patio de maniobras de Bayóvar	
• Obra 5: Nuevos enlaces (cambiavías) en vía principal	
ADQUISICIÓN DE MATERIAL RODANTE	
• Adquisición de 20 trenes de 5 coches con cabinas externas	79.13%
• 39 coches (sin cabina) para acoplarse al material rodante existente y al material rodante nuevo (ambos con formación original de 5 coches)	

Fuente: OSITRAN

A modo de ejemplo, mostró la evolución de la frecuencia de paso de trenes a partir de la suscripción de la Adenda N° 4, según el siguiente detalle:

**Imagen N° 3**

**Frecuencia de paso de trenes**

	Clientes transportados por día	Cantidad de trenes	Capacidad del Tren	Tiempo de espera en día Laborable (Lunes-Viernes)		Tiempo de espera sábados		Tiempo de espera Domingos y Férries
				Hora Punta	Resto del Día	Hora Punta	Resto del Día	
Anterior a la suscripción de la Adenda N° 4	320 Mil	24 > 19 trenes de 5 coches > 5 trenes de 6 coches	1000 clientes	6 Min	10 Min	7 Min	10 Min	15 Min
A abril de 2019	470 Mil	44 > 33 trenes de 5 coches > 11 trenes de 6 coches	1000 clientes 1200 clientes	3 Min	6 Min	4 Min	6 Min	9 Min

Fuente: OSITRAN

Finalmente, informó que la empresa responsable de la supervisión integral de las inversiones complementarias es la Empresa Consorcio AYESA – TMB, elegida a través de un proceso de selección a cargo de la UNOPS; y a continuación, mostró imágenes de las siguientes obras: i) mejora de las estaciones, ii) reforzamiento de catenaria, iii) segundo acceso al patio taller, iv) ampliación del patio de maniobras; y, v) señalización y comunicaciones.

▪ **Ferrocarril del Sur y Sur Oriente y Ferrocarril del Centro**

En relación al Ferrocarril del Sur y Sur Oriente, informó que el Contrato de Concesión fue suscrito en el año 1999 a favor de la empresa Ferrocarril Trasandino S.A.; y la obligación contractual está referida al mantenimiento del nivel de seguridad en las vías férreas en FRA Clase II, así como de los estándares técnicos para el material rodante.

Actualmente la concesión brinda el servicio a dos (2) empresas operadoras: Perú Rail e Inca Rail; y a la fecha el Contrato de Concesión cuenta con cinco (5) adendas; por lo que el fin de la concesión estaría previsto para el 20 de setiembre de 2034.

En relación al Ferrocarril del Centro, señaló que el Contrato de Concesión fue suscrito en el año 1999 a favor de la empresa Ferrovías Central Andina S.A. y que la obligación contractual gira en torno al mantenimiento del nivel de seguridad en las vías férreas en FRA clase II y FRA clase III, y de los estándares técnicos para el material rodante; asimismo, precisó que en la citada infraestructura opera una (1) sola empresa: Ferrocarril Central Andino S.A.

En virtud de lo expuesto, concluyó señalando que de acuerdo a los contratos de concesión citados, los Concesionarios deberán conservar en buen estado los bienes de la concesión para la operación de las infraestructuras citadas, de conformidad con las Normas de Seguridad Ferroviaria y los estándares técnicos exigidos.

▪ **Metro de Lima y Callao - Línea 2**

A continuación, el señor Luis Vásquez, Supervisor Económico Financiero, inició la exposición de los principales aspectos del Contrato de Concesión de la Línea 2, indicando que el alcance de la concesión comprende el diseño, financiamiento, construcción de obras, equipamiento electromecánico, provisión de material rodante y operación y mantenimiento de la Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao.

Asimismo, difundió la imagen del trazado de las etapas que comprende la citada Concesión:

**Imagen N° 4**  
**Trazado de la Línea 2**



Primera Etapa 1A: Evitamiento – Mercado Santa Anita

Primera Etapa 1B: Vista Alegre – Municipalidad Ate; San Juan de Dios – Plaza Bolognesi

Segunda Etapa: Plaza Murillo – Puerto Callao; Carmen de la Legua - Gambeta

Fuente: OSITRAN

A continuación, brindó un alcance sobre los principales aspectos de las Adendas 1 y 2 suscritas el 26 de diciembre de 2014 y el 13 de diciembre de 2018, respectivamente; indicando que la Adenda 1 tuvo por objeto corregir los errores materiales advertidos; y que la Adenda 2 tuvo por objeto incorporar y modificar definiciones como avance físico, nuevo cronograma actualizado de entrega de las áreas de concesión, nuevo cronograma actualizado de ejecución, entre otros.

Así también, enumeró las características del proyecto y su alcance, resaltando que la cantidad de población beneficiada ascendería a 2.5 millones de habitantes en 13 distritos de Lima y Callao; y el tiempo de recorrido entre los distritos del Callao y Ate duraría cuarenta y cinco (45) minutos.

Del mismo modo, expuso las características del material rodante, destacando que los trenes están compuestos por seis (6) vagones que cuentan con la capacidad de transportar como mínimo a 1200 pasajeros; y que los trenes funcionarán con manejo en forma automática sin conductor (GoA4) con sistemas de protección en la conducción (ATP) y manejo automático (ATO).

En relación al plazo de ejecución de las inversiones obligatorias, informó que como producto de la suscripción de la Adenda N° 2 los plazos de ejecución de las obras de la Primera y Segunda Etapa fueron modificados, debido a que éstos habían reportado atrasos por la falta de entrega de las Áreas de Concesión, así como por la complejidad de adquisición de precios y expropiación de los mismos; así como la no aprobación de los Estudios.

En cuanto al régimen financiero, señaló que el proyecto tiene la característica de "monto fijo", cuya retribución por las inversiones en obras y material rodante asciende a US\$ 4,530,928,167.36 sin IGV; monto que ha sido distribuido en 167 hitos independientes que serán utilizados en el proceso de valorización de las inversiones.



Respecto al estado situacional del proyecto, el señor Vásquez brindó un alcance sobre el estado de: i) la entrega de terrenos, ii) la evaluación de los estudios de ingeniería; y, iii) el avance de las obras en los pozos de ventilación, las estaciones, el patio taller, entre otros.

**Imagen N° 5**  
Estado Situacional de Entrega de Áreas

ETAPA	Total de Áreas de Concesión (Adenda2)	Áreas de Concesión Entregadas	Áreas de Concesión Pendientes de Entrega
Etapa 1A	13	13	-
Etapa 1B	23	8	15
Etapa 2	46	0	46
<b>Total</b>	<b>82</b>	<b>21</b>	<b>61</b>

Fuente: OSITRAN

**Imagen N° 6**  
Estado Situacional de Estudios de Ingeniería

Status del EDI	ETAPA			Material Rodante	Total
	1A	1B	2		
Aprobados	31	18	3	1	53
En Revisión	0	9	26		35
Pendiente	1	7	24		32
<b>Total</b>	<b>32</b>	<b>34</b>	<b>53</b>		<b>120</b>

Fuente: OSITRAN

**Imagen N° 7**  
Avance de Obra (civil) – Pozos de ventilación

Frentes de Obra (obra civil)	Avance (%)
<b>Pozos de Ventilación</b>	
PV19	71
PV19Bis	46
PV24	46
PV20	100
PV21	100
PV22	100
PV23	100

Fuente: OSITRAN

**Imagen N° 8**

Avance de Obra (civil) – Estaciones y Otros

Frentes de Obra (obra civil)	Avance (%)
<b>Estaciones</b>	
Evitamiento E20	96
Ovalo Santa Anita E21	100
Colectora Industrial E22	99
Hermilio Valdizán E23	100
Mercado Santa Anita E24	100

Frentes de Obra	Avance (%)
<b>Patio Taller</b>	
Túnel Ramal Acceso Patio Taller S.A.	100
Movimiento de Tierras	100
Superestructura de Vía	84
Nave de Material Rodante	100
Edificios de Oficinas, Talleres y Auxiliares	100
Arquitectura e Instalaciones	55
SEAT Mercado Santa Anita	91
Conexión AT y Línea de Transmisión 60/20 Kv	97
Arquitectura e Infraestructura Pozos PV20, PV21, PV22, PV23	27
Túnel NATM - Tramo 5	100

Fuente: OSITRAN

En relación al material rodante, precisó que con la suscripción de la Adenda N° 2 la entrega del material rodante se condicionó a los nuevos plazos de ejecución de las obras; precisando en ese sentido que, actualmente se cuenta con 21 trenes en un almacén temporal de Punta Negra y 5 trenes en el Patio Taller de Santa Anita.

En lo concerniente al avance financiero de inversiones, señaló que a la fecha se ha efectuado y acreditado el reconocimiento de US\$ 1,134,559,298.00 equivalente al 25 % de la inversión total.

En cuanto a la supervisión ambiental y social del proyecto, informó que ésta se encuentra a cargo del Consorcio Supervisor Internacional Línea 2, empresa supervisora que a su vez es supervisada por personal del OSITRAN.

Entre otros aspectos de interés, describió el estado de los Seguros y las Fianzas presentadas, así como el estado del arbitraje planteado por el Concesionario por los puntos controvertidos referidos a la falta de aprobación y aprobación tardía de los Estudios y Diseño de Detalle del Proyecto, derecho del concesionario a la ampliación del plazo de ejecución de las obras y el derecho del concesionario al pago de costes, daños y perjuicios.

Finalmente, brindó un alcance sobre el Contrato de Supervisión suscrito con el Consorcio Supervisor Internacional Línea 2 (CSIL2), los pagos realizados, así como el estado del arbitraje planteado que a la fecha cuenta con 31 pretensiones que giran, entre otras, por la imposición de diversas penalidades impuestas por el OSITRAN debido a: 1. La falta de prestación del



servicio con la totalidad de los recursos ofertados; 2. Incumplir con sus obligaciones de monitoreo; 3. Negativa del CSIL2 de efectuar cambios de personal solicitados por OSITRAN; 4. Debido a las declaraciones de "No Conformidad" respecto de la presentación de diversos informes especiales.

Concluida la exposición, los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios, indicaron no tener consultas al respecto.

### 3.2. Alcance sobre las acciones de mantenimiento de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao

Para la exposición del segundo punto de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, presentó al señor Jesús Hernández, Jefe de Supervisión de Consorcio de Conservación Línea 1.

El señor Hernández inició la exposición brindando información general sobre la composición y experiencia del Consorcio a cargo de la "Supervisión integral de los niveles de servicio de conservación de los bienes de la Concesión del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho".

En relación a la supervisión citada manifestó que, el Consorcio inició operaciones con el OSITRAN desde el 4 de diciembre de 2017, planteando un Plan de Supervisión para el ejercicio 2018 con metas referidas a la cantidad de supervisiones y presencia del personal técnico en las labores de mantenimiento del Concesionario.

Bajo ese contexto, señaló que durante el 2018 se efectuaron las siguientes supervisiones:

- Supervisión del Material Rodante, observando el cumplimiento del Plan de Conservación de la Concesionaria, en aspectos relacionados con el reperfilado de discos de ruedas, ajustes en las cabinas de los pasajeros, entre otros.
- Supervisión de Vías y Obras, observando el cumplimiento del Plan citado en relación al cumplimiento del mantenimiento del cambiavía, mediciones de parámetros, inspección de viaductos, puentes y obras civiles, etc.
- Supervisión Electromecánica, se efectuó la verificación del mantenimiento en las subestaciones eléctricas, subestaciones de alta tensión, replicadoras, participando en las pruebas de malla de tierra, mantenimiento de catenaria, transformadores, etc.
- Supervisión de Señalización y Telecomunicaciones, participando durante el mantenimiento de los enclavamientos, mantenimiento de equipos electrónicos, del sistema SCADA, computadores, máquinas expendedoras de boletos automáticas, etc.
- Supervisión de Seguridad y Medio Ambiente, durante la ejecución de la limpieza de las estaciones, áreas técnicas, manejo de residuos sólidos, etc.

En relación a las fallas, indicó que entre aquellas que afectan con mayor impacto a los usuarios se encuentran las fallas de equipos de movilización de personas y las fallas de material rodante.

Respecto a los equipos de movilización de personas, acotó que durante la supervisión se verificó que la Concesionaria ha cumplido con los niveles de disponibilidad requeridos.

En relación a las fallas del material rodante, informó que en el 2018 se reportó la ocurrencia de la falla F010 en el manejo del control del tren, por la falla en el conector interno de un cable de ese equipo, procediendo el Concesionario con la sustitución de todo el equipo.

Así también, brindó detalles respecto al evento ocurrido el 18 de abril de 2018, relacionado con la caída de la catenaria y por la que la operación del sistema se vio limitada entre la estación Cabitos y Villa El Salvador por 24 horas.

Sobre el particular, comentó que como parte de las acciones a adoptar por el Concesionario, se recomendó orientar a los usuarios a fin de que en situaciones de fallas como la descrita, permanezcan dentro del tren a la espera de instrucciones del personal técnico.

El señor Pedro Reyes, representante de la PUCP intervino consultando si dentro de las competencias como empresa supervisora de la conservación del Metro de Lima y Callao - Línea 1, cuentan con la facultad de realizar sugerencias que conlleven a mejorar el tema de seguridad y mantenimiento de las vías de modo preventivo y no solo correctivo.

Al respecto, el señor Hernández indicó que la asistencia que brinda la empresa supervisora al Concesionario es del tipo preventivo, tomando en cuenta que el Concesionario desarrolla diariamente las actividades del Plan de Conservación y que el Contrato de Concesión le da la libertad de manejar la gestión de mantenimiento a discreción.

Sin perjuicio de lo anterior, manifestó que se emiten sugerencias de posibles mejoras y que en caso de obligaciones exigibles, la empresa supervisora requiere el cumplimiento de los manuales de mantenimiento de las instalaciones, según corresponda.

Sobre el particular, el señor Reyes consultó si a partir de eventos como el ocurrido con la caída de la catenaria es posible implementar sistemas de mantenimiento predictivo como el "monitoreo de condiciones", a efectos de instalar sensores que permitan detectar o prevenir posibles fallas o distorsiones, considerando además que con el incremento de la carga eléctrica del proyecto, la posible ocurrencia de eventos como el citado se incrementa; razón por la que sugiere un concepto de mantenimiento distinto al exigido actualmente por el Contrato de Concesión.

En virtud de lo anterior, planteó observar y considerar este aspecto en una futura adenda a efectos de garantizar la confiabilidad del sistema en la operación de la Línea 1, de acuerdo a los sistemas modernos de mantenimiento.

El señor Hernández indicó al respecto que, el Contrato de Concesión otorga al Concesionario la potestad de establecer los indicadores de conservación. Sin embargo, a partir del 2019 se está midiendo algunos aspectos adicionales como la sostenibilidad de equipos, mantenibilidad de equipos, tiempo medio de reparación de equipos.

En ese sentido, manifestó que coincide con la propuesta realizada por el señor Reyes respecto a incorporar otros indicadores para el mantenimiento de la concesión; sin embargo, precisó que se requiere de herramientas legales que viabilicen su incorporación. Asimismo, señaló que correspondería a la AATE redefinir el contrato de concesión a través de una Adenda.

Por su parte, la señora Quicaño, representante de la UNI, consultó sobre el estado de la supervisión de las obras de reparación de la estación Pirámide del Sol, pues asegura que como usuaria de la Línea 1 advirtió movimientos dentro del tren al momento de sobrepasar por la citada estación, sensación que fue disminuyendo durante los días posteriores al suceso.

Sobre el particular, el señor Hernández informó que el Concesionario ha efectuado mediciones topográficas para determinar la existencia de movimientos en la estructura o en el viaducto de la estación, concluyendo que no presentaron fallo alguno.

Sin embargo, indicó que sí se advirtió daños en la escalera de emergencia hacia el norte, la cual ha cedido 22 milímetros; razón por la que el Concesionario optó por cerrar la estación Pirámide del Sol.

A partir de lo ocurrido, señaló que se realizaron las siguientes acciones:

- Estudios de vibraciones que concluyeron que las frecuencias de vibración no estaban en una frecuencia que afectara la estructura.
- Estudios de hidrotecnia de los suelos para validar su capacidad aportante.
- Inyecciones de concreto en la zona a través de micropilotes para evitar el movimiento.
- Estudios topográficos en los viaductos.

De otro lado, consideró oportuno precisar que la afectación en la escalera de emergencia no generó un riesgo en la estructura o el viaducto de la estación, debido a que se trata de estructuras independientes.

Asimismo, acotó que SEDAPAL tiene previsto concluir las obras para fines de abril, lo que permitirá a la Empresa Supervisora continuar con la evaluación del estado de la estación, a efectos de revisar la saturación del terreno y la posterior adopción de medidas de reparación de la escalera para la reapertura de la estación Pirámide del Sol.

Respecto a la consulta realizada por la representante de la UNI, el señor Luis Vásquez, funcionario de la Jefatura de Contratos Ferroviarios y del Metro de Lima y Callao, precisó que el confort dentro del tren se encuentra en función de la velocidad, por lo que la percepción del pasajero es distinta cuando el tren mantiene una velocidad constante o cuando el tren se desacelera.

Respecto a otros aspectos de la concesión, la señora Quicaño consultó si el contrato de Concesión vela por un estándar de calidad en las estaciones, pues asegura haber advertido

diferencias de calidad en las estaciones del tramo 1 y tramo 2, tanto en la accesibilidad del peatón a las estaciones como en la infraestructura misma.

Sobre la consulta formulada, el señor Hernández indicó que la normativa exige accesibilidad para todas las personas, incluidas la de movilidad reducida. En ese sentido, precisó que si bien la infraestructura de algunas estaciones difiere de otras por el criterio de diseño inicial, existen salvaescaleras que permiten a las personas montarse en la plataforma sin necesidad de utilizar las escaleras.

El señor Reyes, intervino nuevamente dando lectura a la Cláusula 5.31 del Contrato de Concesión del Metro de Lima y Callao - Línea 1, señalando que de acuerdo al documento citado corresponde al Concesionario procurar el uso de tecnologías de conocida efectividad, así como la introducción de nuevas tecnologías, de considerarlo pertinente y adecuado a cada caso; en virtud de ello, consultó a quien corresponde considerar lo pertinente y si este artículo apertura la posibilidad de incorporar nuevos mecanismos para el mantenimiento de la concesión.

Sobre el particular, el señor Hernandez indicó que el numeral revisado debe ser interpretado en concordancia con los artículos específicos por cada aspecto supervisado.

Al respecto, el señor David Villegas, Jefe de Contratos Ferroviarios y del Metro de Lima y Callao, precisó que el Concesionario está obligado a mantener la infraestructura entregada cambiando la tecnología; asimismo, informó que en el mes de diciembre de este año se efectuará el concurso público para la contratación de la empresa que efectuará la Supervisión de las obligaciones contractuales del Metro de Lima y Callao – Línea 1.

Bajo ese contexto, los miembros del Consejo de Usuarios Ferroviarios sugirieron considerar e incorporar modificaciones en los Términos de Referencia a efectos de abordar actividades adicionales dentro de la supervisión, como las sugeridas durante la presente sesión.

### 3.3. Reporte del seguimiento realizado a los requerimientos formulados por el Consejo de Usuarios Ferroviarios en la Sesión N° 9.

Como parte del desarrollo de la Agenda del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional, la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, en atención a la agenda programada, brindó un alcance sobre los temas solicitados en la sesión N° 9 por los miembros del Consejo, informando al respecto:

**Cuadro N° 3**  
**Cuadro de Estado de Atención de Pedidos**

N°	Tema	Estado del Pedido
1	Alcance de un informe técnico por parte del OSITRAN sobre los aspectos relacionados al mantenimiento de la Línea 1 del Metro de Lima.	Mediante Memorando N° 328-2018-GAU-OSITRAN, la Gerencia de Atención al Usuario solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización información sobre los aspectos relacionados al mantenimiento de la Línea 1 del Metro de Lima.  Con Memorando N° 03381-2018-GSF-OSITRAN, se acompaña la Nota N° 00351-2018-JCFM-GSF-OSITRAN, a través de la cual se alcanzó

		información sobre: i) el Plan de Mantenimiento, ii) Respaldo Técnico del Concesionario, iii) Respaldo Técnico de OSITRAN.
2	Presentación de representantes de GYM Ferrovías S.A., para la atención de consultas referidas al mantenimiento de la Línea 1 del Metro de Lima.	Mediante Oficio N° 109-2019-GAU-OSITRAN, la Gerencia de Atención al Usuario invitó al CONSORCIO DE CONSERVACIÓN LÍNEA 1 para la exposición del tema "Alcance sobre las acciones de mantenimiento de la Línea 1 del Metro de Lima" durante la Sesión N° 11.  La Gerencia de Atención al Usuario viene coordinando la presentación de la Concesionaria para la exposición del mantenimiento de la Línea 1 del Metro de Lima.
3	Requerir al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, información respecto al estado de la ampliación del horario de prestación del servicio de la Línea 1 del Metro de Lima, y la mejora en los sistemas de recaudación.	Mediante Oficio N° 104-2019-GAU-OSITRAN, la Gerencia de Atención al Usuario solicitó a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, información sobre el estado de la ampliación del horario.  Mediante Memorando N° 934-2019-MTC/19, el MTC trasladó a la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (AATE) el requerimiento de información.  <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sobre la ampliación del horario de servicio: La Dirección de Operaciones de la AATE informó que mediante Oficio N° 0823-2019-MTC/19 (5.4.2019) ha solicitado la intervención del OSITRAN a fin que GYM Ferrovías S.A. ejecute los servicios adicionales producto de la extensión del horario de la prestación del servicio de acuerdo a lo estipulado en la cláusula 1.2.19 del anexo 7 del Contrato de Concesión.</li> <li>▪ Sobre las mejoras en los sistemas de recaudación de la Línea 1 del Metro de Lima, se informa que la AATE ha contratado una asistencia técnica que se encuentra encargada de plantear una mejora integral de los sistemas de recaudo de la Línea 1, para lo cual viene analizando lo avanzado por la AATE y proponiendo alternativas de corto y mediano plazo de implementación, a cargo del Consorcio Ticketing 18.</li> </ul>

Concluida la presentación del estado de pedidos, el señor Abdón Delgado intervino señalando no estar conforme con el informe y los indicadores de servicios de la Línea 1 del Metro de Lima, expuestos durante el desarrollo del punto 1 de la Agenda de la Sesión, toda vez que señala que según consta en el Acta de la Sesión N° 3 del 23 de febrero de 2017, su organización viene manifestando de modo reiterado su preocupación por el deficiente sistema de recaudación, que ocasiona en la actualidad la reventa de pasajes, actividad que se ha visto incrementada por el aumento significativo de la demanda. En ese sentido, señala que a su parecer no se ha tomado ninguna acción al respecto.

Al respecto, el señor Moreno, precisó que la reventa no forma parte de la evaluación de los sistemas de recaudación y que los niveles de servicio supervisados al Metro de Lima y Callao - Línea 1 no afectan los indicadores de reventa y recaudación.

De otro lado, el señor David Villegas, Jefe de Contratos Ferroviarios y del Metro de Lima y Callao, señaló como antecedente que el sistema de recaudo es un bien que le pertenece al Concedente y cuya renovación tecnológica no estaba incorporada en el Contrato de Concesión de la Línea 1, razón por la que el actual sistema de recaudo de la Línea 1 utiliza una tecnología de estándar mínimo.

Por su parte y en atención a lo manifestado por el señor Delgado, la Dra. Angela Arrecurrenaga reiteró lo informado durante el desarrollo del Estado de Pedidos, señalando al respecto que la AATE ha contratado la asistencia técnica del Consorcio Ticketing 18, a efectos de plantear una mejora integral de los sistemas de recaudo de la Línea 1 del Metro de Lima y Callao.

En ese sentido, acotó que tampoco fue incorporada en la Adenda 4, toda vez que el Estado buscaba implementar un sistema de recaudo único para el uso de buses y trenes, sin contar con la configuración tecnológica requerida en ese momento para su desarrollo; y, porque se tenía prevista la creación de la Autoridad Autónoma de Transporte Urbano, quien debía establecer la herramienta tecnológica a utilizar para el recaudo único de los sistemas de transporte urbano de Lima.

En virtud de lo anterior, acotó, el Estado desplazó la inversión inicialmente prevista para la Adenda 4, para cuando la AATU se encuentre implementada.

A modo de conclusión, la señora Quicaño, representante de la UNI, sugirió considerar que OSITRAN solicite al MTC, la revisión de los límites físicos propuestos para la concesión y el diseño urbano desarrollados en los EDI, a fin que contemplen convenientemente las dimensiones físicas del espacio urbano y diseño del mismo desde el proyecto -por tratarse de estaciones que tendrán la afluencia de un gran número de personas- a nivel de los estudios y planos para contemplar posibles alternativas que reduzcan su impacto.

Asimismo, mencionó que resulta necesario evitar que se repitan las experiencias ocurridas con la Línea 1 del Metro de Lima y Callao, cuyas principales estaciones han tenido que ser modificadas para mejorar el acceso y salida de un gran número de personas, inclusive limitándose la posibilidad de disponer del espacio para la interconexión con otro modo de servicio de transporte público.

#### IV. ACUERDOS:

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

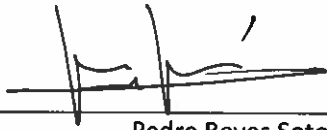
#### V. PEDIDOS:

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

1. Remitir un oficio a la Entidad Prestadora responsable de la concesión de la Línea 2, trasladando las recomendaciones respecto al desarrollo urbano de las zonas aledañas a las estaciones de la concesión, a efectos de prever su planificación a futuro en coordinación con la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Siendo la 17:15 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión N° 11 del Consejo de Usuarios Ferroviarios de alcance nacional y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



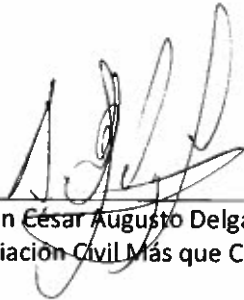


---

Pedro Reyes Soto  
Pontificia Universidad Católica del Perú  
- PUCP

---

María Isabel Quicaño Llaullipoma  
Universidad Nacional de Ingeniería - UNI



---

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

---

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

---

Lupe Aguilar Zavala  
Asociación De Protección Al Usuario - APU