

ACTA DE SESIÓN ORDINARIA N° 45
CONSEJO DE USUARIOS DE LA RED VIAL DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del día jueves 12 de enero de 2023, en la Sede central del OSITRAN, sito en Calle Los Negocios 182, Surquillo; de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2016-CD-OSITRAN y modificatorias, se dio inicio a la Sesión Ordinaria N° 45 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron:

- Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario
- Bertha Aparicio Yamashiro, Jefe (e) de Atención al Usuario Final.
- Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de usuarios 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 presencial y virtual, los señores:

1. Juan Carlos León Siles, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.
2. Elliioth 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. César Arispe Ribbeck, representante de la Cámara Nacional de Comercio, Producción, Turismo y Servicios – PERUCÁMARAS.
5. Rosa María Angélica Del Castillo Rosas, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SNI.
6. Geovani Rafael Diez Villegas, representante del Gremio de Transportadores y Logística del Perú & América – GTL Perú & América.

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

- Luis Marcos Bernal, representante de Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú – UNT.

Adicionalmente, participaron en calidad de expositores, los señores:

- Victor Tirado Chapoñán, Director de Gestión de Proyectos de Autopista del Norte S.A.C. – AUNOR.
- John Vega Vásquez, Jefe de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

La Sesión Ordinaria inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, 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 N° 45 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Estado situacional de la Red Vial N° 4: Pativilca-Santa-Trujillo y Puerto Salaverry.

La Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario del OSITRAN, inició la presentación de los temas de Agenda. En ese sentido, cedió la palabra al señor Victor Tirado Chapoñán, Director de Gestión de Proyectos de Autopista del Norte S.A.C. – AUNOR, con la finalidad de abordar el primer tema.

Así, el señor Tirado inició la presentación indicando que la Red Vial N° 4 operada por **Autopista del Norte S.A.C.** actualmente está constituida por:

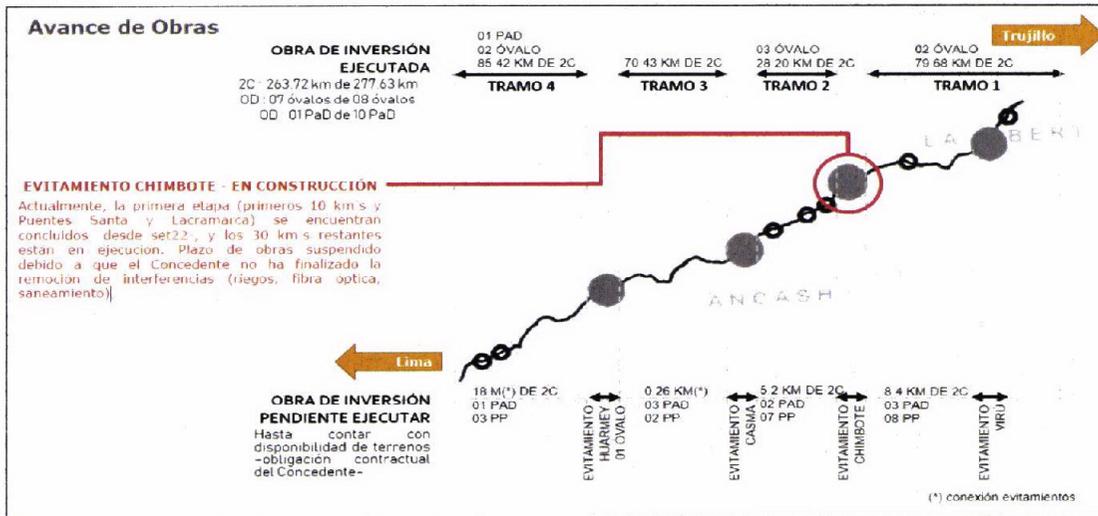
- 264 km de desdoblamiento de calzada, 07 óvalos y 01 paso a desnivel construidos y en servicio.
- 03 plazas de peaje reubicadas (Huarmey Km 314, Km 402+760 y Virú Km 529); y, 01 plaza de peaje nueva construida (Fortaleza Km220)
- Puentes Huambacho, Fortaleza y Virú reconstruidos, y Puente Sechín en proceso.
- 02 Cruces peatonales temporales: San Pedrito y Valle de Dios, hasta su ejecución definitiva.

Aunado a ello, indicó que la concesión va desde Pativilca hasta el desvío Puerto Salaverry. En los últimos 12 años han desarrollado esfuerzos en conjunto con el regulador y el concedente con la finalidad de lograr tener en servicio la Red Vial N° 4.

Por otro lado, señaló que a la fecha se han suscrito 04 adendas al Contrato de Concesión que incorporan las obras del Evitamiento Chimbote, así también como los estudios definitivos para la Rehabilitación de la Calzada Actual.

Como parte de las **obras de inversión**, señaló que el Evitamiento Chimbote se encuentra en construcción. Actualmente, la primera etapa (primeros 10km's y Puentes Santa y Lacramarca) se encuentra concluida desde el mes de setiembre de 2022 y los 30 km's restantes están en ejecución. El plazo de obras suspendido se debe a que el Concedente no ha finalizado la remoción de interferencias (riegos, fibraóptica, saneamiento). Lo señalado puede visualizarse en el siguiente gráfico:

Imagen N° 1:
Obras de Inversión



Fuente: Autopista del Norte S.A.C.

Asimismo, señaló que los primeros kms, del 10 al 20, del Evitamiento Chimbote, cuentan con muchas protestas por invasores que han llegado a la zona requiriendo que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones otorgue salida de un extremo al otro a través de esta vía de evitamiento; sobre el particular señaló que AUNOR ha realizado el requerimiento al citado Ministerio.

Por otro lado, indicó que a la fecha existen interferencias a las obras de inversión, que tienen una relevancia fundamental para ejecutar las obras que faltan por parte de la concesionaria. En ese sentido, la ejecución del saldo de obras de inversión, está supeditado a que el Concedente libere los siguientes predios y servicios afectados según el siguiente detalle:

Imagen N° 2:
Interferencias para el avance de las obras

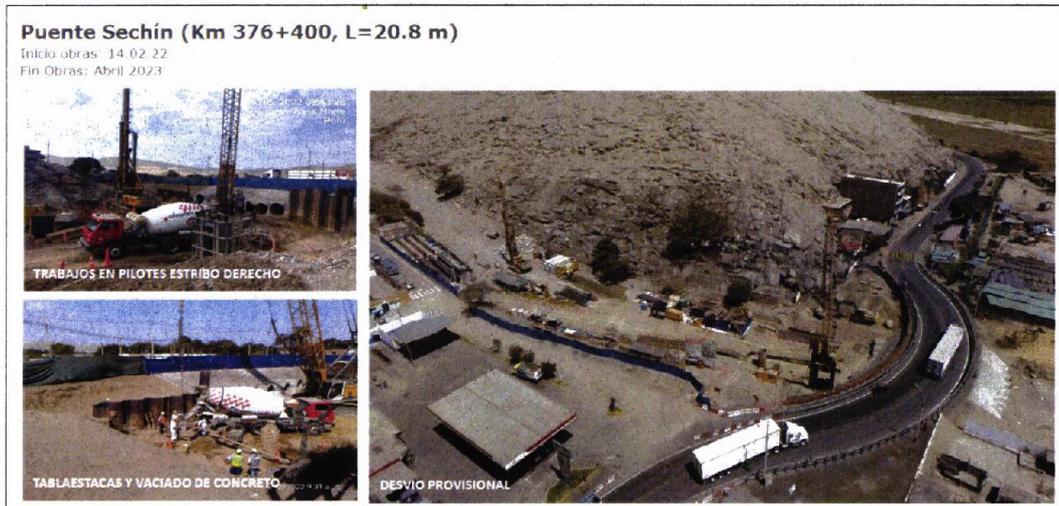
| OBRA DE INVERSIÓN | PREDIOS (*) | REDES ELÉCTRICAS | FIBRA ÓPTICA | SISTEMA DE RIEGO | AGUA Y DESAGUE | REASANTAMIENTO |
|-------------------------------------|-------------|------------------|--------------|------------------|----------------|----------------|
| SEGUNDA CALZADA (9.82 KM) | - | ● □□ | ● □□ | | ● □□ | |
| EVITAMIENTO HUARMEY (7.35 KM) | 77 | ● □□ | ● □□ | ● □□ | ● □□ | ● □□ |
| EVITAMIENTO CASMA (10.99 KM) | 94 | ● □□ | ● □□ | ● □□ | ● □□ | |
| EVITAMIENTO VIRÚ (16.56 KM) | 131 | ● □□ | ● □□ | ● □□ | ● □□ | |
| 08 PASOS A DESNIVEL | 59 | ● □□ | ● □□ | | | |
| 20 PUENTES PEATONALES | s/i | ● □□ | ● □□ | ● □□ | | |
| INTERCAMBIO VIAL SALAVERRY (1.2 KM) | 72 | ● □□ | ● □□ | | ● □□ | |

Fuente: Autopista del Norte S.A.C.

Posteriormente, señaló que dentro de los trabajos que viene ejecutando la concesionaria se encuentra la reconstrucción del Puente Sechín que colapsó a raíz del Fenómeno El Niño del año 2017. Este puente, con una longitud de aproximadamente 20 metros, estará concluido en abril del año 2023; el

citado puente tiene gran relevancia porque accede a Casma y cuenta con gran cantidad de flujo vehicular.

Imagen N° 3:
Obras en el Puente Sechín



Fuente: Autopista del Norte S.A.C.

También indicó que a lo largo de la Red Vial N° 4 se ha realizado el mantenimiento vial que incluye actividades como la colocación de guardavías, colocación de señales, repintado en sectores de vías más importantes y la limpieza de las obras de arte a lo largo de la vía.

Imagen N° 4:
Mantenimientos realizados en la Red Vial N° 4



Fuente: Autopista del Norte S.A.C.

De otro lado, señaló se ha ejecutado el desvío en el Puente Carrizal, puesto en servicio el 11 de noviembre de 2022; asimismo señaló que dicho desvío se realizó por insistencia de la concesionaria ante la necesidad de salvaguardar la seguridad de los usuarios.

Como otro punto importante indicó que, en materia de seguridad, la concesionaria ha implementado hace 3 años un programa de reducción de accidentes denominado PRA que está orientado a mejorar toda la infraestructura existente en términos de señalización y de mejoras de seguridad a los usuarios. Con este programa se ha obtenido grandes resultados en cuanto al descenso de accidentes en óvalos y sectores críticos como Camposol.

Dentro del programa de reducción de accidentes antes señalado, se incluye capacitaciones a los choferes, transportistas, colegios y gobiernos locales por donde atraviesa la Red Vial N° 4.

Finalmente, a modo de conclusión de la exposición presentada ante los miembros del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional, detalló los siguientes comentarios generales:

- En el 75 % de terrenos del Evitamiento Chimbote aún se tiene interferencias pendientes por resolver de redes eléctricas y saneamiento por parte del Concedente. Respecto a las interferencias de riego se tiene pendiente respuesta del Concedente para resolver inconsistencias en los expedientes técnicos y plazo de obra.
- Se mantiene el incumplimiento por parte del Concedente en la entrega de terrenos libres de interferencias del saldo de Segunda Calzada y Obras de Desempate (obras suspendidas desde agosto 2016). Así también, está pendiente que el Concedente defina y encargue la solución a los caminos vecinales afectados por los Evitamientos Huarmey, Casma y Virú y que el Concedente entregue los terrenos para la construcción del nuevo Intercambio Vial Salaverry.
- Asimismo, señalo que se encuentra en proceso lo siguiente:
 - Implementación del telepeaje. Los trabajos en campo se inician el 16 de enero de 2023 y deben concluir en Marzo de 2023.
 - Colocación de nuevos postes SOS, los cuales se ubicarán cada 5 km (actualmente se encuentran ubicados cada 10km), y tendrán habilitadas cámaras para mejor monitoreo.
 - Colocación de pórticos de mensajería variable en los cuatro peajes, a fin de mantener información actualizada y de conocimiento al usuario.



Concluida la presentación, el señor Luis Marcos Bernal, representante de Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú – UNT, intervino consultando i) si todas las obras de segunda calzada que tienen interferencias se encuentran retenidas desde el año 2016; ii) a quién le corresponde tomar acción frente a la inseguridad que representa el Puente Carrizal; iii) si han previsto algún plan de contingencia durante el verano por la gran afluencia de vehículos que hay en la zona de Tortuga y Huarmey.



Al respecto, el señor Tirado indicó que, el concesionario debía ejecutar todas las obras propuestas en la oferta en 4 años, a partir del 2010 cuando se aprobó el expediente definitivo de ingeniería de la segunda calzada; en ese sentido, todas las obras deberían haber concluido el 2014 o 2015, sin embargo, las obras pendientes de ejecutar marcan un incumplimiento por parte del concedente derivado de la falta de liberación de terrenos.



Con relación al Puente Carrizal, el señor Tirado indicó que aunque no es responsabilidad del concesionario, AUNOR viene realizando los trabajos de mantenimiento a fin de salvaguardar la seguridad de los usuarios.

Finalmente, respecto a la tercera consulta referida al plan de contingencia por la gran afluencia de vehículos, el señor Tirado precisó que cuentan con un plan definitivo para implementar el telepeaje, así como la colocación de casetas adicionales con la finalidad que el tránsito circule con mayor rapidez.

2.2. Alcance sobre la propuesta de los Lineamientos de Supervisión para las mediciones del Tiempo de Espera en Cola (TEC) en las concesiones de la Red Vial bajo competencia del OSITRAN



Continuando con los temas de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga cedió la palabra al ingeniero John Vega Vásquez, Jefe de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización para el inicio de su exposición.

En ese sentido, el ingeniero Vega señaló que el Tiempo de Espera en Cola (TEC) se encuentra establecido en los Contratos de Concesión como un nivel de servicio que el concesionario tiene que cumplir.

Es por ello que, el OSITRAN se encuentra elaborando los Lineamientos de Supervisión para las mediciones del TEC. Asimismo, señaló que, el OSITRAN tiene a su cargo la supervisión de 16 contratos de concesión: 6 concesiones autofinanciadas y 10 concesiones cofinanciadas (en las cuales el Estado debe realizar un pago anual por mantenimiento de operación - PAMO, toda vez que la recaudación por peaje no cubre el mantenimiento y operación de estas concesiones, asimismo en estas concesiones, el Estado paga por las emergencias viales y por el mantenimiento periódico).

De los 16 contratos de concesión, 13 de ellos contienen disposiciones relativas al TEC como nivel de servicio, y solo 1 contrato de concesión no regula la posibilidad de apertura de peaje. Así, la cláusula tipo señalada en los contratos de concesión referidas al TEC, establece lo siguiente:

Imagen N° 5:

Cláusulas tipo del Contrato de Concesión sobre la denominación TEC

| ANEXO I – Sección 3 | | |
|--|--|--|
| Parámetro de Condición a Utilizar | | |
| 7.1 | La congestión en las unidades de peaje y en las estaciones de pesaje se medirá por el "tiempo de espera en cola" (TEC), el que se entenderá en el terreno como el promedio de tiempo de espera por vehículo, ponderado por el número de vehículos atendidos. El TEC se medirá siempre separadamente para cada sentido de circulación. | → ÚNICO CONCEPTO DE TEC: COMO PROMEDIO |
| 7.2 | Como método de medición podrá aplicarse el "método de las placas de rodaje" donde: (a) un equipo anota el número de la placa de rodaje de los vehículos y la hora en que se detienen para formar cola; (b) otro equipo anota el número de la placa de rodaje de los vehículos y la hora en que salen después de haber pagado el Peaje; y (c) posteriormente se procesan los datos en gabinete. | → MÉTODO DE MEDICIÓN |
| 7.3 | El tiempo de medición deberá ser como mínimo tres (3) horas, de manera que se abarquen las horas de mayor tráfico del mes en que se efectúa la medición, en cada sentido y en cada estación. Para determinar esto, la primera medición de TEC se efectuará sobre la base de información de tráfico del MTC. Después del primer Año de la Concesión, la fuente de información para las mediciones de TEC se efectuarán sobre la base de las informaciones de tráfico recogidas por el CONCESIONARIO. A efectos de la determinación del TEC se tendrá en cuenta que tanto las Unidades de Peaje como las Estaciones de Pesaje funcionarán las 24 horas del día y que se cobrará Peaje a todos los vehículos. En materia de pesaje, se pesará con el propósito de evitar el deterioro de la vía, multándose los excesos en los pesos autorizados y/o cuando se realice (por parte del transportista) la descarga del exceso de peso, o la re-estiba. Esto se hará para todos los vehículos de carga y transporte de ómnibus de pasajeros que hubieren acusado eventual sobrecarga en el sistema de pesaje en movimiento a instalar. | → CONDICIÓN PARA MEDIR EL TEC: MÍNIMO 3 HORAS DE MEDICIÓN |
|  | | |
| Nivel de Servicio y Plazo de Respuesta | | |
| 7.8 | El TEC máximo aceptable es de tres (3) minutos. | → NIVEL MÁXIMO DE TEC COMO NDS: 3 MIN |
| 7.9 | Cuando en cualquier medición de congestión se hubiere determinado un TEC superior a tres (3) minutos, se efectuará una segunda medición antes de transcurridos treinta (30) Días de la primera. La segunda medición abarcará como mínimo tres (3) horas, durante las horas de mayor tráfico de la semana en que se efectúa la medición. Si en esa segunda medición también se determina un TEC superior a tres (3) minutos, el CONCESIONARIO deberá modificar el Sistema de Atención en dicha estación para lo cual tendrá un plazo de cinco (5) Días. Caso contrario se tendrá la primera medida como correspondiente a un fenómeno particular sin necesidad de efectuar ninguna intervención. | |
| 7.10 | Si la modificación del sistema de atención implica la Construcción o instalación de nuevos carriles para la estación, el CONCESIONARIO dispondrá de un plazo de hasta seis (6) meses para concluir las obras indicadas, plazo contado desde el momento en que se efectuó una medición superior a tres (3) minutos. | |
| 7.11 | Si en cualquier momento se registrara una medición de congestión aislada de un TEC superior a cinco (5) minutos, corresponde la aplicación de una penalidad de acuerdo a la Tabla N° 5 del ANEXO IX del Contrato, y el CONCESIONARIO procederá inmediatamente a la apertura del Peaje al tránsito hasta que el tiempo de congestión esté por debajo de los tres (3) minutos. | → EN CASO SE REGISTRE UNA MEDICIÓN DE CONGESTIÓN AISLADA DE UN TEC |
| 7.12 | Sin perjuicio de lo anterior, el REGULADOR, podrá efectuar las mediciones adicionales necesarias, a efectos de determinar las causas del incremento del TEC. Si se concluyera que tal incremento obedece a circunstancias no imputables al CONCESIONARIO, ésta no estará obligada a modificar el Sistema de Atención, ni a ejecutar la Construcción de nuevos carriles, y por tanto, no será pasible de la aplicación de penalidad. | |
|  | | |

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Como se puede apreciar de las imágenes N° 5, en base a la cláusula tipo, la congestión en las unidades de peaje y en las estaciones de pesaje se medirá por el "tiempo de espera en cola" (TEC), el cual se obtendrá en el terreno como el **promedio** del tiempo de espera por vehículo, medido desde que llega a la cola del peaje o pesaje hasta que se retira de la garita luego de ser atendido, ponderado por el número de vehículos atendidos.

Asimismo, esta cláusula tipo dispone que, en caso se presente dentro de la medición un TEC mayor a 5 minutos, el concesionario deberá levantar la valla de la estación del peaje, a fin de llegar a cumplir con los niveles de servicio.

Aunado a lo anterior, señaló que la medición actualmente se realiza de manera anual, sin embargo, el OSITRAN, como parte de los Lineamientos de Supervisión para las mediciones del TEC que vienen trabajando, propone realizar las mediciones periódicas e inopinadas y el procesamiento de datos en tiempo real.

La propuesta de cambio del OSITRAN, de manera resumida, se visualiza a continuación:

Imagen N° 6:
Propuesta de cambio con el TEC



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Por otro lado, indicó que el OSITRAN ha realizado pruebas piloto en las siguientes concesiones:

- **Red Vial N° 4: Carretera Pativilca – Trujillo:** Unidad de Peaje del Km 402. Se realizó la prueba piloto los días 30 de abril de 2022 y 01 de mayo de 2022 (Feriado del “Día del Trabajo”).
- **IIRSA Centro Tramo 2:** Puente Ricardo Palma- la Oroya, La Oroya – Dv. Cerro de Pasco, La Oroya- Huancayo. Unidad de peaje de Corcona. Se realizó en feriado de fiesta Patrias, los días 28 y 29 de julio de 2022.

Asimismo, informó a los miembros del presente Consejo que se tenían programadas nuevas pruebas piloto, las cuales se realizarían en las siguientes concesiones:

- **Red Vial N° 6 Carretera Pucusana -Ica** (Feriado de Navidad)
- **Carretera Dv. Quilca-Dv. Arequipa (Repartición)-Dv. Matarani-Dv. Moquegua-Dv. Ilo-Tacna-La Concordia.** (feriado de Fin de Año)

Estas 2 últimas pruebas piloto no pudieron llevarse a cabo debido al vandalismo que viene sufriendo la red vial, en sus diversos peajes.

Concluida la presentación, el señor Luis Marcos consultó en qué estado se encuentra la propuesta de cambio planteada y como se da cumplimiento a este esquema de medición a través del TEC.

Al respecto, el ingeniero Vega señaló que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización se encuentra trabajando en los Lineamientos de Supervisión para las mediciones del TEC en las concesiones de la Red Vial bajo competencia del OSITRAN, por lo que, están recopilando la mayor cantidad de casuística a través de los pilotos. La medición se realiza in situ por los supervisores durante 3 horas y el sistema envía alertas superados los 5 minutos. En el mes de abril se dará inicio a la aplicación de los citados Lineamientos.

El señor Geovani Rafael Diez Villegas, representante del Gremio de Transportadores y Logística del Perú & América – GTL Perú & América, consultó i) por qué no se puede aplicar a todas las concesionarias la medición a través del TEC, ii) por qué hay tanta diferencia entre la medición que realiza el OSITRAN y la que ellos como usuarios han realizado; iii) por qué la consultoría la realizarían en el mes de abril y por qué no se ha considera el peaje de Chicama y; iv) qué acciones podrían adoptar los miembros para que el OSITRAN pueda contar con mayor presupuesto con la finalidad de aumentar la supervisión en el TEC y demás niveles de servicio.

Al respecto, el ingeniero Vega indicó que la última consultoría debió realizarse en el mes de diciembre de 2022, sin embargo, los peajes donde se realizaría el plan piloto fueron quemados, por lo que resultó imposible realizar la consultoría.

Con relación a que no en todos los contratos de concesión se ha previsto la medición del TEC, señaló que de las 16 concesiones hay 3 en las cuales no se mide el TEC porque las partes (entiéndase Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de concedente y la empresa concesionaria) así lo consideraron a través de la suscripción de sus respectivos contratos de concesión.

La Dra. Angela Arrescurrenaga, señaló que se requiere el input de los miembros del presente Consejo para que indiquen en qué peajes consideran se debe realizar la supervisión del TEC, como en el peaje de Chicama; asimismo manifestó que, con relación al presupuesto del OSITRAN, los miembros del presente Consejo pueden solicitar a la Secretaría Técnica se canalice el requerimiento de mayor presupuesto para la institución, a efectos que se pueda priorizar mayor personal para las supervisiones del TEC y de los demás niveles de servicio.

En ese sentido, el señor Diez señaló que debe exigirse al Ministerio de Economía y Finanzas que exista el presupuesto suficiente para que el OSITRAN pueda contar con una mayor cantidad de supervisores in situ.

Finalmente, la Dra. Angela Arrescurrenaga indicó que el próximo lunes 16 de enero se estaría enviando a todos los miembros del presente Consejo, un cuestionario que forma parte de la consulta temprana que está realizando el OSITRAN en el marco de la revisión del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público.

III. ACUERDOS:

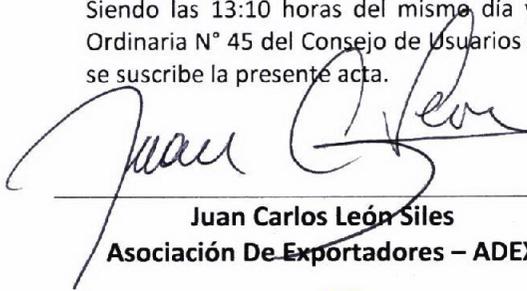
Durante el desarrollo de la presente sesión, se acordó que las sesiones del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional se realizarán, en adelante, de manera virtual, a través de la Plataforma Microsoft Teams, debiendo consultarse en el mes de junio del presente año si estas sesiones mantendrán la virtualidad en el segundo semestre del 2023.

IV. PEDIDOS:

Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional formularon los siguientes pedidos:

- 1) Recomendar a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización que incluya el peaje Chicama en el Plan piloto sobre la medición del TEC.
- 2) Solicitar al Ministerio de Economía y Finanzas proporcione al OSITRAN un mayor presupuesto que resulte adecuado para incrementar la cantidad de supervisores del OSITRAN.

Siendo las 13:10 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 45 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



Elliioth Marcio Tarazona Álvarez
Asociación Automotriz del Perú - AAP



César Arispe Ribbeck
Cámara Nacional de Comercio,
Producción, Turismo y Servicios –
PERUCÁMARAS



Geovani Rafael Diez Villegas
Gremio de Transportadores y Logística del
Perú & América – GTL Perú & América.