
ACTA DE SESIÓN ORDINARIA N° 54
CONSEJO DE USUARIOS DE LA RED VIAL DE ALCANCE NACIONAL

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del jueves 29 de mayo de 2025, 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° 54 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, Ejecutiva de la Jefatura de Atención al Usuario Final.
- Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Abel Valdivia Rodríguez, 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.

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

1. Carlos Ciriani Gálvez, representante alterno 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. Pablo Santos Curo, representante alterno de Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.
6. Elbioth 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:

- John Vega Vásquez, Jefe de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Marcos Luis Franco Ruiz, Especialista de Trazo, Explanaciones y Topografía de la empresa HOB CONSULTORES S.A.
- Carlos Vásquez Laguna, Ingeniero de la Dirección de Obras de PROVIAS NACIONAL.

La Sesión Ordinaria N° 54 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° 54 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Alcances sobre la necesidad de intervención urgente en:

- **El puente Río Moche Bajo, correspondiente a la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios Cajamarca-Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete Emp. PE-3N.**
- **Los puntos críticos y emergencias viales ubicados en la Carretera Central, correspondiente al Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro de Pasco.**

La Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, 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 para iniciar la presentación del primer tema de Agenda.

Así, el ingeniero Vega inició su presentación señalando que, abordará los dos subtemas de agenda referidos a dos problemáticas que se vienen presentando en las carreteras concesionadas bajo competencia del OSITRAN, como son, la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 y la Carretera IIRSA Centro.

i) El puente Río Moche Bajo, correspondiente a la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios Cajamarca-Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv Chilete Emp. PE-3N.

El ingeniero Vega manifestó que, el Puente Río Moche Bajo, construido en el año 2002 por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), se ubica entre los kilómetros 70+757 y 70+793 del Sub-Tramo 14: Shorey – Dv. Otuzco de la Ruta Nacional PE-10A. Asimismo, precisó que, el 28 de mayo de 2014, el MTC suscribió el Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 con la Concesionaria Vial Sierra Norte S.A. (Convial Sierra Norte), que incluye, entre otros, el Sub-Tramo 14: Shorey – Dv. Otuzco.

Asimismo, el ingeniero Vega señaló que, mediante “Acta complementaria al acta de acuerdo parcial de trato directo” de fecha 9 de noviembre de 2018, el MTC y Convial Sierra Norte acordaron que este último atendería las Emergencias Viales únicamente en los sectores asfaltados de los Sub-Tramos bajo su responsabilidad de Operación y Mantenimiento (OyM), conforme a lo establecido en las cláusulas 7.10 y 7.11 del Contrato de Concesión.

El ingeniero Vega precisó que, aunque el Puente Río Moche Bajo forma parte del Sub-Tramo 14, al estar ubicado en un sector no asfaltado, su mantenimiento y conservación continúan siendo responsabilidad directa del MTC, a través de PROVÍAS NACIONAL. En ese contexto, mediante Oficio N° 10510-2024-GSF-OSITRAN del 6 de septiembre de 2024, OSITRAN informó al MTC y a Convial Sierra Norte sobre una falla estructural en el Puente Río Moche Bajo, detectada por un supervisor in situ, quien reportó la rotura total de una viga metálica central, recomendando adoptar medidas que garanticen la seguridad de los usuarios.

Posteriormente, mediante Carta CVS-MTC-00279-2024 del 8 de noviembre de 2024, Convial Sierra Norte manifestó formalmente su preocupación al MTC por el riesgo que dicha falla representa. Asimismo, el OSITRAN a través del Oficio N° 0672-2024-PD-OSITRAN de fecha 31 de diciembre de 2024, solicitó al MTC disponer acciones urgentes ante el crítico estado de conservación del puente, advirtiendo el riesgo inminente para la vida e integridad de los usuarios.

Además, el ingeniero Vega señaló que, Convial Sierra Norte mediante Carta CVS-MTC-00003-2025 de fecha 10 de enero de 2025 informó al MTC y al Regulador sobre la grave situación estructural del Puente Río Moche Bajo, adjuntando una ficha de evaluación preliminar que

recomendó evaluar su posible rehabilitación o reemplazo. Es así que, en respuesta, mediante Oficio Circular N° 00001-2025-GSF-OSITRAN de fecha 13 de enero del presente año, el OSITRAN convocó a una reunión de coordinación entre las partes para abordar el problema. Asimismo, en fecha 15 de enero del presente año, mediante Oficio N° 0033-2025-PD-OSITRAN, el OSITRAN reiteró al MTC la urgencia de intervenir el puente.

El ingeniero Vega manifestó que, por medio del Oficio N° 0412-2025-MTC/19.02 de fecha 29 de enero de 2025, el MTC informó a Convial Sierra Norte y a OSITRAN que el Puente Río Moche Bajo, aún no ha sido transferido a Convial Sierra Norte, debido a que, PROVÍAS NACIONAL no ha cumplido con los Niveles de Servicio establecidos, por lo que, la responsabilidad recae en el MTC. Sin embargo, se ordenó a Convial Sierra Norte ejecutar una intervención de emergencia.

El ingeniero Vega indicó que, el 31 de enero de 2025 Convial Sierra Norte notificó por correo electrónico al MTC y al OSITRAN la detección de fallas estructurales imprevistas en el Puente Río Moche Bajo que afectaron la transitabilidad, clasificándose formalmente como Emergencia Vial. Posteriormente, el 4 de febrero de 2025, mediante la CARTA-CVSN-MTC-00021-2025, Convial Sierra Norte remitió al MTC y a OSITRAN, la notificación oficial de dicha emergencia, adjuntando el correo electrónico como sustento documental.

Así pues, el ingeniero Vega precisó que, mediante CARTA-CVSN-MTC-00023-2025, recibida el 4 de febrero de 2025, Convial Sierra Norte informó al MTC y al OSITRAN, que se habían adoptado medidas inmediatas frente a la situación del Puente Río Moche Bajo, consistentes en la señalización del área afectada y el control del tránsito vehicular, restringiéndolo a un solo carril. Asimismo, señaló que, de forma paralela se realizaban las gestiones respectivas para evaluar la estructura del puente, con la finalidad de establecer una solución definitiva.

El ingeniero Vega indicó que, el Supervisor in Situ del OSITRAN remitió un reporte que verifica y respalda la existencia de la Emergencia Vial declarada en el Puente Río Moche Bajo. Posteriormente, el 6 de febrero de 2025, a través del Oficio N° 01701-2025-GSF-OSITRAN, el OSITRAN se dirigió al MTC para remitir el Informe N° 00843-2025-JCRV-GSF-OSITRAN, mediante el cual se categoriza oficialmente como Emergencia Vial el evento identificado como EV N° 003-2025 en el referido puente, ubicado entre las progresivas Km 70+757 y 70+793 del Sub-Tramo 14: Shorey – Dv. Otuzco.

Por otro lado, el ingeniero Vega informó que, mediante la CARTA-CVSN-MTC-00036-2025, recibida el 20 de febrero de 2025, Convial Sierra Norte comunicó al MTC la entrega del Informe de Evaluación Estructural del Puente Río Moche Bajo, el cual sustenta el inicio de los trabajos de atención por emergencia. Es así que, OSITRAN mediante Oficio N° 02709-2025-GSF-OSITRAN del 21 de febrero de 2025, reiteró a la concesionaria que, corresponde ejecutar dichos trabajos y restablecer la transitabilidad total del puente en el menor plazo posible, solicitando la presentación de un cronograma de ejecución acorde con la urgencia de la situación.

El ingeniero Vega señaló que, posteriormente, mediante CARTA-CVSN-OSITRAN-00071-2025, recibida el 11 de marzo de 2025, Convial Sierra Norte comunicó al OSITRAN que, durante la ejecución de las labores de emergencia, se llevarían a cabo cierres temporales y breves del tránsito vehicular. Asimismo, mediante CARTA-CVSN-OSITRAN-00078-2025, recibida el 13 de marzo de 2025, remitió el cronograma de intervención correspondiente a la atención de la emergencia en el Puente Río Moche Bajo, indicando como fecha de inicio el 17 de marzo de

2025, con un plazo de ejecución de tres meses y medio calendario y una fecha de término programada para el 30 de junio de 2025.

El ingeniero Vega indicó que, mediante Oficio N° 00426-2025-JCRV-GSF-OSITRAN de fecha 3 de abril de 2025, el OSITRAN informó a Convia Sierra Norte que ha contratado al ingeniero José Víctor Ravello Cuenca, Especialista en Puentes, para supervisar los trabajos de emergencia destinados a recuperar la transitabilidad del Puente Río Moche Bajo. Posteriormente, mediante CARTA-CVSN-OSITRAN-00154-2025, recibida el 9 de mayo de 2025, el CONCESIONARIO remitió al OSITRAN el Informe Quincenal N° 04, correspondiente al periodo del 16 al 30 de abril de 2025, sobre los avances en las reparaciones del puente.

Asimismo, el ingeniero Vega presentó algunas imágenes sobre los avances en los trabajos de rehabilitación del Puente Río Moche Bajo, como se muestran a continuación:

Imagen N° 01

Vistas de los avances de los trabajos estructurales del Puente Río Moche Bajo



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Concluida la presentación, el señor Javier Flores Ardiles, representante del Colegio de Arquitectos del Perú intervino y señaló que, los puentes tienen un vida útil de entre 75 a 100 años; sin embargo, se advierte que el puente Río Moche Bajo con solo 23 años de vida ya presenta una serie de problemas y fallas; por lo que, se debería investigar quienes son los responsables de la mala ejecución de este puente. En ese sentido, el señor Flores requirió que se remita una comunicación al MTC para solicitar información sobre la entidad responsable de la construcción y ejecución del mencionado puente.

El señor Rafael del Campo Quintana, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX intervino y señaló que, se debería realizar una acción mediática para informar sobre el estado crítico del puente Río Moche Bajo, con la finalidad de que se tomen medidas de urgencia para evitar consecuencias mortales en los usuarios que transitan por dicha vía.

El ingeniero Vega intervino para informar que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN ha identificado 84 puentes ubicados en las concesiones viales, los cuales estarían en estado crítico, situación que viene siendo reportada constantemente al MTC en diversas

comunicaciones. Asimismo, indicó que se ha solicitado tanto al MTC como a los concesionarios correspondientes que tomen las medidas necesarias a efectos de mejorar el estado de estos puentes y prevenir accidentes. En ese marco, señaló que OSITRAN ha emitido un documento dirigido a los medios de comunicación donde se detallan todos los puentes que se encuentran en estado crítico.

Al respecto, la doctora Angela Arrescurrenaga intervino y señaló que se solicitará la información remitida por OSITRAN a los medios de comunicación respecto a los puentes identificados con riesgo de colapso en las concesiones viales bajo su competencia, a fin de ponerla en conocimiento de los miembros del presente Consejo. Asimismo, precisó que la difusión de dicha información en medios de comunicación está sujeta a un procedimiento de autorización previa, el cual debe ser gestionado ante la Secretaría Técnica de los Consejos de Usuarios del OSITRAN.

ii) **Los puntos críticos y emergencias viales ubicados en la Carretera Central, correspondiente al Tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro de Pasco.**

El ingeniero Vega indicó que, el 27 de octubre de 2010, el MTC, y la empresa DEVIANDES suscribieron el Contrato de Concesión correspondiente al Tramo 2 de IIRSA Centro, que comprende las vías Puente Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Desvío Cerro de Pasco. Asimismo, precisó que, el tramo se divide en tres subtramos:

- Subtramo 1: Puente Ricardo Palma – La Oroya (Departamentos de Lima y Junín).
- Subtramo 2: La Oroya – Huancayo (Departamento de Junín).
- Subtramo 3: La Oroya – Desvío Cerro de Pasco (Departamentos de Junín y Pasco).

Por otro lado, precisó que, en septiembre del año 2013, mediante el Oficio 1443-2013-MTC/20, PROVIAS NACIONAL identificó un total de 79 puntos críticos en la concesión, los cuales son:

- Subtramo 1: Puente Ricardo Palma – La Oroya: 52 puntos críticos
- Subtramo 2: La Oroya – Huancayo: **22 puntos críticos**
- Subtramo 3: La Oroya – Desvío Cerro de Pasco: **5 puntos críticos**

En ese sentido, el ingeniero Vega manifestó que, en julio de 2015 se suscribió el Acta de Trato Directo correspondiente al contrato de concesión del Tramo 2 de IIRSA Centro. Posteriormente, en julio de 2017, el OSITRAN mediante el Oficio N° 5586-2017-GSF-OSITRAN, emitió su opinión sobre la aparición de 44 nuevos puntos críticos en el Subtramo 1, entre los km 55+900 y km 98+760, como consecuencia del fenómeno El Niño Costero, clasificándolos en tres niveles de prioridad: 3 puntos con necesidad de intervención inmediata, 7 con intervención urgente y 34 cuya atención puede ser programada.

Asimismo, el ingeniero Vega precisó que, la aparición de los puntos críticos se debe a la alteración del estado natural de la zona, originada por movimientos telúricos, descomposición de rocas fisuradas, filtración de aguas superficiales durante la temporada de lluvias y erosión provocada por el aumento de caudales cercanos a la carretera, lo que ha generado socavamientos en los taludes inferiores. En ese contexto, en enero de 2022, mediante el Oficio N° 00224-2022-GSF-OSITRAN solicitó a DEVIANDES información actualizada sobre el estado situacional de los expedientes técnicos relacionados con dichos puntos críticos, en

cumplimiento de lo establecido en el Acta de Trato Directo suscrita el 1 de junio de 2015. Además, presento una imagen de las vistas geográfica y geológica de la carretera central:

Imagen N° 02
Carretera Central IIRSA Centro: vista geográfica y geológica



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

El ingeniero Vega señaló que, en febrero de 2025, OSITRÁN alertó al MTC sobre riesgos en puntos críticos y curvas de la IIRSA Centro Tramo 2, señalando la existencia de expedientes técnicos aprobados desde el 2018 para su intervención, y enfatizando en la urgencia de intervenir los puentes identificados como críticos para garantizar la seguridad y funcionalidad vial. Además, indicó que, se detectaron fisuras en la superficie de rodadura y deterioro progresivo en las juntas de dilatación, consecuencia del desgaste natural que supera la vida útil de los elementos estructurales.

Por otro lado, el ingeniero Vega brindó detalles sobre algunos puentes ubicados en la carretera IIRSA Centro Tramo 2, conforme se precisa a continuación:

- **Puente Anchi I**, ubicado en el kilómetro 98+990 del Sub Tramo 1: Puente Ricardo Palma - La Oroya, distrito de San Mateo, provincia de Huarochirí - Lima, soporta el tránsito de vehículos pesados y livianos, con una luz de puente de 17.40 metros y que actualmente, por el puente circulan aproximadamente 7,000 vehículos diarios.
- **Puente Tamboraque I**, ubicado en el kilómetro 88+800 del Sub Tramo 1: Puente Ricardo Palma - La Oroya, distrito de San Mateo, provincia de Huarochirí - Lima, soporta el tránsito de vehículos pesados y livianos, cuenta con una luz de 21.00 metros y registra un flujo aproximado de 7,000 vehículos diarios.
- **Puente Anchi II**, ubicado en el kilómetro 100+900 del Sub Tramo 1: Puente Ricardo Palma - La Oroya, distrito de San Mateo, provincia de Huarochirí - Lima, soporta el tránsito de vehículos pesados y livianos, cuenta con una luz de 21.77 metros y presenta un tráfico aproximado de 7,000 vehículos diarios.
- **Puente Tablachaca**, ubicado en el kilómetro 111+450 del tramo Puente Ricardo Palma - La Oroya, distrito de San Mateo, provincia de Huarochirí - Lima. Este puente está diseñado para el tránsito de vehículos pesados y livianos, posee una luz de 17.30 metros y soporta un flujo diario aproximado de 7,000 vehículos.

El ingeniero Vega informó que DEVIANDES ha presentado diversos documentos al MTC exponiendo la problemática relacionada con los puentes. Asimismo, destacó que OSITRAN también ha remitido múltiples comunicaciones al MTC, reiterando la necesidad de atender con urgencia la situación de los puentes ubicados en la Carretera IIRSA Centro – Tramo 2.

En ese contexto, el ingeniero Vega advirtió que la situación se ve agravada por el tránsito de vehículos que transportan cargas superiores al peso máximo autorizado, lo cual acelera el deterioro de las estructuras y representa un riesgo para la seguridad vial. Indicó que, si bien el límite permitido en la concesión es de 50 toneladas, actualmente circulan unidades que superan las 100 toneladas. Asimismo, precisó que el MTC ha autorizado el tránsito de vehículos con cargas mayores a 60 toneladas, lo que incrementa el riesgo de afectación a la infraestructura vial.

El ingeniero Vega señaló que, las curvas de volteo del Sub-tramo 1 de la carretera IIRSA Centro son estrechas debido a un diseño limitado, dificultando el paso seguro de vehículos pesados modernos como trailers y camiones largos, esta situación genera un riesgo alto de volcaduras, invasión del carril contrario, congestiones y accidentes.

De otro lado, el ingeniero Vega indicó que, en el Sub-tramo 1 de la carretera IIRSA Centro, existen 12 cruces ferroviarios, de los cuales 9 están operativos y 3 en desuso. Así pues, señaló que, el mantenimiento de los cruces ferroviarios está a cargo del MTC a través de Provías Nacional, siendo estos puntos críticos que requieren atención prioritaria en su conservación. En ese sentido, precisó que, el OSITRAN remitió diversos oficios reiterativos al MTC para la atención urgente de los cruces ferroviarios. Así, presentó algunas imágenes del estado de dichos cruces, como se aprecia a continuación:

Imagen N° 03

Cruces ferroviarios ubicados en el Tramo 2 de la carretera IIRSA Centro



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

El ingeniero Vega reiteró que los cruces ferroviarios presentan un deterioro constante de la carpeta asfáltica, producto de la frenada y aceleración de vehículos pesados, lo que genera fisuras y huecos que afectan principalmente a los vehículos livianos, ocasionándoles daños

materiales. Asimismo, advirtió que la escasa señalización en estas zonas incrementa el riesgo de colisiones entre trenes y vehículos.

Por otro lado, señaló que muchas de las emergencias viales se originan debido a que el talud superior de la vía está compuesto por material rocoso y suelto, el cual, ante fenómenos naturales como lluvias, vientos o sismos, tiende a desprenderse y deslizarse hacia la vía. Esta situación provoca derrumbes y caída de piedras que dañan la plataforma vial, afectan la señalización, obstruyen el sistema de drenaje (cunetas y alcantarillas) y deterioran la transitabilidad. Advirtió, además, que estas caídas de rocas han ocasionado accidentes fatales con pérdida de vidas humanas.

Asimismo, el ingeniero Vega precisó que, entre los años 2021 y 2024, en el Subtramo 1 se registraron diversos incidentes, destacando los siguientes por su mayor magnitud: i) un incendio de cisternas en el km 85, que generó la pérdida de estabilidad del talud y un alto riesgo de caída de rocas; ii) una socavación entre los km 105+450 y 105+480, ocasionada por el incremento del caudal del río Rímac; y iii) la caída de rocas entre los km 98+600 y 98+750, atribuida a las intensas lluvias asociadas al fenómeno El Niño, la cual dañó dos vehículos sin causar heridos.

De igual manera, informó que entre enero de 2024 y febrero de 2025 se produjeron varios derrumbes en el mismo subtramo, dos de los cuales fueron menores a 200 m³ y causados por lluvias constantes, afectando la transitabilidad y la estabilidad de los taludes. Cabe destacar que, el 22 de febrero de 2025, se produjo un derrumbe de más de 200 m³ en el km 68+800, ocasionando daños continuos a la infraestructura vial.

El ingeniero Vega manifestó que, desde el año 2014, tanto el MTC como DEVIANDES han emitido informes técnicos que evidencian el estado crítico de los sectores con taludes muy pronunciados, formados por materiales en proceso de intemperización y fragilidad, los cuales se desprenden sobre la vía causando daños a la infraestructura vial y poniendo en riesgo a los usuarios.

Asimismo, el ingeniero Vega señaló que, los 21 puentes ubicados en la concesión IIRSA Centro Tramo 2 presentan un deterioro significativo debido a su antigüedad y al incremento del parque automotor, que supera las cargas para las cuales fueron diseñados. Esto afecta permanentemente la losa de rodadura, las juntas de dilatación y genera fatiga en elementos estructurales, como en el puente colgante de Habich y el puente metálico Tamboraque III.

El ingeniero Vega precisó que, el riesgo es grave e inminente, con potenciales daños severos a la integridad de las personas y paralización del tránsito de más de 7,000 vehículos diarios (52% livianos y 48% pesados). Por ello, se recomienda la intervención inmediata del MTC para la estabilización de taludes, el mejoramiento de la infraestructura de los puentes y la ampliación de las curvas de volteo.

Concluida la presentación, el señor Flores intervino y señaló que existe una superposición entre la Carretera Central y la vía del tren ferroviario, la cual no estaría siendo intervenida debido a la prevalencia de vía férrea. Además, precisó que el responsable de la conservación de la vía férrea es Provías Nacional y que, hasta la fecha, no se cuenta con información actualizada sobre el particular. Asimismo, destacó la necesidad de abordar esta problemática en coordinación con las autoridades competentes, como el OSITRAN y el MTC, a fin de encontrar soluciones adecuadas.

El señor Rafael del Campo intervino y señaló la importancia de realizar una visita de campo a la Carretera Central, con el propósito de verificar in situ las zonas críticas donde se registran accidentes de manera recurrente, tal como fue expuesto en la presentación. Indicó que, dicha visita permitiría visibilizar públicamente estas problemáticas y, de este modo, incentivar a las autoridades competentes a tomar acciones concretas respecto a esta vía de alta importancia.

2.2. Estado de las intervenciones para la culminación de la Obra denominada: Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Huaura – Sayán –Churín, Tramo: Sayán – Puente Tingo.

La Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, cedió el uso de la palabra al señor Marcos Luis Franco Ruiz, Especialista de Trazo, Explanaciones y Topografía de la empresa HOB CONSULTORES S.A., para iniciar la presentación del segundo tema de Agenda.

Al respecto, el señor Franco indicó que el proyecto se encuentra ubicado en el departamento de Lima, abarcando las provincias de Huaura y Oyón, así como los distritos de Sayán, Leoncio Prado, Paccho, Checra y Pachangara y, señaló que, la intervención corresponde a la Ruta Nacional PE-18, específicamente en el tramo comprendido entre los kilómetros 86+630 y 98+892.

Asimismo, señaló que la licitación pública se realizó bajo el sistema de contratación por precios unitarios. En ese sentido, el contratista responsable es el Consorcio Vías de Sayán, conformado por Consultoría & Construcción Grupo Pérgola S.A.C. y Superconcreto del Perú S.A.C. La supervisión del proyecto está a cargo de HOB Consultores S.A., conforme al contrato de supervisión N° 193-2023-MTC/20.2.

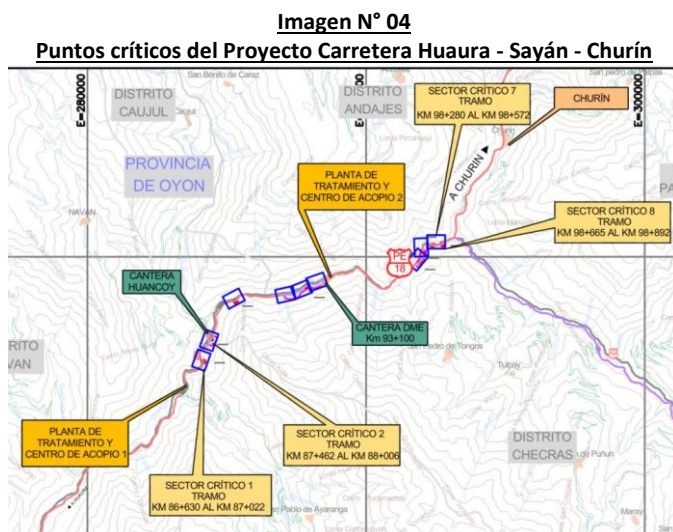
El señor Franco manifestó que, el contrato de obra tiene un monto contratado de S/ 257,367,929.49, incluido el IGV, cuyo plazo de ejecución contractual inicial es de 467 días calendario, desglosado en 360 días contractuales, 17 días por jornadas reducidas, 60 días adicionales por la primera ampliación, y 30 días adicionales por una segunda jornada reducida. Así pues, precisó que, el plazo contractual comenzó el 10 de enero de 2024, con fecha de término prevista para el 3 de enero de 2025; sin embargo, resaltó que, el proyecto experimentó una suspensión de plazo total de 215 días, distribuidos entre febrero y junio de 2024, y entre febrero y mayo de 2025; por lo que, la obra fue reiniciada el 2 de mayo de 2024, con una fecha de finalización reprogramada para el 21 de noviembre de 2025.

El señor Franco señaló que, el proyecto “Culminación de la Obra de Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Huaura - Sayán - Churín, Tramo: Sayán - Puente Tingo” abarca desde el kilómetro 86+000 hasta el kilómetro 99+284, además, presenta una configuración geográfica restringida que condiciona la ejecución de las obras. Además, manifestó que, el proyecto identifica ocho sectores críticos a lo largo del tramo, cada uno con problemas específicos derivados de una combinación de factores geológicos, geotécnicos y condiciones hidráulicas relacionadas tanto con el río Huaura como con las quebradas presentes en la zona.

Por otro lado, el señor Franco, precisó que existen algunos sectores críticos que requieren de atención especial para garantizar la estabilidad y seguridad del corredor vial en su totalidad, los cuales se distribuyen en las siguientes progresivas:

- Km 86+630 a Km 87+022.09
- Km 87+461.862 a Km 88+006.01
- Km 89+434.339 a Km 89+775.105
- Km 91+305.607 a Km 93+158.019
- Km 97+200.251 a Km 97+610
- Km 97+720 a Km 98+060.59
- Km 98+280 a Km 98+571.995
- Km 98+740 a Km 98+840

Asimismo, el señor Franco presentó una imagen de los puntos críticos advertidos en este proyecto, como se aprecia a continuación:



Fuente: HOB CONSULTORES S.A.

El señor Franco indicó que, durante la revisión del expediente técnico y el replanteo, se identificaron interferencias que impidieron el uso de las áreas auxiliares inicialmente designadas, motivo por el cual, se propusieron adecuaciones en cuatro sectores críticos, lo que motivó la tramitación de un Presupuesto Adicional N°01 para nuevas áreas auxiliares y ajustes topográficos, así como un Presupuesto Deductivo N°01 por menores metrados derivados de estas modificaciones.

Finalmente, señaló que respecto a la situación actual del proyecto, el presupuesto contractual inicial previsto fue de S/ 218,108,414.82, al que se sumaron adicionales por S/ 63,056,567.25 y deducciones por S/ 71,045,040.50, resultando en un presupuesto actualizado de S/ 210,119,941.57 (sin IGV). Además, resaltó que, hasta la fecha, la valorización real acumulada asciende a S/ 22,639,705.84, mientras que la valorización programada acumulada es de S/ 33,265,143.95, por lo que, en términos de avance, el progreso valorizado acumulado es del 10.77%, comparado con un avance programado del 15.83%, lo que representa un avance real del 68.06% respecto al programado y un atraso del 31.94%.

La Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban intervino para consultar sobre el tiempo previsto para la ejecución de la variante en el sector crítico 4 del proyecto. Al respecto, el señor Franco indicó que, el expediente del proyecto contempla la rehabilitación de la vía actual afirmada; sin embargo, la propuesta de variante en el sector crítico 4 implica un enfoque distinto, pues requiere ejecutar obras diferentes a las del expediente original, como muros de suelo reforzados y explanaciones. Además, señaló que este cambio conlleva trámites y solicitudes adicionales, así como la aprobación del nuevo diseño por parte de Provías Nacional, dado su carácter técnico, y precisó que, la construcción de esta variante está prevista para un máximo de seis meses.

El ingeniero Vega intervino y consultó si la ejecución de la Carretera Huaura-Sayán-Churín significaría la culminación total de ese tramo o si quedaría alguna sección pendiente, considerando que esta vía se ha visto como una posible alternativa a la carretera central. El señor Franco precisó que, el proyecto actual se enfoca en sectores críticos con taludes inestables; asimismo, precisó que de forma complementaria se estarían realizando trabajos de conservación

en otros sectores de dicha vía, con la finalidad de lograr la habilitación total de la mencionada carretera.

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 Santisteban, 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 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° 53	
1. Reiterar al Ministerio de Transporte y Comunicaciones la preocupación de los miembros del Consejo de Usuarios por la problemática referida al control del peso por eje en las carreteras, haciendo mención a la preocupación de las empresas concesionarias porque sus inversiones en el mantenimiento de la infraestructura vial se ven ciertamente afectadas con la falta de control de los pesos; en tal sentido, se solicita que, se disponga el marco legal que prevea el control del peso por eje de los vehículos que circulen por la vías concesionadas.	➤ Al respecto, esta Gerencia, mediante los Oficios Nros. 168-2025-GAU-OSITRAN, 566-2025-GAU-OSITRAN y 807-2025-GAU-OSITRAN, solicitó a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del MTC que, evalúe la factibilidad de implementar el marco legal del control del peso por eje de los vehículos que circulan por la vías concesionadas, puesto que, existe gran preocupación por parte de las concesionarias de la red vial, por la falta de control de los pesos vehiculares en las carreteras de alcance nacional, toda vez que, se estarían viendo afectadas sus inversiones ante el constante mantenimiento de la infraestructura vial. ➤ A la fecha la DGPPT del MTC no ha atendido el requerimiento, no obstante, <u>esta Gerencia ha efectuado el seguimiento respectivo a las tres comunicaciones enviadas, motivo por el cual la Dirección de Inversión Privada en Transportes del MTC ha informado que se encuentran evaluando el requerimiento de manera conjunta con otras áreas del MTC.</u> En ese sentido, les estaremos trasladando la información que dicha Dirección brinde para su conocimiento.
2. Solicitar a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN la documentación que fue remitida al Concedente, donde se reporta las diversas problemáticas que están pendientes y que enfrentan las concesiones viales supervisadas por el OSITRAN, con la finalidad de revisar y priorizar las problemáticas a ser tratadas en una próxima sesión.	➤ Al respecto, esta Gerencia, mediante el Memorando N° 081-2025-GAU-OSITRAN, solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán (GSF) se sirva remitir la documentación que el Regulador remitió al MTC, donde se reporta las diversas problemáticas que están pendientes y que enfrentan las concesiones viales supervisadas por el OSITRAN. ➤ Es así que, mediante el Memorando N° 0249-2025-GSF-OSITRAN, la GSF envió la documentación que, la Presidencia del Ositrán remitió al MTC, con relación a los siguientes temas: • Demora en la entrega de los terrenos en diversas concesiones de la red vial. • Necesidad de intervención urgente en el puente Río Moche Bajo, correspondiente al Contrato de Concesión Carretera Longitudinal de la Sierra

	Tramo 2: Ciudad de Dios Cajamarca-Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv Chilete Emp. PE-3N. ➤ Atención de puntos críticos y emergencias viales en carretera IIRSA Centro Tramo 2: Puente Ricardo Palma-La Oroya-Huancayo y La Oroya-Dv. Cerro de Pasco. ➤ Dicha información fue remita a los miembros del presente Consejo mediante correo electrónico de fecha 17 de febrero de 2025. Asimismo, en la presente Sesión la GSF abordó los temas antes señalados, por lo que, se da por atendido el presente requerimiento.
--	---

El señor Elliioth Marcio Tarazona Álvarez, representante de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), intervino y manifestó que, según tiene conocimiento, el MTC no estaría evaluando adecuadamente el tema del control de peso por eje, a pesar de que los transportistas continúan deteriorando las vías nacionales. En ese sentido, solicitó que, a través de la Presidencia Ejecutiva de OSITRAN, se requiera al MTC información al respecto y se reitere la necesidad de implementar controles de peso por eje, al menos en tres accesos a la ciudad de Lima (Ancón, Cerro Azul y Cocachacra), con el objetivo de regular adecuadamente la carga vehicular que transita por estas vías.

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. Solicitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) que informe sobre la entidad responsable de la construcción y ejecución del puente Río Moche Bajo, en atención a los defectos estructurales prematuros que dicha infraestructura presenta, a fin de esclarecer responsabilidades y evaluar las acciones que correspondan.
2. Requerir a la Oficina de Comunicación Corporativa del OSITRAN remita la información que fue difundida en los medios de comunicación respecto a los puentes identificados con riesgo de colapso en las concesiones viales bajo competencia del OSITRAN, para ponerla a disposición de los miembros del presente Consejo.
3. Programar una visita de campo a la Carretera IIRSA Centro - Tramo 2, con el propósito de conocer las zonas críticas donde se registran accidentes de manera recurrente, con el objetivo de visibilizar públicamente esta problemática y, de este modo, incentivar a las autoridades competentes a adoptar medidas concretas para la atención de esta importante vía.
4. Solicitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de la Presidencia Ejecutiva de OSITRAN, información sobre las acciones adoptadas respecto al control de peso por eje en la red vial nacional. Asimismo, reiterar la necesidad de implementar puntos de control de peso por eje en los principales accesos a la ciudad de Lima, tales como: Ancón, Cerro Azul y Cocachacra, con el fin de mitigar el deterioro de la infraestructura vial y garantizar una adecuada regulación del transporte de carga.

Siendo las 12:30 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 54 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.

Carlos Ciriani Gálvez
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

Pablo Santos Curo
Consejo Nacional de Usuarios del
Sistema de Distribución Física
Internacional de Mercancías – CONUDFI

Ellioth Marcio Tarazona Álvarez
Asociación Automotriz del Perú – AAP.