

ACTA DE SESIÓN ORDINARIA N° 47
CONSEJO DE USUARIOS DE LA RED VIAL DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del día jueves 6 de julio 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° 47 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional.

En representación del OSITRAN, asistieron de manera virtual los señores:

- 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.
- John Vega Vásquez, Jefe de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- 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.
- 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 presencial y virtual, los señores:

1. Juan Carlos León Siles, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.
2. Nilton Nazario Llanos Ayala, representante alterno de la Asociación de Exportadores – ADEX.
3. Elioth Marcio Tarazona Álvarez, representante de la Asociación Automotriz del Perú – AAP.
4. Enrique Prado Rey, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.
5. César Arispe Ribbeck, 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.
7. 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, participaron en calidad de expositores, los señores:

- Melina Caldas Cabrera, Jefa de Regulación de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.
- Yessica Ochoa Carbajo, Especialista de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.
- Patricia Echegaray, responsable de Imagen y Comunicación de IIRSA Norte S.A.
- Raphael Carpio, Gerente General de IIRSA Norte S.A.
- Jimmy Aizprúa, Gerente de Ingeniería de IIRSA Norte S.A.
- Juan Carlos Polo, Gerente Comercial de IIRSA Norte S.A.

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

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Procedimiento de fijación, revisión y desregulación tarifaria en los peajes de las carreteras concesionadas bajo competencia del OSITRAN

La Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario del OSITRAN dio el uso de la palabra a la señora Melina Caldas, Jefa de Regulación de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

Así, la señora Caldas inició la presentación indicando que en los contratos de concesión intervienen diversas entidades. En una primera fase de estructuración participa PROINVERSIÓN, posteriormente se firma el Contrato entre las partes: concesionario y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, donde el OSITRAN participa brindando opinión no vinculante.

Posteriormente, con el inicio de la concesión, el OSITRAN verifica el cumplimiento de lo establecido en el contrato de concesión en los términos que han sido pactados por las partes. Durante toda esta etapa de la concesión, el contrato se puede modificar a solicitud de las partes.

Aunado a ello, señaló que a la fecha, el OSITRAN supervisa 16 concesiones viales:

Imagen N° 1:

Concesiones viales supervisadas por el OSITRAN

N°	CARRETERA	CONCESIONARIO
1	Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque	Carretera Sierra Piura S.A.C.
2	IIRSA Norte: Tramo Paita – Yurimaguas	Concesionaria IIRSA Norte S.A.
3	Nuevo Mocupe Cayaltí – Oyotún	Concesión Valle del Zaña S.A.
4	Autopista del Sol: Tramo Trujillo – Sullana	Concesionaria Vial del Sol S.A.
5	Longitudinal de la Sierra – Tramo 2	Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.
6	Red Vial N°4: Pativilca–Santa–Trujillo y Pto. Salaverry.	Autopista del Norte S.A.C
7	Red Vial N° 5 Tramo Vial: Ancón - Huacho – Pativilca.	NORVIAL S.A.
8	Tramo Vial Óvalo Chancay/ Dv.Variante Pasamayo-Huaral-Acos	Consorcio Concesión Chancay- Acos S.A.
9	IIRSA Centro - Tramo 2: Pte. Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco.	Desarrollo Vial de los Andes S.A.C
10	Red Vial N°6 : Puente Pucusana - Cerro Azul – Ica.	Concesionaria Vial del Perú S.A.
11	IIRSA Sur - Tramo 1: San Juan de Marcona – Urcos.	Carretera Andina del Sur S.A.C.
12	IIRSA Sur - Tramo 2: Urcos -Inambari.	Concesionaria Interoceánica Tramo 2
13	IIRSA Sur - Tramo 3: Inambari – Iñapari.	Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 3

14	IIRSA Sur - Tramo 4: Inambari – Azángaro.	INTERSUR Concesiones S.A.
15	IIRSA Sur - Tramo 5: Matarani – Azángaro – Ilo.	Concesionaria Vial del Sur S.A.
16	Dv. Quilca - Dv. Arequipa (Repartición) - Dv. Matarani - Dv. Moquegua - La Concordia.	Concesionaria Peruana de vías S.A.

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Así, señaló que son más de 6500 km de vías concesionadas y más de 50 unidades de peaje a lo largo de estas vías. De las 16 concesiones viales, 6 son concesiones autofinanciadas y 10 son cofinanciadas.

Por otro lado, señaló la estructura básica de los contratos de concesión, dentro de la cual se encuentra la sección referente al Régimen Económico, donde se regula cuáles son las tarifas a pagar por los usuarios, las condiciones para el incremento a la tarifa del contrato, si se va a llevar a cabo el reajuste ordinario o extraordinario y si el concesionario puede brindar tarifas diferenciadas o políticas comerciales.

El pago de la tarifa da derecho a los usuarios, además del uso de la vía, a acceder a los servicios obligatorios (la existencia de una central de emergencia que funciona 24 horas al día, postes de emergencia distribuidos cada 10 km a lo largo de la vía, el uso de servicios higienicos en las unidades de peaje, auxilio mecánico y de remolque y el servicio de ambulancia) y eventuales servicios opcionales que pueda brindar el concesionario.

Con relación a las tarifas previstas durante la concesión, indicó que durante la etapa inicial de inversión e infraestructura de la vía, los concesionarios pagan la tarifa que se venía cobrando en la vía previo al inicio de la concesión, es decir la tarifa de Provías. Una vez concluidas las obras obligatorias del contrato puede activarse la tarifa contractual que puede ser igual a 1.50 dólar o puede ser determinada por el Regulador.

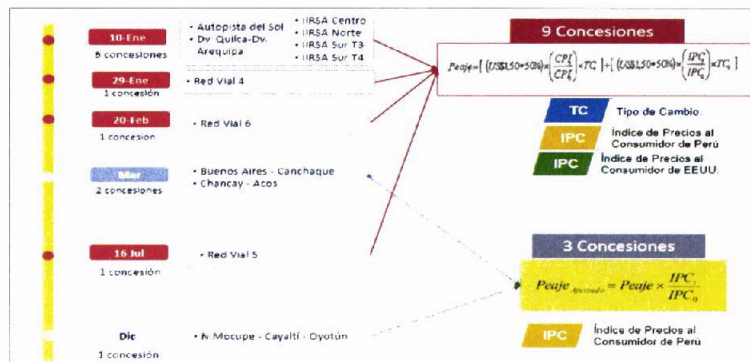
Una vez que se activa la tarifa del contrato durante la etapa de operación y mantenimiento de la vía, la tarifa se va a reajustar anualmente.

➤ Reajuste Tarifario

Sobre el reajuste tarifario señaló que, en la actualidad 12 concesiones pueden llevar a cabo este reajuste ordinario de manera anual; las 4 concesiones restantes no han podido activar la tarifa contractual al no haber concluido con los compromisos contractuales por diversos motivos. Las 12 concesiones señaladas se presentan a continuación, así como la fecha prevista para su reajuste tarifario:

Imagen N° 2:

Concesiones viales que pueden realizar ajuste tarifario



Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Asimismo, señaló que los contratos de concesión incluyen cuál es la fórmula a seguir para poder modificar la tarifa de manera anual. Así, de las 12 concesiones que actualmente pueden reajustar el peaje, 9 tienen una fórmula de modificación de peaje que involucran las variaciones del tipo de cambio, del índice de precios al consumidor de Perú y del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos. Las 3 concesiones restantes: Buenos Aires- Canchaque, Chancay- Acos y N. Mocupe- Cayaltí-Oyotún reajustan su peaje considerando la variación únicamente del índice de precios al consumidor de Perú.

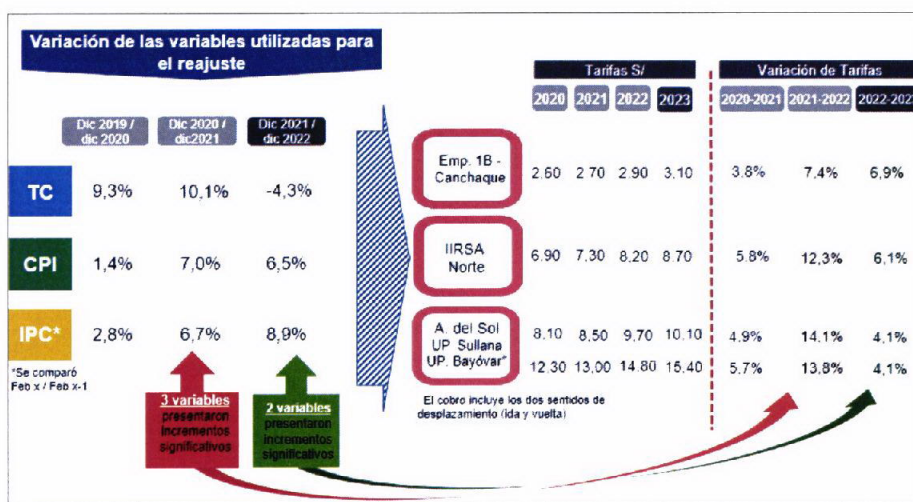
Los elementos de los reajustes tarifarios son los siguientes:

- El reajuste será realizado por el propio concesionario.
- Lo debe realizar cada 12 meses.
- El contrato contiene la fórmula que debe utilizar el concesionario.
- El contrato especifica las fechas a partir de las cuales corresponde realizar el reajuste.
- El OSITRAN verifica que dichos ajustes cumplan con los criterios establecidos en los Contratos de Concesión y con lo previsto en el RETA.

En los últimos años, se ha observado incrementos significativos en las tres variables que intervienen en la determinación de las tarifas (TC, IPC y CPI). Con ello, al aplicar la fórmula establecida en los contratos de concesión, los peajes que entran en vigencia el 10 de enero o en otras fechas específicas (20 febrero, 3 de marzo, 22 de marzo, 16 de julio y 22 de diciembre) aumentan en comparación con los valores de años previos.

A modo de ejemplo, mostró el efecto en el incremento tarifario de las unidades de peaje en Piura:

Imagen N° 3:
Incremento tarifario en las unidades de peaje en Piura



Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Aunado a ello, señaló que adicionalmente al reajuste ordinario, algunos contratos de concesión prevén la posibilidad que se lleve a cabo un reajuste extraordinario, dicho ajuste es **excepcional**, aplicable en contextos de **alta variación de las variables del ajuste ordinario**; es decir en la eventualidad que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario. Esta variación puede implicar una caída o un incremento del peaje.

Por otro lado, señaló que en los contratos de concesión existe una sección referida a la suspensión de obligaciones en las cuales se regula bajo que causales se pueden suspender las obligaciones referidas a distintos eventos incluidos los reajustes y los cobros de peaje. Usualmente estas causas pueden ser por fuerza mayor, guerras y acuerdo entre las partes.

Así, señaló que en el marco de las protestas sociales, ocurrida a fines de 2022 e inicios de 2023 y considerando la Declaración del Estado de Emergencia por intensas lluvias (DS 043-2023-PCM) se firmaron sendas actas de suspensión de obligaciones relacionadas al cobro de peaje, conforme al siguiente detalle:

Imagen N° 4:
Suspensión de cobro de peaje 2022-2023

<u>Canchaque</u>	<u>IIRSA Norte</u>	<u>Covisol</u>	<u>Nuevo Mocupe Cavallí</u>	<u>Longitudinal de la Sierra T2</u>	<u>Coviperú</u>	<u>IIRSA Sur T3</u>	<u>IIRSA Sur T4</u>
Suspensión de cobro de peaje	Suspensión de reajuste tarifario y cobro de Peaje	Suspensión de cobro de Peaje	Suspensión de cobro de Peaje	Suspensión de cobro de Peaje	Suspensión de Reajuste tarifario para vehículos pesados	Suspensión de reajuste tarifario y cobro de peaje	Suspensión de cobro de peaje.
12 mar a 26 may UP Loma Larga	De incremento: 10 ene a 10 may Todas las UP De cobro: 12 mar a 10 may UP Chulucanas y Omos	20 a 26 mar solo UP Chicama	12 mar a 04 mayo UP San Nicolas	13 de mar al 12 may Todas las UP	20 de feb al 06 abr Todas las UP	De incremento: 10 de ene al 10 may (UP Planchon y San Lorenzo) De cobro: 15 de diciembre a la fecha (UP Unión)*	13 de diciembre hasta la fecha*

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

2.2. Estado actual de la evaluación de los expedientes técnicos sobre las obras accesorias en la carretera IIRSA Norte:

- **Puentes Naranjillo y Aguas Claras.**
- **Km 17- sector 1.**
- **Variante Aserradero.**

Continuando con el segundo tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga le dio el uso de la palabra a los representantes de IIRSA Norte para que procedan con la exposición.

El señor Raphael Carpio, Gerente General de IIRSA Norte S.A., inició la presentación señalando que la carretera IIRSA Norte inicia desde la unidad de peaje del Puerto de Paíta hasta la unidad de peaje del Puerto de Yurimaguas, recorriendo alrededor de 1000 km, atravesando Costa, Sierra y Selva del país.

Asimismo, señaló que cuentan con 106 postes satelitales a lo largo de la vía, 10 grúas, 9 estaciones de peaje, 4 estaciones de pesaje (1 fija y 3 móviles) y un centro de control de operaciones que se encuentra en la ciudad de Piura.

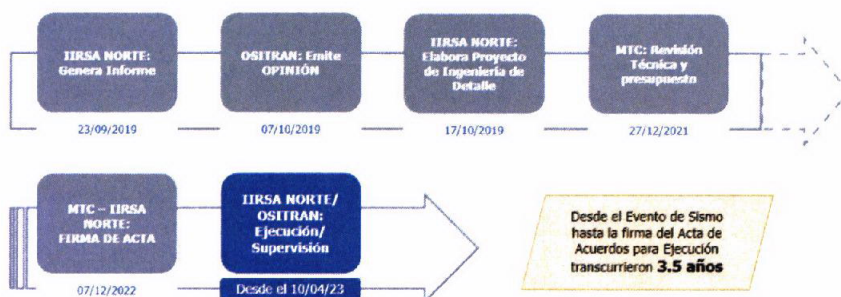
- Desvíos provisionales de Aguas Claras y Naranjillo

Al respecto, señaló que el sismo del 26 de mayo de 2019, ocasionó el desplazamiento horizontal y rotacional de las losas de ambos puentes, por lo que se tomó como acción la restricción de ambos puentes, teniendo tránsito restringido de una sola vía a la vez, a fin de garantizar que los puentes no trabajen al 100%.

Aunado a ello, señaló que producto de estos desplazamientos se determinaron 2 necesidades: una obra provisional para recobrar tránsito de los puentes y una obra definitiva que deviene en el reemplazo de ambos puentes.

➤ Respecto a la obra provisional, se llevaron a cabo los siguientes pasos:

Imagen N° 4:
Proceso de aprobación de obra provisional



Fuente: IIRSA Norte

Asimismo, señaló que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encuentra trabajando para la liberación de terrenos y posterior ejecución del desvío provisional del Puente Aguas Claras.

De esta manera, presentó el cronograma trazado para poder ejecutar la obra, encontrándose más avanzado el Puente Modular el cual ya ha sido transportado a la zona donde se instalará, esperando que se concluyan las labores de liberación de terrenos.

Imagen N° 5:
Cronograma de obra provisional

Id	Nombre de tarea	Duración	Comienzo	Fin	% Avance	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
0	DESvíOS PROVISIONALES DE LOS PUENTES AGUAS CLARAS Y NARANJILLO	168 días	lun 1/05/23	sáb 11/11/23	42.85%									
1	INICIO	0 días	lun 1/05/23	lun 1/05/23										
2	PUENTE AGUAS CLARAS	155 días	lun 1/05/23	vie 27/10/23	52.31%									
3	OBRAS PRELIMINARES	155 días	lun 1/05/23	vie 27/10/23	20%									
4	MOVIMIENTO DE TIERRAS	89 días	lun 15/05/23	vie 25/08/23	2%									
5	ESTABILIZACION DE TALUD	67 días	lun 15/05/23	lun 31/07/23	0%									
6	PUENTE MODULAR	137 días	lun 22/05/23	vie 27/10/23	67%									
7	Llegada obra de Puente Modular	0 días	sáb 17/06/23	sáb 17/06/23	0%									
8	DEFENSA RIBERENA	36 días	lun 14/08/23	sáb 23/09/23	0%									
9	OBRAS DE ARTE Y DRENAJE	41 días	lun 7/08/23	vie 22/09/23	0%									
10	PAVIMENTOS	120 días	lun 15/05/23	sáb 30/09/23	0%									
11	SEÑALIZACION Y SEGURIDAD VIAL	54 días	sáb 26/08/23	vie 27/10/23	0%									
12	PROTECCION AMBIENTAL	140 días	lun 15/05/23	mar 24/10/23	0%									
13	PUENTE NARANJILLO	168 días	lun 1/05/23	sáb 11/11/23	32.99%									
23	FIN	0 días	sáb 11/11/23	sáb 11/11/23										

Fuente: IIRSA Norte

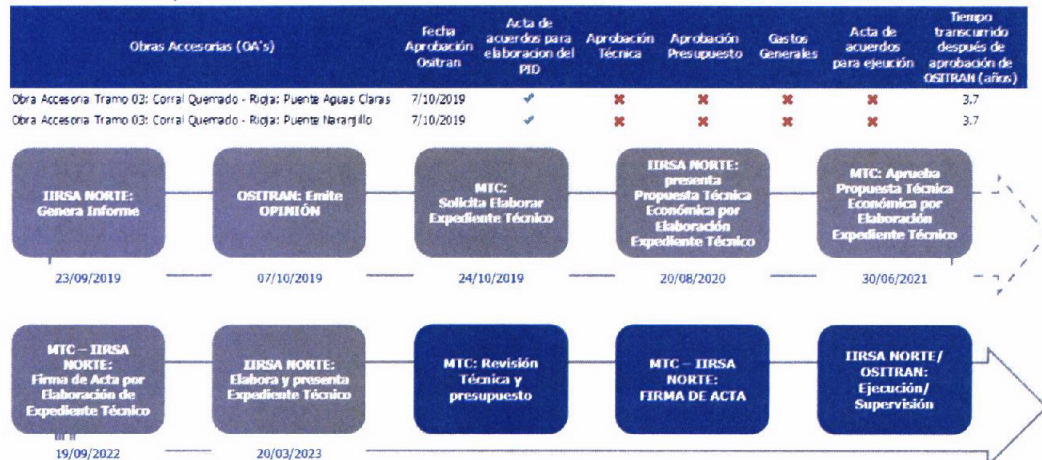
Posteriormente, señaló que el desvío del Puente Naranjillo también tiene interferencias, las cuales están siendo trabajadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para su liberación, así como la reubicación de los postes de alumbrado.

Así también, señaló que la fabricación del puente modular de Naranjillo concluiría el fin de semana y posteriormente sería transportado para su instalación una vez que se hayan concluido los procesos de liberación.

➤ Respecto a la obra provisional, se llevaron a cabo los siguientes pasos:

Imagen N° 6:

Proceso de aprobación de obra definitiva



Nota: Levantamiento de Observaciones enviado mediante cartas: 10544-CINSA-MTC (13/06/223) y 10553-CINSA-MTC (15/06/223).

Fuente: IIRSA Norte

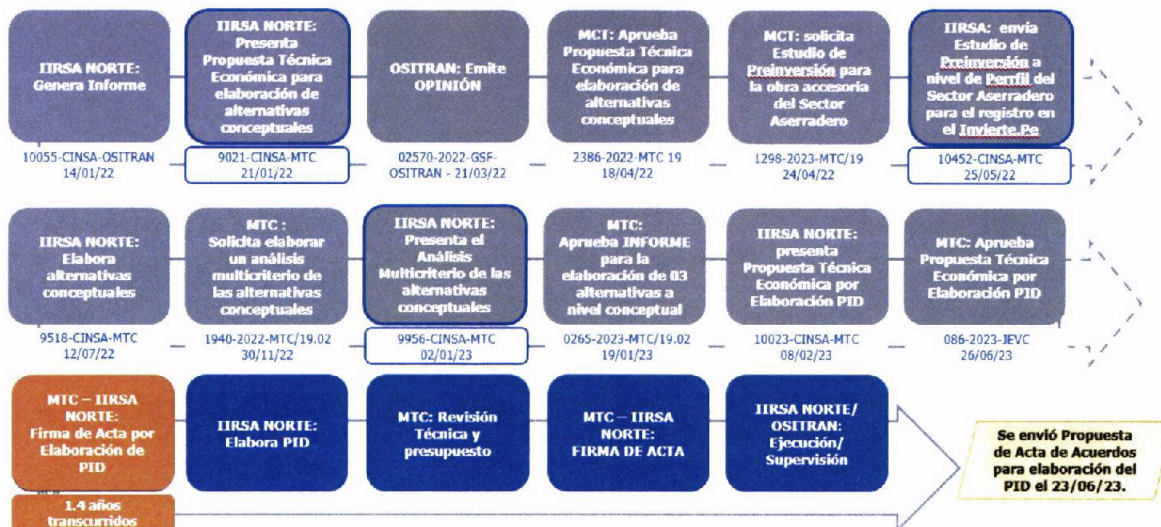
• **Sector Aserradero**

Por otro lado, señaló que el sector Aserradero fue afectado por un sismo el 28 de octubre de 2021 lo que ocasionó el cierre del cause por varios días, perdiendo casi 4 km de carretera, por lo que se habilitó un desvío provisional.

Aunado a ello, presentó un flujograma para entender en qué estado se encuentra la obra accesoria:

Imagen N° 7:

Estado de aprobación de obra accesoria



Fuente: IIRSA Norte

- Obra accesoria en el km 17

Sobre ello, señaló que en diciembre del año 2014 y enero de 2015 se desprendió un cerro en parte de la carretera, entre Tarapoto y Yurimaguas, perdiéndose 400 metros de carretera.

Al respecto, el señor Carpio señaló que en la situación actual se cuenta con el tránsito controlado, en un solo sentido por vez, con 2 tranqueras administradas por IIRSA Norte, recuperándose la transitabilidad.

Imagen N° 8:
Situación actual del km 17



Fuente: IIRSA Norte

En ese sentido, precisó que para el deslizamiento antes indicado se determinaron 2 soluciones por parte de IIRSA Norte:

- 1) Obra provisional.- Ampliar la zona para poder garantizar un tránsito de 2 vehículos a la vez, desplazando el eje hacia el talud superior a la derecha entre las progresivas 17+240 al 17+300.
- 2) Obra definitiva.- La cual consta de 3 opciones:
 - Desarrollar un nuevo trazo alternativo, buscando alejarse de todo el sector involucrado.
 - Reconstruir en su totalidad la vía colapsada, previamente deberá eliminarse todo el material producto del derrumbe mayor, el cual sobrepasa los límites del derecho de vía.
 - Evaluar la construcción de un túnel que reduzca en gran medida la longitud de recorrido, asimismo se tendrá menor afectación por la inestabilidad de los taludes, pues se tendrá una menor incidencia ante cualquier derrumbe en todo este sector.

Aunado a ello, señaló que desde que se dieron los derrumbes en diciembre de 2014 y enero de 2015, IIRSA Norte ha solicitado que se califique dicha zona como inestable dentro del marco del contrato para poder realizar trabajos preliminares y que ayuden al confort del usuario.

Ante ello, señaló que el OSITRAN recomendó se ejecute una obra provisional mientras se desarrollan los estudios correspondientes, por lo que el concedente solicitó se de cumplimiento a lo indicado por el Regulador.

En el año 2018 se faculta a IIRSA Norte a iniciar trabajos para mejorar la condición en la zona, a través de la mejora del pavimento, guardavías y cunetas. En el año 2019, el OSITRAN solicita ejecutar la obra provisional, por lo que IIRSA Norte presentó los proyectos de ingeniería para dicha obra provisional.

Sobre ello, señaló que el concedente observó los proyectos de ingeniería en varias ocasiones, por lo que en el año 2021 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitó se evalúe la conveniencia de seguir implementando medidas temporales o una solución final definitiva.

Al respecto, IIRSA Norte presentó el proyecto para una obra provisional y para una obra definitiva, sin embargo, el concedente indicó que ambos estudios deben ser unificados en uno solo.

Finalmente, señaló que lamentablemente hasta la fecha, habiendo transcurrido más de 8 años desde los derrumbes, no existe una claridad por parte del concedente del tipo de proyecto que se quiere realizar, provisional o definitivo.

Concluida la presentación, el señor Enrique Prado Rey, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI, intervino consultando cuál es el monto de inversión previsto para la propuesta de construcción del túnel que reduzca en gran medida la longitud de recorrido del km 17 y si esta alternativa es viable.

Al respecto, el señor Carpio indicó que con relación al km 17 no se ha tomado la decisión por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de hacer el túnel ni ninguna de las otras alternativas planteadas.

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

Como siguiente y último tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra a la señorita Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios 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 de pedidos formulados en la sesión N° 46

- | | |
|---|--|
| <p>1. Solicitar a la Autoridad Nacional del Agua información sobre la intervención que puede realizarse para la limpieza de quebradas que se encuentran fuera del área de la concesión de las diversas carreteras.</p> | <ul style="list-style-type: none">• Al respecto, mediante Oficio N° 438-2023-GAU-OSITRAN y Oficio N° 527-2023-GAU-OSITRAN la Gerencia de Atención al Usuario remitió a Autoridad Nacional del Agua el requerimiento solicitado por los miembros del presente Consejo y solicitó información en relación a la intervención que tendría la ANA, en el marco de sus competencias, para realizar la limpieza de quebradas en las zonas que se encuentran fuera del área de las concesiones en las diversas carreteras de alcance nacional.• A la fecha la ANA no ha atendido nuestro requerimiento de información, no obstante ello, nos encontramos realizando el seguimiento correspondiente con dicha Autoridad para obtener la información requerida a la brevedad posible. |
| <p>2. Consultar a la Jefatura de Contratos de la Red Vial sobre la factibilidad, en el marco de las competencias del OSITRAN, de suscribir un convenio con el SENAMHI a fin de obtener información</p> | <ul style="list-style-type: none">• Mediante Memorando N° 229-2023-GAU-OSITRAN, esta Gerencia solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, que en el marco de sus competencias, pueda determinar la factibilidad de suscribir un convenio con el SENAMHI a fin de obtener información permanente del estado de las quebradas.• Bajo ese contexto, la GSF manifestó que el OSITRAN cumple con una función supervisora de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las entidades prestadoras y demás empresas o personas que realizan actividades sujetas a su competencia, procurando que estas brinden servicios adecuados a los usuarios; sin embargo, no gestiona las infraestructuras |

**permanente
estado de
quebradas.**

concesionadas, labor que es de entera responsabilidad de las empresas concesionarias.

- Asimismo, indicó que, los contratos de concesión establecen como un derecho, pero también como un deber, la explotación de las vías concesionadas, en la medida que el concesionario está obligado a mantener la operatividad del tramo y prestar el servicio a los usuarios dentro de los estándares especificados en el Expediente Técnico y en los anexos del contrato. En consecuencia, la propuesta de suscripción de un convenio con el SENAMHI no sería atendible, dado que no es función del Organismo Regulador la gestión de las infraestructuras concesionadas.
- Dicha información fue remitida a los miembros del presente Consejo mediante correo electrónico de fecha 5 de julio.

Finalmente, el señor León consultó si los contratos de concesión del norte del país cuentan con seguro que pueda cubrir los daños ocasionados por desastres naturales como el Fenómeno del Niño.

Al respecto, el ingeniero John Vega Vásquez, Jefe de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización indicó que las concesiones autofinanciadas cuentan con seguro, sin embargo, los contratos de concesión del norte del país cuentan con una cláusula que establece que, de presentarse el Fenómeno El Niño, el Estado debe cubrir todos los gastos para recuperar la infraestructura dañada, siendo responsabilidad del concedente.

Aunado a ello, precisó que el Estado, mediante Decreto de Urgencia, ha habilitado la posibilidad que el concedente pueda pactar con el concesionario mediante actas de acuerdo, actividades preventivas para la atención de las futuras emergencias que puedan presentarse por el Fenómeno El Niño. No obstante ello, comentó que a la fecha el OSITRAN no ha recibido ningún Acta de acuerdo entre las partes.

Por último, el señor Prado felicitó al OSITRAN y a los representantes de IIRSA Norte por el desarrollo de la presente sesión, asimismo, manifestó su preocupación por la falta de solución ante el derrumbe del km 17, durante el tiempo transcurrido y la falta de decisión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Al respecto, la Dra. Verónica Zambrano indicó que el principal problema que se ha advertido es el cambio permanente de las autoridades en el país. Aunado a ello, la Dra. Angela Arrescurrenaga precisó que se trasladará esta preocupación al concedente.

III. ACUERDOS:

Durante el desarrollo de la presente Sesión del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional, no se adoptaron acuerdos.

IV. PEDIDOS:

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

- 1) Consultar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones por el estado de la evaluación de las alternativas presentadas por IIRSA Norte frente al deslizamiento ocurrido en el km 17 de la IIRSA Norte, siendo esta obra provisional u obra definitiva.

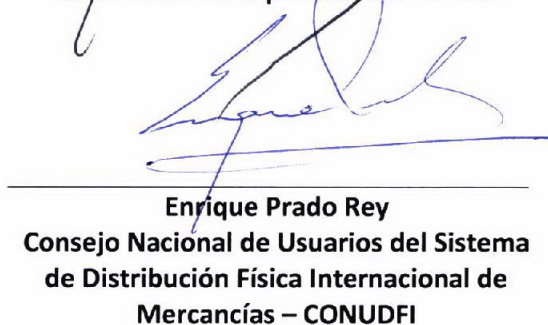
Siendo las 12:30 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 47 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



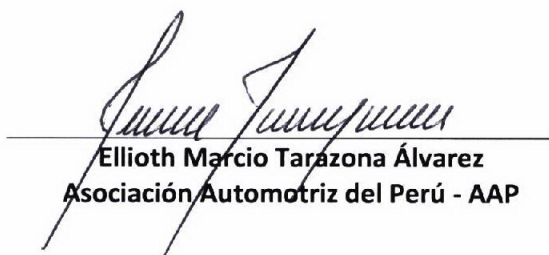
Juan Carlos León Siles
Asociación De Exportadores – ADEX



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



Elloth Marcio Tarazona Álvarez
Asociación Automotriz del Perú - AAP



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



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