

---

**ACTA DE SESIÓN N° 48**  
**CONSEJO REGIONAL DE USUARIOS DE CUSCO**

Siendo las 09:00 horas del día jueves 28 de agosto de 2025, en el Salón de Eventos del Hotel Costa del Sol, ubicado en la Calle Santa Teresa N° 344, ciudad de Cusco; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, se dio inicio a la Sesión N° 48 del Consejo Regional de Usuarios de Cusco.

En representación del OSITRAN, asistieron los señores:

- Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario.
- Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- John Vega Vásquez, Jefe de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Javier Ernesto Castro Cuba León, Jefe de la Oficina Desconcentrada del OSITRAN en Cusco.
- Davis Farfán Ríos, Analista de Atención al Usuario de la Oficina Desconcentrada del OSITRAN en Cusco.

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

- Vladimir Luna Valle, representante alterno de la Cámara de Comercio, Industria, Servicios, Turismo y de la Producción del Cusco.
- Lucio Quisiyupanqui Peñalba, representante de la Cámara Peruana de Servicios Turísticos - CAPERTUR.
- Elena González Flórez, representante de la Asociación de Agencias de Turismo de Cusco.

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:

- John Vega Vásquez, Jefe de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Rudy Alain Nieto Segura, Sub Director de Infraestructura Vial del Proyecto Especial Plan COPESCO.
- Ing. Samuel Quispe Quispe, Subgerente de Gestión de Estudios y Proyectos de la Gerencia Regional de Gestión de Inversiones de Infraestructura del Gobierno Regional de Cusco.
- Melvin Vasquez Concha, Representante de la empresa concesionaria Carretera Andina del Sur S.A.C. – SURVIAL.
- Rosa Pilar Nuñez Ulloa, Representante de la empresa concesionaria Carretera Andina del Sur S.A.C. – SURVIAL.

Además, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron de la sesión los siguientes representantes:

- Sharely Escalante Delgado, Proyectista de la Subgerencia de Gestión de Estudios y Proyectos de la Gerencia Regional de Gestión de Inversiones de Infraestructura del Gobierno Regional de Cusco.
- Elbert Choquehuanca Charca, Proyectista de la Subgerencia de Gestión de Estudios y Proyectos de la Gerencia Regional de Gestión de Inversiones de Infraestructura del Gobierno Regional de Cusco.
- Giancarlo Villalobos Romero, Representante de la empresa concesionaria Carretera Andina del Sur S.A.C. – SURVIAL.
- Pedro Huarhua Rojas, Representante de la empresa concesionaria Carretera Andina del Sur S.A.C. – SURVIAL.

La sesión se inició con las palabras de bienvenida de la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario a los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Cusco, quien indicó que ante la ausencia del Dr. Juan Carlos Mejía Cornejo, esta sesión estaría presidida por el ingeniero Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

**i. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM**

La Dra. Angela Arrescurrenaga indicó que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de los Consejos de Usuarios del OSITRAN, para la instalación, funcionamiento y adopción de acuerdos del Consejo de Usuarios se requiere la asistencia de la mitad más uno de sus miembros.

En ese marco, señaló que solo se cuenta con la presencia de tres (3) de los seis (6) miembros que conforman el Consejo Regional de Usuarios de Cusco, por lo que, se advierte que no se cumple con el quórum legal requerido, siendo esta una Sesión Informativa.

**ii. ORDEN DEL DÍA**

**2.1. Aplicación de la tarifa de peaje según la clasificación de los vehículos como "Vehículos Ligeros" y "Vehículos Pesados" por parte de la empresa Concesionaria Vial del Sur S.A. - COVISUR, en el marco de lo resuelto en el laudo arbitral, recaído en el caso arbitral N° 0325-2023-CCL.**

La Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente de Atención al Usuario, cedió el uso de la palabra al ingeniero John Vega Vásquez, Jefe de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, para iniciar la presentación del primer tema de Agenda.

El ingeniero Vega inició su exposición indicando que los contratos de concesión contemplan de manera expresa lo referido al régimen tarifario, el cual constituye un aspecto central en la explotación de las concesiones. Precisó que es fundamental distinguir entre los dos tipos de concesiones vigentes, las autofinanciadas, en las que el concesionario asume el pago de las deudas, inversiones, obras y operaciones mediante la recaudación del peaje; y las cofinanciadas, en las que el Estado asume directamente los gastos relacionados con el servicio de la deuda y las inversiones, utilizando para ello los recursos provenientes del recaudo.

En ese marco, enfatizó que el contrato de concesión define al régimen tarifario como el conjunto de reglas contractuales que regulan la tarifa que el concesionario se encuentra obligado a aplicar durante la etapa de explotación. Dicho régimen establece, entre otros aspectos, que los vehículos ligeros deben abonar una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados deben cancelar una tarifa en función al número total de ejes.

Asimismo, el ingeniero Vega hizo referencia a la cláusula 1.6 del contrato de concesión, la cual establece de manera taxativa la clasificación vehicular para efectos de la aplicación de la tarifa. De acuerdo con lo señalado, se considera vehículo ligero a los comprendidos en las categorías M1, M2 y N1, así como los remolques incluidos en las categorías O1 y O2, conforme a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC o la norma que lo sustituya. Por su parte, se considera vehículo pesado a los comprendidos en las categorías M3, N2 y N3, así como a los remolques de las categorías O3 y O4, también en concordancia con la citada norma.

Por otro lado, el ingeniero Vega informó sobre los actos administrativos emitidos por el OSITRAN en el marco del procedimiento sancionador seguido contra la concesionaria COVISUR:

- **Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00199-2022-GSF-OSITRAN**, de fecha 6 de diciembre de 2022, mediante la cual se sancionó a COVISUR por infracción al numeral 52.1 del artículo 52 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán (RIIS). La infracción consistió en la aplicación indebida de la tarifa correspondiente, al haber cobrado a

los vehículos de categoría M2 y con un peso bruto vehicular mayor a 3.5 toneladas la tarifa de vehículo pesado, cuando en realidad correspondía la de vehículo ligero. Dicha situación se habría verificado en el periodo comprendido entre el 25 de agosto de 2008 y el 7 de agosto de 2018, como consecuencia, se le impuso una multa ascendente a 8.36 UIT y, adicionalmente, se ordenó como medida correctiva la devolución de los montos cobrados en exceso, ascendentes a S/ 6 119 396,05 (seis millones ciento diecinueve mil trescientos noventa y seis con 05/100 soles), incluido el IGV.

- **Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 0001-2023-GSF-OSITRAN**, de fecha 4 de enero de 2023, se procedió a rectificar errores materiales contenidos en la resolución previamente emitida. En particular, se corrigió el monto a devolver por concepto de la medida correctiva, el cual ascendía a S/ 6 698 702,40 (seis millones seiscientos noventa y ocho mil setecientos dos con 40/100 soles), y no al monto consignado inicialmente en la Resolución N° 00199-2022-GSF-OSITRAN.
- **Resolución N° 00021-2023-GG-OSITRAN**, de fecha 13 de febrero de 2023, la Gerencia General del OSITRAN resolvió declarar infundado el recurso de apelación interpuesto por COVISUR, confirmando en todos sus extremos la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00199-2022-GSF-OSITRAN, ratificándose con ello la sanción impuesta y la obligación de devolver los montos cobrados en exceso.

El ingeniero Vega informó respecto al proceso judicial iniciado por la concesionaria COVISUR contra el OSITRAN en la vía contencioso-administrativa y tramitado ante el Décimo Sexto Juzgado Permanente Especializado en lo Contencioso Administrativo de Lima, bajo el Expediente N° 05320-2023-0-1801-JR-CA-16, solicitando la nulidad de las resoluciones administrativas emitidas por el Organismo Regulador en relación con el cobro indebido aplicado a los vehículos de categoría M2 y con peso bruto vehicular mayor a 3.5 toneladas, a los cuales se les exigió una tarifa de vehículo pesado en lugar de la correspondiente a vehículo ligero.

Asimismo, precisó que con fecha 24 de octubre de 2023, el referido Juzgado emitió sentencia en primera instancia, declarando infundada la demanda interpuesta por COVISUR contra el OSITRAN y, en consecuencia, confirmando la validez de los actos administrativos impugnados. No obstante, la referida concesionaria interpuso recurso de apelación contra dicha sentencia, motivo por el cual el proceso judicial se encuentra actualmente en trámite en segunda instancia, ante la Tercera Sala Contencioso Administrativa de la Corte Superior de Justicia de Lima, instancia que deberá pronunciarse sobre el fondo de la controversia.

Además, el ingeniero Vega informó también respecto al Caso Arbitral N° 0325-2023-CCL, actualmente en trámite ante el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima, teniendo como demandante en dicho proceso a COVISUR, como demandado, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC); y como tercero coadyuvante, el OSITRAN. Preciso que, el conocimiento del caso se encuentra a cargo del Tribunal Arbitral designado por el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima, instancia que deberá resolver la controversia sometida a arbitraje conforme a las disposiciones contractuales y normativas aplicables.

Bajo dicho contexto, el ingeniero Vega señaló que, las principales pretensiones formuladas por COVISUR en el marco del Caso Arbitral N° 0325-2023-CCL, seguido ante el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima son:

- El reconocimiento del Acta de Trato Directo suscrita entre las partes con fecha 13 de marzo de 2019. Asimismo, plantea que se reconozca que, a partir del 25 de agosto de 2008, los vehículos de categoría M2 deben ser considerados como ligeros cuando su peso bruto vehicular es igual o menor a 3.5 toneladas, y como pesados únicamente en caso de superar dicho límite.
- Requiere que el Tribunal declare que no incurrió en incumplimiento de las obligaciones previstas en el Contrato de Concesión, en tanto habría actuado conforme a lo estipulado en el

Acta de Trato Directo de 2019 y al aplicar la tarifa de vehículo pesado únicamente a los vehículos de categoría M2 con peso bruto vehicular superior a 3.5 toneladas desde el 25 de agosto de 2008 en adelante; en consecuencia, sostiene que no corresponde ordenar devolución alguna a favor de los usuarios con vehículos de dicha categoría que superen el límite de peso mencionado y que hayan sido tarifados como vehículos pesados.

- Solicita que, en caso quede firme la medida correctiva establecida por el OSITRAN y deba ser cumplida por COVISUR, se disponga que el Concedente (MTC) le pague la suma de US\$ 2 121 948,79 (incluido IGV) en concepto de cofinanciamiento, por el impacto económico que generaría la menor recaudación efectiva de peaje derivada de no reconocerse que los vehículos de categoría M2 con peso bruto vehicular superior a 3.5 toneladas deban ser considerados como pesados.

Así pues, el ingeniero Vega indicó que, los principales extremos del Laudo Arbitral emitido el 24 de enero de 2025 en el marco del Caso Arbitral N° 0325-2023-CCL son los siguientes:

- El Tribunal Arbitral declaró fundada la primera pretensión principal; en consecuencia, reconoció y declaró que: (i) la común intención de las partes, expresada en el Contrato de Concesión y ratificada en el Acta de Trato Directo suscrita el 13 de marzo de 2019, es que la definición de vehículos pesados contenida en el Contrato debe adecuarse a lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Vehículos y demás normas aplicables que lo modifiquen o sustituyan; y (ii) en aplicación de dicho pacto de actualización, a partir del 25 de agosto de 2008 y para todos los efectos del Contrato, los vehículos de categoría M2 deben considerarse como ligeros cuando su peso bruto vehicular es igual o menor a 3.5 toneladas, y como pesados únicamente cuando superen dicho límite.
- El Tribunal declaró fundada la segunda pretensión principal, estableciendo que COVISUR no incurrió en incumplimiento de sus obligaciones contractuales al haber actuado conforme al Acta de Trato Directo de 2019, cobrando la tarifa de vehículo pesado únicamente a los vehículos M2 cuyo peso bruto vehicular excediera las 3.5 toneladas desde el 25 de agosto de 2008. En ese sentido, concluyó que no corresponde ordenar devolución alguna a favor de los usuarios con vehículos M2 que superen dicho peso y que hayan sido catalogados como pesados. Cabe precisar que este extremo no alcanza las resoluciones emitidas por el OSITRAN en el marco de las funciones que le asigna el Contrato.
- De igual forma, el Tribunal resolvió declarar fundada la tercera pretensión principal, precisando que lo decidido respecto de las pretensiones previas resulta oponible a todas las dependencias y entidades que conforman el Estado peruano, incluyendo expresamente al OSITRAN.
- En relación con la pretensión subordinada, el Tribunal resolvió declararla fundada en parte, disponiendo que, en caso quede firme la medida correctiva establecida por el OSITRAN y esta deba ser cumplida por COVISUR, el Concedente (MTC) deberá pagar a la concesionaria la suma de US\$ 2 121 948,79 (incluido IGV) por concepto de cofinanciamiento, en atención a la menor recaudación efectiva de peaje que se generaría como consecuencia de no reconocerse que los vehículos M2 con peso bruto vehicular superior a 3.5 toneladas deben ser considerados como pesados.

El ingeniero Vega informó también sobre el Laudo Complementario emitido el 28 de febrero de 2025 por el Tribunal Arbitral del Caso N° 0325-2023-CCL. En dicho pronunciamiento, el Tribunal resolvió declarar fundada la primera solicitud de interpretación presentada por COVISUR; en consecuencia, precisó que las resoluciones emitidas por el OSITRAN, a las que se hace referencia en el Laudo Arbitral de fecha 24 de enero de 2025, corresponden únicamente a aquellas que se encuentran actualmente en discusión en procesos judiciales, cuya resolución definitiva será competencia de la autoridad judicial pertinente.

El ingeniero Vega destacó que el principal sustento del Laudo Arbitral de fecha 24 de enero de 2025 fue el Acta de Trato Directo suscrita el 13 de marzo de 2019 entre la concesionaria COVISUR y el Estado peruano, representado por el MTC, en cuyo numeral 4.4 se establece expresamente que, para efectos de la aplicación del Contrato de Concesión, los vehículos de categoría M2 deben ser considerados como ligeros cuando su peso bruto vehicular sea igual o menor a 3.5 toneladas, y como pesados cuando superen dicho límite, precisándose que este reconocimiento contractual tuvo como finalidad resolver la incertidumbre jurídica que dio origen al referido Trato Directo, constituyéndose en la base principal para la decisión arbitral.

En ese sentido, el ingeniero Vega señaló que, el Laudo Arbitral del Caso N° 0325-2023-CCL establece que la definición de vehículos ligeros y pesados del Contrato de Concesión del Tramo 5 de la IIRSA Sur debe interpretarse según el Acta de Trato Directo del 13 de marzo de 2019, facultando a COVISUR a modificar inmediatamente la tarifa para vehículos M2 con peso superior a 3.5 toneladas, considerándolos pesados, con obligación de cumplir el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN respecto a su publicación y vigencia; el laudo tiene efectos vinculantes solo entre COVISUR y el MTC, sin afectar las medidas administrativas del OSITRAN, que mantienen plena vigencia mientras no exista pronunciamiento judicial en contrario.

Finalmente, el ingeniero Vega informó que, como acciones posteriores al laudo arbitral, se encuentran en trámite los siguientes procesos judiciales:

- **Acción de Amparo interpuesta por el OSITRAN** ante el Cuarto Juzgado Constitucional de la Corte Superior de Justicia de Lima (Exp. N° 06905-2025-0-1801-JR-DC-04), solicitando la nulidad e ineficacia jurídica del Laudo Arbitral N° 0325-2023-CCL, por presunta vulneración del derecho constitucional de defensa.
- **Recurso de Anulación presentado por el MTC** contra COVISUR, el cual viene siendo conocido por la Primera Sala Civil con Subespecialidad Comercial de la Corte Superior de Justicia de Lima (Exp. N° 00165-2025-0-1866-SP-CO-01).

Concluida la exposición, el señor Lucio Quisiyupanqui Peñalba, representante de la Cámara Peruana de Servicios Turísticos (CAPERTUR), intervino y consultó si en el marco del contrato de concesión suscrito entre el MTC y SURVIAL, se ha previsto la ejecución de vías alternas que permitan el tránsito vehicular en caso de contingencias que impidan la libre circulación, con el objetivo de evitar congestiones y garantizar la continuidad del tránsito para los usuarios de la vía.

Al respecto, el ingeniero Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN intervino y señaló que, el contrato de concesión suscrito entre el MTC y SURVIAL es cofinanciado, es decir, que el Estado aportó recursos públicos para ayudar a financiar la construcción, operación o mantenimiento de la carretera concesionada. Asimismo, precisó que, en el contrato de concesión se establece las obligaciones que asume el concesionario en relación con la construcción y mantenimiento de la vía, así como, de los servicios que debe brindar a los usuarios como, la atención de emergencias viales, auxilio mecánico, entre otros. Por otro lado, precisó que no está dentro de las obligaciones del concesionario la construcción de rutas alternas, estas le corresponderían al Gobierno Nacional a través de Provias Nacional o al Gobierno Regional correspondiente.

Asimismo, el ingeniero Vega intervino y precisó que, en nuestro país la brecha en infraestructura es alta, pues no todas las vías de alcance nacional se encuentran en buen estado, en el caso de las carreteras concesionadas, estas si deben cumplir con los estándares y niveles de servicio que exige el contrato de concesión. Por otro lado, precisó que, la construcción de rutas alternas no es responsabilidad del concesionario sino del Estado, quien debe evaluar cuando corresponda y asumir los recursos que sean necesarios para estas obras.

## **2.2. Exposición a cargo de SURVIAL respecto a:**

- **El estado situacional de la carretera IIRSA Sur Tramo 1.**
- **Los factores que causan la accidentabilidad en el tramo de Poroy a Tica Tica, de la IIRSA Sur Tramo 1: (ancho de la vía, velocidad de los vehículos o la misma infraestructura) y acciones previstas para reducir dicha accidentabilidad.**

La Dra. Angela Arrescurrenaga intervino y cedió la palabra al señor Melvin Vásquez Concha, Representante de la empresa concesionaria Carretera Andina del Sur S.A.C. (SURVIAL), para iniciar la presentación del segundo tema de Agenda.

El señor Vásquez inició su presentación indicando que, la carretera IIRSA Sur Tramo 1 corresponde a una concesión cofinanciada otorgada por el MTC, en el marco de un contrato de concesión con la empresa SURVIAL, cuya duración es de 25 años, y está orientado a la operación y mantenimiento por niveles de servicio. Asimismo, precisó que, la concesión inició el 4 de diciembre de 2007 y se encuentra previsto que concluya el 4 de diciembre de 2032, restando a la fecha un periodo de siete años para su finalización, además, señaló que la infraestructura concesionada comprende una longitud total de 750 kilómetros, distribuidos en nueve (9) sectores que atraviesan los departamentos de Ica, Apurímac y Cusco.

El señor Vásquez indicó que, para la ejecución de las labores de mantenimiento vial, las cuadrillas a cargo del proyecto desarrollan las siguientes actividades:

- Bacheo y tratamiento de fisuras en la superficie de rodadura, con el objetivo de garantizar la seguridad y confort de la transitabilidad.
- Eliminación de desmonte y desbroce de maleza, asegurando la visibilidad y el correcto funcionamiento de la vía.
- Limpieza y reposición de elementos de señalización vertical y defensas, para mantener los estándares de seguridad vial.
- Limpieza de los elementos del sistema de drenaje, con el fin de prevenir inundaciones y daños a la infraestructura.
- Atención de emergencias mayores, mediante cuadrillas especializadas conformadas por personal calificado y equipos pesados, destinadas a la remoción de derrumbes de gran magnitud u otras contingencias críticas.

Asimismo, señaló que, los servicios complementarios a cargo del concesionario son:

- Auxilio mecánico y remolque con grúa para vehículos averiados en la vía, contando para ello con patrullaje vial mediante camionetas y/o automóviles y cuadrillas de mantenimiento rutinario habilitadas para responder ante incidentes en la vía.

El señor Vásquez precisó que, durante el año 2025, se registraron nueve (9) eventos catastróficos, correspondientes a situaciones de alta magnitud que afectaron la transitabilidad de la infraestructura vial concesionada. Adicionalmente, se atendieron trece (13) eventos de mantenimiento de emergencia, consistentes en intervenciones rápidas y focalizadas para restablecer las condiciones de seguridad y operación de la vía ante contingencias menores o intermedias. Dichas intervenciones fueron ejecutadas por las cuadrillas especializadas de emergencia, contando con personal calificado y equipos pesados, conforme a los protocolos establecidos en el plan de operación y mantenimiento del proyecto.

### **Sector Tica Tica – Poroy**

El señor Vásquez manifestó que, en el sector Tica Tica – Poroy, durante el año 2025, se registraron los siguientes eventos de emergencia:

- Derrumbe mayor: ubicado en el km 957+880.
- Erosión: ubicada en el km 958+570.

Asimismo, precisó que, las referidas incidencias fueron atendidas por las cuadrillas especializadas con el personal y equipos necesarios para restablecer la transitabilidad de la vía.

Por otro lado, el señor Vásquez cedió el uso de la palabra a la señora Rosa Pilar Nuñez Ulloa, Representante de SURVIAL para presentar la **Estadística de Accidentes Viales**.

Así, la señora Nuñez indicó que, según los registros de la Central de Atención de Emergencias de la carretera concesionada, en el tramo comprendido entre los km 954+600 y km 960+700 (PE-3S), se han registrado 197 accidentes desde el año 2009. Entre los años 2022 y 2025, se reportaron 49 accidentes, destacando 2022 con 19 accidentes y 2024 con 15 como los años de mayor siniestralidad.

Además, señaló que, las zonas de mayor concentración de accidentes se identifican en los tramos:

- Km 958+000 – 958+900: 14 accidentes.
- Km 959+000 – 959+900: 10 accidentes.

La señora Nuñez indicó que, las principales causas probables de los accidentes ocurridos entre 2022 y 2025 son, el exceso de velocidad en 32 accidentes aproximadamente y la invasión de carril en 16 accidentes registrados. Dichas estadísticas permiten identificar las áreas críticas y orientar las medidas de prevención y mitigación para mejorar la seguridad vial en el sector.

Asimismo, precisó que, la concesionaria viene desarrollando un **Programa de Seguridad Vial y Medio Ambiente**, habiendo ejecutado durante el periodo del mes de enero a julio de 2025, seis actividades formativas en el marco del Programa de Seguridad Vial y Medio Ambiente, contando con la participación de más de 200 asistentes, entre los cuales se incluyen empresas de transporte, instituciones educativas y otros agentes interesados del entorno.

La señora Nuñez informó que, como parte de las estrategias de sensibilización, se está programando desarrollar actividades de microteatro, orientadas a los pobladores adultos y escolares, con contenidos relativos a seguridad vial, cuidado del medio ambiente y otros temas de relevancia para la comunidad. El programa ha evolucionado desde una propuesta tradicional, que permitió alcanzar a cientos de niños en escuelas a lo largo de toda la concesión, hacia un enfoque innovador y lúdico, mediante la incorporación de tres nuevos personajes que se presentan en colegios y plazas de la comunidad, con el objetivo de generar reflexiones colectivas sobre la convivencia segura y responsable en la vía.

El señor Vásquez intervino nuevamente y señaló que, SURVIAL presentó al MTC una propuesta conceptual para un nuevo proyecto de infraestructura vial, este proyecto consiste en la construcción de una calzada adicional de dos carriles, logrando una autopista de cuatro carriles en total (dos carriles por sentido) en la carretera concesionada bajo su cargo, tanto en zona sur como zona norte y comprende una longitud aproximada de 18 kilómetros, cuya inversión estimada para la ejecución de la obra asciende a aproximadamente USD 70 millones, contemplando además la ejecución de mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura proyectada. Preciso que, el objetivo principal del proyecto es mejorar la conectividad y la seguridad vial, contribuyendo a la eficiencia del transporte y al bienestar de los usuarios en la zona de influencia.

Concluida la exposición, la señora Elena González Flórez, representante de la Asociación de Agencias de Turismo de Cusco intervino para resaltar la importancia del Programa de Seguridad Vial y Medio Ambiente que viene ejecutando SURVIAL, destacando que este se aproxima a la población para proporcionar información relevante sobre seguridad vial en la carretera concesionada. Asimismo, solicitó información sobre el mecanismo de difusión que SURVIAL ha implementado para dar a conocer dicho programa a los usuarios y a la población interesada. Por otro lado, expresó su preocupación respecto a la demora del MTC en la evaluación de la propuesta conceptual presentada por SURVIAL.

Al respecto, la señora Nuñez precisó que, a través del Programa de Seguridad Vial y Medio Ambiente se propone desarrollar actividades formativas y de microteatro, dirigidas a los niños y adultos, para sensibilizar sobre el cuidado de la infraestructura vial y el respeto de las normas de seguridad vial. Asimismo, señaló que dichas actividades serán difundidas para conocimiento de la población a través de los canales digitales de SURVIAL.

Por otro lado, el señor Vásquez señaló que se han realizado modificaciones en la normativa aplicable a las Asociaciones Público-Privadas, las cuales han permitido acortar los plazos originalmente previstos para la ejecución de los estudios de ingeniería. Asimismo, precisó que tanto el MTC como el concesionario se encuentran comprometidos con la mejora de la situación vial en las zonas norte y sur de la concesión. En este contexto, informó que se ha encargado la realización del estudio del perfil para la carretera de San Gerónimo con dirección a Urcos, lo que evidencia que se están ejecutando acciones concretas para la mejora de esta vía.

La Dra. Angela Arrescurrenaga cedió el uso de la palabra al señor Javier Ernesto Castro Cuba León, Jefe de la Oficina Desconcentrada del OSITRAN en Cusco, quien intervino señalando que, desde OSITRAN se viene desarrollando jornadas de capacitación y actividades de acercamiento dirigidas a los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público supervisadas por el OSITRAN, con el objetivo de informarles sobre sus derechos y deberes. En ese contexto, propuso la posibilidad de realizar actividades conjuntas entre OSITRAN y SURVIAL, a fin de implementar campañas que permitan brindar mayor información a la población y a los agentes interesados.

Asimismo, la Dra. Angela Arrescurrenaga indicó que, en atención al compromiso previamente señalado, OSITRAN cursará una comunicación a SURVIAL con la finalidad de coordinar la ejecución de actividades conjuntas de capacitación dirigidas a los usuarios de la carretera concesionada IIRSA Sur Tramo 1. Además, resaltó que, de acuerdo con la exposición realizada por los representantes de SURVIAL, durante el presente año no se ha registrado un incremento significativo en el número de accidentes en el tramo Tica Tica – Poroy, observándose una reducción respecto a años anteriores y precisó que, la mayoría de los incidentes reportados corresponden a accidentes por alcance, los cuales serían atribuibles a la negligencia de los conductores. En ese sentido, la Dra. Arrescurrenaga resaltó la importancia de continuar implementando los programas informativos sobre seguridad vial, con el objetivo de promover una cultura de conducción responsable y fortalecer los conocimientos de la población en materia de seguridad vial.

### **2.3. Exposición a cargo del Gobierno Regional de Cusco respecto a:**

#### **2.3.1. El estado situacional del proyecto de la Carretera Hurocondo - Pachar y la factibilidad de estabilizar los taludes en dicha carretera.**

La Dra. Angela Arrescurrenaga cedió el uso de la palabra al señor Rudy Alain Nieto Segura, Sub Director de Infraestructura Vial del Proyecto Especial Plan COPESCO, con la finalidad de abordar el tema referido al proyecto de la Carretera Hurocondo Pachar.

Al respecto, el señor Nieto indicó que la unidad ejecutora del Proyecto de la Carretera Hurocondo – Pachar es el Gobierno Regional de Cusco, precisando que el objeto del mismo es garantizar adecuadas condiciones de transitabilidad vehicular en dicha vía. Asimismo, señaló que el tramo ubicado en el Km 6+400 constituye la zona más inestable de la carretera, debido a los constantes derrumbes de rocas y tierra que dificultan o incluso impiden el tránsito vehicular, situación que se evidencia en la imagen presentada:

**Imagen N° 01**  
**Tramo vial Km 6+400 de la Carretera Huarucondo – Pachar**



*Fuente: Proyecto Especial Plan COPESCO*

En atención a esta situación, el señor Nieto señaló que, el Plan COPESCO con el presupuesto asignado para tal efecto, viene ejecutando trabajos de remoción de derrumbes utilizando maquinaria especializada, con el objetivo de restablecer la transitabilidad, garantizando la seguridad de los usuarios y mantener la vía limpia sobre todo en este periodo de lluvias que se vienen registrando, a fin de prevenir futuros eventos de obstrucción o riesgo.

El señor Lucio Quisiyupanqui intervino para señalar su preocupación por la situación que se estaría presentando en la Carretera Huarucondo – Pachar sobre todo en la época de lluvias, siendo necesario que se realice la estabilización de taludes en la zona de derrumbes.

Al respecto, el señor Nieto indicó que, durante la temporada de lluvias, se presentan deslizamientos en la zona, razón por la cual se vienen ejecutando de manera preventiva trabajos de limpieza en los puntos críticos; sin embargo, precisó que resulta conveniente implementar mecanismos adicionales de seguridad que eviten la caída de rocas y la consecuente generación de accidentes. En ese sentido, señaló que se ha evaluado la posibilidad de construir un túnel en dicho sector para garantizar un mejor tránsito, así como la ejecución de un proyecto complementario de estabilización de taludes, los cuales se encuentran aún en etapa de evaluación.

La Dra. Angela Arrescurrenaga agradeció al señor Nieto por su exposición y, en relación con el proyecto adicional de estabilización de taludes, consultó cuál es el procedimiento que corresponde seguir para la evaluación de dicha propuesta; asimismo, solicitó precisar ante qué entidad fue presentado el proyecto por parte del Plan COPESCO, si al Gobierno Regional u otra institución competente. Al respecto, el señor Nieto señaló que la iniciativa se origina a partir de la evaluación de riesgos y del estado actual de la carretera, lo que motivó la formulación del referido proyecto adicional de estabilización de taludes. Asimismo, indicó que este será presentado por el Plan COPESCO al Gobierno Regional del Cusco para su respectiva evaluación.

La señora González intervino para consultar acerca del plazo con el que se cuenta a fin de que, desde el Consejo, se pueda remitir una comunicación al Gobierno Regional de Cusco con el propósito de solicitar la agilización de la entrega final de la Carretera Huarucondo–Pachar, así como la ejecución del proyecto de estabilización de taludes. Asimismo, destacó que dichas acciones revisten carácter de urgencia, por cuanto resultan indispensables para garantizar la seguridad de los usuarios.

El señor Nieto informó que la evaluación correspondiente estaría siendo concluida en la segunda semana de setiembre y que la ejecución del proyecto culminaría hacia fines de noviembre. En ese sentido, precisó que, de existir interés en formular sugerencias o recomendaciones, estas deberían ser remitidas al Gobierno Regional de Cusco a la mayor brevedad posible.

Finalmente, la doctora Angela Arrescurrenaga tomó la palabra y señaló que, en atención a la preocupación manifestada por los miembros del Consejo, se podría reiterar el pedido ante el Gobierno Regional de Cusco, resaltando la necesidad de agilizar la entrega de la Carretera Huarcocondo – Pachar, infraestructura que reviste especial importancia para los usuarios.

### **2.3.2. La viabilidad de realizar la construcción de un puente peatonal para los estudiantes de la Universidad Continental.**

La Dra. Angela Arrescurrenaga cedió el uso de la palabra al señor Samuel Quispe Quispe, Subgerente de Gestión de Estudios y Proyectos de la Gerencia Regional de Gestión de Inversiones de Infraestructura del Gobierno Regional de Cusco, con la finalidad de abordar el tema referido a la viabilidad de realizar la construcción de un puente peatonal para los estudiantes de la Universidad Continental.

Así, el señor Quispe indicó que, el tramo vial de la carretera Cusco – Urcos, que comprende al sector de la Universidad Continental en Cusco, suele registrar accidentes y resulta ser caótico; en ese sentido, precisó que, desde el Gobierno Regional de Cusco desde hace varios años vienen evaluando alternativas de solución para mejorar esta situación. Además, comentó que, SURVIAL habría presentado propuestas de proyectos para esta zona, con la finalidad de contar con más carriles de tráfico vehicular; no obstante, el MTC no ha brindado atención a estas propuestas.

El señor Quispe indicó que, han sostenido diversas reuniones con el MTC para solicitar que, se les entregue la competencia de este sector vial; sin embargo, por un tema normativo y de jurisdicción no se les ha entregado dicho tramo. No obstante, precisó que, como Gobierno Regional están planteando a Provias Nacional efectuar algunas obras de mejora en estos sectores. Asimismo, precisó que, el crecimiento desordenado y poco integral de la ciudad de Cusco ha generado un impacto significativo en el transporte y la movilidad urbana, debido a que, la configuración actual de la infraestructura vial provoca que las principales avenidas y calles se orienten longitudinalmente al valle, limitando el desarrollo lateral o transversal y afectando la eficiencia del tránsito vehicular.

Así, el señor Quispe precisó que, el 23 de octubre de 2007, el MTC y SURVIAL suscribieron un contrato de concesión para la construcción y explotación de la vía por un plazo de 25 años, iniciándose la explotación de la concesión el 7 de diciembre de 2007. El subtramo objeto de análisis comprende el Sub Tramo 08: Puente Cunyac – Cusco (92.7 km) y el Sub Tramo 09: Cusco – Urcos (31 km), los cuales constituyen las principales vías de acceso a la ciudad de Cusco.

El señor Quispe señaló que, se han identificado dificultades de circulación en puntos críticos, como Angostura e Izcuchaca (Anta), que evidencian la necesidad de contar con una infraestructura de mayor capacidad, esto es, una autopista de primera clase, caracterizada por calzadas divididas mediante un separador central mínimo de 6.00 m, con dos o más carriles de 3.60 m de ancho por calzada, control total de accesos que elimine cruces o pasos a nivel, y la instalación de puentes peatonales en zonas urbanas. Además, indicó que, actualmente, el tramo bajo comentario cuenta con dos carriles, y se proyecta que, sin intervención, esta condición se mantenga durante los próximos 20 años, generando limitaciones en la capacidad y seguridad vial; sin embargo, con la implementación del proyecto, la vía se ampliaría a cuatro carriles, lo que permitiría duplicar la capacidad vial y mejorar el nivel de servicio, optimizando así el flujo vehicular y reduciendo los riesgos asociados a la congestión.

El señor Quispe presentó una propuesta de intervención integral para la ruta PE-3S Cusco – Urcos, con una longitud aproximada de 35 km y un tiempo estimado de elaboración del estudio de ocho meses, cuyo objetivo principal es mejorar la conectividad y la seguridad vial, asegurando que la infraestructura cumpla con los estándares de una autopista de primera clase y responda a la demanda proyectada de tránsito, garantizando un transporte más eficiente y seguro para los usuarios del Valle Norte y Sur de Cusco.

Finalmente, el señor Quispe presentó un video donde se aprecia el proyecto de articulación vial de la ciudad de Cusco – Saylla, el cual busca mejorar la transitabilidad, reducir el tráfico vehicular y los tiempos de viaje en la ciudad, al crear una vía alterna de ingreso y salida que conectará la carretera longitudinal de la Sierra Sur con puntos estratégicos de la ciudad.

Concluida la presentación, el señor Quisiyupanqui intervino y manifestó que, lamentablemente, los proyectos de articulación vial de la ciudad del Cusco vienen siendo difundidos desde hace varios años; no obstante, con el transcurso del tiempo, estos aún no logran concretarse en la realidad. Asimismo, destacó los beneficios que puede generar la concesión de un proyecto, aunque precisó que resulta indispensable evaluar adecuadamente los contratos antes de su suscripción, a fin de evitar que los beneficios se concentren únicamente en el concesionario y, por el contrario, se garantice que también alcancen a la población usuaria de los servicios.

El señor Quispe intervino y comentó sobre la propuesta de intervención integral de la ruta Cusco – Urcos, cuyo objetivo principal es mejorar la conectividad y la seguridad vial, garantizando que la infraestructura cumpla con los estándares de una autopista de primera clase y responda a la demanda proyectada de tránsito, a fin de asegurar un transporte más eficiente y seguro para los usuarios del Valle Norte y Sur de Cusco.

Asimismo, señaló que el tramo comprendido desde la Universidad Continental hasta Urcos corresponde a una vía nacional, por lo que se vienen revisando las competencias con el fin de evaluar la viabilidad de implementar un proyecto que optimice el tránsito en dicho sector. Del mismo modo, recalcó que, si bien el presupuesto del Gobierno Regional es limitado, se priorizará la asignación de recursos a fin de intervenir la vía y mejorar sus condiciones. Finalmente, hizo referencia a un convenio tripartito entre el MTC, SURVIAL y el Gobierno Regional del Cusco, precisando que, de ejecutarse un proyecto en la zona bajo comentario, sería el Gobierno Regional quien asumiría los recursos presupuestales, la gestión social, los procesos de liberación de predios y demás acciones de ordenamiento territorial.

El señor Vladimir Luna Valle, representante alterno de la Cámara de Comercio, Industria, Servicios, Turismo y de la Producción del Cusco, intervino y señaló que la ciudad de Cusco enfrenta serias limitaciones debido a la angostura de las vías de acceso, lo que dificulta la movilidad y la adecuada articulación con su entorno. Asimismo, precisó que, hasta la fecha, no se han planteado proyectos de gran envergadura que permitan integrar de manera efectiva la ciudad del Cusco con sus provincias. En ese sentido, enfatizó la necesidad de que las autoridades asuman una visión estratégica orientada a la implementación de proyectos que mejoren sustancialmente el acceso a la ciudad y favorezcan su desarrollo económico y social.

La Dra. Angela Arrescurrenaga intervino y solicitó al señor Quispe que precise sobre la viabilidad de realizar la construcción de un puente peatonal para los estudiantes de la Universidad Continental.

El señor Quispe tomó la palabra y precisó que, para ello, resulta necesario realizar un convenio tripartito entre el MTC, SURVIAL y el Gobierno Regional del Cusco, para establecer las competencias de cada entidad y plantear el proyecto a ejecutar en este sector. Por su parte, señaló que, ante la ejecución de un proyecto en esta zona, desde el Gobierno Regional se puede asumir recursos para la ejecución y liberación de predios.

Por otro lado, la señora Sharely Escalante Delgado, Proyectista de la Subgerencia de Gestión de Estudios y Proyectos de la Gerencia Regional de Gestión de Inversiones de Infraestructura del Gobierno Regional de Cusco intervino y señaló que, la norma que regula la promoción de la inversión privada recién fue modificada el año pasado, y que atribuye poder encargarle los estudios de Ingeniería a una empresa concesionaria, ya que antes no se podía. En ese sentido, y considerando esta modificación se proyectaron los estudios de ingeniería considerando la magnitud de los proyectos, al tratarse de una intervención integral, por lo que se viene trabajando y coordinando con el MTC para la evaluación de dichos estudios.

## 2.4. Reporte del Seguimiento realizado a los requerimientos formulados por el Consejo Regional de Usuarios de Cusco.

Como siguiente y último tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra a la señorita Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario, con la finalidad de informar a los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Cusco, el estado de los pedidos efectuados, según el siguiente detalle:

Estado de Atención de Pedidos efectuados en la Sesión Ordinaria N° 47	
<p><b>1. Requerir a Plan COPESCO realizar una visita a las 13 carreteras provinciales que se construyeron durante el gobierno del señor Hugo Gonzales Sayán, presidente regional de 2007 a 2010, así como del señor Jorge Acurio Tito, presidente regional de Cusco de 2011 a 2013, o de lo contrario que se brinde información sobre el estado de estas 13 carreteras.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante <b>Oficio N° 1049-2025-GAU-OSITRAN</b>, la GAU solicitó a COPESCO lo siguiente:               <ol style="list-style-type: none"> <li>i. <i>Brinde información sobre el estado actual de las trece (13) carreteras provinciales ubicadas en la región Cusco, que fueron construidas durante los años 2007 al 2013.</i></li> <li>ii. <i>Evalúe la factibilidad de realizar una visita de campo a una de las mencionadas carreteras provinciales, con la finalidad de conocer in situ el estado actual de la misma.</i></li> </ol> </li> <li>• Sin embargo, a la fecha <u>COPESCO no ha dado atención al requerimiento</u>, no obstante ello, nos encontramos realizando el seguimiento correspondiente con dicha autoridad para obtener la información solicitada.</li> </ul>
<p><b>2. Solicitar al Gobierno Regional de Cusco se pueda agilizar la entrega final de la Carretera Huarucondo Pachar, así como que se realice el proyecto de estabilización de taludes, toda vez que es de suma urgencia para preservar la seguridad de los usuarios.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante <b>Oficio N° 1044-2025-GAU-OSITRAN</b>, la GAU solicitó al Gobierno Regional de Cusco, se sirva <u>evaluar la factibilidad de agilizar la entrega final de la Carretera Huarucondo Pachar, así como que se realice el proyecto de estabilización de taludes, toda vez que es de suma urgencia para preservar la seguridad de los usuarios.</u></li> <li>• Asimismo, por medio del <b>Oficio 1456-2025-GAU-OSITRAN</b>, la GAU invitó al Gobierno Regional de Cusco a participar en la presente Sesión para abordar el siguiente tema: <u>“El estado situacional del proyecto de la Carretera Huarucondo Pachar y la factibilidad de estabilizar los taludes en dicha carretera”.</u></li> <li>• Con la participación de los funcionarios del Gobierno Regional de Cusco en la presente sesión se da por atendido el presente pedido.</li> </ul>
<p><b>3. Requerir al Programa de Desarrollo Nacional – PRODER del Plan COPESCO informe qué rutas se van a concesionar próximamente para la zona urbana de Cusco.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante <b>Oficio N° 1050-2025-GAU-OSITRAN</b>, la GAU solicitó a PRODER Cusco <u>información sobre las rutas que se tiene previsto concesionar en la zona urbana de Cusco.</u></li> <li>• Sin embargo, a la fecha <u>PRODER Cusco no ha dado atención al requerimiento</u>, no obstante ello, nos encontramos realizando el seguimiento correspondiente con dicha autoridad para obtener la información solicitada.</li> </ul>
<p><b>4. Solicitar a FETRANSA que incluya en sus medios de difusión spots publicitarios en el idioma quechua con la finalidad</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante <b>Oficio N° 1043-2025-GAU-OSITRAN</b>, la GAU solicitó a FETRANSA que, <u>se sirva evaluar la factibilidad de difundir spots publicitarios en el idioma quechua que permita a los usuarios conocer el peligro que representan los cruces a nivel de la vía férrea, especialmente los no autorizados.</u></li> </ul>

<p><i>que toda la población de la región tenga acceso a la información sobre el peligro que representan los cruces de la vía férrea, de manera particular aquellos que son clandestinos.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sin embargo, a la fecha <u>FETRANSA no ha dado atención al requerimiento</u>, no obstante ello, nos encontramos realizando el seguimiento correspondiente con dicha autoridad para obtener la información solicitada.</li> </ul>
<p><b>5. Requerir al Gobierno Regional de Cusco evalúe la factibilidad de construir un puente peatonal para que los estudiantes de la Universidad Continental puedan cruzar de manera segura y reducir el tráfico generado en dicha zona.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediante <u>Oficio N° 1044-2025-GAU-OSITRAN</u>, la GAU solicitó al Gobierno Regional de Cusco, se sirva evaluar la factibilidad de <u>construir un puente peatonal para que los estudiantes de la Universidad Continental puedan cruzar de manera segura y reducir el tráfico generado en dicha zona.</u></li> <li>• Asimismo, por medio del <u>Oficio 1456-2025-GAU-OSITRAN</u>, la GAU invitó al Gobierno Regional de Cusco a participar en la presente Sesión para abordar el siguiente tema: <u>“La viabilidad de realizar la construcción de un puente peatonal para los estudiantes de la Universidad Continental”.</u></li> <li>• Con la participación de los funcionarios del Gobierno Regional de Cusco en la presente sesión se da por atendido el presente pedido.</li> </ul>
<p><b>6. Solicitar al OSITRAN información detallada sobre la aplicación del Laudo Arbitral recaído en el caso arbitral 0325-2023-CCL, con la finalidad de tener claridad sobre el cobro de peaje que debe realizar COVISUR considerando la definición de “Vehículos Ligeros” y “Vehículos Pesados”, e invitar a una próxima sesión a COVISUR y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN para abordar este tema como parte de la agenda.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por medio del <u>Memorando N° 358-2025-GAU-OSITRAN</u> la GAU solicitó a la GSF información con la finalidad de obtener claridad respecto al cobro de peaje que corresponde aplicar por parte de COVISUR, en atención a la definición de “Vehículos Ligeros” y “Vehículos Pesados” establecida en el Laudo Arbitral recaído en el caso arbitral 0325-2023-CCL.</li> <li>• Con el <u>Memorando N° 1008-2025-GSF-OSITRAN</u>, la GSF remitió el <u>Informe N° 03990-2025-JCRV-GSF-OSITRAN</u>, el cual contiene mayores detalles sobre los alcances del Laudo Arbitral en mención, emitido por el Centro de Conciliación Nacional e Internacional de la Cámara de Comercio de Lima, en el Expediente N° 0325-2023-CCL y precisa lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> <li><i>i.</i> El Laudo Arbitral citado validó la interpretación del Acta de Trato Directo del 13 de marzo de 2019, reconociendo que los vehículos M2 con peso bruto mayor a 3.5 toneladas deben considerarse como pesados en el Contrato de Concesión IIRSA Sur Tramo 5; en consecuencia, COVISUR puede aplicar el nuevo criterio tarifario, siempre que cumpla con las formalidades del Reglamento General de Tarifas del Ositrán.</li> <li><i>ii.</i> No obstante, <u>el laudo no afecta las medidas administrativas del Ositrán, como la Resolución N° 00199-2022-GSF-OSITRAN, que mantiene plena vigencia hasta que exista un pronunciamiento judicial firme.</u></li> <li><i>iii.</i> Actualmente, se encuentran en trámite dos procesos judiciales vinculados al laudo, pero ninguno ha dispuesto la suspensión de sus efectos.</li> </ul> </li> <li>• Dicha información fue puesta en conocimiento de los miembros del presente Consejo mediante correo electrónico de fecha 4 de julio del presente año.</li> </ul>

**7. Requerir a SURVIAL realice el análisis para determinar si la accidentabilidad que ocurre en el tramo de Poroy a Tica Tica, en la IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona-Urcos, se debe al ancho de la vía, la velocidad de los vehículos o la misma infraestructura, a fin de poder tomar acciones al respecto.**

- Mediante **Oficio N° 1055-2025-GAU-OSITRAN**, la GAU solicitó a SURVIAL evalúe la posibilidad de realizar un análisis para determinar si la alta accidentabilidad registrada en el tramo vial comprendido entre Poroy y Tica Tica, de la carretera IIRSA Sur – Tramo 1, se encuentra relacionada con factores como el ancho de la vía, la velocidad de circulación de los vehículos o las condiciones de la infraestructura existente, a fin de contar con elementos objetivos que permitan adoptar medidas orientadas a la mejora de la seguridad vial en dicho sector.
- Asimismo, por medio del **Oficio 1455-2025-GAU-OSITRAN**, la GAU invitó a SURVIAL a participar en la presente Sesión para abordar lo siguiente:
  - i. *El estado situacional de la carretera IIRSA Sur Tramo 1.*
  - ii. *Los factores que causan la accidentabilidad en el tramo de Poroy a Tica Tica, de la IIRSA Sur Tramo 1: (ancho de la vía, velocidad de los vehículos o la misma infraestructura) y acciones previstas para reducir dicha accidentabilidad.*
- Con la participación de los representantes de SURVIAL en la presente sesión se da por atendido el presente pedido.

**iii. Realizar una visita de campo al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, con los miembros del presente Consejo de Usuarios, siempre que los miembros, previamente, hayan comunicado a la GAU cuáles son los aspectos sobre los que tienen interés con relación al Aeropuerto, con la finalidad que LAP pueda enfocar la visita de campo requerida para atender dichos aspectos; así como también hayan precisado quiénes serían las personas que participarían de dicha visita de campo.**

- El mencionado pedido se encuentra pendiente de atención, toda vez que, los miembros del presente Consejo no han comunicado a la GAU cuáles son los aspectos sobre los que tienen interés con relación al citado Aeropuerto.

La señora González intervino y manifestó su preocupación por las largas colas que estarían reportando los usuarios del Aeropuerto de Cusco, señalando que las máquinas de rayos X ubicadas en las zonas de embarque no estarían funcionando de manera adecuada. En ese sentido, solicitó que se informe cuántas de dichas máquinas se encuentran operativas, cuáles están inoperativas, cuál es el plan de contingencia previsto y el cronograma de reparaciones correspondiente.

Al respecto, la Dra. Angela Arrescurrenaga intervino y señaló que esta consulta ya había sido formulada previamente a CORPAC, entidad que en su momento informó que únicamente estarían operativas dos máquinas debido a la falta de personal. En ese sentido, solicitó al Jefe de la Oficina Desconcentrada del OSITRAN en Cusco realizar un monitoreo permanente a fin de verificar el funcionamiento de las mencionadas máquinas.

El señor Quisiyupanqui intervino y manifestó su preocupación por las colas que se estarían formando en el ingreso al Aeropuerto de Cusco, señalando que las vías de acceso no se estarían gestionando de manera adecuada, lo que genera incomodidad en los usuarios. Asimismo, expresó diversos cuestionamientos respecto a su experiencia como usuario en el Aeropuerto Jorge Chávez en Lima, destacando la falta de información clara sobre las llegadas y salidas nacionales, la ausencia de vías peatonales para salir del aeropuerto, así como problemas con las líneas aéreas relacionados con el traslado de equipaje y los múltiples controles que deben atravesar los pasajeros para realizar un viaje.

La Dra. Angela Arrescurrenaga intervino y señaló que, en atención a lo manifestado, se invitará en una próxima sesión a los representantes de CORPAC, con la finalidad de que expliquen las medidas

adoptadas para superar los inconvenientes en los accesos al Aeropuerto de Cusco, donde aparentemente se presenta congestión. Por otro lado, con relación a los cuestionamientos expresados acerca de la experiencia como usuario en el Aeropuerto Jorge Chávez, cedió el uso de la palabra al ingeniero Francisco Jaramillo para que brinde una respuesta sobre el particular.

El ingeniero Francisco Jaramillo Tarazona intervino y comentó que la experiencia del usuario como pasajero de una aerolínea comienza desde la compra del pasaje, la cual depende del tipo de boleto y los servicios incluidos; de ello dependen el equipaje permitido y otros beneficios que se puedan recibir. Además, precisó que, en caso de presentarse algún inconveniente, el canal adecuado para realizar reclamos son las aerolíneas e Indecopi. Asimismo, señaló que en el Aeropuerto Jorge Chávez se cuenta con máquinas que permiten la revisión del equipaje sin necesidad de abrir las maletas; no obstante, ante cualquier consulta adicional o inconveniente, los usuarios pueden acudir a la oficina de atención al usuario del OSITRAN ubicada en el Aeropuerto Jorge Chávez. Por otro lado, indicó que el aeropuerto cuenta con el servicio Aero Directo, un sistema de buses de bajo costo para el traslado desde distintos puntos de la ciudad hasta el terminal aéreo y viceversa, y agregó que, conforme a las normas internacionales, el aeropuerto debe encontrarse a cierta distancia de la zona urbana, condición que se cumple en el actual terminal.

La señora González intervino para solicitar que se consulte con FETRANSA sobre las intervenciones que se estarían realizando en algunas estaciones del Ferrocarril Sur Oriente y el posible impacto que estas puedan generar para los usuarios de dicha infraestructura ferroviaria.

Finalmente, la Dra. Angela Arrescurrenaga intervino y agradeció la participación de los miembros del Consejo en la presente Sesión; no obstante, indicó que, al no haberse alcanzado el quórum legal establecido, esta Sesión será considerada únicamente como informativa.

Siendo las 11:38 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión N° 48 del Consejo Regional de Usuarios de Cusco, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.

---

**Vladimir Luna Valle**  
Cámara de Comercio, Industria, Servicios,  
Turismo y de la Producción del Cusco

---

**Lucio Quisiyupanqui Peñalba**  
Cámara Peruana de Servicios Turísticos -  
CAPERTUR

---

**Elena González Flórez**  
Asociación de Agencias de Turismo de Cusco