
ACTA DE SESIÓN ORDINARIA VIRTUAL N° 43
CONSEJO DE USUARIOS DE LA RED VIAL DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del día jueves 21 de julio 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° 43 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.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Jefe (e) de Atención al Usuario Final.
- José Angello Tangherlini Casal, Jefe de Atención al Usuario Intermedio.
- Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Abel Valdivia Rodríguez, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Carla Chávez Montoya, 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 Diez 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.

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

- Luis Alberto Marcos Bernal, representante de Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones - UNT PERU.

Adicionalmente, de conformidad con el artículo antes citado, participaron en calidad de expositores:

- John Albert Vega Vasquez, Jefe de Contratos de la Red Vial.

La Sesión Ordinaria Virtual inició con las palabras de bienvenida de la señora Bertha Aparicio Yamashiro, Jefe (e) de Atención al Usuario Final, 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° 43 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Estado de las obras de rehabilitación en la carretera Autopista del Sol

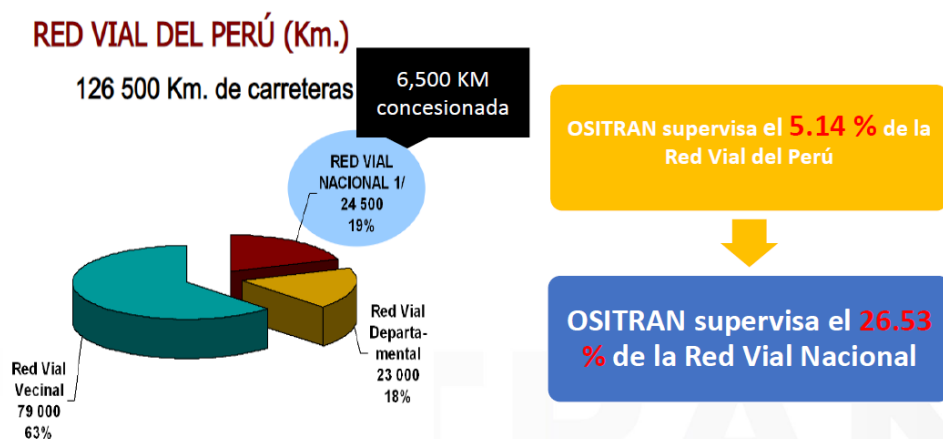
La señora Bertha Aparicio, inició la Orden del Día indicando que como parte de la Agenda se abordaría en la presente Sesión el Estado de las obras de rehabilitación en la carretera Autopista del Sol, a cargo de COVISOL, sin embargo, dicha empresa concesionaria informó que lamentablemente no podrá participar de la Sesión, comprometiéndose a abordar el tema en una siguiente Sesión, la cual se realizaría el jueves 11 de agosto.

2.2. Alcances sobre la medición de los Tiempos de Espera en Cola (TEC)

La señora Bertha Aparicio, cedió 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.

Así, el ingeniero Vega inició la presentación indicando que la Red Vial nacional en el Perú tiene 3 niveles: Red vial nacional, red vial departamental y red vial vecinal.

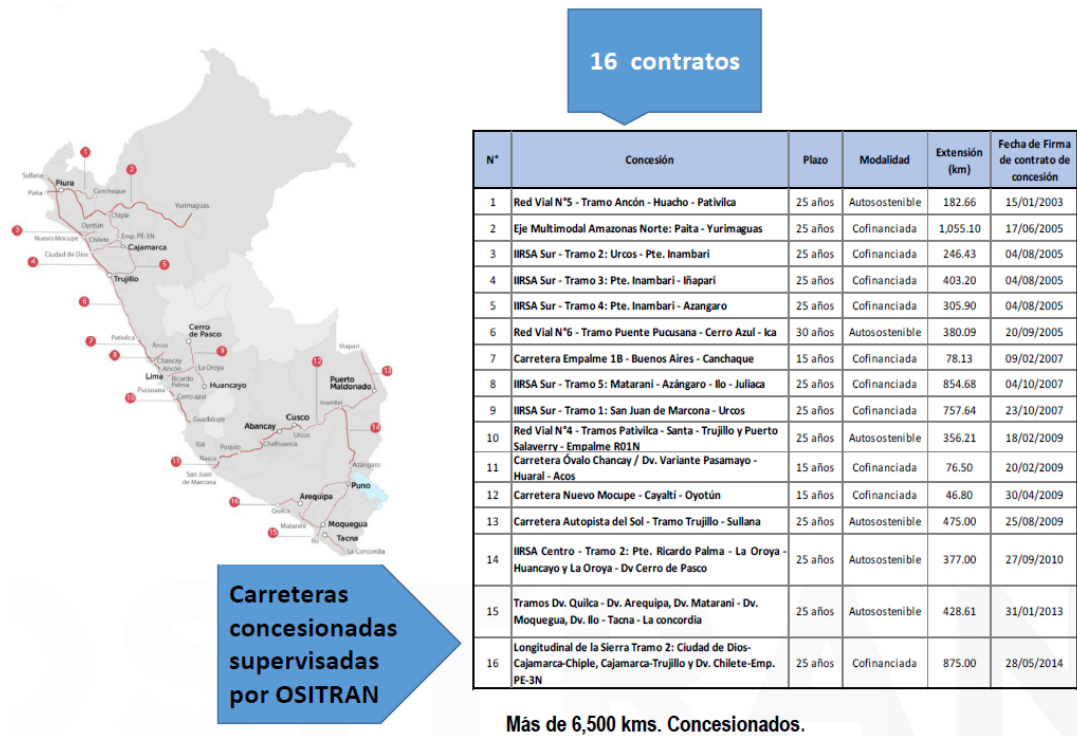
Imagen N° 1:
Análisis de las carreteras concesionadas según la Red vial del Perú



Al respecto, señaló que se considera un universo de 126 500 km de carreteras en todo el país; de ese universo, el OSITRAN supervisa el 5.14% de la Red vial del Perú y 26.53% de la red vial nacional. Así, el OSITRAN supervisa 16 contratos de concesión.

Imagen N° 2:

Carreteras bajo la supervisión del OSITRAN



Asimismo, precisó que las carreteras concesionadas no supervisadas por el OSITRAN, como Rutas de Lima y Línea Amarilla, cuentan con el supervisor a cargo: INVERMET; así como también es el caso de los corredores viales de la red vial nacional con y sin peaje que se encuentran bajo la supervisión de PROVÍAS NACIONAL.

Por otro lado, indicó que los contratos de concesión establecen 4 tipos de niveles de servicios:

- Niveles de servicio individuales** : son aquellos aspectos particulares del estado de la superficie de rodadura, del estado de los drenajes, del estado de los elementos de seguridad, etc. Establecidos en los contratos de concesión.
- Niveles de servicio globales:** son aquellos que consideran todos los aspectos detallados en los niveles de servicio individuales (a excepción de la rugosidad) en cada sub-tramo como en la Concesión en su conjunto.
- Evaluación Funcional del Pavimento (IRI):** el confort que puede tener la carretera.
- Evaluación del Tiempo de Espera en Cola (TEC).**

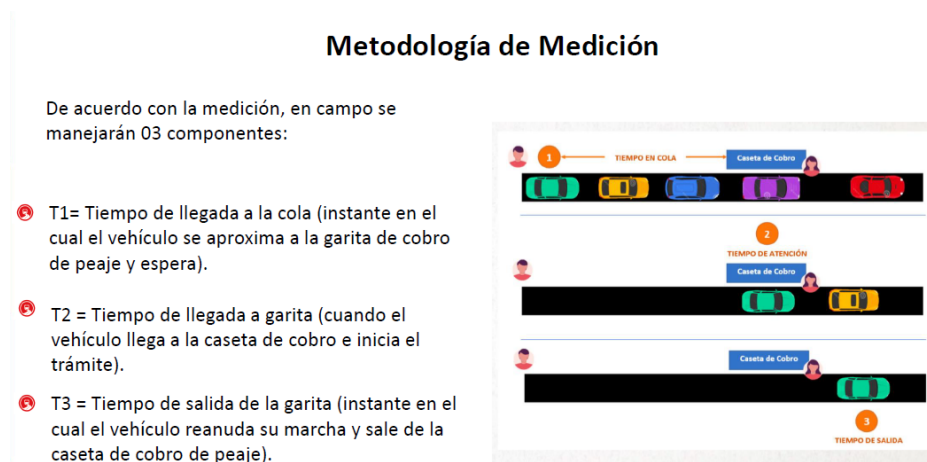
Con relación a la medición del tiempo de espera en cola (TEC), indicó que de acuerdo a lo establecido en los contratos de concesión, el TEC es aquel que se obtiene en el terreno como el promedio de tiempo de espera por vehículo, ponderando por el número de vehículos atendidos. El TEC se medirá siempre separadamente para cada sentido de circulación. Asimismo, el tiempo de medición deberá ser mínimo de 3 horas, de manera que se abarquen las horas de mayor tráfico; siendo que el TEC máximo aceptable es de 3 minutos.

Así también, indicó que de los 16 contratos de concesión, en 10 contratos se establece lo siguiente:

- Un único concepto de TEC como promedio.
- El método de medición a aplicarse es el “método de las placas de rodaje”.
- El tiempo de medición será mínimo de 3 horas.
- El TEC máximo aceptable es de 3 minutos.
- En caso se registre una medición de congestión aislada de un TEC superior a 5 minutos, corresponde la aplicación de una penalidad y se procederá a la apertura del peaje.

En ese sentido, presentó la metodología de medición:

Imagen N° 3:



Al respecto, señaló que con los 3 tiempos antes indicados resulta lo siguiente:

- **El tiempo de atención:** T3-T2.
- **El tiempo de espera en cola (TEC):** T3-T1
- Al tiempo en cola se le suma el tiempo de atención.

Asimismo, presentó como ejemplo la medición del TEC en las unidades de peaje de la Red Vial 4: Pativilca- Trujillo que se realizó los días 24 y 27 de diciembre de 2021. Siendo los resultados los siguientes:

Imagen N° 4:

N°	Estación	Sentido	Fecha	TEC (min)
1	U.P. Fortaleza	Sur - Norte	24/12/2021	0.51
		Norte - Sur	27/12/2021	0.60
2	U.P. Huarmey	Sur - Norte	24/12/2021	0.88
		Norte - Sur	27/12/2021	0.56
3	U.P. km 402+760	Sur - Norte	24/12/2021	1.06
		Norte - Sur	27/12/2021	1.08
4	U.P. Viru	Sur - Norte	24/12/2021	1.21
		Norte - Sur	27/12/2021	0.55

Ante ello, señaló que se está presentando una propuesta de mejora en la labor de supervisión del TEC por parte del OSITRAN. El TEC es una obligación contractual, por lo que el concesionario debe hacer su propia medición del TEC, de acuerdo a la metodología establecida en los contratos; dicha obligación

busca que los usuarios puedan efectuar el pago de la tarifa de peaje en un tiempo prudencial, cada contrato establece los plazos y la modalidad para la evaluación.

Asimismo, indicó que ha habido reportes por parte de usuarios de posibles esperas excesivas en cola, siendo la mayor incidencia de reportes de usuarios las que se encuentran relacionadas a las estaciones de peaje ubicadas en las vías que conforman la Panamericana Norte (Red Vial N° 4, Red Vial N° 5 y la Autopista del Sol), siendo que los reportes que se presentaron se dieron en fechas festivas (fines de semana largos y feriados).

Es así que, las concesiones viales supervisadas por el OSITRAN que tienen el mayor volumen de tráfico son las siguientes:

Imagen N° 5:

Concesiones que tienen el mayor tráfico vehicular



Las concesiones viales supervisadas por OSITRAN que tienen el mayor volumen de tráfico son las siguientes:

Norte:

- *Autopista del Sol*, Carretera Trujillo – Sullana
- *Autopista del Norte*, Carretera Pativilca – Trujillo
- *Red Vial 5*, Carretera Ancón- Huacho- Pativilca

Centro:

- *IIRSA Centro Tramo 2*, Carretera Puente Ricardo Palma-La Oroya, La Oroya – Huancayo, La Oroya –Dv. Cerro de Pasco.

Sur:

- *Red Vial 6*, Carretera Pucusana – Ica
- *Carretera* Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia



Señaló que, considerando el incremento vehicular, el OSITRAN durante los días festivos ha previsto la ejecución de **actividades de supervisión in situ inopinadas durante el ejercicio 2022**. Estas se llevarán a cabo en estaciones de peaje de las vías que presentan mayor tráfico vehicular, como medida destinada a asegurar el cabal cumplimiento de los tiempos de espera en cola máximos, según los contratos de concesión. Así se llevó a cabo un plan piloto:

Plan Piloto

- Se realizó una supervisión in situ inopinada en la Red Vial N° 4, en la estación de peaje ubicada en el Km. 402 de la Panamericana Norte (estación que presentó alguna información de demora, según lo reportado al OSITRAN).
- La acción de supervisión se realizó durante el fin de semana por el Día del Trabajo 30/04/2022 y 1/05/2022.
- Dicha acción será replicada como parte de las labores de supervisión del OSITRAN en otras estaciones de peaje, durante los feriados próximos.

Imagen N° 6:

Resultado medición del TEC en piloto en Peaje Km 402 +760 Mayo 2022

Para este caso, se escogió como fecha el día **30/04/2022** y el feriado por el día del trabajo **01/05/2022**, teniendo como antecedente las estadísticas de tráficos de los 5 últimos años, y las horas elegidas, como horas de mayor tráfico según las estadísticas las siguientes: 30/04/2022 de **09.00 hrs a 12.00 hrs** y 01/05/2022 de **15.00 hrs a 18.00 hrs**

FECHA	TIEMPO MEDIDO CON APLICACIÓN (MINUTOS)		
	Tiempo en Cola	Tiempo de Atención	TEC
30/04/2022	00:17	00:15	00:33
1/05/2022	00:22	00:17	00:38

En ese sentido, indicó que el TEC se encuentra debajo de lo establecido en el contrato de concesión. Por ello, presentó un comparativo de cómo se estaba midiendo y cuál es la propuesta de mejora:

Imagen N° 6:

¿CÓMO SE MEDÍA?		PROPUESTA DE MEJORA	
 ÚNICA MEDICIÓN ANUAL	→	 MEDICIONES PERIÓDICAS QUE PERMITAN OBTENER DATA SOBRE ESTACIONALIDAD DE POSIBLES PROBLEMAS DE CONGESTIÓN	✓
MEDICIONES PROGRAMADAS CON PREVIO AVISO DE 15 DÍAS	→	MEDICIONES INOPINADAS QUE PERMITEN CONOCER EL ESTADO REAL DEL SERVICIO SIN PREPARACIÓN POR PARTE DEL CONCESIONARIO	✓
RECOJO DE DATOS CON HERRAMIENTAS MANUALES –FICHA PAPEL	→	USO DE SOFTWARE DE MEDICIÓN EN TIEMPO REAL	✓
PROCAMIENTO DE DATOS CON RESULTADOS EN 7 DÍAS HÁBILES	→	PROCESAMIENTO DE DATOS EN TIEMPO REAL CON RESULTADOS INMEDIATOS AL PROCEDIMIENTO DE MEDICIÓN	✓
NO RESULTA POSIBLE APLICAR LA APERTURA DE PEAJE POR AUSENCIA DE RESULTADOS INMEDIATOS	→	SE PERMITE DETERMINAR EN TIEMPO REAL, SI DURANTE LAS TRES (03) HORAS DE LA EVALUACIÓN DEL TEC, SE REGISTRA UNA MEDICIÓN DE CONGESTIÓN AISLADA DE UN TEC (PROMEDIO) SUPERIOR A 5 MINUTOS.	✓
	→	PERMITE DAR AVISO AL CONCESIONARIO DE MANERA INMEDIATA PARA QUE PROCEDA A LA APERTURA DEL PEAJE HASTA QUE SE RESTABLEZCA EL VALOR MÁXIMO ACEPTABLE DE 3 MINUTOS	✓

De esta manera, señaló que la medición del TEC en tiempo real antes se realizaba de manera manual, sin embargo, ahora se realizará a través de un software que permite el recojo y procesamiento de datos en campo para brindar resultados en tiempo real durante todo el periodo de medición del TEC. Teniendo en cuenta ello, señaló que en el feriado de fiestas patrias y de navidad y fin de año se tiene programado realizar la medición conforme el siguiente detalle:

- **Centro:**
IIRSA Centro Tramo 2, Carretera Puente Ricardo Palma - La Oroya, La Oroya–Huancayo, La Oroya–Dv. Cerro de Pasco. **Programada para el feriado por Fiestas Patrias.**

- **Sur:**
 - Red Vial 6, Carretera Pucusana–Ica.
 - Carretera Dv. Quilca– Dv. Arequipa (Repartición)– Dv. Matarani Moquegua– Dv. Ilo– Tacna– La Concordia.

Programadas para los feriados por Navidad y Fin de año

Concluida la presentación, el señor Juan Carlos León Siles, representante de ADEX consultó i) qué personal controla los tiempos de espera y ii) si existe algún registro donde se haya producido el levantamiento de la tranca en alguna concesión.

Ante ello, el ingeniero Vega indicó que la evaluación y medición del TEC se realiza con empresas externas quienes realizan la labor en campo, que a su vez es supervisado por los in situ del OSITRAN, asimismo, indicó que respecto a la segunda pregunta se cuenta con la data histórica del TEC donde no se ha registrado que haya superado los 5 minutos, por lo que se comprometió a remitir a los miembros del presente Consejo el registro de la medición de los últimos 5 años.

El señor Luis Alberto Marcos Bernal, representante de Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones, intervino consultando i) si la propuesta planteada sobre la medición del TEC ya ha sido aprobada o requiere de una adenda en el Contrato de concesión y cuando se pondrá en práctica; ii) cuáles son los criterios técnicos tomados para escoger la Red vial centro y no la Red Vial N° 5 o IIRSA Norte; y iii) cómo participaría el usuario en la alerta de una demora de más de 5 minutos de espera en cola, cómo se activa esa alerta y cuál es el proceso que se realizaría para que se levante la valla.

Al respecto, el ingeniero Vega indicó que el contrato hace mención a un tiempo en cola que será procesado 7 días después, sin embargo lo que se está proponiendo es que el TEC sea de manera inmediata; asimismo indicó que, con relación al criterio adoptado se escogió Fiestas Patrias y Navidad porque se tiene conocimiento que en esas fechas hay mayor demanda y que en la Red Vial N° 5 se realizará la medición TEC estándar, sin embargo en IIRSA Norte no se presentan los problemas que si existen en las otras concesiones, aunado a ello, indicó que los recursos del OSITRAN son escasos y debe priorizarse.

Respecto a la tercera pregunta, el ingeniero Vega indicó que cuando el promedio de la medición supere los 5 minutos se alertará al concesionario y de esta manera los supervisores in situ coordinarán con el concesionario para el levantamiento de la valla, caso contrario se aplicará penalidades al concesionario de acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión.

El señor Geovani Rafael Diez Villegas, representante del Gremio de Transportadores y Logística del Perú & América - GTL PERU & AMERICA, intervino consultando i) por qué en algunos contratos de concesión no se tiene establecido la medición del TEC; ii) por qué en las visitas inopinadas realizadas por su gremio la medición excede los 29 minutos, diferente a la medición del OSITRAN que resulta de 33 segundos, por lo que solicita al OSITRAN buscar una metodología más eficiente para que estas supervisiones sean reales; iii) solicitó que las mediciones se realicen de manera mensual y no anual; y iv) consultó qué pueden hacer como miembros del Consejo de Usuarios para que OSITRAN tenga mayores recursos para realizar un trabajo más eficiente de la supervisión.

Sobre ello, el ingeniero Vega indicó que la cláusula del TEC indica una metodología de 3 horas de medición, de donde resulta un promedio que arroja la metodología del TEC indicando si en ese promedio se levantaría la valla por encima de los 5 minutos. Por lo que indicó que el Regulador no puede modificar el contrato sino únicamente hacer cumplir el contrato, asimismo indicó que el concesionario debe realizar la medición del TEC, lo cual no significa que el Regulador emita conformidad a la medición presentada por el concesionario, sino que el OSITRAN realiza su propia medición con los escasos recursos que cuenta.

El señor Juan Carlos Olórtiga Regis, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERUCÁMARAS intervino consultando por qué - si se tiene la cláusula en el Contrato de concesión a favor de los usuarios con relación al TEC - los concesionarios no tienen publicado el TEC en su página web o en los mismos peajes para que el usuario pueda hacer uso de su derecho de pedir que se levante la valla pasados los 5 minutos.

Al respecto, el ingeniero Vega indicó que el contrato de concesión establece la metodología para medir el TEC a través de una evaluación de 3 horas, donde si el promedio supera los 5 minutos, ese estándar está fuera del nivel de servicio establecido en el contrato, por lo que, el concesionario tendría que levantar la valla.

Por su parte, la Dra. Verónica Zambrano indicó que lo presentando es una propuesta que el OSITRAN está trabajando, sin embargo resulta de suma importancia recoger la opinión de los miembros del presente Consejo para que sugieran qué peajes con mayor congestión serían los idóneos para realizar el piloto de medición del TEC.

El señor Juan Carlos León intervino nuevamente, indicando que realizarán la revisión de la presentación a fin de poder dar mayores recomendaciones al OSITRAN, conforme lo requerido por la Dra. Zambrano; asimismo indicó que se comprometen a apoyar a las gestiones que deban realizarse para que el OSITRAN cuente con mayor presupuesto y personal en el año 2023.

Finalmente, la Dra. Verónica Zambrano intervino indicando que, como Consejo de Usuarios de la Red Vial, se debería trabajar de manera tal que nos adelantemos a resolver los problemas que surgen y dan origen a los paros de transportistas, trabajando de manera estratégica, por lo que solicitó a los miembros del presente Consejo que comenten qué temas podrían generar malestar e insatisfacción a los usuarios de manera tal que el OSITRAN pueda actuar.

Sobre el particular, el señor León mencionó el tema referido a **i) seguridad vial, ii) cláusulas anticorrupción, iii) falta de póliza de seguro en el caso Bayovar y Morrope;** el señor Díez indicó que sería importante abordar los siguientes temas: **vi) revisión de contratos, vii) la construcción de muros en la carretera que no cumplen con la altura suficiente para evitar que hayan accidentes, viii) supervisión sobre los óvalos mal diseñados e intentar cambiarlos por los pasos a desnivel, ix) Gibas muy grandes en las vías para el tipo de vehículos que transitan en la Panamericana Norte, desde el tramo de Virú hasta Chiclayo.**

El señor Luis Marcos Bernal indicó que como gremio pusieron en conocimiento el tema de los óvalos hace más de 6 años, logrando que en ese entonces el Consejo Nacional de Seguridad Vial realice una inspección y emita un informe que concluye que el problema de fondo es el diseño de los óvalos, sobre todo en el óvalo Tortuga que corresponde a Autopistas del Norte.

Por último, la Dra. Zambrano solicitó que puedan hacer llegar un escrito con los temas para que el Organismo Regulador pueda empezar a trabajar con miras a lograr la satisfacción en el servicio.

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 12:24 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria Virtual N° 43 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 Villlegas
Gremio de Transportadores y Logística
del Perú & América - GTL PERU &
AMERICA

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