
ACTA DE SESIÓN ORDINARIA VIRTUAL N° 36 CONSEJO DE USUARIOS DE LA RED VIAL DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del día viernes 29 de enero de 2021, a través de la Plataforma Microsoft Teams; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2020-CD-OSITRAN, se dio inicio a la Sesión Ordinaria Virtual N° 36 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional, periodo 2019-2021.

En representación del OSITRAN, asistieron de manera virtual:

- Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario (GAU).
- Gabriela Mendoza Martínez, Especialista en Monitoreo y Seguimiento de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Javier Matos Flores Guerra, Asesor de Contratos de la Jefatura de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN
- Miguel Cabrera Carrillo, Supervisor de Operaciones de la Jefatura de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Patricia Huanqui Varcárcel, Asesora Legal de la Jefatura de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Por parte del Consejo de Usuarios de la Red Vial (CURV) de alcance nacional, asistieron de manera virtual, los señores:

- Enrique Prado Rey, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.
- Gabriela Rúa Valenzuela, representante alterna de la Sociedad Nacional de Industrias – SNI.
- Juan Carlos Olórtiga Regis, representante alterno de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERUCAMARAS.
- Luis Alberto Marcos Bernal, representante alterno de Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú – UNT Perú.
- Oscar Quiñonez, representante alterno de la Cámara de Comercio de Lima.
- Rafael Del Campos Quintana, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.

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:

- Gladys Santiago Melendez, Administradora de Contrato de las Obras Iniciales de Provías Nacional.
- Mariel Gamarra Florián, Coordinadora del Proyecto de “Mejoramiento y Conservación de la vía Lima – Canta – Huallay-División Cochamarca-Emp. PE 3N”, de Provías Nacional.
- Raúl Lescano avalos, Administrador de Obras Complementarias de Provías Nacional.

La Sesión Ordinaria Virtual se inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, a los miembros del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional.

A continuación, la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, agradeció la participación de los miembros del mencionado Consejo en la primera sesión ordinaria del año 2021.

I. 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 Ordinaria Virtual N° 36 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Estado situacional del proyecto de “Mejoramiento y Conservación de la vía Lima – Canta – Huallay-División Cochamarca-Emp.PE 3N”

La Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, inició la presentación de los temas de Agenda, agradeciendo la participación de los representantes de Provías Nacional, a quienes cedió la palabra a efectos de realizar la presentación del estado situacional del proyecto de “Mejoramiento y Conservación de la vía Lima – Canta – Huallay-División Cochamarca-Emp.PE 3N”.

La señora Mariel Gamarra Florián, Coordinadora del Proyecto, inició la presentación señalando que el proyecto mencionado tiene como finalidad el mejoramiento, rehabilitación, conservación por niveles de servicio de la carretera Lima-Canta-Huallay; el cual cuenta con un financiamiento parcial proveniente del Banco Interamericano de Desarrollo – BID.

A continuación, precisó que el corredor vial se encuentra dividido en 4 tramos que atraviesan las regiones de Lima, Junín y Pasco, y se ubica a una altura entre los 2800 y 4680 m.s.n.m. Asimismo, brindó detalles de algunos aspectos del proyecto, resaltando el plazo de ejecución de 8 años; así como el monto de ejecución, el cual alcanza los S/. 530,833,350.87 soles.

Aunado a lo anterior, presentó el esquema de las obras a desarrollar por cada tramo y describió el objetivo de las intervenciones a ejecutar.

A efectos de continuar con la presentación, la señora Gamarra cedió la palabra a la señora Gladys Santiago Melendez, Administradora de Contrato de las Obras Iniciales de Provías Nacional y al señor Raúl Lescano Avalos, Administrador de Obras Complementarias de Provías Nacional.

Con relación a las ***obras iniciales***, la señora Gladys Santiago señaló que éstas se ejecutarán en el tramo de Canta – Huallay, y comprenden el mejoramiento y rehabilitación del tramo 2 del proyecto, y cuenta con una longitud de 95.2 km. Para tal efecto, informó que se ha considerado el mejoramiento de los sistemas de drenaje, estabilización de taludes; implementación de señales verticales y horizontales, en función de las características de la carretera a fin de prevenir y salvaguardar la seguridad en la vía, entre otros trabajos, que se encuentran en el Estudio Definitivo del Saldo de Obra.

En ese contexto, indicó que la fecha de término contractual de esta etapa de la obra está prevista para el 5 de febrero de 2022, y que a la fecha se cuenta con un avance de ejecución del 5.5%.

Con relación a las ***obras complementarias***, la señora Mariel Gamarra señaló que éstas comprenden el diseño ejecutivo, la construcción y equipamiento de 2 estaciones de peajes y 3 estaciones de pesaje, cuya fecha de término estimada está prevista para el mes de agosto de 2022.

A modo de complemento, el señor Raúl Lescano explicó los alcances técnicos de las infraestructuras mencionadas, y resaltó que el primer peaje se ubica en Trapiche, distrito de Carabayllo y el segundo peaje, denominado Huaros, se encuentra a 80 km de distancia; asimismo señaló que ambos peajes serán operados por el Estado, a través de Provías Nacional.

Continuando con la exposición, la señora Mariel Gamarra mencionó que se ha previsto que el sistema de pesaje utilizado en la vía sea del tipo Fijo Simple, por lo que contará con (i) una balanza de aforo, (ii) una balanza de precisión, (iii) una balanza selectiva, y (iv) un sistema de control de alta velocidad.

Con relación a las ***obras programadas***, informó que se realizarán obras en los tramos Lima – Canta, Canta – Huallay, Huallay – Dv. Cochamarca, Dv. Cochamarca – Emp. PE-3N y brindó algunos alcances al respecto.

Con relación a la **Conservación inicial y Conservación por Niveles de Servicio**, la señora Mariel Gamarra presentó el programa de obras previsto desde el año 1 al año 8, precisando que la conservación inicial comprende la ejecución de actividades de conservación en el tramo Lima – Canta, y que para la conservación por niveles de servicio se deberán tener en cuenta los estándares de servicio de los elementos de la carretera, tales como: calzado, berma, drenajes, y seguridad vial.

A modo de conclusión, sostuvo que como parte de las operaciones se ha previsto (i) atenciones especiales, que comprende la obligación del Contratista de ejecutar actividades necesarias frente a situaciones de riesgo potencial y emergencia vial; y (ii) asistencia al usuario, que comprende apoyo al usuario a través de una ambulancia, y que estará vigente a partir del tercer año.

El señor Luis Marcos Bernal, representante de UNT Perú, intervino consultando (i) si los tramos pueden ser utilizados actualmente para el transporte de mercancías, (ii) cuál es la cantidad de carriles por vía, (iii) cuáles son los servicios que se brindarán al usuario, y (iv) el plazo de instalación de las estaciones de peaje, así como el plazo de entrega del proyecto.

Atendiendo a la consulta, la señora Gladys Santiago indicó que (i) el tránsito de vehículos pesados no se ha detenido, sin embargo, no se espera el tránsito fluido de vehículos en la vía toda vez que se vendrán efectuando interrupciones constantes en la carretera por causa de

la ejecución del proyecto y (ii) la cantidad de carriles que comprende el proyecto es de dos, una de ida y una de vuelta.

En cuanto al plazo de entrega del proyecto, indicó que el tramo 2 de Canta – Huallay concluye en febrero de 2022, no obstante, la conclusión de los demás componentes se encuentra prevista para el año 2028.

Con relación al costo del peaje, el señor Raúl Lescano indicó que al estar a cargo de Provías Nacional, se mantendría la misma tarifa aplicable a los 24 peajes a su cargo, es decir de 6.50 soles por eje y 7.50 soles por vehículo liviano.

Por su parte, el señor Oscar Quiñonez, representante de la Cámara de Comercio de Lima, consultó si se ha previsto la implementación del cobro de peaje de manera electrónica o se continuará con la modalidad actual refiriéndose de ese modo al cobro manual.

El señor Raúl Lescano atendió la consulta, indicando que no se ha considerado el cobro electrónico de peaje; sí algunas mejoras de tecnología que no deben implicar un mayor costo para el Estado; en ese sentido, se podría implementar eventualmente un sistema electrónico.

De otro lado, el señor Enrique Prado, representante de CONUDFI, intervino a efectos de consultar cuál es el grosor de la capa asfáltica que se tiene previsto para la vía.

Al respecto, la señora Mariel Gamarra indicó que de acuerdo al estudio de tráfico realizado, la capa asfáltica tendrá un grosor de 10 cm de espesor.

El señor Juan Carlos Olórtiga Regis, representante de PERUCAMARAS, intervino consultando si se ha considerado dentro de los servicios a los usuarios la creación de espacios de seguridad para el descanso temporal de los conductores o servicios higiénicos.

Sobre el particular, la señora Mariel Gamarra informó que la vía cuenta con islas donde los usuarios pueden estacionar; y que, dentro de las estaciones de pesaje, se contará con espacios para el pernocte, así como servicios higiénicos.

El señor Luis Marcos Bernal intervino solicitando se informe la medida del ancho de vía previsto para las islas de seguridad contempladas dentro del proyecto.

La señora Gamarra atendió la consulta, indicando que de acuerdo al Manual de Seguridad Vial, se establece una medida específica para las islas de seguridad materia de consulta, y que se procederá con alcanzar dicho documento para conocimiento de los miembros del Consejo de Usuarios.

Finalmente, la Gerente (e) de Atención al Usuario, intervino agradeciendo la participación de los funcionarios de Provías Nacional.

2.2. Acciones adoptadas por el OSITRAN con relación a la interrupción de la transitabilidad de la carretera IIRSA Sur – Tramo 5: Matarani – Azángaro – Ilo, producida por las actividades de comercio ambulatorio advertidas

Continuando con la presentación de los temas de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga cedió la palabra al señor Javier Matos Flores Guerra, Asesor de Contratos de la Jefatura de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, para la presentación de las acciones adoptadas por el OSITRAN con relación a la interrupción de la transitabilidad de la carretera IIRSA Sur – Tramo 5: Matarani – Azángaro – Ilo, producida por las actividades de comercio ambulatorio advertidas.

El señor Javier Matos inició su exposición señalando como antecedente la comunicación electrónica trasladada por el señor Luis Marcos Bernal con fecha 25 de junio de 2020, a través de la cual manifiesta su preocupación por la ocupación de la carretera IIRSA Sur – Tramo 5: Matarani – Azángaro – Ilo, por parte de ambulantes.

De manera preliminar, informó que resulta oportuno tener en cuenta que el titular de la concesión es responsable respecto de la indemnidad del derecho de vía, por lo que cualquier afectación sobre el derecho de vía, tales como invasiones o usurpaciones, por parte de terceros, es de cargo de la entidad prestadora.

Bajo ese contexto, señaló que mediante Oficio N° 04788-2020-GSF-OSITRAN del 03 de julio, el OSITRAN requirió a la entidad prestadora información respecto a la existencia de congestión vehicular en la Vía de Evitamiento de Arequipa, ello, debido a la existencia de obstáculos e invasiones en el derecho de vía originados por la presencia de comercio ambulatorio y vehículos con mercadería desde el Km 38+700 al Km 40+200.

En ese marco, precisó que la entidad prestadora informó que la afectación de dicho tramo se originó debido a la pandemia, la cual desencadenó (i) la toma de posesión de la vía de manera ilegal para el comercio ambulatorio, (ii) la limitación de actividades por causa del Estado de Emergencia como consecuencia del COVID-19, y (iii) el pedido de suspensión de obligaciones por causa de fuerza mayor, toda vez que no fue posible iniciar acciones para la defensa posesoria de la vía.

Con relación al pedido de suspensión de obligaciones, el señor Javier Matos informó que el OSITRAN emitió de manera oportuna un pronunciamiento sobre el particular, señalando que deberían considerarse suspendidas las defensas posesorias extrajudiciales hasta que concluya el Estado de Emergencia sobre la red vial, en tanto en el caso de las defensas posesorias judiciales hasta que el Poder Judicial reinicie las labores.

De otro lado, precisó que posteriormente, el OSITRAN recibió una nueva denuncia presentada por el Sindicato de Choferes Camioneros de Servicio Urbano e Interprovincial de Arequipa, en la que manifiestan que la vía concesionada ha sido invadida por comercio ambulatorio en más de 3 kilómetros, generando inconvenientes y congestión.

En virtud de lo anterior, comentó que la entidad prestadora presentó como parte de los descargos correspondientes, las acciones adoptadas para el ejercicio de la defensa posesoria extrajudicial, con apoyo de la Policía Nacional del Perú.

Considerando lo expuesto, el funcionario de la Jefatura de Contratos de la Red Vial indicó que del análisis efectuado por el OSITRAN, se considera que existe la presunción de un potencial incumplimiento a las obligaciones contractuales por parte del Concesionario, relativo a sus obligaciones de defensa posesora establecidas en las Cláusulas 5.53, 5.54 del Contrato de Concesión.

En ese sentido, informó que, en línea con lo establecido en el artículo 34 del Reglamento General de Supervisión del OSITRAN y el artículo 82 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones, este Organismo Regulador procederá a iniciar el procedimiento correspondiente, el cual incluye la solicitud de descargos formales al Concesionario debido a su presunto incumplimiento, luego de lo cual, de corresponder, se elaborará el Informe de Hallazgo correspondiente y el eventual inicio de un Procedimiento Administrativo Sancionador.

Finalmente, señaló a modo de comentario, que se observan casos en los que frente a situaciones similares, las entidades prestadoras solicitan apoyo para que con la fuerza pública y de manera inmediata se recupere la posesión de la vía, entre otras acciones concretas.

El señor Luis Marcos Bernal, representante de UNT Perú, intervino consultando si el Contrato de Concesión de la carretera IIRSA Sur – Tramo 5: Matarani – Azángaro – Ilo, contempla alguna obligación inmediata de actuar frente a situaciones como la comentada; y si resulta posible considerar un descuento en la tarifa de peaje como consecuencia de la suspensión de obligaciones en favor del Concesionario, el mantenimiento del cobro de peajes y la prestación deficiente de los servicios esperados.

Al respecto, el señor Javier Matos señaló que el Contrato de Concesión establece determinadas medidas respecto al incumplimiento de obligaciones y que, de considerarse - eventualmente- la suspensión del cobro de la tarifa de peaje, correspondería al OSITRAN emitir una opinión al respecto.

2.3. Alcance de las acciones de supervisión a los niveles de servicio relacionados con el tiempo de espera en cola (TEC) en las estaciones de peaje de las carreteras concesionadas bajo supervisión del OSITRAN

A efectos de abordar el tercer punto de Agenda, la Gerente (e) de Atención al Usuario, presentó a los señores Miguel Cabrera y Patricia Huanqui, funcionarios de la Jefatura de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

El señor Miguel Cabrera, inició la exposición señalando como antecedente la comunicación cursada por un usuario mediante la cual informó al OSITRAN que (i) durante su tránsito por la carretera concesionada IIRSA Norte tuvo que esperar más de 10 minutos para el cobro de la tarifa de peaje en la Estación de Peaje de Paita, y que (ii) a partir de las 6 de la tarde se

genera de forma habitual una larga fila de vehículos esperando para pagar la tarifa de peaje en la citada estación.

En ese marco, informó que el OSITRAN solicitó a la entidad prestadora la presentación de sus descargos, los cuales vienen siendo analizados por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización; a la vez, informó que se han tomado acciones a través del supervisor in situ asignado a la carretera IIRSA Norte, para la verificación de los hechos comentados.

En virtud de lo anterior, precisó que de advertirse el incumplimiento del Tiempo de Espera en Cola (TEC), señalado en el Contrato de Concesión, el OSITRAN procedería con la imposición de las sanciones a la entidad prestadora que corresponda.

Aunado a los hechos materia de denuncia, el señor Miguel Cabrera también informó que los miembros del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional plantearon las siguientes interrogantes sobre los Tiempos de Espera en Cola (TEC):

- (i) *“¿Cuál es el tiempo de espera máximo para pagar el peaje en esta concesión?”*
- (ii) *¿Qué hacer si se exceden los tiempos de espera?*
- (iii) *Si hubiese exceso y corresponde el derecho de libre paso y se nieguen a levantar la barra, qué sucedería.”*

A efectos de atender las consultas formuladas, el señor Miguel Cabrera precisó que, de acuerdo a la cláusula 7.1. del Contrato de Concesión de IIRSA Norte, el TEC es calculado como un promedio de espera de los vehículos que transitan por la estación de peaje durante las tres horas de la evaluación realizada.

En ese sentido, señaló que el conteo se inicia desde el arribo de los vehículos a la cola hasta su salida de la estación de peaje, y que el promedio para el pago de la tarifa de peaje debe ser menor a 3 minutos, en caso sea superior se penaliza cuando el tiempo alcanzado sea superior a los 5 minutos.

Bajo ese contexto, procedió con responder las consultas formuladas por los miembros de este Consejo de Usuarios:

- ❖ Con relación al punto (i) señaló que, de acuerdo al numeral 7.8. del Contrato de Concesión de IIRSA Norte, el TEC máximo aceptable es de 3 minutos, pero en ningún caso será superior a 5 minutos.
- ❖ Con relación al punto (ii) informó que de acuerdo al numeral 7.9. del Contrato de Concesión de IIRSA Norte, si en cualquier momento se registrara una medición de congestión aislada de un TEC superior a 5 minutos, corresponde la aplicación de una penalidad por parte del OSITRAN. Asimismo, de inmediato, el Concesionario permitirá el tránsito libre e ininterrumpido hasta que el tiempo de congestión se encuentre por debajo de los 3 minutos.

En ese marco, precisó que, si se demuestra que el TEC fue superior a 5 minutos, la entidad prestadora se encuentra obligada a levantar la barra y dejar pasar a los vehículos hasta la reducción del tiempo a los promedios exigidos.

Con relación a la congestión aislada, señaló que si el usuario quiere demostrar que se ha superado el TEC, puede tomar videos y presentar su denuncia al OSITRAN para la evaluación correspondiente.

- ❖ Con relación a (iii) indicó que el escenario no se encuentra contemplado en el Contrato de Concesión, no obstante, el usuario podría presentar su queja al OSITRAN y demostrar que no se cumplió con el TEC y que la entidad prestadora se negó a levantar barra para brindar el libre pase, situación que será evaluada por el OSITRAN.

Respecto a lo señalado por los miembros del Consejo de Usuarios, quienes manifestaron que no advierten ningún control respecto del cumplimiento del citado indicado, informó que el OSITRAN cuenta con supervisores in situ verificando de forma permanente el cumplimiento de los niveles de servicio, entre los que se encuentra el TEC; así como un Plan de Supervisión y otras actividades de inspección inopinadas.

El señor Luis Marcos, representante de UNT Perú, intervino comentando que en caso se compruebe el incumplimiento de los tiempos de espera en el Peaje de Paita, solo correspondería una sanción a la entidad prestadora. En ese contexto, señaló que la comprobación del TEC durante la supervisión a cargo del OSITRAN resulta inviable, pues se debe considerar que hay horas pico y horas valle, que no garantizan que se impida el maltrato al usuario durante la espera para el pago de la tarifa de peaje.

Asimismo, el señor Marcos sugirió que, en el marco del Plan de Supervisión del OSITRAN para el año 2021, se contemplen actividades destinadas a efectuar mediciones de niveles de servicios específicos. A modo de ejemplo, señaló que se pueden realizar campañas para la medición de tiempos de espera en las estaciones de peaje de algunas concesiones, el tiempo de espera de atención de grúas, así como la cantidad y calidad de los citados vehículos, entre otros factores que son percibidos a diario por los usuarios de la red vial.

Del mismo modo, manifestó que el procedimiento para la medición de los TEC en los casos en que no se ha contemplado levantar la barrera, genera un desincentivo para la presentación de denuncias por parte de los usuarios, por lo que, recomienda incorporar dichas situaciones como parte de las lecciones aprendidas durante la operación de las vías concesionadas, alcanzadas por el OSITRAN.

Sobre el particular, el señor Miguel Cabrera, señaló que el método para la aplicación de la penalidad se encuentra establecido en la cláusula 7.1. del Contrato de Concesión de IIRSA Norte, así como la medición de la congestión aislada que puede conllevar a la aplicación de penalidades por parte del OSITRAN.

Para ejemplificar lo mencionado, señaló que si habría una cola de espera de 20 minutos, correspondería a la entidad prestadora levantar la barra, de lo contrario se emitirá la sanción correspondiente.

La Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, intervino consultando en qué momento se aplica la obligación de levantar la valla del peaje por parte de la entidad prestadora si, de acuerdo a la exposición, la evaluación se efectúa en base a promedios.

Al respecto, el señor Miguel Cabrera, sostuvo que la cláusula 7.9 del Contrato de Concesión hace mención sobre congestión aislada, por lo que si como usuario o como parte de la supervisión inopinada del OSITRAN, se advierte un TEC superior a los 5 minutos, corresponde a la entidad prestadora levantar la valla en dicha oportunidad.

El señor Luis Marcos Bernal, representante de UNT, intervino nuevamente señalando que de acuerdo a lo explicado, en caso se exceda el TEC en 5 minutos, la entidad prestadora debe levantar la valla previa comunicación del usuario al OSITRAN. En ese marco, consulta si lo mencionado es válido.

Al respecto, la señora Patricia Huanqui, señaló que en los casos de congestión aislada no existe la obligación de levantar la valla, solo en los casos donde permanentemente se identifican este tipo de retrasos, en los que el concesionario tiene la obligación de levantar la valla y su incumplimiento puede ser materia de sanción.

El señor Luis Marcos, representante de UNT, reformuló su consulta preguntando qué acciones debería tomar el usuario frente a una situación en la que se advierta un TEC superior a los 5 minutos.

El señor Miguel Cabrera, indicó que el usuario debe reportar el incumplimiento al OSITRAN para la adopción de las acciones que correspondan. En ese marco, resaltó que debe ser el OSITRAN quien exija a la entidad prestadora levantar la valla, toda vez que la relación es OSITRAN-entidad prestadora.

La Dra. Verónica Zambrano, Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, intervino consultando si el usuario puede exigir no pagar la tarifa de peaje al haber estado mas de 5 minutos esperando el cobro de la tarifa de peaje.

El señor Miguel Cabrera, indicó que la entidad prestadora debería levantar la valla y el usuario no debe pagar la tarifa de peaje, previa demostración de lo indicado ante el Coordinador In Situ del OSITRAN.

En virtud de lo señalado, la Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN sugirió que podrían efectuarse campañas colocando a los supervisores in situ en horas punta en las estaciones de peaje y exigir, de ser el caso, el levantamiento de la valla, como medida de protección al usuario.

Por su parte, la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, intervino consultando si necesariamente se requiere que sea el OSITRAN quien exija el levantamiento de la valla a la entidad prestadora en los casos de su incumplimiento. En ese sentido, preguntó si el derecho del usuario está sujeto a la intervención previa del OSITRAN.

El señor Miguel Cabrera, atendió la consulta señalando que el Concesionario no tiene vínculo con el usuario, por lo que se requiere necesariamente la presencia del OSITRAN para levantar la valla frente al incumplimiento del TEC.

A modo de complemento, la señora Patricia Huanqui, señaló que los términos del Contrato de Concesión están planteados de ese modo, y no se ha previsto el levantamiento de la valla frente a la exigencia que puedan hacer los usuarios; sin perjuicio de lo anterior, el OSITRAN puede implementar la presencia de supervisores in situ en las horas punta para la verificación de este tipo de obligaciones que es el levantamiento de la valla cuando supere los 5 minutos y cuando se advierta una congestión aislada.

La Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, intervino señalando que los usuarios sí mantienen una vinculación directa con la entidad prestadora. Asimismo, sostuvo que de la lectura del Contrato de Concesión se entendería que los usuarios tienen el derecho de que se levante la valla cuando se supere el TEC, y no que se requiera de la presencia del OSITRAN para ello. En ese sentido, desde su opinión, el usuario no se encontraría obligado a esperar más tiempo del establecido en el Contrato de Concesión, por lo que podría exigir el pase libre a la entidad prestadora.

En virtud de lo anterior, planteó la realización de campañas de difusión de los derechos de los usuarios de la red vial, pues el usuario sí estaría en posición de exigir el levantamiento de la valla, conforme a las cláusulas expuestas durante la exposición.

Al respecto, la señora Patricia Huanqui indicó que efectivamente es un derecho que puede ser solicitado por el usuario, pero siempre cabe la posibilidad de que la entidad prestadora se oponga sustentando que se trata de una congestión aislada y no realizarla.

El señor Miguel Cabrera, intervino señalando que el usuario tiene el derecho de exigir que se levante la valla.

Atendiendo a lo mencionado por los representantes de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, la Presidenta del Consejo Directivo del OSITRAN, indicó que el usuario sí tendría el derecho a que se levante la valla y que corresponde a la entidad prestadora efectuar cumplir con dicha medida, así se trate de congestiones aisladas; por lo que corresponde fortalecer la difusión del derecho del usuario comentado entre los usuarios y las entidades prestadoras.

2.4. Reporte del seguimiento realizado a los requerimientos formulados por el Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional en la Sesión N° 35.

Con relación al cuarto punto de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, indicó que se alcanzará vía correo electrónico la presentación del Reporte de Pedidos.

III. ACUERDOS:

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

IV. PEDIDOS:

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

1. Solicitar a Provías Nacionales precise la medida del ancho de vía previsto para las islas de seguridad contempladas dentro del proyecto de “Mejoramiento y Conservación de la vía Lima – Canta – Huallay-División Cochamarca-Emp. PE 3N”.
2. Solicitar al OSITRAN la incorporación de actividades destinadas a efectuar mediciones de niveles de servicios específicos dentro del Plan de Supervisión del OSITRAN para el año 2021; así como la campaña para la medición de tiempos de espera en las estaciones de peaje de algunas concesiones viales y los resultados sean expuestos en una sesión del Consejo de Usuarios de la Red Vial.
3. Solicitar al OSITRAN información sobre la correcta aplicación del Contrato de Concesión de la carretera IIRSA Norte, en relación a las acciones que puede adoptar el usuario de la red vial ante el incumplimiento de los tiempos de espera en cola (TEC) por parte de la entidad prestadora.
4. Solicita al OSITRAN habilitar un canal de recepción especial para la atención de denuncias relacionadas con el tiempo de espera en cola (TEC).
5. Sugerir al OSITRAN incorporar los problemas identificados con la aplicación del tiempo de espera en cola (TEC) como parte de las lecciones aprendidas durante la operación de las vías concesionadas.

Siendo la 13:15 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria Virtual N° 36 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.

PERUCAMARAS

Rafael Del Campo Quintana
ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES – ADEX

Luis Alberto Marcos Bernal (a)
UNIÓN NACIONAL DE TRANSPORTISTAS
DUEÑOS DE CAMIONES DEL PERÚ – UNT
PERÚ

Enrique Prado Rey
CONSEJO NACIONAL DE USUARIOS DEL
SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN FÍSICA
INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS –
CONUDFI

Oscar Quiñonez (a)
CÁMARA DE COMERCIO DE LIMA