

DECRETO SUPREMO QUE PRECISA QUE LA VÍA DEL SISTEMA ELECTRICO DE TRANSPORTE MASIVO DE LIMA Y CALLAO TIENE PARA TODOS SUS EFECTOS LA CONDICION DE VIA FÉRREA NACIONAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el año 2005 el Censo de Población y Vivienda realizado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI, cuantificó que la población del departamento de Lima ascendía a 8,9 millones de habitantes y específicamente el Área Metropolitana de Lima y Callao alcanzaba los 6,9 millones, registrando un crecimiento de 22% respecto a los resultados obtenidos en el Censo realizado en 1993. Esta condición refleja el elevado grado de concentración de población en la capital del país.

El Área Metropolitana de Lima y Callao cuenta hoy con un parque automotor de transporte público que supera los 35 mil vehículos autorizados, entre ómnibus, microbuses y camionetas rurales, los que se encuentran atomizados en 652 rutas de transporte público, concesionadas a 603 empresas de transporte público. Dicha situación, genera una permanente congestión vehicular que viene ocasionando cuantiosas pérdidas económicas, tanto por las horas hombre desperdiciadas, como también por la quema de combustibles fósiles y las externalidades sociales y ambientales derivadas.

Esta situación se agravará considerablemente, pues se calcula que para el año 2025 el número de unidades y de viajes crecerá en 25%. En este sentido, ante un hecho de permanente crecimiento de la población (1,9% anual), un parque automotor de transporte público actualmente excesivo y en progresivo aumento, así como la mejora de la economía nacional que influye proporcionalmente en la tasa de crecimiento del parque automotor de transporte privado, lleva a una situación de permanente deterioro de las condiciones del servicio de transporte en la ciudad, siendo necesario afrontar los problemas del transporte público en el Área Metropolitana de Lima y Callao.

En virtud a ello, se requiere de la implementación de un sistema de transporte público, de alta capacidad, eficiente, confortable, seguro y ambientalmente amigable que articule y dinamice el desarrollo de las actividades económicas, sociales y culturales, sin usurpar el espacio público en desmedro de la calidad de vida, característica que solo corresponde a los Sistemas Eléctricos de Transporte Masivo, por lo que se hace necesaria la implementación de las siete (07) líneas del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, por parte del Estado.

Este sistema nació en el año 1986, como Proyecto Especial, mediante el Decreto Supremo No. 001-86-MIPRE, al cual se le otorgó fuerza de Ley a través de la Ley No. 24565, como una respuesta del Gobierno Central para crear un mecanismo orientado a corregir los desbalances originados en el sistema de transporte público y a solucionar de manera progresiva los problemas de transporte urbano que enfrentan los pasajeros del área de Lima y Callao, mediante la implementación de facilidades tecnológicas e inversiones en infraestructura y servicios públicos. Para ello creó a la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte de Lima y



Callao (AATE) como entidad encargada de implementar el sistema en Lima y Callao, con autonomía administrativa, financiera, económica y técnica.

Desde el año 1986 hasta 1993, el Gobierno Central a través de préstamos internacionales, ha construido la infraestructura civil y electromecánica del denominado Tren Eléctrico en una longitud de 9,2 km de vía y estaciones, ha adquirido 32 vagones que conforman 6 trenes y ha construido la infraestructura del Patio Taller en Villa El Salvador. Toda esta infraestructura existente está valorizada en aproximadamente USD \$ 330 Millones de Dólares Americanos y nunca ha prestado servicio comercial, debido a que los costos de operación son sustancialmente mayores a la recaudación estimada en el tramo Villa El Salvador - Atocongo, condición que implicaría un incremento sustancial de los pasajes (lo que hace poco competitivo al sistema) ó un subsidio importante del Estado para un corto tramo en operación.

En el año 2001, mediante Decreto de Urgencia No. 058-2001, el Gobierno Central transfirió la administración de la Autoridad Autónoma del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao - AATE, a la Municipalidad Metropolitana de Lima, a partir del 1 de junio de 2001, incluyendo los recursos presupuestales, activos, el personal y acervo documentario; quedando la Municipalidad Metropolitana de Lima facultada para determinar en forma autónoma su estructura y organización.

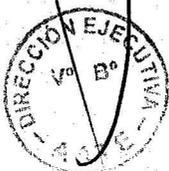
La Municipalidad Metropolitana de Lima, dentro de las competencias otorgadas, llevó adelante dos procesos de concesión a través de la Agencia de Promoción de la inversión Privada - PROINVERSIÓN, los mismos que fueron autorizados mediante Resolución Suprema No. 008-2007-EF y Resolución Suprema No. 039-2007-EF y declarados desiertos al no presentarse ningún postor.

Mediante el Informe Técnico No. 001/2009/CPI-TREN/PROINVERSION, PROINVERSION indicó que entre las razones principales para que los procesos fueran declarados desiertos, se encontraron aspectos ligados a:

- i) La alta inversión requerida; y,
- ii) La necesidad de que la concesión sea otorgada por parte del Gobierno Central, como garantía de demanda.

Estas condiciones permitieron que, mediante las Leyes Nos. 28253 y 28670, los Decretos de Urgencia Nos. 032 y 034-2009 y el Decreto de Urgencia No. 063-2009, el Proyecto del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao retorne al ámbito del Gobierno Nacional para que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones lo desarrolle. En consecuencia, actualmente, el Gobierno Nacional se encuentra ejecutando el proyecto utilizando dos modalidades:

- La construcción de la infraestructura del tramo Villa El Salvador – Avenida Grau a través de obra pública, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La obra se encuentra en ejecución con una inversión estimada de US\$ 425 Millones cuyo financiamiento proviene de la Corporación Andina de Fomento (CAF) por US\$ 300 Millones y Tesoro Público por US\$ 125 Millones. Se ha previsto ejecutar el tramo Avenida Grau – San Juan de Lurigancho cuyos procesos de selección deben iniciarse en el



mes de Setiembre del presente año y se estima una inversión adicional de US\$ 400 Millones.

- La concesión de la operación, mantenimiento y material rodante adicional, a cargo de PROINVERSIÓN. El proceso de concurso se encuentra en pleno desarrollo y se ha incorporado la concesión de toda la Línea 1 desde Villa El Salvador hasta San Juan de Lurigancho. Además de ello, el Gobierno Central va a adquirir 5 trenes adicionales a los existentes, a fin de asegurar un servicio con frecuencia de 9 minutos aproximadamente.

De otro lado, el literal h) del artículo 23 de la Ley No. 27181 - Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, establece que el Reglamento Nacional de Ferrocarriles define las normas generales de la operación ferroviaria y de los distintos servicios conexos, así como los criterios para la protección ambiental, la interconexión y compatibilidad de los servicios y tecnologías relevantes.

Asimismo, el numeral 1, inciso a) del artículo 6 del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, aprobado por Decreto Supremo No. 032-2005-MTC, señala que es vía férrea nacional aquella que forma parte del Sistema Ferroviario Nacional, entre otros.

Conforme al artículo 3 del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, el Sistema Ferroviario Nacional es el conjunto de vías férreas principales y ramales, de uso público o privado, que se encuentran interconectados cuando son de la misma trocha, o que deben contar con patios ferroviarios con vías bitrochadas para el transbordo de mercancías, cuando son de diferente trocha; pueden estar a cargo de una o varias Organizaciones Ferroviarias.

Teniendo en cuenta las normas citadas es necesario precisar que la vía del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao tiene, para todos sus efectos, la naturaleza de vía férrea nacional, conforme lo prevé el artículo 6 del numeral 1, inciso a) del Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado por Decreto Supremo No. 032-2005-MTC, anteriormente citado, por lo que su explotación, operación, mantenimiento y concesión se encuentra bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Dicha precisión obedece a lo siguiente:

- **Forma parte del Sistema Ferroviario Nacional:** Conforme a lo señalado en el Memorándum No. 2206-2010-MTC/14 y en el Informe No. 291-2010-MTC/14.08, emitido por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, el Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao forma parte del Sistema Ferroviario Nacional, dado que las vías férreas que lo conforman se encuentran interconectadas entre si y se están diseñadas sobre la base de una trocha estándar, definida como la separación entre las caras internas de las cabezas de los rieles, que en este caso es de 1435 mm.; esta característica técnica es compartida con la mayor parte de las vías férreas existentes en el territorio nacional.
- **Conforma una sola unidad orgánica:** ya que las siete (07) líneas que comprende Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, se desarrollan como una sola unidad orgánica, la misma que, para su debido funcionamiento, no puede ser seccionada o desmembrada.



En mérito a ello, esta unidad orgánica solamente puede ser administrada por una sola entidad.

- **Altos índices de inversión**

La inversión realizada en la ejecución de la Línea 1, es de tal envergadura que debe ser asumida de manera directa por el Gobierno Nacional, máxime si, mediante las Leyes Nos. 28253 y 28670, se declaró el proyecto de Necesidad Pública e Interés Nacional, por lo que debe asegurarse el financiamiento integral del proyecto.

La implementación y operación de sistemas de trenes urbanos, requiere de una adecuada estructura de financiamiento, que incluye por lo general la obtención de préstamos externos, por lo que la participación del Gobierno Central es fundamental para llevar a cabo este tipo de proyectos.

Asimismo, la participación del Gobierno Central en la operación y mantenimiento de dichos sistemas es de vital importancia, ya que se requiere de subsidios con el fin de cubrir parte de sus costos, lo cual implicaría una carga adicional pesada sobre los presupuesto de los Gobiernos Locales imposibilitando la sostenibilidad del Proyecto.

Por otro lado, la participación de la inversión privada (vía concesiones APP) requiere la expedición de garantías que competen en mayor medida al Gobierno Nacional.

- **Antecedentes a nivel de Sudamérica**

Finalmente, es de comentar, que los proyectos de sistemas integrados de transporte a nivel de Sudamérica cuentan con intervención directa o indirecta del gobierno central, por ejemplo, así en el caso del TRANSMILENIO, el Gobierno Central financia el 70% de la ejecución y el presupuesto del sistema; asimismo, en el caso del Transantiago, el mismo fue ejecutado íntegramente por el gobierno central; y, el Metro de Santiago, fue desarrollado íntegramente por el Gobierno Central de Chile y es administrado por una empresa estatal conocida como METRO S.A. la misma que cuenta con una participación de 57.72% de CORFO (Corporación de Fomento de Chile) y 42.28% del fisco chileno.

Finalmente, resulta innecesaria la pre publicación del presente Decreto Supremo en el Diario Oficial "El Peruano", en el portal electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o cualquier otro medio, conforme a lo señalado por el Decreto Supremo No. 001-2009-JUS, Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de Proyectos Normativos y difusión de Normas Legales de Carácter General, por cuanto el proyecto de dispositivo está orientado sólo a precisar la clasificación de la vía férrea del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, sin que ello implique una modificación de las normas actualmente vigentes.



ANALISIS COSTO - BENEFICIO

La emisión del presente Decreto Supremo no generará gastos al Estado Peruano, por cuanto se limita a precisar la clasificación de la vía férrea del Sistema Eléctrico de Transporte masivo de Lima y Callao.

No obstante, el proyecto normativo permite identificar la naturaleza de la vía férrea del Sistema Eléctrico de transporte masivo de lima y Callao, a fin de desarrollar su reglamentación de manera adecuada.

IMPACTO EN LA LEGISLACION NACIONAL

La aprobación del proyecto de Decreto Supremo propuesto, se limita a precisar que la vía del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao tiene, para todos sus efectos, la naturaleza de vía férrea nacional, conforme lo prevé el artículo 6 del numeral 1, inciso a) del Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado por Decreto Supremo No. 032-2005-MTC, por lo que su explotación, operación, mantenimiento y concesión se encuentra a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

