
ACTA DE SESIÓN ORDINARIA N° 52
CONSEJO DE USUARIOS DE LA RED VIAL DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del día jueves 31 de octubre 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° 52 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.
- Jose Angello Tangherlini Casal, Jefe de Atención al Usuario Intermedio.
- 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 y virtual, los señores:

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

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:

- Nadia Ruiz Hidalgo, Gerente de Operaciones del Consorcio Chancay Acos.
- Juan Carlos Paucar Guerra, Jefe de Gestión de la Dirección de Obras de Provías Nacional.
- Marcos Franco Ruiz, Especialista de trazo y topografía de la supervisión de la obra de Sayan Churín de Provías Nacional.

La Sesión Ordinaria inició con las palabras de bienvenida del señor Jose Angello Tangherlini Casal, Jefe de Atención al Usuario Intermedio, 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° 52 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Situación actual de la carretera concesionada Óvalo Chancay-Dv. Variante Pasamayo-Huaral-Acos y las inversiones previstas para el año 2024.

El señor Angello Tangherlini, cedió el uso de la palabra a la señorita Nadia Ruiz Hidalgo, Gerente de Operaciones del Consorcio Chancay Acos para iniciar la presentación del primer tema de Agenda.

Así, la señorita Nadia Ruiz inició su presentación señalando que la carretera Óvalo Chancay-Dv. Variante Pasamayo-Huaral-Acos se encuentra ubicada en el departamento de Lima, provincia de Huaral y consta de 3 tramos concesionados:

- Óvalo Chancay-Huaral, de 8.76 km, que gran parte de su recorrido es de 2 calzadas.
- Huaral-Acos, de 55.20 km.
- Desvío Pasamayo-Huaral: 10.99 km.

Aunado a ello, señaló que en la etapa de ejecución se rehabilitaron 2 tramos: Óvalo Chancay-Huaral y la variante Pasamayo-Huaral y se construyó Huaral – Acos. Asimismo, señaló que se ha construido la unidad de peaje y estación de pesaje del km 37 que actualmente se encuentra operando y precisó que en el año 2018 se realizó un recapado del tramo Huaral-Acos.

➤ **Inversiones ejecutadas. -**

Por otro lado, mostró la Inversión en la Concesión Chancay-Acos desde el Inicio de la Construcción (Año 2010) hasta el año 2023:

Imagen N° 01
Inversiones ejecutadas

CUADRO N°01 EVOLUCION HISTORICO ANUAL DE LAS INVERSIONES EJECUTADAS AL 2023															TOTAL
DESCRIPCION	DETALLE	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
ETAPA EJECUCION DE OBRAS	PPO (PAGO POR LAS PRIMERAS OBRAS)+VID		S/. 92,022,433.83	S/. 18,022,794.12		S/. 3,008,039.68									S/. 158,152,016.60
	INVERSION DIFERENCIAL (VID)		S/. 18,674,950.58	-S/. 10,380,431.15		S/. 2,968,310.33									
	MODIFICACIONES			S/. 21,717,322.81		S/. 3,230,028.46									
	VARIACIONES			S/. 8,888,567.94											
	OBRAS COMPLEMENTARIAS							S/. 2,138,810.96	S/. 00,789,925.63						
	EQUIPAMIENTO (**)								S/. 890,443.98	S/. 158,810.06					
ETAPA DE EXPLOTACIÓN	RESTITUCION SECTORES SINISTRADOS -EDI 2010 - PÓLIZA CAR								S/. 2,807,076.96						S/. 2,807,076.96
	CONSERVACION PERIODICA ADICIONAL: ITC									S/. 15,827,894.97					S/. 15,827,894.97
	RESTITUCION SECTORES SINISTRADOS -EROS - CONCEDENTE											S/. 2,370,899.70			S/. 2,370,899.70
(*) TOTAL S/.			S/. 110,697,384.41	S/. 38,248,253.72		S/. 9,206,378.47		S/. 2,138,810.96	S/. 4,487,446.58	S/. 15,986,705.03		S/. 2,370,899.70			S/. 183,135,878.87

Fuente: Consorcio Chancay Acos

➤ **Aspectos operativos. –**
- Operaciones

Al respecto, señaló que las operaciones iniciaron el 23 de marzo del año 2018, fecha en la que inició la etapa de explotación. A la fecha se han atendido 328 asistencias mecánicas y 8 asistencias médicas. Los servicios que se brindan son:

- Auxilio mecánico con carro taller.
- Auxilio mecánico para vehículos livianos y pesados hasta 3 toneladas.
- Asistencia médica de primeros auxilios y traslado al centro médico más cercano.
- Central de emergencia, con postes SOS instalados cada 10 km.
- Cobro de la tarifa de peaje a los usuarios en ambos sentidos.
- Estación de pesaje móvil.
- Servicio de pesaje itinerante.
- Cuentan con libro de reclamaciones físico y virtual.

Asimismo, señaló que en el año 2023 se han suscitado 7 accidentes en la carretera, del tipo B, es decir con heridos y ningún fallecido.

- Mantenimiento

Durante el año 2023 (enero a diciembre), se han desarrollado trabajos de mantenimiento rutinario que son pagados al Concesionario a través del PAMO (Pago por mantenimiento y operación), para lo cual se han atendido todas las notificaciones de PCI interpuestas por el supervisor INSITU.

La señorita Ruiz indicó que en la etapa de operación se viene realizando el mantenimiento rutinario: limpieza de cunetas, limpieza del derecho de vía, limpieza de alcantarillas, roce de vegetación, eliminación de derrumbes, sello de fisuras, parchado superficial a la vía, así como reparación menor de cunetas y alcantarillas y marcas en el pavimento.

Imagen N° 02
Actividades de mantenimiento



Fuente: Consorcio Chancay Acos

➤ Inversiones previstas para el año 2024. –

Al respecto, la señorita Ruiz señaló que en el año 2024 no se han realizado hasta la fecha inversiones, sin embargo, se tiene previsto la ejecución de la restitución de los sectores siniestrados en el ciclón Yaku, estando a la espera de la aprobación del presupuesto y el expediente técnico para su ejecución.

Por otro lado, señaló que, como parte del reporte de servicios obligatorios en el 2024, hasta la fecha se han atendido 237 llamadas, de las cuales han sido 235 asistencias mecánicas y 2 asistencias médicas.

Concluida la presentación, el señor Rafael del Campo Quintana, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX, intervino consultando si se puede visualizar de manera satelital la futura vía de emprendedores, Aucallama y Huaral.

Al respecto, la señorita Ruiz explicó que la futura vía de emprendedores se ubicará por Aucallama, saliendo por el km 8 aproximadamente, lo cual no forma parte de la concesión, siendo un tramo adicional a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El ingeniero John Vega Vásquez, Jefe de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización intervino señalando que los Contratos de Concesión establecen plazos para pronunciarse, es decir cuando los concesionarios solicitan una obra accesoria, el OSITRAN se pronuncia sobre si existe o no la necesidad de realizar dicha obra. Así, desde la fecha del mencionado pronunciamiento hasta que inicie la ejecución de la obra transcurren 5 años, que se debe a demoras del concedente.

El señor Ellioth Marcio Tarazona Álvarez, representante de la Asociación Automotriz del Perú – AAP consultó cómo se mueve la carga de Cerro de Pasco al Nuevo Puerto de Chancay.

El ingeniero Vega indicó que este Contrato de Concesión no conecta hacia Cerro de Pasco, existiendo un tramo a cargo de Provías Nacional.

El señor Tarazona señaló que considera que la ruta más optima sería Cerro de Pasco – Huayllay, Huayllay- Acos y Acos – Huaral, sin embargo, si Huayllay – Acos se encuentra en malas condiciones, la alternativa sería utilizar Huayllay- Canta y de Canta a Chancay, lo cual complica la transitabilidad.

El señor Juan Carlos Paucar Guerra, Jefe de Gestión de la Dirección de Obras de Provías Nacional intervino señalando que con relación al sector Acos- Huayllay, dicho tramo se encuentra en Estudio para una rehabilitación, estimando que en el mes de marzo del 2025 se concluya con dicho Estudio para su posterior licitación. Asimismo, señaló que Provías Nacional está trabajando en el tramo 1, 2 y 3 de Ollón.

El señor Elkin Darío Vanegas Murillo, representante de Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI, consultó por qué en los años 2021 y 2022 no hubo inversiones, considerando que en esos 2 años se presentaron mayor cantidad de accidentes.

Al respecto, la señorita Ruiz indicó que, de conformidad con el Contrato de Concesión, solo corresponde realizar como parte de las inversiones obras adicionales, las cuales no fueron necesarias en los años 2021 y 2022; no obstante, el concesionario ha seguido prestando los servicios y ejecutando el mantenimiento rutinario.

El ingeniero Vega indicó que los Contrato de Concesión son asociaciones público-privadas, no siendo un contratista que trabaja para el Estado, ambos, tanto Estado como concesionario se distribuyen riesgos y responsabilidades.

En las concesiones cofinanciadas, durante el concurso para elegir al concesionario, se evalúa quien presenta el menor pago anual por obras (PAGO) y pago anual por mantenimiento de operación (PAMO), dicho monto termina siendo el alcance de sus inversiones. Asimismo, señaló que mayores obras al alcance de dichas inversiones se tramitan como obras adicionales.

En cambio, en las concesiones autofinanciadas, durante el concurso para elegir al concesionario, se evalúa quien propone ejecutar la mayor cantidad de km de carreteras, puentes y pasos a desnivel, ya que estas se pagan con los peajes recaudados; estos concesionarios deben cumplir con todas las obras que ofrecieron, todo lo extra se tramita como obra adicional.

La señorita Ruiz precisó, en atención a la consulta del señor Vanegas, que generalmente los accidentes que se suscitan en la vía son responsabilidad de los propios conductores, es decir por falla humana, toda vez que la vía se encuentra en buenas condiciones, se realiza el mantenimiento rutinario y no requiere hacer trabajos de conservación periódica.

El señor Javier Flores Ardiles, representante del Colegio de Arquitectos del Perú intervino indicando que es importante que los concesionarios manejen el concepto de responsabilidad social para concientizar a los usuarios y lograr la prevención en seguridad vial, para ello consultó si es posible que los concesionarios puedan invertir para incentivar la prevención.

El ingeniero Vega señaló que los concesionarios operan de acuerdo a sus obligaciones, sin embargo, se pueden plantear adendas a los Contrato de Concesión.

La señora Rosa María Angélica del Castillo Rosas, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SIN manifestó su preocupación por la estabilidad de la vía que lleva al Puerto de Chancay, puesto que la carga de los camiones que transitarán será mayor.

Asimismo, el señor Elliioth Marcio Tarazona Álvarez, representante de la Asociación Automotriz del Perú – AAP intervino señalando que la carga se va a incrementar, reactivándose el transporte pesado en el norte chico de Chancay, por lo que resulta necesaria la reactivación del control del peso por eje, el cual está suspendido de manera permanente.

La señorita Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario indicó que el pedido requerido por el señor Tarazona fue tramitado en su oportunidad, sin embargo, se enviará un reiterativo al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El señor Bruno Guillermo Aberasturi Seoane, representante de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga – ANATEC se sumó al requerimiento de activar el peso por eje.

2.2. Estado de la construcción de la carretera Huaura- Sayán- Churín- Oyón

El señor Angello Tangherlini, cedió el uso de la palabra al señor Marcos Franco Ruiz, Especialista de trazo y topografía de la supervisión de la obra de Sayan Churín de Provías Nacional, para iniciar la presentación del segundo tema de Agenda.

Al respecto, el señor Franco señaló que forma parte de la supervisión de la culminación de obra de rehabilitación y mejoramiento de la carretera Huaura- Sayán- Churín, tramo Sayán- Puente Tingo.

Como datos generales del proyecto indicó que para llegar al citado proyecto se debe tomar la carretera Panamericana Norte hasta el óvalo Río Seco, a la altura del kilómetro 103, siguiendo por el sector “El ahorcado”, hasta empalmar con la carretera Huaura Sayán, llegando al sector de trabajo que es el km 86+630 y el km 98+892 de la carretera Huaura Sayán, Sayán Churín.

El proyecto en ejecución es a precios unitarios, a cargo del contratista Consultoría & Construcción Grupo Pérgola S.A.C. y Superconcreto del Perú S.A.C., la supervisión está a cargo de HOB Consultores S.A.

El Monto de Obra Contratado es de S/ 257'367,929.49, incluido IGV, el plazo de ejecución contractual es de 360 días calendario y el inicio contractual del proyecto fue el 10 de enero de 2024, estando previsto terminar el 3 de enero de 2025. Sin embargo, presentó una suspensión de 4 meses y se reinició el 1 de julio del 2024, teniendo ahora una fecha de culminación al 8 de mayo del 2025.

➤ **Inversiones previstas para el año 2024. –**

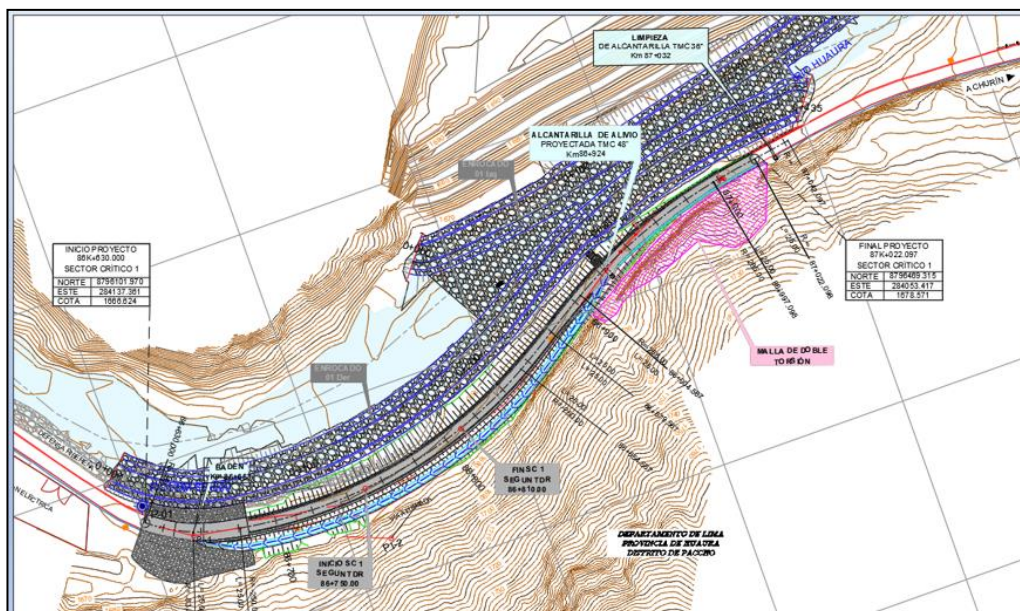
El señor Franco indicó que el proyecto abarca aproximadamente 12 km de sectores inestables que no se pudieron ejecutar en la etapa inicial del proyecto, siendo sectores que presentan problemas geotécnicos, condicionados por el río Huaura que tiene un caudal abundante y la presencia de quebradas que han generado derrumbes.

El proyecto consideró canteras de roca, canteras de río y DME. Los sectores comprendidos en el proyecto son los siguientes:

• **Sector Crítico 1. Km 86+630 a Km 87+022.09.**

Este sector tiene una longitud de 390 metros, considera mallas en sectores rocosos, mallas de protección que evitan la caída de rocas y una cuneta tipo Ritchie de aproximadamente 4 metros, que capta el material que puede discurrir por el talud y lo descarga en badenes hacia el río.

Imagen N° 03: Sector crítico 1

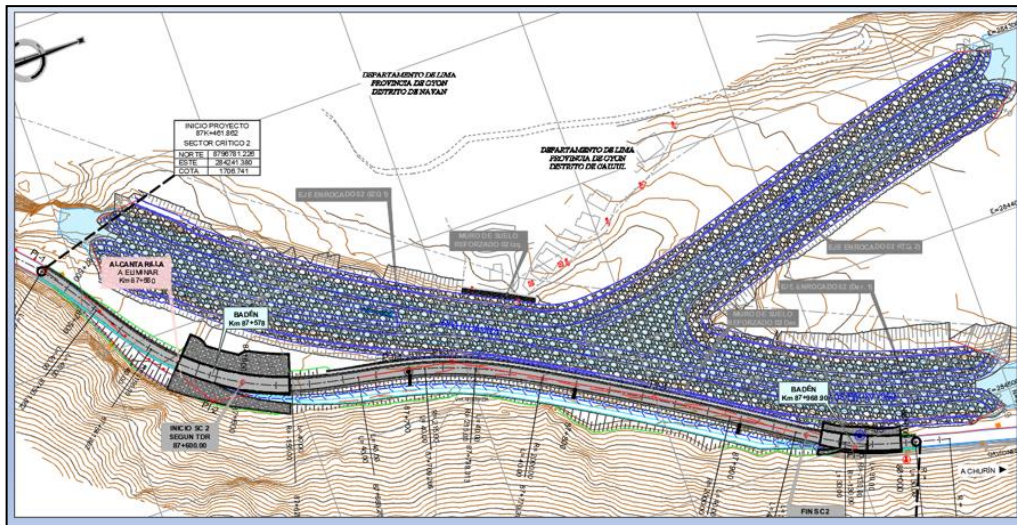


Fuente: Proviás Nacional

• **Sector Crítico 2. Km 87+461.862 a Km 88+006.01.**

Este sector tiene una longitud de 544 metros, considera el mismo principio del sector crítico 1, con un cunetón que capta el agua y el material que eventualmente se derrumba, se descarga a los badenes y la protección ribereña a través de enrocado en ambos lados de la quebrada.

Imagen N° 04: Sector crítico 2



Fuente: Provías Nacional

• **Sector Crítico 3. Km 89+434.339 a Km 89+775.105.**

Este sector tiene una longitud de 340 metros, considera una malla de doble torsión en zonas rocosas, cuenta con badén y descarga.

• **Sector Crítico 4. Km 91+305.607 a Km 93+158.019.**

De similar forma, el sector 4 que es el más grande y presenta varios problemas como diseño: cunetas que descargan en badenes y el enrocado.

• **Sector Crítico 5. Km 97+200.251 a Km 97+610 y Sector Crítico 6. Km 97+720 a Km 98+060.59.**

• **Sector Crítico 7. Km 98+280 a Km 98+571.995. y Sector Crítico 8. Km 98+740 a Km 98+840.**

Por otro lado, señaló que comenzando el proyecto se gestionó un presupuesto adicional, toda vez que en la etapa de revisión del expediente técnico y de replanteo se identificaron interferencias para poder usar las áreas auxiliares designadas por el expediente técnico, adicionalmente se plantearon adecuaciones por replanteo en 4 sectores críticos, por lo cual se tramitó los siguientes presupuestos:

Presupuesto Adicional N°01: "Por nuevas áreas auxiliares y sus efectos; adecuaciones por replanteo topográfico en los Sectores Críticos N°01, N°02, N°07 y N°08".

Presupuesto Deductivo N°01: "Menores Metrados por nuevas áreas auxiliares y sus efectos; adecuaciones por replanteo topográfico en los Sectores Críticos N°01, N°02, N°07 y N°08".

Imagen N° 05: Presupuestos adicionales del proyecto

ITEM	PRESUPUESTO	MONTO TOTAL (SIN IGV) (S/.)	MONTO TOTAL (CON IGV) (S/.)	MONTO TOTAL ACUM. (CON IGV) (S/.)	% INCIDENCIA		APROBACIÓN
					PARCIAL	ACUM.	
1	CONTRACTUAL	218,108,414.82	257,367,929.49	257,367,929.49	-	-	-
2	ADICIONAL DE OBRA N°01	63,056,567.25	74,406,749.36	331,774,678.85	28.91%	28.91%	R.D. N° 956-2024-MTC/20 del 25/09/2024
3	DEDUCTIVO/VINCULANTE N°01	-71,045,040.50	-83,833,147.79	247,941,531.06	-32.57%	-3.66%	R.D. N° 956-2024-MTC/20 del 25/09/2024

Fuente: Provías Nacional

Estos adicionales se realizaron porque se encontraron algunos problemas en la obra:

- **Interferencias para la explotación de la cantera de roca Quintay-1.**

La cantera de roca Quintay se encuentra en la comunidad campesina de Quintay, se verificó que a inmediaciones de la cantera de roca a una distancia radial de 330m., dentro del área de seguridad para el uso de explosivos, se encuentra construido el polvorín perteneciente a la empresa OHL que es usado para la construcción de defensas ribereñas del río Cañete y Huara, paquete 5 por parte de ANIN (Autoridad Nacional de Infraestructura), lo que imposibilita el uso del área designada por el expediente como cantera de roca.

- **Interferencias para la explotación de la cantera Quintay del Km. 51+640.**

En el área designada para explotación como cantera, se ejecutaron obras de encauzamiento y se ha construido un enrocado de protección en la quebrada, la explotación de esta área como cantera afectará la infraestructura construida en perjuicio de inversiones del estado.

- **Interferencias para la explotación de la cantera Huancoy**

Para el uso de esta área como cantera se verificaron conflictos de jurisdicción entre las comunidades campesinas de San Pedro de Benito, comunidad campesina de Naván y la Municipalidad de Caujúl.

- **Almacenamiento de explosivos (Polvorín).**

En lo que respecta al área para almacenamiento de explosivos (polvorín), considerando que en las especificaciones técnicas del expediente del proyecto se describen las características que deberán tener estos y que se utilizarán explosivos para la excavación en roca fija y explotación de canteras de roca, el expediente técnico no designó un área específica para la habilitación del polvorín, no consideró planos de dicha área, ni coordenadas de un área que se haya designado para tal fin.

Por los problemas antes descritos, el proyecto se suspendió 4 meses para la elaboración del ITS que permita habilitar nuevas áreas. Así, se identificaron 10 áreas con las que se ha reiniciado el proyecto:

Imagen N° 06: Nuevas áreas

N°	Prog.	Área Auxiliar	Perímetro (m.)	Área (Ha)	Cap./Pot. (m3)
01	89+020	Patio de máquinas/Taller/Almacén	724.07	2.15	-
02	55+260	Polvorín	291.03	0.50	-
		DMEs			
03	51+640	DME Quintay 1	1,727.93	10.78	1,008,660.00
04	51+640	DME Quintay 2	1,243.28	3.96	162,106.80
05	59+300	DME Naranjito 2	1,201.83	3.97	98,191.11
06	59+300	DME Naranjito 1	966.95	4.04	81,680.30
		Canteras			
07	59+300	Cantera Roca Naranjito 2	1051.32	2.76	341,278.05
08	59+300	Cantera Roca Naranjito 1	782.63	3.12	454,141.38
09	68+550	Cantera Piedra Pintada	1,790.96	8.61	203,272.73
10	74+000	Cantera Picunche	2677.64	15.34	310,477.07

Fuente:

Proviás Nacional

El señor Franco, precisó que en el replanteo de las áreas se consideraron algunas mejoras al proyecto:

Sector 1:

- Se bajó el nivel de rasante, reduciendo la pendiente longitudinal en el tramo.
- Se colocaron curvas verticales en el badén del Km. 86+672.5, considerando la diferencia de pendiente que colocar el badén genera, lo cual proporcionará seguridad y comodidad a los usuarios de la vía.
- Se reduce el metrado de terraplenes.

Sector 2:

- Se bajó el nivel de rasante, reduciendo la pendiente longitudinal en el tramo.
- Se colocaron curvas verticales en el badén del Km. 87+595, considerando la diferencia de pendiente que colocar el badén genera, lo cual proporcionará seguridad y comodidad a los usuarios de la vía.
- Se reemplazan muros de suelo reforzado del Km. 87+650 al Km. 87+940 (290m.), por muros de concreto armado de menor altura del Km. 87+695 al Km. 87+888.33(188m.).

Sector 8:

- Se reubicó el badén del Km. 98+351.20 al Km. 98+292.50, se corrige el contra peralte generado por la ubicación inicial de este en una curva en sentido opuesto al badén.
- Se colocaron curvas verticales en el badén del Km. 98+292, considerando la diferencia de pendiente que colocar el badén genera, lo cual proporcionará seguridad y comodidad a los usuarios de la vía.
- Se reubicó el badén del Km. 98+351.20 al Km. 98+292.50, se corrige el contra peralte generado por la ubicación inicial de este en una curva en sentido opuesto al badén.
- Coloca curvas verticales en el badén del Km. 98+292.
- Se reemplazaron muros de suelo reforzado con muros de concreto armado de menor altura.

A la fecha, señaló que se encuentran haciendo ajustes a otros sectores.

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, el señor Angello Tangherlini, 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° 51

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Cursar una comunicación al MTC para consultar por el estado en el que se encuentran los puentes ubicados a lo largo de los tramos concesionados de la carretera central, solicitando que se evalúe de manera urgente la intervención para su reparación y/o se disponga la construcción de nuevas infraestructuras.</i> 2. <i>Consultar al MTC por el estado del requerimiento efectuado por DEVIANDES referido a la necesidad de instalar una malla geodinámica en el km 98 de la carretera central, donde ocurrió un lamentable accidente el pasado 2 de</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Al respecto, mediante el Oficio N° 1134-2024-GAU-OSITRAN, la GAU solicitó al MTC lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - Evalué el estado actual de los puentes ubicados a lo largo de la carretera IIRSA Centro Tramo 2, y de ser el caso, disponga su reparación y/o la construcción de nuevas infraestructuras, que garanticen el tránsito y la seguridad vial en favor de los usuarios de la citada vía concesionada. - Informe sobre el estado de atención brindado al requerimiento efectuado por la empresa concesionaria DEVIANDES, referido a la necesidad de instalar una malla geodinámica en el km 98. de la carretera IIRSA Centro Tramo 2, cuyo sector es inestable y se vienen registrando accidentes de tránsito. |
|---|--|

marzo del presente año.

3. Trasladar al MTC la preocupación del presente Consejo sobre los accidentes ocurridos en los cruces a nivel de la vía férrea con los sectores de la carretera central durante el mes de mayo del presente año y solicitar se evalúe la posibilidad de adoptar acciones que resguarden la seguridad vial y ferroviaria.

- Implemente la señalización correspondiente en los sectores de la carretera concesionada que cruzan con la vía férrea y, de ser el caso, disponga la reparación de la calzada en dichos tramos, para garantizar la seguridad vial y ferroviaria en favor de los usuarios de la carretera IIRSA Centro Tramo 2.
- Por medio del **Oficio N° 3796-2024-MTC/19**, la DGPPT del MTC brindó atención a los requerimientos y remitió el Informe N° 2821-2024-MTC.19, elaborado por la Dirección de Inversión Privada en Transportes del MTC, mediante el cual señala lo siguiente:
 - De las evaluaciones realizadas por parte del MTC a los Puentes Vehiculares presentados por el Concesionario para cambio y/o rehabilitación, se consideró que siete (7) de los puentes evaluados presentan daños mayores, respecto de los cuales, a la fecha el Concesionario ha presentado al MTC el levantamiento de observaciones a su Propuesta Técnico Económica para el encargo de la ejecución de tres (3) puentes vehiculares (Puente S/N Km. 05+050, Puente Siberia Km. 12+450 del Sub Tramo 2 y Puente S/N Km. 11+753 del Sub Tramo 3) y para las intervenciones necesarias en la modalidad de obras adicionales, según lo regulado en el Contrato de Concesión.
 - El Concesionario ha presentado al Concedente el Informe Técnico de Propuesta de Solución Definitiva del Punto Crítico del Km 98+600 al Km 98+750, el cual ha sido observado por los especialistas en estructuras y obras de artes, geología y geotecnia, trazo y diseño vial y en suelos y presupuestos, de la Coordinación de Formulación y Evaluación de Estudios de Carreteras, cuyas observaciones y recomendaciones requieren atención del Concesionario.
 - Se ha comunicado en reiteradas oportunidades a Provias Nacional la necesidad de intervenir en los cruces ferroviarios y se viene participando en el Grupo de Trabajo Multisectorial “Unidad de promoción de corredor vial seguro en la Carretera Central”, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 433-2024-MTC/01.02, donde se evalúan las alternativas para mejorar la seguridad en la vía concesionada.

4. Cursar una comunicación al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para consultar si, actualmente se cuenta con un marco normativo que regule la ejecución de obras de seguridad vial (rompemuelles) en las carreteras de alcance nacional que cruzan por centros poblados y/o, de ser el caso, se requiera que evalúe la factibilidad de implementar dicho marco normativo en beneficio de todos los usuarios.

- Mediante el **Oficio N° 1322-2024-GAU-OSITRAN**, la GAU consultó al MTC si, actualmente se cuenta con un marco normativo que establezca el diseño, ejecución y señalización de las obras de seguridad vial (rompemuelles) que deben ser instaladas en las carreteras de alcance nacional que cruzan por centros poblado, caso contrario, se requiera que evalúe la factibilidad de implementar dicho marco normativo.
- Es así que, mediante el **Oficio N° 1263-2024-MTC/18**, la DGPRTM del MTC, remitió el Informe N° 0975-2024-MTC/18.01, con el cual se señala que:
 - Actualmente se cuenta con un marco normativo sobre la seguridad vial en las carreteras de alcance nacional, incluyendo los tramos que cruzan zonas urbanas (como un centro poblado); así como para la implementación de los reductores de velocidad del tipo resalto (rompemuelles). Dicho marco normativo se encuentra a disposición del público en general en el siguiente enlace: <https://www.gob.pe/es/i/4594406>
 - La implementación de los reductores de velocidad es una medida de corto plazo, los cuales deben ser reemplazados en el tiempo por soluciones definitivas, como son los puentes peatonales con bahías de

estacionamiento o paraderos, pasos a desnivel vehicular de retorno, vías auxiliares, entre otras alternativas establecidas en la normativa nacional que permitan que la carretera no pierda sus parámetros de operación.

Dicha información fue comunicada a los miembros del presente Consejo mediante correo de fecha 24 de setiembre de 2024.

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 formuló el siguiente pedido:

1. Cursar una comunicación al Ministerio de Transportes y Comunicaciones con la finalidad de insistir en el requerimiento de evaluar la reactivación del control de peso por eje en las diversas carreteras concesionadas.

Siendo las 12:58 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 52 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

Javier Flores Ardiles
Colegio de Arquitectos del Perú

Rafael del Campo Quintana
Asociación de Exportadores – ADEX

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

Ellioth Marcio Tarazona Álvarez
Asociación Automotriz del Perú – AAP.