

**ACTA DE SESIÓN EXTRAORDINARIA VIRTUAL N°31
CONSEJO REGIONAL DE USUARIOS DE CUSCO**

Siendo las 09:30 horas del día martes 18 de mayo 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 Extraordinaria Virtual N° 31 del Consejo Regional de Usuarios de Cusco.

En representación del OSITRAN, asistieron de manera virtual:

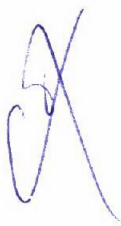
- Juan Carlos Mejía Cornejo, Gerente General.
- Francisco Jaramillo Tarazona, Asesor de Presidencia.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario (GAU).
- John Albert Vega Vásquez, Gerente (e) de Supervisión y Fiscalización.
- Javier Castro Cuba León, Jefe de la Oficina Desconcentrada del OSITRAN en Cusco.
- Gabriela Mendoza Martínez, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Isaac Ríos, Supervisor de Operaciones de la Jefatura de Contratos de la Red Vial.
- Abel García Caycho, Supervisor de Inversiones de la Jefatura de Contratos de la Red Vial.
- Marco Cossio Tapia, Supervisor In Situ de la Jefatura de Contratos Portuarios.
- Evelyn Vila Querevalú, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Vanessa Campana Rodríguez, Analista de Atención al Usuario de la Oficina Desconcentrada del OSITRAN en Cusco.

Por parte del Consejo Regional de Usuarios de Cusco, asistieron de manera virtual los señores:

- Carlos Miguel Milla Vidal, representante de la Cámara Regional de Turismo de Cusco – CARTUC.
- Guido Walter Bayro Orellana, representante alterno del Colegio de Arquitectos del Cusco.
- Mariana Estefani Ríos Gonzales, representante de la Cámara Peruana de Servicios Turísticos – CAPERTUR.
- Ricardo Valencia Salas, representante de la Cámara Nacional del Transporte Turístico – CANTTUR.
- Yimmy Johan Chipana Molina, representante de la Universidad Andina del Cusco – UAC.

La sesión virtual se inició con las palabras de bienvenida de la Sr. Juan Carlos Mejía Cornejo, Gerente General del OSITRAN, a los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Cusco.

A continuación, la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, agradeció la participación de los miembros a la sesión extraordinaria virtual del Consejo Regional de Usuarios de Cusco.

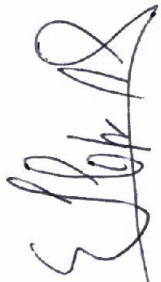


I. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM

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 Extraordinaria Virtual N° 31 del Consejo Regional de Usuarios de Cusco.



II. ORDEN DEL DÍA



2.1. Alcances sobre el estado de los sectores críticos identificados en la carretera IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari, por causa de los derrumbes producidos en el mes de Diciembre de 2020: Razones de la desaprobación de los 4 tramos solicitados por la entidad prestadora, y estado de ejecución de las obras de los 7 tramos aprobados por el OSITRAN



A efectos de dar inicio a la exposición del tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, cedió la palabra al señor Abel García Caycho, Supervisor de Inversiones de la Jefatura de Contratos de la Red Vial del OSITRAN, quien estará a cargo de la exposición.

Así, el señor Abel García, inició su exposición señalando que el tramo 2 de la Carretera IIRSA Sur, es operada por la empresa Concesionaria Interoceánica Sur Tramo 2 S.A. por un plazo de 25 años, según el Contrato de Concesión suscrito con el Estado Peruano el 4 de agosto de 2005, y que la mencionada vía cuenta con una extensión de 246.44 Km.

Bajo ese contexto, indicó que la exposición a su cargo tiene como finalidad informar el estado de los sectores críticos identificados en la mencionada carretera. Para tal efecto, comentó como antecedente que en el marco de las obligaciones contractuales correspondía a la entidad prestadora construir la carretera del tramo 2: Urcos-Inambari (a nivel de asfaltado) en los primeros cuatro años iniciales de otorgada la concesión, para su posterior explotación, operación, conservación y mantenimiento.

En ese sentido, precisó que el tramo concesionado fue construido en 3 etapas y que el monto de inversión alcanzó los US\$250.97 millones de dólares; asimismo, indicó que durante la ejecución de la obra se aprobaron obras adicionales por US\$433.53 millones de dólares.

De otro lado, comentó que como parte de las obras previstas durante el periodo de concesión, se programó la ejecución de obras complementarias en 3 unidades de peaje y pesaje, las cuales no fueron ejecutadas debido a la falta de entrega de terrenos por parte del Concedente. No obstante, precisó que no fue sino hasta el año 2012, que únicamente se puso en operación la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje de Inambari.

Con relación a las obras adicionales, señaló que son aquellas que se encuentran contempladas en el Expediente Técnico, cuya ejecución debe ser aprobada durante el periodo de concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador; ello, por considerarse conveniente para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre algunos de los ejemplos de obras accesorias aplicadas en la red vial se encuentran los intercambios viales, accesos viales, vías de evitamiento, entre otros.



En ese marco, informó que de acuerdo con el Contrato de Concesión, las obras adicionales se ejecutan siempre que sean requeridas en sectores no considerados en el Expediente Técnico del Concesionario, y con la finalidad de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotécnica, o cuando el tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el Expediente Técnico -a pesar del adecuado y oportuno Mantenimiento Rutinario, Periódico y de Emergencia realizado por el concesionario- se deteriore prematuramente o requiera ser modificado por razones de seguridad vial.



En virtud de lo anterior, sostuvo que se requiere acreditar de manera fehaciente que las causas que originan la necesidad de realizar estas Obras Accesorias, se debe a fenómenos naturales, y que en ningún caso tienen su origen en deficiencias en el Mantenimiento y Conservación de las Obras u otras causas imputables al Concesionario.

Aunado a lo anterior, señaló que de acuerdo con la cláusula 6.46 del Contrato de Concesión, cuando el Concedente acepte la realización de las obras accesorias y cuando exista acuerdo respecto a la valorización de las mismas, las inversiones de las obras serán asumidas por el concesionario con cargo a los recursos del Concedente.



Sin embargo, indicó que cuando no exista acuerdo entre el Concesionario y el concesionario en la valorización y mecanismo de pago de las obras accesorias, las obras serán asumidas directamente por el Concedente, para lo cual convocará a un procedimiento administrativo de selección para la contratación de la ejecución de las obras de conformidad con la normativa vigente en materia de obras públicas.

De otro lado, señaló que de acuerdo con el numeral 6.49 del Contrato de Concesión, son sectores críticos aquellos en los que se producen variaciones localizadas del perfil planialtimétrico o de las características geométricas (hundimientos, ondulaciones, desplazamientos), dadas las características geológicas, geotécnicas e hidrológicas del terreno, que requieran obras de drenaje y protección, para lograr su estabilidad; y que, en ningún caso incluirán en este ítem los deterioros generados por la insuficiente conservación de cualquier elemento de la vía.



Considerando lo expuesto el señor Abel García manifestó que, en los meses de Diciembre de 2020, Enero y Febrero de 2021, se produjeron intensas precipitaciones pluviales que conllevaron al deterioro severo de sectores de la carretera por erosión fluvial producto de la crecida del Rio Araza, lo que generó la presentación de once (11) solicitudes de propuestas de ejecución de Obras Accesorias (OA) por parte del concesionario con la finalidad de recuperar los niveles de servicio.

Bajo ese contexto, señaló que el OSITRAN emitió la opinión técnica correspondiente, declarando cuatro (4) solicitudes no favorables y siete (7) favorables, conforme se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 1

Estado de Obras Accesorias con opinión del OSITRAN

Item	Sector		Solicitud		Presuncimiento de OSITRAN		
	Inicio	Fin	Carta N°	Fecha	Oficio N°	Fecha	Opinion
1	162+130	162+280	4375 COSTO MTC	15/02/2021	02047-2021-GSF-OSITRAN	26/02/2021	No favorable
2	164+830	164+880	4374 COSTO MTC	15/02/2021	02236-2021-GSF-OSITRAN	1/03/2021	No favorable
3	168+840	168+840	4369 COSTO MTC	21/02/2021	02951-2021-GSF-OSITRAN	23/03/2021	No favorable
4	170+252	170+270	4393 COSTO MTC	24/02/2021	02980-2021-GSF-OSITRAN	24/03/2021	No favorable
5	168+996	169+110	4383 COSTO MTC	08/02/2021	02775-2021-GSF-OSITRAN	18/03/2021	Favorable
6	174+180	174+250	4387 COSTO MTC	22/02/2021	02399-2021-GSF-OSITRAN	4/03/2021	Favorable
7	175+034	175+120	4392 COSTO MTC	24/02/2021	03060-2021-GSF-OSITRAN	26/03/2021	Favorable
8	176+100	176+500	4403 COSTO MTC	26/02/2021	03172-2021-GSF-OSITRAN	31/03/2021	Favorable
9	195+800	196+000	4394 COSTO MTC	24/02/2021	03021-2021-GSF-OSITRAN	24/03/2021	Favorable
10	214+400	214+900	4398 COSTO MTC	25/02/2021	03136-2021-GSF-OSITRAN	30/03/2021	Favorable
11	231+200	231+600	4399 COSTO MTC	25/02/2021	03171-2021-GSF-OSITRAN	30/03/2021	Favorable

Fuente: OSITRAN

Asimismo, recalcó que el OSITRAN no aprueba ni desaprueba la ejecución de obras accesorias, solo emite opinión técnica vinculante ante el Concedente respecto de la necesidad de su ejecución, a efectos de que éste determine si acepta o rechaza la obra accesoria.

A continuación, comentó detalles respecto de cada uno de los tramos declarados No Favorables por el OSITRAN:

- Con relación al **ítem 1 del Cuadro 1**, indicó que la entidad prestadora propuso la ejecución de cuatro obras accesorias: (i) encauzamiento del Rio Araza y quebradas afluentes, (ii) restitución del Ponton por Puente, (iii) instalación de barreras flexibles contra flujos detritos y revegetación de talud superior; y (iv) cambio de eje de vía. En ese marco, señaló que el OSITRAN advirtió que la propuesta no fue sustentada o no se aplica dentro de sectores no considerados en el Expediente Técnico.
- Con relación al **ítem 2 del Cuadro 1**, informó que la entidad prestadora propuso (i) encauzamiento del Rio Araza, (ii) protección del talud inferior con enrocados, y (iii) protección de plataforma; no obstante, el OSITRAN consideró que no aplican como obras accesorias pues se trata de actividades destinadas a mitigar el parámetro de obstrucciones al libre escurrimiento y no fueron consideradas en el Expediente Técnico.
- Con relación al **ítem 3 del Cuadro 1**, señaló que la entidad prestadora propuso (i) el encauzamiento del Rio Araza, (ii) la restitución de la estructura afectada, y (iii) mejoramiento de las bases de apoyo. Al respecto, sostuvo que el OSITRAN advirtió que la propuesta no fue sustentada o no se aplica dentro de los sectores no considerados dentro del Expediente Técnico.
- Con relación al **ítem 4 del Cuadro 1**, indicó que la entidad prestadora propuso (i) la limpieza de la quebrada, (ii) la protección de sectores erosionados de estribos, y (iii)

la protección del cauce; sin embargo, el OSITRAN considera que no se aplica dentro de sectores no considerados en el Expediente Técnico.



A modo de resumen, precisó que las opiniones no favorables comentadas se emitieron considerando que corresponde al Concesionario recuperar los niveles de servicio con el mantenimiento de emergencia en el menor plazo posible; por lo que, correspondería ejecutar los Informes Técnicos de Mantenimiento si el caso amerita, previa aprobación de los mismos por la autoridad competente.



Finalmente, el señor Abel García comentó que el procedimiento para la ejecución de una obra accesoria es de 2 años y que, a la fecha, las siete (7) obras accesorias que cuentan con opinión favorable del OSITRAN, están en proceso de evaluación y aprobación por el Concedente.

El señor Carlos Milla Vidal, representante de la Cámara Regional de Turismo de Cusco – CARTUC, intervino manifestando que los eventos advertidos en las áreas de la concesión deberían ser considerados previsibles y no eventos extraordinarios. Aunado a lo anterior, criticó que el plazo para resolver el problema de las obras accesorias sea de 2 años.



Sobre el particular, el señor Abel García, comentó que las funciones del OSITRAN se encuentran sujetas a lo señalado en el Contrato de Concesión, y en ese marco, corresponde a este Organismo Supervisor verificar el cumplimiento de las condiciones requeridas para la ejecución de las obras accesorias.

De otro lado, resaltó el objetivo de los mantenimientos de emergencia al señalar que cubren la necesidad de recuperar la transitabilidad de la vía en el corto plazo; no obstante, comentó que es usual que la entidad prestadora presente solicitudes de reconocimiento como obra accesoria para la atención de las vías que pueden ser atendidas con el mantenimiento de emergencia, para su determinación final por parte del OSITRAN.



El señor John Vega, Gerente (e) de Supervisión y Fiscalización, intervino señalando que si bien el OSITRAN actúa como árbitro entre las partes y existen obligaciones que pueden ser materia de penalización cuando se trata de las concesionarias, no resulta posible coaccionar al Concedente para que apruebe de manera célere los expedientes técnicos relacionados con las obras accesorias, lo que conlleva al mayor deterioro de la infraestructura en el tiempo; ello, a pesar de las reiteradas comunicaciones alcanzadas por el OSITRAN.

Asimismo, reiteró lo señalado por el señor Abel García respecto a que resulta común que las concesionarias soliciten el reconocimiento de obras accesorias a obras que pueden ser cubiertas con el mantenimiento periódico o de emergencia.

El señor Carlos Milla, representante de la Cámara Regional de Turismo de Cusco – CARTUC, intervino nuevamente consultando cuál es la naturaleza de la opinión vinculante emitida por el OSITRAN; y si los motivos de la demora de la aprobación de los expedientes se deben a los vínculos de la empresa concesionaria con la empresa Odebrecht.

El señor Abel García, atendió la consulta señalando que se indica que la opinión del OSITRAN es vinculante porque sirve de sustento para la aprobación de la obra accesoria, en los casos en los que el Concedente emita opinión favorable. De otro lado, indicó que el consorcio a cargo de la operación de la mencionada vía está integrado por las empresas Odebrecht, Graña y Montero y una empresa peruana adicional.

El señor John Vega, intervino señalando que el problema comentado es un ejemplo de cuando los aspectos políticos se sobreponen a los aspectos técnicos. Asimismo, indicó en cuanto a la naturaleza de la opinión vinculante que resulta posible que el Concedente analice nuevamente el expediente y decida no aprobarla, a pesar de contar con la opinión favorable del OSITRAN.

Por su parte, el señor Guido Walter Bayro Orellana, representante alterno del Colegio de Arquitectos del Cusco, intervino manifestando su disconformidad debido a que no resulta posible que exista un lapso de tiempo considerable entre la fecha de emisión de la opinión del OSITRAN y la decisión final del Concedente.

De otro lado, el señor Ricardo Valencia Salas, representante de la Cámara Nacional del Transporte Turístico – CANTTUR, consultó cuál es la periodicidad con la que el OSITRAN efectúa la supervisión de los tramos y sugirió que sería interesante que se muestre un antes y un después de las vías supervisadas, así como de las obras en ejecución y el estado actual del evento luego de la recuperación de la vía.

Al respecto, el señor John Vega, señaló que el OSITRAN cuenta con supervisores in situ que al advertir el incumplimiento de los parámetros o la presencia de condiciones insuficientes en las carreteras concesionadas a su cargo, notifican dichas observaciones a la concesionaria para la subsanación correspondiente. Del mismo modo, indicó que el OSITRAN cuenta con un Plan de Supervisión Anual de los niveles de servicio de las infraestructuras viales, en el cual se verifica el estado de la vía antes y después de las intervenciones que puedan ejecutarse.

El señor Carlos Milla, representante de la Cámara Regional de Turismo de Cusco – CARTUC, intervino consultando qué acciones podría adoptar el Consejo Regional de Usuarios de Cusco a fin de que se atienda la problemática compartida respecto a la demora en la ejecución de las obras en la carretera.

El señor John Vega, sugirió que el Consejo Regional de Usuarios de Cusco traslade su preocupación al Ministerio de Transportes y Comunicaciones respecto del estado de evaluación de los expedientes pendientes de evaluación por parte del Concedente, a efectos de que el OSITRAN cuente con el sustento del interés manifestado por los usuarios organizados por atender dichos procedimientos a su cargo.

El señor Juan Carlos Mejía Cornejo, Gerente General del OSITRAN, intervino manifestando su preocupación respecto a que contando con la opinión favorable del OSITRAN se mantenga pendiente la ejecución de las obras por causa del Concedente.

De otro lado, resaltó que, en el marco de sus competencias, el OSITRAN ha certificado la mayoría de los procesos a su cargo como el de la supervisión, con el ISO Anticorrupción,

a efectos de evitar experiencias pasadas como las conocidas por la ausencia de control. En ese marco, reiteró que el OSITRAN cumple con efectuar las supervisiones de manera rigurosa y de modo oportuno.



Asimismo, se comprometió a informar sobre las gestiones que de manera periódica realice el OSITRAN ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para la expedición de expedientes, entrega de terrenos y otros vinculados con la ejecución de obras pendientes en las infraestructuras de transporte de uso público bajo su competencia.



Por su parte, la Dra. Angela Arrescurrenaga, indicó que el OSITRAN canalizará la preocupación manifestada por los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Cusco al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, respecto al tema comentado. Asimismo, indicó que compartirá con los miembros del Consejo de Usuarios el documento elaborado por la Alta Dirección que contiene las lecciones aprendidas durante la supervisión de las concesiones, entre las que se encuentra el retraso de ejecución de las obras de inversión como un problema permanente de gestión.

III. ACUERDOS:



Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Cusco no adoptaron acuerdos.

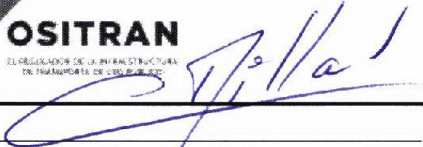
IV. PEDIDOS:

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

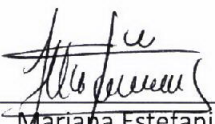
- 
1. Trasladar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la preocupación manifestada por los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Cusco, respecto a la demora en la aprobación de los expedientes técnicos de las obras accesorias para la atención de los sectores críticos identificados en la carretera IIRSA Sur Tramo 2: Urcos – Inambari, por causa de los derrumbes producidos en el mes de Diciembre de 2020, Enero y Febrero de 2021.

Siendo la 11:30 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Extraordinaria Virtual N° 31 del Consejo Regional de Usuarios de Cusco, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.

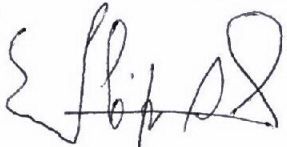



Carlos Miguel Milla Vidal
Cámara Regional de Turismo de Cusco –
CARTUC


Guido Walter Bayro Orellana
Colegio de Arquitectos del Cusco


Mariana Estefani Ríos Gonzales
Cámara Peruana de Servicios
Turísticos – CAPERTUR.


Ricardo Valencia Salas
Cámara Nacional del Transporte Turístico –
CANTTUR.


Yimmy Johan Chipana Molina
Universidad Andina del Cusco – UAC.