
ACTA DE SESIÓN ORDINARIA VIRTUAL N° 41
CONSEJO DE USUARIOS DE LA RED VIAL DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del día jueves 3 de febrero de 2022, 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° 41 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron de manera virtual:

- Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario.
- Ricardo Quesada Oré, Gerente de Regulación y Estudios Económicos.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Jefe (e) de Atención al Usuario Final.
- José Angello Tangherlini Casal, Jefe de Atención al Usuario Intermedio.
- Melina Caldas Cabrera, Jefa de Regulación.
- John Albert Vega Vasquez, Jefe de Contratos de la Red Vial.
- Yessica Ochoa Carbajo, Especialista de Estudios Económicos.
- Missael Alvarez Huamán, Analista de Estudios Económicos.
- Elver Tairo Tapia, Supervisor de Operaciones.
- Pedro Valencia Julca, Supervisor de Inversiones.
- Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Abel Valdivia Rodríguez, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.

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

1. Juan Carlos León Siles, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.
2. Ellioth Marcio Tarazona Álvarez, representante de la Asociación Automotriz del Perú – AAP.
3. Enrique Prado Rey, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.
4. Geovani Rafael Díez Villegas, representante del Gremio de Transportadores y Logística del Perú & América - GTL PERU & AMERICA.
5. Juan Carlos Olórtiga Regis, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERUCÁMARAS.
6. Rosa María Angélica del Castillo Rosas, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SNI.

La Sesión Ordinaria Virtual inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, a los miembros del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional.

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° 41 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional.

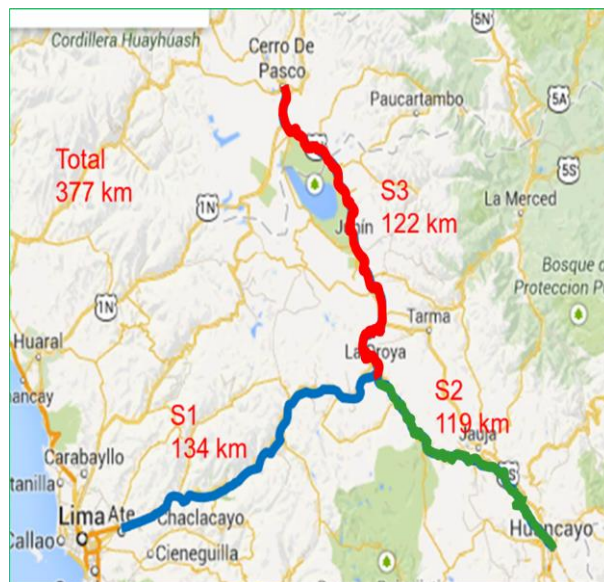
II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Acciones realizadas por el OSITRAN para la supervisión de las inversiones de la carretera IIRSA Centro – Tramo 2: Pte. Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro de Pasco.

La Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, inició la Orden del Día cediendo la palabra al ingeniero John Albert Vega Vasquez, Jefe de Contratos de la Red Vial, con la finalidad de abordar el presente tema de Agenda.

El ingeniero John Albert Vega Vasquez dio inicio a la presentación señalando que la carretera IIRSA Centro cuenta con tres subtramos:

Imagen N° 1:
Ubicación de los tres subtramos



Subtramo 1; Puente Ricardo Palma – La Oroya. Dpto de Lima y Junín.

Subtramo 2; La Oroya – Huancayo, Dpto de Junín.

Subtramo 3; La Oroya – Desvío Cerro de Pasco Dpto. de Junín y Pasco.

- Acciones ejecutadas por este Organismo Regulador para la verificación del cumplimiento de las inversiones previstas en el Contrato de Concesión de la carretera IIRSA Centro

Al respecto, señaló que como parte del Contrato de Concesión existen obligaciones a cargo del concesionario, como es la ejecución de obras, las cuales son de dos tipos:

- Obras de puesta a punto - OPA, las cuales se ejecutan sobre la infraestructura existente y estaban condicionadas a que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) entregue los pavimentos con un determinado nivel de servicio. Sin embargo el MTC no ha cumplido con ello.
- Obras de no puesta a punto – ONPA, donde la obligación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones consistía en entregar los terrenos libres de interferencias. Sin embargo, el MTC no cumplió con la entrega de la totalidad de terrenos, obligando a que solo se ejecute el 51% de las obras.

Indicó que las obras pendientes de ejecución tienen como causal, el incumplimiento del Concedente de entregar al Concesionario **“terrenos liberados y sin interferencias”**, el Concedente estimó entregar dichos terrenos en el mes de diciembre – 2018, **es decir cinco años después de lo previsto en el contrato y 3 años desde la última entrega de terrenos.**

Asimismo, indicó cuál es el estado de las inversiones en la Concesión, a enero de 2022:

- *OPA (Obras de Puesta a Punto): se ejecutaron al 100.00%*

Con una inversión aproximada de US\$ 106'293,016.04, los cuales se desarrollaron en los Sub-tramos: I (Puente Ricardo Palma - La Oroya), II (La Oroya - Huancayo) y III (La Oroya - Desvío Cerro de Pasco).

- *ONPA (Obras de No Puesta a Punto): se ejecutaron 100.00% sobre el 51% de los terrenos entregados.*

Con una inversión aproximada de US\$ 13'729,381.85, los cuales comprenden dos Óvalos en el desvío a Tarma y Cerro de Pasco, dos Variantes de Chacahuaro (inc. túnel de 360 ml) y Pachachaca, un Puente Peatonal Orcotuna y veinte (20) ensanches.

El saldo de las ONPA no se han culminado por demoras en la entrega de terrenos por parte del Concedente.

- Acciones adoptadas frente al posible incumplimiento por la falta de presentación de los expedientes técnicos para la ejecución de obras en las zonas identificadas como puntos críticos, por parte de la empresa concesionaria.

Señaló que en el año 2013, PROVÍAS NACIONAL comunicó al concesionario sobre la inspección de terreno para identificar puntos críticos, razón por la cual se identificaron 79 puntos críticos y puntos vulnerables, según el siguiente detalle:

Sub tramo 1: Pte. Ricardo Palma - La Oroya : 52 puntos críticos

Sub tramo 2: La Oroya – Huancayo : 22 puntos críticos

Sub tramo 3: La Oroya - Dv. Cerro de Pasco : 5 puntos críticos

En ese sentido, indicó que se solicitó al concesionario implementar con los Estudios Definitivos de Ingeniería las soluciones que corresponden para cada punto crítico, sin embargo como no era obligación del concesionario, se suscribió un acta de trato directo mediante el cual el concesionario tiene la obligación de ejecutar la ingeniería para estos sectores críticos.

Posteriormente, señaló que en julio del año 2017, OSITRAN detalló la existencia de 44 nuevos puntos críticos, como consecuencia del Fenómeno El Niño, de los cuales 3 requieren intervención inmediata, 7 requieren intervención urgente y 34 son no muy urgentes, pero se debe programar su atención.

Luego de ello, indicó que en octubre de 2021, OSITRAN solicitó a DEVIANDES que realice la evaluación de los puntos vulnerables en el subtramo 1 de la concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro.

Asimismo, señaló que en enero 2022, OSITRAN solicita a DEVIANDES el estado situacional de los expedientes técnicos de los puntos críticos, según lo establecido en el Acta de Trato Directo del año 2015. Asimismo, indicó que, a la fecha se cuenta con los expedientes presentados, pero que aun no han sido aprobados por el Concedente.

- Estado situacional de los puentes de la carretera IIRSA Centro – Tramo 2: Pte. Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro de Pasco. El estado situacional de los puentes la carretera IIRSA Centro – Tramo 2: Pte. Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro de Pasco.

Al respecto, detalló los puentes existentes en la carretera concesionada, según cada subtramo:

Sub tramo 1: Pte. Ricardo Palma - La Oroya : 34 puentes
Sub tramo 2: La Oroya – Huancayo : 7 puentes
Sub tramo 3: La Oroya - Dv. Cerro de Pasco : 5 puentes

Asimismo, indicó que en la etapa de concurso para la concesión la obligación del concesionario, de acuerdo a los alcances, era la puesta a punto en la infraestructura existente, sin embargo cuando se ejecutan las obras se identifican puentes que habían tenido intervenciones por parte de PROVÍAS NACIONAL ajenas al concesionario, consistentes en apuntalamientos, que derivaron en el cambio del diseño de resistencia a la carga para el cual fueron diseñados estos puentes. Esto ocurre en el Puente Anchi I, Puente Tamboraque I, Puente Anchi I y, Puente Tablachaca.

De esta manera, expuso que en el año 2014, el MTC realizó una evaluación identificando la existencia de 11 puentes que requieren intervención. De otro lado, en el año 2016, el concesionario realiza otra evaluación identificando que 14 puentes se encuentran en estado crítico.

Asimismo señaló que desde el año 2016 al 2022, el OSITRAN comunica al MTC a través de 20 oficios, la existencia de problemas con los puentes, lo cual conllevaría al cambio de estructura a través de una inmediata rehabilitación total; de igual forma, el concesionario remitió 20 documentos al concedente indicándole la problemática existente.

Al respecto, indicó que el MTC requirió al OSITRAN demostrar que dichos puentes se encuentran en mal estado, para lo cual el OSITRAN sustentó lo requerido, sin embargo hasta la fecha no se tiene por parte del MTC alguna indicación de la acción que se tomará frente a la problemática descrita.

Adicionalmente a ello, señaló que existe otra problemática con los puentes referida al volumen-peso de la carga que transita por la carretera concesionada, la misma que excede la máxima autorizada, toda vez que el flujo de camiones supera el peso para el cual fueron diseñados los puentes.

Culminada la presentación, el señor Juan Carlos León Siles, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX, intervino consultando si existe algún mecanismo para lograr la ejecución de los pendientes, o algún tipo de penalidad establecida en el Contrato de Concesión.

Al respecto, el ingeniero John Vega atendió la consulta indicando que el Contrato de Concesión cuenta con penalidades hacia el concesionario, sin embargo la problemática descrita versa sobre la entrega de terrenos por parte del Concedente; en ese sentido, el contrato no prevee algún tipo de acción coercitiva hacia el Concedente para que cumpla sus obligaciones.

La Dra. Zambrano precisó que con relación a la problemática de los puentes antes expuesta, el OSITRAN ha solicitado una reunión con el MTC, a efectos de poder manifestar nuevamente la preocupación del Regulador.

El señor Geovani Diez Villagas, representante del Gremio de Transportadores y Logística del Perú & América - GTL PERU & AMERICA., intervino consultando si el OSITRAN, como organismo supervisor, ha realizado algún tipo de propuesta para que el Concedente pueda cumplir con la entrega de terrenos en aras de encontrar una solución a la problemática.

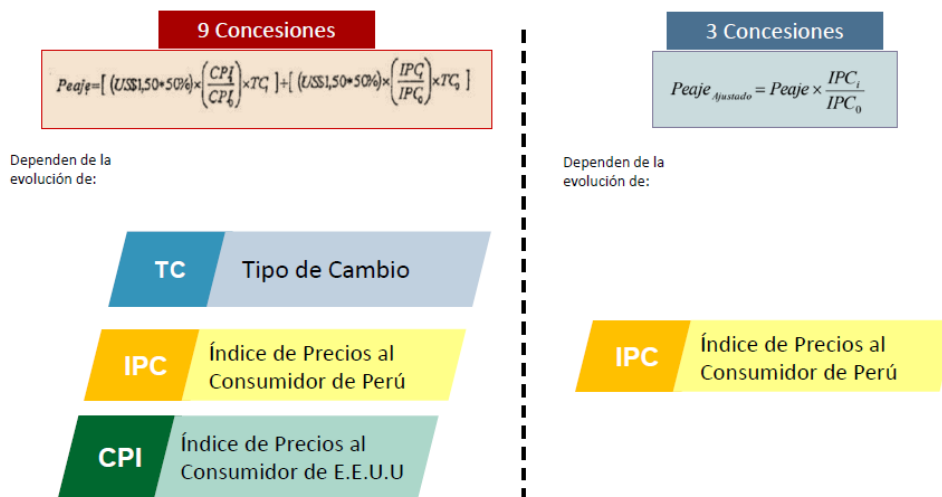
reajuste tarifario inicial de 1.5 dólar, debido al incumplimiento de parte del concesionario de entregar determinadas obras, como consecuencia de que el Concedente no ha cumplido con entregar los terrenos correspondientes.

En ese sentido, manifestó que en las 12 concesiones mencionadas se realiza el reajuste anual considerando las reglas pactadas en cada uno de los contratos; existiendo 2 tipos de fórmulas de reajuste:

- En 9 concesiones, la fórmula incorpora 3 variables: tipo de cambio, índice de precios al consumidor de Perú e índice de precios al consumidor de EE.UU.
- En 3 concesiones, la fórmula depende únicamente de la inflación peruana (índice de precios al consumidor de Perú).

Imagen N° 3:

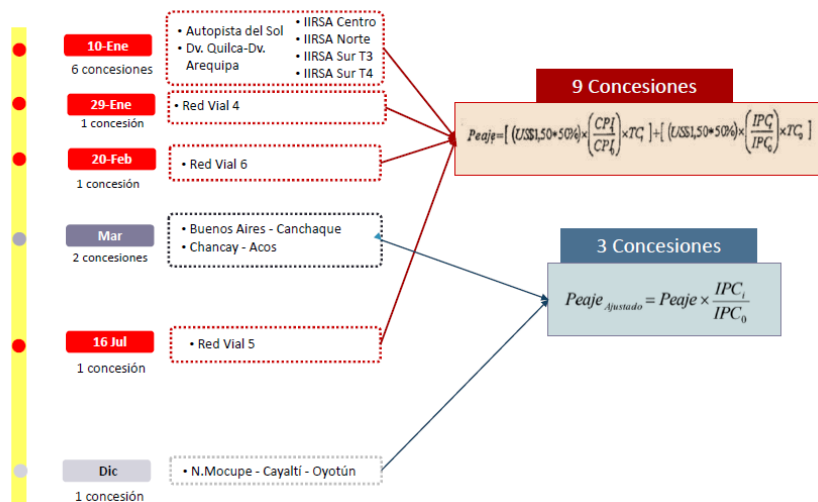
Fórmulas de reajuste tarifario acordadas en los Contratos de Concesión



En ese contexto, mostró las fechas de reajuste ordinario:

Imagen N° 4:

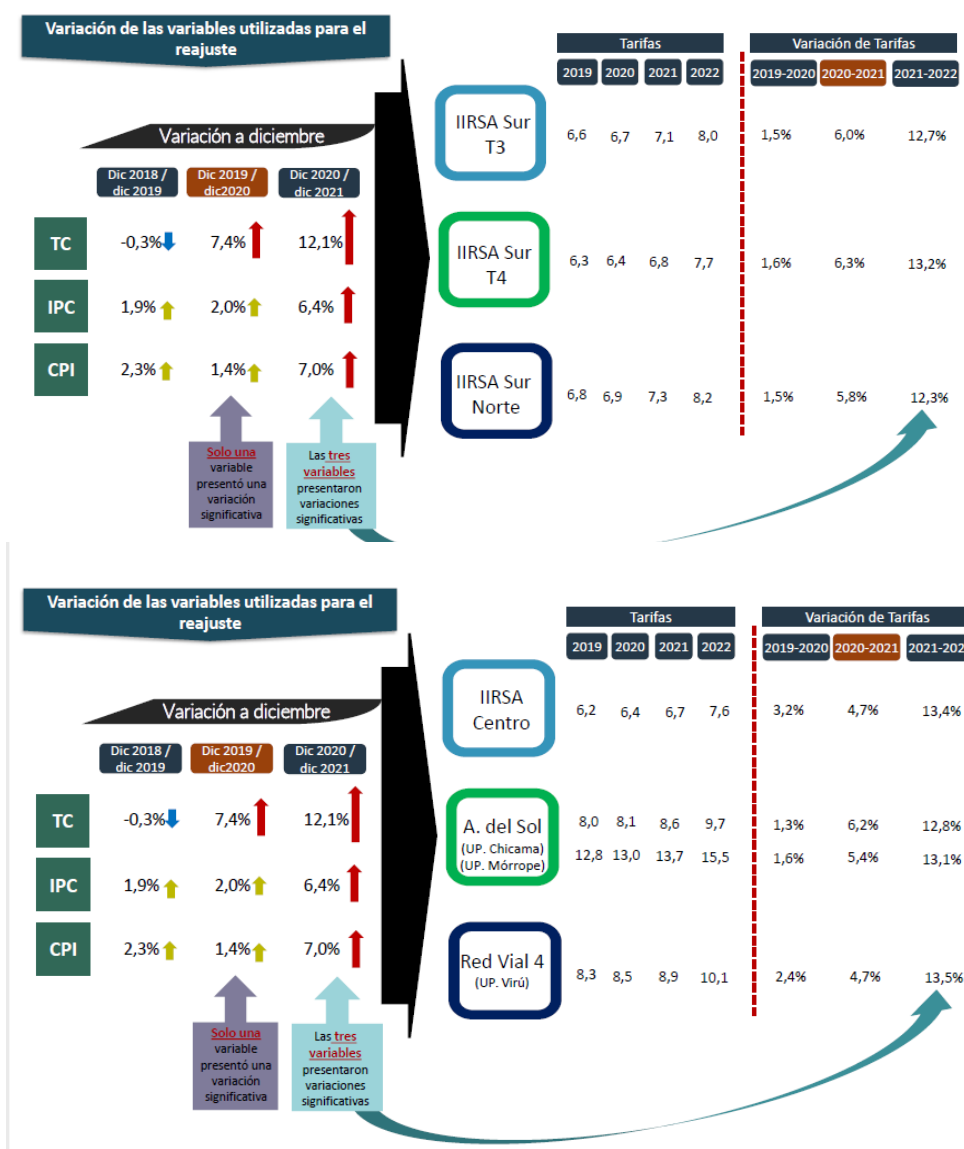
Fechas de reajuste ordinario



Por otro lado, señaló que las variaciones del tipo de cambio y el índice de precio al consumidor de Perú y de EE.UU. son las que determinan como va a evolucionar el peaje a lo largo de los años. Son variables que naturalmente tienen una tendencia al alza.

Así, indicó que en el año 2021 el tipo de cambio se incrementó en 12,1 %, el índice del precio al consumidor de Perú se incrementó en 6,4% y el índice de precios al consumidor de EE.UU. se incrementó en 7%. Lo mencionado se ve reflejado en el incremento de tarifas de los concesionarios:

Imagen N° 5:
Efectos de las variables en el incremento tarifario de las concesiones viales



Asimismo, explicó que los incrementos antes señalados no implican que todos los años los peajes van a subir exponencialmente, sino que dependerá de la evolución de las tres variables antes indicadas. Es por ello que, en el año 2018 algunas tarifas mantuvieron o disminuyeron su valor respecto al 2017.

Concluida la presentación, la señora Rosa María Angélica del Castillo Rosas, representante de la Sociedad Nacional de Industrias - SNI , intervino consultando si existe un porcentaje máximo en el que puede subir la tarifa y si ello forma parte de los Contratos de Concesión.

Al respecto, la señora Melina Caldas respondió la consulta señalando que no se encuentra previsto en los Contratos de Concesión un tope al cual pueden subir los valores de los peajes, sin embargo si existe una cláusula que determina la posibilidad de realizar un reajuste extraordinario en caso haya una variación mayor al 10% respecto al último reajuste.

2.3. Reporte del seguimiento realizado a los requerimientos formulados por el Consejo de Usuarios de Red Vial de alcance nacional.

Como siguiente tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra a la señorita Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario, con la finalidad de informar a los miembros del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional, el estado de los pedidos efectuados, según el siguiente detalle:

Estado de Atención	
1. Remitir a los miembros del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional, el proyecto de documento que será dirigido al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, formulando el pedido requerido en la sesión, para su aprobación previa.	▪ Mediante correo electrónico de fecha 15 de octubre de 2021, la Gerencia de Atención al Usuario remitió para la conformidad de los miembros del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional, el proyecto de oficio dirigido al Ministro de Transportes y Comunicaciones, mediante el cual <u>se hizo de conocimiento la preocupación y malestar por el impacto que el reajuste tarifario extraordinario podría tener en la economía local de los usuarios y en la ciudadanía en general.</u> ▪ En virtud de lo anterior, mediante Oficio N° 275-2021-PD-OSITRAN de fecha 18 de octubre de 2021, la Presidencia del Consejo Directivo del OSITRAN trasladó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el pedido adoptado de los miembros del Consejo de Usuarios, referido a: <i>“(…) la necesidad de que el Concedente y las empresas concesionarias evalúen una eventual renegociación de los Contratos de Concesión de la red vial a efectos de revisar, entre otros, el mecanismo contemplado para la asignación de tarifas de peajes y reducir, de ser el caso, su alto impacto en la economía de los usuarios de la red vial”.</i> ▪ Al respecto, mediante Oficio N° 0170-2022-MTC/19, de fecha 19 de enero, la Dirección de Programas y Proyectos en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, atendió la comunicación cursada por el OSITRAN, señalando lo siguiente: i) El 30 de setiembre de 2021 se llevó a cabo una reunión con los seis concesionarios viales autofinanciados a fin de abordar el impacto del reajuste extraordinario de los peajes, donde se acordó evaluar la no aplicación del mencionado reajuste. ii) Los concesionarios señalaron en la reunión que sí aplicarían el reajuste ordinario en la oportunidad que establezca cada contrato de concesión. iii) La recomendación de recurrir a una modificación contractual no resultaría un camino de corto plazo para dar solución a la evolución creciente en las variables, ya que para la renegociación contractual se requiere un acuerdo

entre partes.

iv) Finalmente, recomendaron a este Organismo Regulador, compartir el estudio realizado por la GRE, en el cual se compara el costo de los peajes de las vías concesionadas en nuestro país con las principales infraestructuras de otros países.

- En ese sentido, la información antes mencionada fue puesta en conocimiento de los miembros del Consejo mediante correo electrónico de fecha 24 de enero de 2022, así como también se compartió el **Reporte: Benchmarking de los peajes aplicados en el Perú y países de la región (diciembre 2021)** publicado por el OSITRAN.

Finalmente, la Dra. Verónica Zambrano informó a los miembros del Consejo de Usuarios que en lo que respecta al incremento de tarifas de las 6 concesiones autofinanciadas, el OSITRAN ha sugerido al Concedente conversar con los concesionarios con la finalidad de buscar alguna alternativa a través de la cual, a cambio de más años, la fórmula no sea tan agresiva en sus incrementos, estando pendiente la reunión con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

El señor Juan Carlos Olórtiga Regis, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERUCÁMARAS, intervino consultando si existe la obligación por parte de los concesionarios de alzar la pluma ante las colas que se generan en los peajes durante prolongado tiempo, con la finalidad de liberar el flujo vehicular.

Al respecto la Dra. Angela Arrescurenaga señaló que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización se encuentra preparando un documento en el que se establezcan los lineamientos para la aplicación del tiempo de espera en cola en una medición aislada, lo cual sería expuesto en la siguiente sesión.

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 de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional no formularon pedidos.

Siendo la 12:40 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria Virtual N° 41 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.

JUAN CARLOS LEÓN SILES
Asociación De Exportadores – ADEX

Rosa María Angélica del Castillo Rosas
Sociedad Nacional de Industrias - SNI

Enrique Prado Rey
Consejo Nacional de Usuarios del Sistema
de Distribución Física Internacional de
Mercancías – CONUDFI

Ellioth Marcio Tarazona Álvarez
Asociación Automotriz del Perú - AAP

Geovani Rafael Diez Villegas
Gremio de Transportadores y Logística
del Perú & América - GTL PERU &
AMERICA

Juan Carlos Olórtiga Regis
Cámara Nacional de Comercio, Producción,
Turismo y Servicios – PERUCÁMARAS