

**ACTA DE SESIÓN ORDINARIA N° 50
CONSEJO DE USUARIOS DE LA RED VIAL DE ALCANCE NACIONAL**

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del día miércoles 17 de abril de 2024, 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° 50 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional.

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

- Verónica Zambrano Copello, Presidente del Consejo Directivo.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario.
- Bertha Aparicio Yamashiro, Jefe de Atención al Usuario final (e).
- Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.
- John Vega Vásquez, Jefe de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

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

1. Elloth Marcio Tarazona Álvarez, representante de la Asociación Automotriz del Perú – AAP.
2. Elkin Darío Vanegas Murillo, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.
3. Bruno Guillermo Aberasturi Seoane, representante de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga - ANATEC.
4. Rosa María Angélica del Castillo Rosas, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SNI.
5. Javier Flores Ardiles, representante del Colegio de Arquitectos del Perú.
6. Rafael del Campo Quintana, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.

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:

- Elizabeth Rodriguez Armas, Asesora de PROINVERSIÓN.
- Luis Gonzales Yalle, Especialista Técnico de PROINVERSIÓN.
- Juan Carlos de la Torre, Asesor de PROINVERSIÓN.
- Ing. Adrián Ormeño Morales, Jefe de Proyectos de la Concesionaria Vial del Sol S. A.
- Abog. Christian Castillo Chávez, Asesor de la Concesionaria Vial del Sol S. A.

La Sesión Ordinaria inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente 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° 50 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Situación actual del Proyecto “Anillo Vial Periférico de Lima y Callao”.

La Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente de Atención al Usuario, cedió el uso de la palabra al señor Luis Gonzales Yalle, Especialista Técnico de PROINVERSIÓN para iniciar la presentación del primer tema de Agenda.

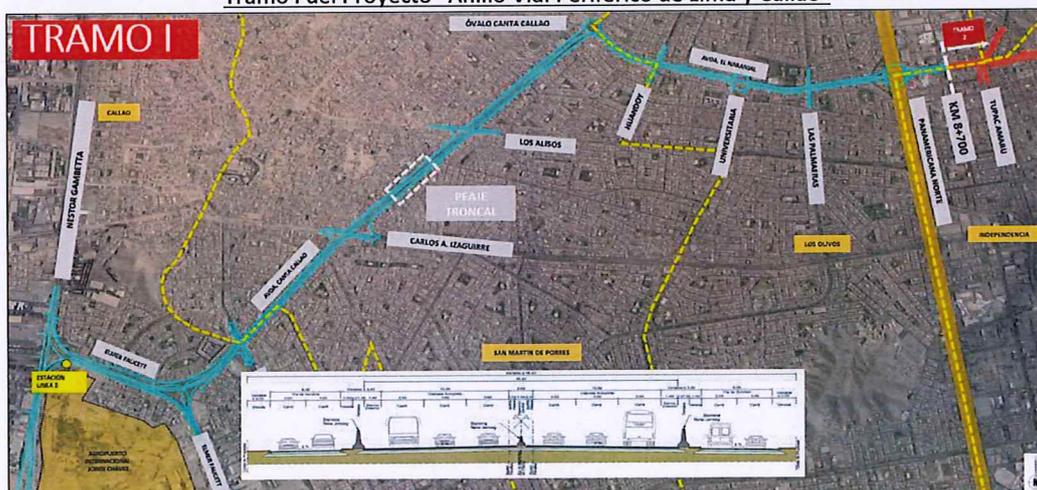
Así, el señor Gonzales, inició su presentación mostrando un video donde se aprecia a detalle lo que será el proyecto del Anillo Vial Periférico de Lima y Callao, y los beneficios que traerá para toda la población de Lima y Callao, debido a que esa moderna infraestructura facilitará la interconexión de Lima con todo el país a través de las vías nacionales como la panamericana norte y sur, y la carreta central, permitiendo una mayor eficiencia de la red vial local y fluidez vehicular en Lima y Callao, entre otros.

El señor Gonzales, indicó que de acuerdo con el cronograma previsto, en mayo del año 2013 se inició el estudio de preinversión, el cual tuvo viabilidad en diciembre del año 2016, para luego aprobarse los criterios de elegibilidad e inicio de la fase de estructuración en el mes de setiembre del año 2017. Luego, en el mes de abril del presente año, se aprobó la Adjudicación Directa a las empresas CINTRA, ACCIONA, SACYR, y además, precisó que la firma del contrato se ha programado para el mes de julio del presente año.

El señor Gonzales, manifestó que el proyecto consiste en una carretera de 34,8 km de longitud, con 6 carriles, 3 de ida y 3 de vuelta y 2 vías laterales de dos carriles cada uno, con una velocidad de diseño de 80 km/h a 120 km/h, para ello se eliminaron las intersecciones a nivel. Además, cuenta con 4.22 km de túneles dobles y triple carril, 11 viaductos, 16 pasos inferiores, 18 pasos superiores, pasos peatonales cada 500 metros y conexiones de la vía expresa y las vías laterales. Por otro lado, señaló que, cuenta con 37 Estaciones de Peajes Troncales (uno por tramo) y 2 Estaciones de Peaje Laterales (1 en el Tramo 2 y 1 en el Tramo 3).

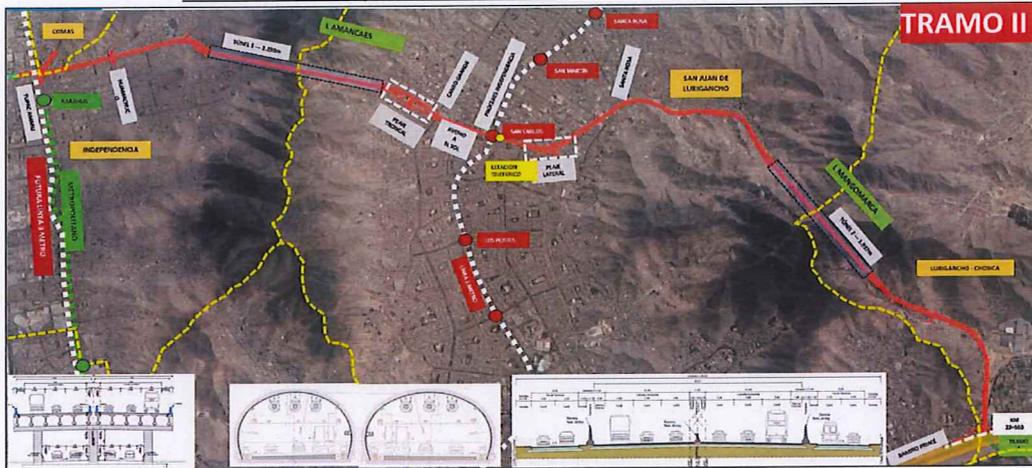
El señor Gonzales indicó que, el plazo de ejecución previsto para el proyecto en el estudio definitivo de ingeniería es por tramos; en tal sentido, el tramo 1 tendrá una duración de 5 años aproximadamente, el tramo 2 una duración aproximada de 9 años y medio, y finalmente, el tramo 3 una duración de 6 años. Asimismo, presentó imágenes del recorrido de la vía propuesta por tramos, conforme se aprecia a continuación:

Imagen N° 01
Tramo I del Proyecto “Anillo Vial Periférico de Lima y Callao”



Fuente: PROINVERSIÓN

Imagen N° 02
Tramo II del Proyecto "Anillo Vial Periférico de Lima y Callao"



Fuente: PROINVERSIÓN

Imagen N° 03
Tramo III del Proyecto "Anillo Vial Periférico de Lima y Callao"



Fuente: PROINVERSIÓN

El señor Gonzales, manifestó que este proyecto tiene aproximadamente 47 infraestructuras, entre ellos viaductos de 1400 metros y puentes de gran magnitud, que permiten segregar la vía a lo largo del trayecto. Asimismo, indicó que el Anillo Vial Periférico, es un proyecto cuyos estudios se encuentran actualizados a las necesidades de la población y cuya última actualización de data corresponde a enero del año 2023, donde serán empleadas nuevas tecnologías de cambio para el país. Además, precisó que, el proyecto contempla un Sistema de Gestión de la Información de Diseño (BIM- Building Information Modeling), el Sistema de Gestión de Activos (SGA) en Operación y Mantenimiento, los Sistemas de Fiscalización en tiempo real (ITS-Intelligent Transport Systems), y el Sistema de Gestión de Control y Monitorización por Niveles de Servicio (NS).

Por otro lado, el señor Gonzales manifestó que, el proyecto contará con un Centro de Control Moderno, desde donde se podrá gestionar los servicios obligatorios tales como, grúa, ambulancias, seguridad vial, canal de atención al usuario, peaje y telepeaje. Además, permitirá monitorear los niveles de servicio, como la superficie de rodadura (concreto asfáltico y concreto hidráulico), los

drenajes, la señalización horizontal y vertical, los dispositivos de seguridad vial, el derecho de vía, los puentes, viaductos y puentes peatonales, las instalaciones en túneles, las operaciones, alumbrado, muros, edificios, estaciones de peaje e ITS y centro de control.

El señor Gonzales, indicó que el proyecto tendrá vías auxiliares de circulación en la mayor parte del recorrido, las cuales estarán libres de peajes. Sin embargo, si están previstas tres Estaciones de Peajes Troncales y 2 Estaciones de Peaje Laterales en los tramos 2 y 3, los cuales manejarán tres tarifas durante el día, en hora punta, en hora valle y en hora noche. Con relación a la demanda del proyecto señaló que, el proyecto estará construido en sus tres tramos en el año 2034 (primer año de operación completo de los 3 tramos en conjunto) capturando una demanda troncal de aproximadamente 173.000 TMDA total (tráfico medio diario anual) de los cuales 38.000 corresponden a vehículos pesados distribuidos por tramo.

Además, el señor Gonzales manifestó que, según el Plan de desarrollo metropolitano de Lima al 2040, este proyecto vial es uno de los 10 proyectos de infraestructura vial necesarios para el servicio de transporte masivo y transporte de carga. Asimismo, señaló que, el proyecto del Anillo Vial Periférico es un proyecto priorizado por el Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022–2025, el cual toma en cuenta criterios de sostenibilidad social, ambiental, institucional, económica y financiera en la priorización y desarrollo de los proyectos de infraestructura.

Posteriormente, manifestó que, según el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032, el proyecto de anillo vial destaca entre las líneas de inversión estratégica en infraestructura y como parte de las acciones a implementar en el corto plazo para el Programa de descongestión del nodo del Callao, Programa de logística urbana en ciudades medias, Programa de desarrollo del nodo portuario de Chancay, entre otros.

Con relación a los beneficios directos que este proyecto aportará, el señor Gonzales señaló los siguientes:

- Reducción del tráfico y del tiempo de viaje de vehículos ligeros y pesados en promedio en 38 y 32 minutos, respectivamente.
- Accesos directos al Aeropuerto y Puerto de Callao para el transporte de Carga, lo cual reducirá los costos logísticos y mejora la competitividad de todo el país.
- Mejoramiento de conexiones interurbanas (transporte privado y público).
- Mejora en el acceso a instituciones educativas y de salud, conectando más de 2,000 colegios y cerca de 70 centros de salud, reduciendo a la mitad el tiempo de tránsito.
- Creación de 70,000 empleos (directos e indirectos) en fase de construcción y 20,000 empleos anuales (directos e indirectos) en fase de operación.
- Nueva vía troncal para eficiencia del viaje, regulada por peaje y mejoramiento de vías laterales existentes sin costo.
- Sistema de control de exceso de carga.
- Reducción de accidentes de tránsito.
- El proyecto será una vía rápida, la mayor fluidez del tránsito, menor congestión y tiempo de viaje, reduciendo la emisión de gases (CO₂).

Por otro lado, con relación a la liberación de predios el señor Gonzales señaló que, se viene interviniendo en los 3 tramos, con mayor prioridad en el tramo 2 donde hay mayor cantidad de viviendas, a quienes se les reconoce el costo comercial de su predio. En ese sentido, el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1192 permite adquirir predios por necesidad pública a través del trato directo, o en su defecto, efectuar expropiaciones; así como, el Estado es consciente de la afectación causada, por lo que, la norma vigente busca compensar el daño.

Asimismo, el señor Gonzales mostró los datos de los predios adquiridos, dentro de los avances que se tiene en la liberación predial hasta noviembre del año 2023:

Imagen N° 04
Predios adquiridos

TRAMO	VIVIENDAS	PAGADOS
Tramo 1	5	0
Tramo 2	2347	271
Tramo 3	113	0
TOTAL	2465	271

Fuente: PROINVERSIÓN

Concluida la presentación, el señor Bruno Guillermo Aberasturi Seoane, representante de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga – ANATEC, intervino y señaló que, este proyecto es muy importante; sin embargo, el tiempo previsto para su ejecución es muy largo, por lo que consultó si existe alguna forma de acelerar los plazos para contar con este proyecto concluido mucho antes de la fecha prevista. Al respecto, el señor Gonzales indicó que, los plazos indicados son plazos máximos y que el avance será por tramos, siendo que el primer tramo culminará en 6 años, el segundo tramo en 9 años y que, en la medida que se avance con la ejecución de los tramos serán entregados para su uso.

El señor Elkin Darío Vanegas Murillo, representante del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI, intervino y consultó por el avance que se tiene en relación a los estudios de impacto ambiental sobre este proyecto y los hallazgos arqueológicos; asimismo, preguntó si se ha previsto implementar peajes electrónicos para evitar la aglomeración en hora punta.

Al respecto, el señor Gonzales señaló que, los estudios de impacto ambiental iniciarán una vez firmado el contrato, ya que va de la mano con el estudio de ingeniería; y con relación a los peajes señaló que si se ha previsto considerar peajes electrónicos y también manuales.

El señor Ellioth Marcio Tarazona Álvarez, representante de la Asociación Automotriz del Perú – AAP, intervino y consultó i) qué se entiende por los peajes laterales, ii) si existe planificación del transporte urbano, y finalmente, iii) si han previsto carriles exclusivos para algún sistema de transporte público masivo.

Ante ello, el señor Gonzales indicó que, este proyecto es complementario al proyecto de la periurbana pero cada uno resuelve cierta necesidad y demanda; además, indicó que, no se ha previsto un carril exclusivo dado que esto aumenta la liberación de predios a lo largo del trazo vial. Y, sobre los peajes laterales señaló que ellos no significarán doble pago de peaje.

El señor Rafael del Campo Quintana, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX, intervino y señaló que le preocupa los tiempos programados para la ejecución del proyecto; asimismo, consultó si los tiempos de ejecución del proyecto de la periurbana serán los mismos del Anillo Vial Periférico. Por otro lado, manifestó que los peajes electrónicos deben ser implementados de manera obligatoria.

Sobre el particular, el señor Gonzales indicó que, el contrato exige que se implementen peajes electrónicos, previa regulación del Estado; además, precisó que, el incentivo de construir antes el proyecto radica en que, mientras más pronto se culmine las obras, la recuperación de la inversión

también iniciará lo más pronto posible en el cobro de los peajes. Con respecto a la liberación de predios señaló que se viene avanzando significativamente y que la expropiación es la última medida.

El señor Javier Flores Ardiles, representante del Colegio de Arquitectos del Perú, intervino y manifestó que le preocupa que el proyecto no contemple e incluya como beneficiarios al transporte público y otras modalidades de transporte, sino únicamente al transporte particular; por lo que, recomendó se incorpore en este proyecto las mejoras necesarias desde una visión de modalidad sostenible y multimodal. Al respecto, el señor Gonzales señaló que, se realizan coordinaciones con ATU para implementar la recomendación expresada por el señor Flores.

El señor Bruno Guillermo Aberasturi Seoane, intervino y señaló que, en su condición de representante del transporte de carga le preocupa el estado de las vías actuales, debido a que, están saturadas de vehículos; por lo que, consultó si en el carril central del proyecto se ha previsto la construcción de bermas, lo que sería beneficioso en caso ocurriera un accidente en la vía. Al respecto, el señor Gonzales manifestó que si se ha previsto la construcción de bermas de 1.40 cm en el proyecto presentado, siendo la medida limitada por la cantidad de predios y lo que implica su liberación respectiva; además, solicita que se consideren todos los potenciales peligros que pueda tener este proyecto.

La señora Rosa María Angélica del Castillo Rosas, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SIN, intervino y señaló que, la viabilidad fue dada en el año 2016-, por lo que, necesita una actualización y/o reajuste de la situación actual. Ante lo cual, el señor el señor Gonzales informó que, efectivamente la primera aprobación de viabilidad se dio en el año 2016; no obstante, con posterioridad se ha dado actualizaciones, siendo la última, en enero del año 2023; por lo que, considerando estas actualizaciones ya se logró el cierre del contrato.

2.2. Estado situacional de la Autopista del Sol: Tramo vial Trujillo- Sullana, así como las inversiones previstas para el año 2024 y las medidas de prevención adoptadas frente al Fenómeno El Niño.

La Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente de Atención al Usuario, cedió el uso de la palabra al ingeniero Adrián Ormeño Morales, Jefe de Proyectos de la Concesionaria Vial del Sol S. A., para iniciar la presentación del segundo tema de Agenda.

Así pues, el ingeniero Ormeño inició su exposición señalando que, la Autopista del Sol está ubicada en el norte del país, desde el departamento de La Libertad hasta la región Piura, siendo una concesión autofinanciada, encargada de realizar el mantenimiento periódico y rutinario; así como la ejecución de obras obligatorias, tales como, 8 tramos continuos de segunda calzada con una longitud de 174 km, 9 evitamientos de dos calzadas, excepto el evitamiento de Piura de 83 km, alrededor de 1800 m de puentes, pontones, pasos a desnivel e intercambios viales y 40 puentes peatonales.

El ingeniero Ormeño manifestó que, el principal inconveniente en el desarrollo de la Concesión, lo constituye el incumplimiento en la entrega de terrenos y la liberación de interferencias por parte del Concedente; por lo que, a la fecha tienen un avance del 38.10%. No obstante, señaló que ha venido proponiendo al Concedente la ejecución de algunos tramos y estudios, alrededor de la concesión, los cuales se detallan a continuación:

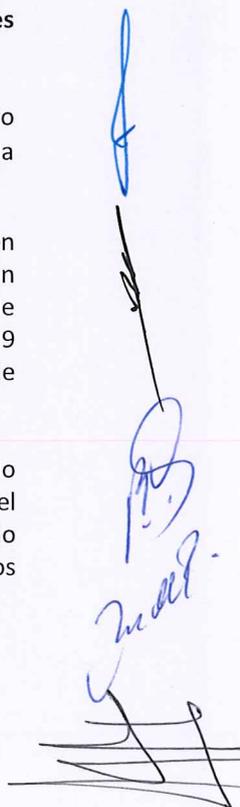


Imagen N° 05
Tramos viales propuestos

Código	TRAMO	ESTUDIO	OBRA	POR LIBERAR
		Km	Km	Km
EV 01	Evitamiento Trujillo	25.92	9.01	16.91
TC 01	Trujillo - Chicama	18.02	18.02	0.00
EV 02	Evitamiento Chicama	3.02	3.02	0.00
TC 02	Chicama -Chocope	8.75	8.75	0.00
EV03	Evitamiento Chocope	2.47	2.47	0.00
TC-03	Chocope -Paijan	5.52	5.52	0.00
EV04	Evitamiento Paijan	7.95	7.45	0.50
TC04	Paijan -Pacasmayo (*)	36.82	36.82	0.00
EV05	Evitamiento Pacasmayo	12.29	0.00	12.29
TC05	Pacasmayo - Guadalupe	14.38	0.00	14.38
EV06	Evitamiento Guadalupe	15.88	6.48	9.40
TC06	Guadalupe - Mocupe	19.21	10.10	9.11
EV07	Evitamiento Mocupe	5.42	0.00	5.42
TC07	Mocupe - Chiclayo	22.82	17.01	5.81
EV08	Evitamiento Chiclayo	22.25	0.00	22.25
EV09	Evitamiento Piura	9.00	9.00	0.00
TC09	Piura - Sullana	27.89	27.89	0.00
LONGITUD TOTAL		257.61	161.54	96.07

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S. A.

Por otro lado, el ingeniero Ormeño indicó cuáles son las inversiones previstas para el presente año:

- Se viene operando y manteniendo los 475 Km que forman la Concesión desde Trujillo hasta Sullana.
- Se proyectó continuar la ejecución de las obras de la Segunda calzada en el Tramo Continuo TC-06 y el Evitamiento de Guadalupe EV-06, no obstante se paralizó las Obras el 14 de marzo del presente año, por falta de entrega de terrenos por parte del MTC.
- Conforme a lo previsto en el Acta de trato directo, el MTC tenía 06 meses desde la suscripción del Acta para entregar el saldo de las áreas liberadas, el cual se venció el 01 de febrero de 2024.
- Se concluyó la Rehabilitación de la Obra Adicional: Paso a Desnivel Coscomba en el Evitamiento de Piura, que fue afectada por el Fenómeno El Niño 2017. Por lo que, se prevé iniciar previa suscripción del Acta de acuerdo la Rehabilitación del Sector afectado por el Fenómeno El Niño 2017 (Puente Arenita Calzada Existente).
- Ejecutar el Mantenimiento Periódico del Tramo II – Segunda Etapa, el cual inició el segundo trimestre del presente año.
- Ejecutar el Mantenimiento Periódico Tramo I – Segunda Etapa, el cual inició el cuarto trimestre del presente año.

El ingeniero Ormeño indicó que, se prevé invertir USD 19.71 millones (Sin IGV), en el Evitamiento Guadalupe (EV-06) y en el Tramo Continuo Guadalupe- Mocupe (TC-06). Asimismo, presentó un Plan de Inversiones Obligatorias 2023 – 2024 (USD sin IGV), conforme se detalla a continuación:

Imagen N° 06
Plan de Inversiones Obligatorias

TRAMOS	2023	2024
EVITAMIENTO TRUJILLO (EV-01)		
TRAMO CONTINUO TRUJILLO - CHICAMA (TC1)		
EVITAMIENTO CHICAMA (EV-02)		
TRAMO CONTINUO CHICAMA - CHOCOPE (TC2)	1,060,379.53	
EVITAMIENTO CHOCOPE (EV-03)		
TRAMO CONTINUO CHOCOPE - PAIJAN (TC3)		
EVITAMIENTO PAIJAN (EV-04)	316,004.22	
TRAMO CONTINUO PAIJAN - SAN PEDRO (TC4)	224,170.92	
EVITAMIENTO GUADALUPE (EV-06)	1,295,406.61	14,761,660.62
TRAMO CONTINUO GUADALUPE - MOCUPE (TC6)		4,952,970.38
COSTO TOTAL EN US\$	2,895,961.28	19,714,631.00

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S. A.

Por otro lado, el ingeniero Ormeño precisó que la ejecución de las inversiones está supeditada a la entrega de terrenos de parte del Concedente; por lo que, la Concesionaria remitió al Concedente la Carta N° 00326-2024-COVISOL de fecha 13 de marzo del 2024, mediante la cual, hace referencia al incumplimiento (liberación de predios) que vendría perjudicando el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el contrato de concesión.

El ingeniero Ormeño indicó que, la concesionaria viene realizando intervenciones de Mantenimiento Periódico en la Calzada Actual de Trujillo a Sullana; así como, intervenciones ejecutadas y por ejecutar en conservación vial periódica de la calzada actual, como se detalla a continuación:

Imagen N° 07
Plan de Inversiones Obligatorias

TRAMO	INICIO	FIN	LONGITUD (KM)	PLAZO	AÑO DE INTERVENCIÓN	STATUS
T3 1°ETAPA	988+000	1032+111	41.48	2.5 meses	2021	Ejecutado 100%
T3 2°ETAPA	886+600	988+000	101.40	5 meses	2022	Ejecutado 100%
T2 1°ETAPA	800+140	886+600	86.46	7 meses	2023	Ejecutado 100%
T0 y T1 1 1°ETAPA (*)	557+000	641+500	84.50	7 meses	2023	En ejecución (93.5%)
T2 2°ETAPA	736+600	800+140	63.54	7 meses	2024	Por ejecutar
T1 1 2°ETAPA	641+500	736+600	95.10	7 meses	2024	Por ejecutar
TOTAL			472.48			

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S. A.

Con relación al mantenimiento periódico señaló que, los trabajos del mantenimiento periódico del Tramo 0 y I – Primera Etapa (km 557+000 al km 641+500) tienen un avance del 93.50 %, como se aprecia de las siguientes imágenes:

Imagen N° 08
Mantenimiento Periódico



➤ **Avance físico actual Tramo 0 Y I (1era etapa) = 93.50 %**

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S. A.

Con relación a los trabajos de rehabilitación por el Fenómeno El Niño, en el periodo 2023-2024, el ingeniero Ormeño señaló que, se han realizado las coordinaciones con el MTC para activar la Cláusula 7.15, agrupándose los daños en 06 expedientes en los siguientes sectores:

- Tramo: Evitamiento Trujillo.
- Tramo: Trujillo-Chiclayo.
- Tramo: Chiclayo-Dv. Bayóvar.
- Tramo: Dv. Bayóvar-Sullana.
- Sector: Lagunas Mocupe. (Km. 747+000)
- Sector: Evitamiento Chiclayo. (Km. 787+000)

Concluida la presentación, el señor Rafael del Campo intervino y consultó, cuál es el efecto económico en el concesionario respecto a los incumplimientos por parte del MTC. Al respecto, el ingeniero Ormeño señaló que, al retrasarse las obras previstas, los costos de las inversiones estimadas se han incrementado; sin embargo, el concesionario está asumiendo los mismos costos e incrementos, los cuales en su oportunidad serán reclamados al MTC.

El señor Rafael del Campo consultó, porque la concesión de la Autopista del Sol no tiene previsto llegar hasta el departamento de Tumbes. Así, el ingeniero Ormeño señaló que, PROINVERSIÓN presentó la licitación solamente respecto al tramo de La Libertad a Piura, mas no incluye a Tumbes.

El señor Bruno Aberasturi intervino y consultó porque no se ha considerado la ampliación de bermas para mejorar el tránsito y seguridad de la vía. Ante lo cual, el ingeniero Ormeño precisó que, dentro de las obras previstas en el contrato de concesión si han sido consideradas algunas zonas; no obstante, hay algunas zonas que no han sido previstas y tampoco han sido consideradas por el Concedente.

Finalmente, el señor Bruno Aberasturi solicitó que pueda ser incluido como pedido del Consejo, el requerir al Concedente obras adicionales para aprovechar las bermas en la Autopista del Sol.

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° 49

<p>1. Solicitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones celeridad en la evaluación y posterior aprobación del expediente presentado por IIRSA Norte sobre la obra accesoria en la zona El Ñaupe (km 140).</p> <p>2. Solicitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la reactivación del control del peso por eje en la carretera IIRSA Norte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Al respecto, mediante Oficio N° 269-2024-GAU-OSITRAN y Oficio N° 333-2024-GAU-OSITRAN la Gerencia de Atención al Usuario trasladó a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) la preocupación manifestada por los miembros del presente Consejo y solicitó se informe sobre lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>El estado de la evaluación y aprobación del expediente presentado por la Concesionaria IIRSA Norte sobre la obra accesoria ubicada en el km. 140 (Sector zona El Ñaupe) de la carretera IIRSA Norte.</u> ➤ <u>La factibilidad de reactivar el control del peso por eje para los vehículos que circulen por la carretera IIRSA Norte.</u> Sin embargo, a la fecha la DGPPT del MTC, 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>3. Requerir a IIRSA Norte que, cuando concluya el Estudio 2023 sobre dicha carretera, lo remita a la Secretaría del Consejo de Usuarios del OSITRAN para que, a su vez, sea remito a los miembros del presente Consejo de Usuarios y posteriormente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para su evaluación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mediante Oficio N° 268-2024-GAU-OSITRAN, esta Gerencia en su calidad de Secretaría Técnica de los Consejos de Usuarios trasladó a IIRSA NORTE, el interés de los miembros del presente Consejo y le <u>solicitó que cuando concluya el Estudio de Evaluación de Impacto Económico y Social del Proyecto IIRSA Norte al 2023 lo remita a esta Gerencia para que, a su vez, sea trasladado a los miembros del presente Consejo de Usuarios.</u> Bajo ese contexto, a través de la <u>Carta N° 13404-CINSA-OSITRAN</u> de fecha 29 de febrero de 2024, IIRSA NORTE informó que, la Consultora MAXIMIXE se encuentra finalizando el trabajo de actualización al Estudio de Evaluación de Impacto Económico y Social del Proyecto IIRSA Norte al 2023, cuyos resultados serán enviados a los miembros del presente Consejo en el mes de abril del presente año. Dicha información fue remitida a los miembros del presente Consejo mediante correo electrónico de fecha 5 de marzo del presente año. Estamos realizando el seguimiento correspondiente a lo informado por IIRSA NORTE.

4. Requerir a COVIPERÚ la inclusión de zonas de descanso para la vía en los proyectos que viene trabajando como parte de su Plan Maestro.

- Mediante Oficio N° 272-2024-GAU-OSITRAN y Oficio N° 334-2024-GAU-OSITRAN, esta Gerencia en su calidad de Secretaría Técnica de los Consejos de Usuarios trasladó a COVIPERÚ, el interés de los miembros del presente Consejo y le consultó sobre la factibilidad de incluir zonas de descanso para la vía en los proyectos que viene trabajando como parte de su Plan Maestro.
- Por medio de la Carta CDGT.0134.2024, COVIPERÚ brindó informo que el requerimiento de inclusión solicitado es factible y será tomado en consideración como parte del proyecto del Plan Maestro de la Red Vial 6, elaborado para el periodo 2018 – 2035. Asimismo, precisó que, este proyecto se adecúa a los cambios constantes que se presentan en el entorno de la Red Vial 6, sobre todo respecto a la ejecución de nuevas obras complementarias a las ya ejecutadas a la fecha en el marco del Contrato de Concesión.
- Dicha información fue remitida a los miembros del presente Consejo mediante correo electrónico de fecha 7 de marzo del presente año.

El señor Javier Flores Ardiles, representante del Colegio de Arquitectos del Perú, intervino y manifestó que, resulta necesario pedir información sobre la reactivación del control del peso por eje en todas las carreteras a nivel nacional.

El señor Elkin Vanegas señaló que, ha revisado información sobre el tráfico vehicular en la IIRSA Norte y esta se ha incrementado con los años; además, indica que le preocupa la situación del trayecto del cruce de Jaén hasta Lambayeque, que vendría a ser el sector que conecta a la carretera IIRSA Norte con la Autopista del Sol, esta ruta tiene alrededor de 80 km y es una vía dañada, que tiene muchos rompemuelles, lo que genera un tráfico pesado; por lo que, solicita que el presente Consejo pueda trasladar dicha preocupación al Concedente para que se revise y estudie algún tipo de mejoría para este tramo vial.

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 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional, se formularon los siguientes pedidos:

1. Trasladar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la preocupación de los miembros del presente Consejo respecto a la situación actual del proyecto del Anillo Vial Periférico, en el sentido que se tome en cuenta (i) la reducción de plazos previstos para su ejecución, considerando la necesidad de este proyecto; así como, (ii) los estudios de impacto ambiental que correspondan al proyecto, (iii) la necesidad de regular los peajes electrónicos, (iv) implementar un sistema de transporte público masivo, y (v) mejorar el tamaño de las bermas previstas en dicho proyecto para una mejor circulación vehicular.
2. Solicitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que evalúe la factibilidad de implementar obras adicionales para lograr la ampliación de bermas que permitan mejorar el tránsito y la seguridad a lo largo de la Autopista del Sol.

3. Solicitar información al Ministerio de Transportes y Comunicaciones sobre la reactivación del control del peso por eje en todas las carreteras a nivel nacional.
4. Trasladar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la preocupación del presente Consejo, respecto al estado actual del trayecto vial que conecta la carretera IIRSA Norte con la Autopista del Sol (sector que comprende desde Jaén hasta Lambayeque), ruta que tiene alrededor de 80 km y es una vía no concesionada que se encuentra en mal estado con muchos rompemuelles instalados a lo largo de su recorrido, lo que genera un tráfico pesado. Asimismo, se requiere solicitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones evalúe la viabilidad que dicha vía sea entregada en concesión dicha vía, con la finalidad de que pueda ser rehabilitada y mejor administrada, de modo que se garantice la seguridad en su tránsito.

Siendo las 12:55 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 50 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



Bruno Guillermo Aberasturi Seoane
Asociación Nacional del Transporte Terrestre
de Carga - ANATEC

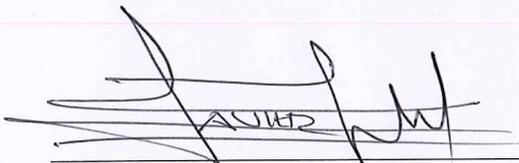


Rosa María Angélica del Castillo Rosas
Sociedad Nacional de Industrias - SNI

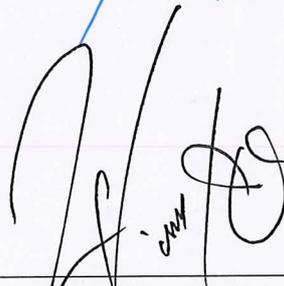
Elkin Darío Vanegas Murillo
Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de
Distribución Física Internacional de
Mercancías – CONUDFI



Elioth Marcio Tarazona Álvarez
Asociación Automotriz del Perú - AAP



Javier Flores Ardiles
Colegio de Arquitectos del Perú



Rafael del Campo Quintana
Asociación de Exportadores – ADEX