

---

**ACTA DE SESIÓN ORDINARIA N° 55**  
**CONSEJO DE USUARIOS DE LA RED VIAL DE ALCANCE NACIONAL**

En la ciudad de Lima, siendo las 11:00 horas del jueves 17 de julio 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° 55 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.
- Jose Angello Tangherlini Casal, Jefe de Atención al Usuario Intermedio de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Abel Valdivia Rodríguez, Especialista 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.
- David Villegas Balarezo, Coordinador de la Unidad Funcional del Anillo Vial Periférico 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. Rosa María Angélica del Castillo Rosas, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SNI.
2. Rafael del Campo Quintana, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.
3. Pablo Santos Curo, representante alterno de Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías – CONUDFI.

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:

- David Villegas Balarezo, Coordinador de la Unidad Funcional del Anillo Vial Periférico de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Christy García-Godos Naveda, Gerente de Relaciones Institucionales de la Sociedad Concesionaria Anillo Vial S.A.C.
- John Vega Vásquez, Jefe de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

La Sesión Ordinaria N° 55 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**

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 de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional, 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. Situación actual de la concesión del Proyecto “Anillo Vial Periférico”.**

La Dra. Angela Arrescurrenaga cedió el uso de la palabra al ingeniero David Villegas Balarezo, Coordinador de la Unidad Funcional del Anillo Vial Periférico de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN para iniciar la presentación del primer tema de Agenda.

El señor Villegas inició su exposición presentando una línea de tiempo que ilustra la evolución del Proyecto Anillo Vial Periférico (AVP). Así, señaló que el proyecto comenzó en el año 2013 con la realización del estudio de preinversión, para luego avanzar progresivamente a través de diversas etapas de planificación y diseño. Además, destacó que el proceso culminó con la suscripción del contrato de concesión en noviembre de 2024, marcando un hito fundamental para el inicio formal del desarrollo del proyecto.

El señor Villegas presentó un video donde se muestra la proyección del Proyecto del AVP; asimismo, indicó que, con fecha 12 de noviembre de 2024, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), actuando como Concedente en representación del Estado peruano, suscribió con la Sociedad Concesionaria Anillo Vial S.A.C. el Contrato de Concesión para la ejecución del referido Proyecto. Dicho contrato tiene una duración de treinta (30) años y comprende el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de esta importante infraestructura vial.

Asimismo, el señor Villegas indicó que, la inversión estimada para el desarrollo del AVP asciende a tres mil cuatrocientos millones de dólares estadounidenses (US\$ 3,400 millones), lo cual representa un impacto económico significativo, equivalente al 2.5% del Producto Bruto Interno (PBI); además, señaló que se estima que este proyecto contribuya a reducir en un 13% la brecha de infraestructura en el sector transporte a nivel nacional.

El señor Villegas precisó que, durante la fase de construcción, se proyecta la generación de aproximadamente setenta mil (70,000) empleos directos, mientras que en la fase de operación se estima la creación de veinte mil (20,000) empleos anuales. La inversión promedio anual será de aproximadamente trescientos millones de dólares estadounidenses (US\$ 300 millones) durante un periodo de siete (7) años, iniciando en el año 2026.

Por otro lado, el señor Villegas señaló que, se prevé que el proyecto beneficiará de manera directa a una población estimada de 4.3 millones de habitantes, contribuyendo a mejorar la conectividad, la movilidad urbana y el desarrollo económico del área metropolitana de Lima y Callao.

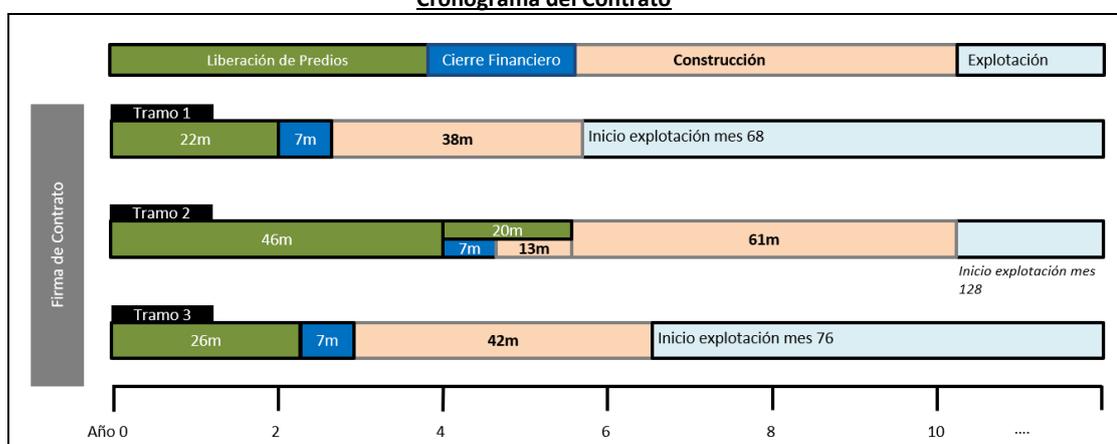
#### **❖ Características Técnicas del Proyecto Anillo Vial Periférico (AVP)**

El señor Villegas indicó que, el Proyecto AVP contempla la construcción de una vía expresa de peaje con una longitud total de 34.8 km, diseñada con tres carriles por sentido de circulación. Dicha infraestructura permitirá mejorar sustancialmente la fluidez del tránsito vehicular en la zona metropolitana, al contar con una velocidad de diseño que oscila entre los 80 km/h y 120 km/h.

Además, el señor Villegas precisó que, de manera complementaria, el proyecto incluye vías laterales libres de peaje, destinadas a facilitar la circulación del tránsito local y garantizar una adecuada conectividad entre los distritos adyacentes y a mejorar la seguridad vial.

Asimismo, el señor Villegas indicó que se contempla la implementación de tres (3) estaciones de peaje troncales, ubicadas una en cada tramo del proyecto, así como dos (2) estaciones de peaje laterales, localizadas en los tramos 2 y 3 respectivamente. Dichos elementos permitirán una gestión eficiente del tránsito y la recaudación de peajes, en concordancia con los objetivos de sostenibilidad del proyecto. Seguidamente presentó un cronograma de las actividades previstas a realizar en cada uno de los tramos del referido proyecto:

**Imagen N° 1**  
**Cronograma del Contrato**



Fuente: Unidad Funcional del Anillo Vial Periférico de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN

#### ❖ **Centro de Control y Gestión Operativa del Proyecto AVP**

El señor Villegas indicó que, el Proyecto AVP contará con un moderno Centro de Control desde el cual se gestionarán, en tiempo real y de manera ininterrumpida, todos los servicios vinculados a la operación, seguridad y mantenimiento de la infraestructura vial. Este centro permitirá que el AVP opere como una carretera inteligente bajo un sistema de supervisión continua, las 24 horas del día, los 7 días de la semana, durante los 365 días del año.

El señor Villegas precisó que, a través de la citada plataforma tecnológica de última generación, se realizará el monitoreo permanente de los niveles de servicio, abarcando entre otros componentes, la superficie de rodadura, tanto en concreto asfáltico como en concreto hidráulico, los sistemas de drenaje para el manejo adecuado de aguas pluviales, la señalización horizontal y vertical, garantizando una adecuada orientación y seguridad para los usuarios, los dispositivos de seguridad vial instalados a lo largo del recorrido, las condiciones del derecho de vía, el estado estructural y funcional de puentes, viaductos y puentes peatonales.

#### ❖ **Aplicación de Nuevas Tecnologías en el Diseño, Construcción y Conservación de la Infraestructura**

El señor Villegas indicó que, el AVP incorpora un enfoque innovador basado en la aplicación de nuevas tecnologías en todas las fases del ciclo de vida de la infraestructura: diseño, construcción, operación y mantenimiento. Esta estrategia tecnológica se estructura en cuatro capas interrelacionadas, que permiten una gestión integral, eficiente y sostenible del activo concesionado, las cuales son:

- Capa 1: Gestión de la Información de Diseño (BIM – *Building Information Modeling*)
- Capa 2: Sistema de Gestión de Activos (SGA) en Operación y Mantenimiento
- Capa 3: Sistemas de Fiscalización en Tiempo Real (ITS-Intelligent Transport Systems)
- Capa 4: Gestión de Control y Monitorización por Niveles de Servicio (NS)

#### ❖ **Aplicación de la Metodología BIM en Proyectos de Asociaciones Público-Privadas (APP)**

El señor Villegas señaló que, en el marco de la modernización de la gestión de proyectos de infraestructura promovidos bajo el mecanismo de Asociaciones Público-Privadas (APP), se viene incorporando de manera progresiva la metodología *Building Information Modeling* (BIM) como herramienta estratégica para mejorar la eficiencia, trazabilidad y sostenibilidad de las inversiones públicas y privadas.

Así, precisó que la aplicación de BIM permite una planificación integral y colaborativa desde las etapas iniciales de diseño, facilitando la visualización tridimensional, la detección temprana de interferencias, la optimización de recursos y una toma de decisiones basada en datos durante la ejecución, operación y mantenimiento de los proyectos. Actualmente, señaló que esta metodología ha sido incorporada en diversos proyectos emblemáticos de infraestructura bajo la modalidad APP, tales como:

- **El nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)**, donde se utiliza BIM para el modelado y coordinación de todas las disciplinas involucradas en la expansión y modernización del terminal aéreo.
- **El Proyecto Anillo Vial Periférico (AVP)**, en el cual BIM se aplica para la gestión integral del diseño y construcción de la vía expresa, viaductos, túneles y estructuras complementarias, asegurando mayor eficiencia y control técnico.
- **El proyecto del Tren Macho**, orientado a la recuperación y modernización del histórico corredor ferroviario entre Huancayo y Huancavelica, también cuenta con la aplicación de BIM para fortalecer la planificación de sus componentes técnicos y operacionales.

El señor Villegas indicó que, esta implementación constituye un paso significativo hacia la transformación digital del sector infraestructura en el país, alineándose con los estándares internacionales de calidad y sostenibilidad, y promoviendo una mayor transparencia y control en la ejecución de los proyectos bajo el esquema APP.

#### ❖ **Implementación de Metodología BIM y Enfoque Integral del Proyecto AVP**

El señor Villegas precisó que, en el marco del AVP, se ha adoptado un enfoque integral basado en la implementación de la metodología *Building Information Modeling* (BIM), herramienta que permite la creación de diseños digitales con información y documentación coordinadas y actualizadas en tiempo real. Esta metodología posibilita predecir con mayor precisión el desempeño, la apariencia y el costo del proyecto, lo que contribuye a acelerar los plazos de ejecución, reducir los costos y minimizar el impacto ambiental. El BIM constituye un proceso integrado y colaborativo sustentado en información confiable, que se aplica de manera transversal desde la fase de diseño, hasta la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura.

❖ **Inicio de Actividades del Concesionario y de OSITRAN**

El señor Villegas destacó que, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, la Sociedad Concesionaria Anillo Vial S.A.C. dio inicio a sus actividades el 12 de noviembre de 2024, fecha en la cual se suscribió el contrato con el MTC, en representación del Estado peruano.

Asimismo, el señor Villegas precisó que, con fecha 3 de mayo de 2024, el OSITRAN emitió la resolución mediante la cual crea la Unidad Funcional del Anillo Vial Periférico en el ámbito de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización. Esta unidad estará encargada exclusivamente de supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales asumidas por el concesionario.

Así, el señor Villegas resaltó que, la mencionada unidad deberá implementar e instruir las políticas, normas, disposiciones contractuales y lineamientos necesarios para la supervisión efectiva de los aspectos vinculados con la explotación de la infraestructura, garantizando el respeto al marco normativo y contractual vigente, así como la calidad del servicio prestado a los usuarios. En ese sentido, presentó un organigrama de la Unidad Funcional del Anillo Vial Periférico del OSITRAN.

**Imagen N° 2**  
**Organigrama de la Unidad Funcional del Anillo Vial Periférico del OSITRAN**



Fuente: Unidad Funcional del Anillo Vial Periférico de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN

❖ **Nueva Estrategia Digital y Sala BIM en OSITRAN**

El señor Villegas señaló que, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN ha puesto en marcha una nueva estrategia digital orientada a fortalecer los procesos de supervisión técnica mediante el uso intensivo de tecnologías avanzadas. Bajo dicho marco, se ha previsto implementar la Sala BIM del OSITRAN, la cual será un espacio especializado para la supervisión digital y colaborativa de proyectos desarrollados bajo el esquema de Asociación Público-Privada (APP), como el Proyecto Anillo Vial Periférico (AVP).

❖ **Hechos Relevantes del Proyecto en el año 2025**

Por otro lado, el señor Villegas informó que, durante el año 2025, se han registrado los siguientes hitos relevantes en el marco de la ejecución del Proyecto Anillo Vial Periférico:

- Aprobación del Plan de Ejecución BIM (PEB) preliminar del proyecto, el cual establece las directrices para la implementación del entorno digital colaborativo desde la fase de diseño.
- Inicio del Plan de Adquisición de Predios, requisito fundamental para viabilizar el inicio de las obras físicas.
- Inicio del proceso de selección de la Supervisión del Diseño y Construcción del proyecto, bajo criterios técnicos especializados.
- Implementación operativa de la Sala BIM en OSITRAN, como parte de la estrategia digital institucional.
- Revisión colaborativa, entre el Regulador y el Concedente, de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI) correspondientes a los Tramos 1 y 3, utilizando la metodología BIM.

Los mencionados avances reafirman el compromiso de OSITRAN con la eficiencia, transparencia y modernización de los procesos de supervisión en proyectos de infraestructura de transporte, asegurando una adecuada fiscalización técnica en beneficio del país y de los usuarios.

El ingeniero Villegas cedió el uso de la palabra a la señora **Christy García-Godos Naveda**, Gerente de Relaciones Institucionales de la Sociedad Concesionaria Anillo Vial S.A.C. para iniciar su exposición:

❖ **Acerca de la Sociedad Concesionaria**

Así, la señora García-Godos señaló que, la Sociedad Concesionaria Anillo Vial S.A.C. (SCAVP), responsable del diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del referido Proyecto, está conformada por tres empresas de origen español con amplia experiencia internacional: Cintra, Sacyr y Acciona. Dichas compañías cuentan con reconocida trayectoria en el desarrollo de proyectos de infraestructura vial de gran escala, así como en la gestión de concesiones bajo altos estándares técnicos, sociales y ambientales.

La señora García precisó que, la SCAVP se caracteriza por su compromiso con la aplicación de buenas prácticas en gestión social y participación inclusiva, en concordancia con los estándares establecidos por organismos multilaterales como el Banco Mundial. Asimismo, prioriza la construcción de relaciones institucionales basadas en la confianza, la transparencia y el cumplimiento normativo.

Asimismo, precisó que el AVP representa, para la SCAVP, una oportunidad estratégica para contribuir con el fortalecimiento de la movilidad urbana en la ciudad de Lima, optimizando la eficiencia del tráfico vehicular, mejorando la seguridad vial y promoviendo el desarrollo económico regional. Se trata de una infraestructura que marcará un hito en la modernización del sistema vial metropolitano, al incorporar soluciones técnicas avanzadas, estándares ambientales rigurosos y mecanismos innovadores de supervisión y gestión operativa.

La señora García-Godos presentó una línea del tiempo respecto de las fechas de ejecución y avance del proyecto AVP, como se muestra en la siguiente imagen:

**Imagen N° 3**

**Línea de Tiempo sobre el estado del Proyecto del AVP**



Fuente: Sociedad Concesionaria Anillo Vial S.A.C.

❖ **Actividades en Desarrollo del Proyecto AVP**

La señora García-Godos señaló que, en el marco de la fase de diseño del Proyecto AVP, se vienen ejecutando diversas actividades técnicas y sociales necesarias para el avance y culminación de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI), la gestión socio predial, así como la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental detallado (EIA-d), conforme al cronograma establecido por la Sociedad Concesionaria y en coordinación con las entidades competentes.

**a) Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI)**

Se encuentran en curso las actividades necesarias para la elaboración de los EDI de los tres tramos que conforman el proyecto, cuyo avance es prioritario para el posterior inicio de obras. Las fechas definidas para la entrega de cada tramo son las siguientes:

- **Tramo 1:** 30 de junio de 2025
- **Tramo 3:** 31 de julio de 2025
- **Tramo 2:** 30 de septiembre de 2025

Estas actividades comprenden el desarrollo de diseños geométricos, estructurales, ambientales y funcionales, con aplicación de la metodología BIM, en articulación con el Concedente y bajo supervisión del Regulador.

**b) Gestión Socio Predial**

Se continúa con las acciones iniciadas por el Concedente desde el año 2020, orientadas a facilitar la liberación de interferencias y la adquisición de predios necesarios para la ejecución del proyecto. Entre las acciones en desarrollo se encuentran:

- Recojo de información mediante entrevistas a líderes comunales y representantes locales.
- Levantamiento físico de predios e infraestructura existente en las zonas de intervención.
- Coordinación con actores sociales e instituciones locales para garantizar una gestión social adecuada.

**c) Elaboración del Estudio de Impacto Ambiental detallado (EIA-d)**  
Como parte del proceso ambiental del proyecto, se viene elaborando el EIA-d, el cual incluye:

- Ejecución de talleres participativos con la población y actores locales antes de la elaboración del estudio, en cumplimiento con el principio de participación ciudadana.
- Levantamiento de la línea base ambiental y social, mediante estudios técnicos de campo y recopilación de información secundaria, que permitirá evaluar los impactos potenciales del proyecto y proponer medidas de mitigación.

#### ❖ **Trabajos de Geotecnia, Topografía y Gestión Social-Predial**

La señora García-Godos indicó que, en el marco de los preparativos para la ejecución del AVP, se vienen desarrollando trabajos técnicos especializados de geotecnia y topografía, los cuales se realizan con un enfoque integrado que incluye acompañamiento social para asegurar la adecuada interacción con las comunidades y partes interesadas de las áreas de intervención. Preciso que, en paralelo, la gestión social y predial se viene ejecutando conforme a lo establecido en la cláusula 6.29 del Contrato de Concesión, bajo la supervisión y coordinación del Concedente.

Además, señaló que el Plan de Adquisición Predial fue aprobado en noviembre de 2024 por el MTC, estableciendo los lineamientos y procedimientos para garantizar la adecuada liberación de los terrenos involucrados, respetando los derechos de los propietarios y promoviendo la participación activa de las comunidades afectadas.

#### ❖ **Actividades: Identificación y Levantamiento Físico**

La señora García-Godos informó que, las actividades de identificación y levantamiento físico de los predios y áreas de intervención se encuentran en avance conforme al cronograma establecido. Este proceso se realiza en coordinación con las autoridades locales y con el acompañamiento social correspondiente, garantizando un enfoque participativo y respetuoso con las comunidades involucradas. Asimismo, precisó que vienen cumpliendo con efectuar el Diagnóstico Técnico legal y socioeconómico, así como, el diseño de programas principales y complementarios relacionados a la adquisición, reubicación y compensación de predios comprometidos en el proyecto, entre otros.

Finalmente, la señora García-Godos señaló que en el contexto de la gestión social del proyecto se han llevado a cabo diversas campañas de salud orientadas a fortalecer el vínculo con las comunidades y promover acciones de bienestar integral. Preciso que, en dichos eventos participaron aproximadamente doscientas trece (213) personas, de las cuales el 64 % fueron mujeres y el 36 % hombres, evidenciando una amplia cobertura comunitaria en las doce localidades identificadas como de interés para el proyecto. Estas acciones reflejan el compromiso del proyecto con la promoción del bienestar social y la inclusión de los diversos actores locales en la gestión social y ambiental del AVP.

Concluida la presentación, el señor Rafael del Campo Quintana, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX, intervino para consultar sobre lo establecido en el contrato de concesión respecto a la liberación de predios a cargo del concesionario. Asimismo, solicitó información sobre el contenido del cierre financiero y quién es el responsable de elaborar el EDI y el EIA. Finalmente, preguntó qué ocurre con los predios que han sido invadidos y cuál es el procedimiento en caso de que una familia se niegue a desocuparlos.

La señora Christy García-Godos intervino y señaló que la empresa concesionaria ha procurado incorporar las mejores prácticas vigentes en materia de Asociaciones Público-Privadas (APP). Indicó que el contrato de concesión contempla el trabajo con niveles de servicio, los cuales se encuentran definidos en el Anexo 1 del referido contrato. Asimismo, la señora García-Godos precisó que tanto la vía expresa como las vías laterales del proyecto serán construidas por el

concesionario y posteriormente entregadas a las autoridades competentes, quienes asumirán su mantenimiento y reparación. Respecto al EDI y al EIA, indicó que su elaboración corresponde a la sociedad concesionaria, la cual debe cumplir con la normativa aplicable.

La señora García-Godos indicó sobre el cierre financiero que este implica asegurar la disponibilidad de los recursos necesarios para la ejecución del proyecto. Preciso que, el plazo máximo para su aprobación es de seis meses, con la posibilidad de ser ampliado. Por otro lado, destacó la importancia del uso de la metodología BIM, señalando que se emplea una plataforma de datos para su implementación.

La señora García-Godos señaló en relación con los predios invadidos, indicó que existe un programa de ayuda social destinado a aquellos ocupantes que residan en los terrenos por más de 10 años, el cual les permitirá regularizar su situación y obtener la propiedad del terreno. Indicó que, para quienes ocupan los predios por menos de ese tiempo, se reconocerá únicamente el valor de las mejoras realizadas. En caso dicho valor sea inferior al de una vivienda básica, podrán acogerse al programa de vivienda correspondiente. Finalmente, señaló que si los ocupantes se niegan a acogerse al Plan de Liberación Predial, se procederá con el proceso de expropiación, el cual contempla un valor indemnizatorio menor.

La señora Rosa María Angélica del Castillo Rosas, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SNI, intervino para consultar si, a través de los talleres participativos, se ha identificado la posibilidad de que existan riesgos sociales. Asimismo, preguntó si el EIA contemplará todos los aspectos técnicos del proyecto. Finalmente, consultó si se han identificado riesgos asociados a aspectos sociales, particularmente en lo relacionado al reacomodo de la población en sus nuevos hogares.

La señora García-Godos señaló que se han identificado tanto grupos que apoyan como otros que se oponen al proyecto, por lo cual se viene trabajando en el desarrollo de argumentos técnicos que permitan rebatir adecuadamente las observaciones planteadas. Indicó que, en el caso de los opositores, muchos de sus cuestionamientos se basan en información inexacta, por lo que corresponde al concesionario aclarar dichos puntos y fomentar espacios de participación informada. Asimismo, manifestó que, si bien se han identificado riesgos sociales, la principal causa de oposición por parte de la población suele ser la desinformación.

## **2.2. Estado de la demolición del Puente Chancay, ubicado en la Red Vial N° 5: Ancón-Huacho-Pativilca.**

La Dra. Angela Arrescurrenaga, 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 segundo tema de Agenda.

Así, el ingeniero Vega indicó que, el Puente Chancay Norte-Sur, está ubicado en el kilómetro 76+370 de la Ruta Nacional PE-01N, en el distrito de Chancay, provincia de Huaral, departamento de Lima, el cual constituye una infraestructura vial estratégica para la conectividad regional. Dicha estructura estaba conformada por tres tramos internos de 20 metros cada uno, alcanzando una longitud total de 60 metros.

Asimismo, indicó que, en febrero del presente año, el Puente Chancay colapsó, afectando significativamente la circulación vehicular y generando la necesidad de implementar acciones inmediatas para restablecer la transitabilidad y garantizar la seguridad vial en dicha zona. Este evento resalta la importancia de fortalecer los mecanismos de supervisión, mantenimiento y renovación de la infraestructura vial, así como la aplicación de tecnologías y procesos de gestión que permitan anticipar y mitigar riesgos estructurales.

➤ **Plan de Demolición del Puente Chancay**

El ingeniero Vega informó que, mediante la Carta N° NOR-E2025-1230, con fecha 8 de julio de 2025, la Sociedad Concesionaria remitió al OSITRAN el Plan de Demolición correspondiente a la estructura colapsada Puente Chancay Norte-Sur. Precisó que, en dicho plan se adjuntaron el cronograma de actividades y el plan de lanzamiento del Puente Modular Norte-Sur, destinado a restablecer la conectividad vial.

Además, indicó que los trabajos de demolición comenzaron el 30 de junio y la culminación del lanzamiento del nuevo puente modular se realizó el 11 de julio de 2025. El ingeniero Vega precisó que, el seguimiento y supervisión de estas labores estuvo a cargo del supervisor asignado in situ, encargado de la concesión de la Red Vial 5.

El ingeniero Vega indicó que, el supervisor de OSITRAN formuló algunas observaciones respecto al traslado y manejo del material de desmonte generado por la demolición; por lo que, actualmente, la concesionaria se encuentra evaluando dichas observaciones para su subsanación, a fin de garantizar el cumplimiento de los estándares ambientales y contractuales aplicables.

➤ **Autorización y Ejecución de la Demolición y Reconstrucción del Puente Chancay**

El ingeniero Vega manifestó que, con fecha 27 de junio de 2025, la Fiscalía de Huaral emitió la autorización formal para la demolición del Puente Chancay. El inicio de los trabajos de demolición se efectuó el 1 de julio de 2025, con la participación activa del personal del Ministerio Público y la Policía Nacional del Perú, quienes brindaron acompañamiento durante todo el proceso para garantizar la seguridad y el cumplimiento de las normativas legales. La demolición fue ejecutada por la empresa Concesionaria, utilizando equipos pesados especializados para garantizar la eficiencia y seguridad de las labores. Posteriormente, el 7 de julio de 2025, se iniciaron los trabajos para el lanzamiento del puente modular temporal que permitirá restablecer la transitabilidad.

Asimismo, el ingeniero Vega indicó que, el 10 de julio de 2025 se realizaron las pruebas de carga correspondientes para verificar la seguridad y funcionalidad de la estructura provisional. Finalmente, el tránsito en sentido Norte-Sur fue restablecido el 11 de julio de 2025, recuperándose la transitabilidad normal en dicho sentido. Este proceso refleja la coordinación efectiva entre las entidades públicas, el concesionario y los organismos de supervisión para garantizar la rápida solución a la emergencia generada por el colapso de la estructura vial.

**2.3. Reporte del seguimiento realizado a los requerimientos formulados por el Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional.**

Como siguiente y último tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, cedió la palabra a la señorita Karla Falcón Arrieta, 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° 54	
1. <i>Solicitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) informe cuál es la</i>	➤ Al respecto, mediante los <b>Oficios Nros 1063-2025-GAU-OSITRAN</b> y <b>1326-2025-GAU-OSITRAN</b> , la GAU solicitó a la DGPT del MTC, informe sobre los datos técnicos del

<p><i>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.</i></p>	<p>puente Río Moche Bajo, correspondiente a la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2, así como también precise cuál es la entidad responsable de su construcción y las medidas adoptadas para mitigar los riesgos ante un inminente colapso de dicha infraestructura.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sin embargo, pese a las reiteradas comunicaciones cursadas, a la fecha <u>la DGPPT del MTC 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. 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.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sobre el particular, esta Gerencia ha previsto realizar la citada visita de campo a la carretera concesionada IIRSA Centro Tramo 2, el viernes 18 de julio del presente año, por lo que, mediante <u>Oficio N° 1245-2025-GAU-OSITRAN</u>, se solicitó a la empresa concesionaria DEVIANDES el acompañamiento necesario para dicha visita de campo</li> <li>➤ Con la participación de miembros del presente Consejo y funcionarios del OSITRAN el 18 de julio, se daría por atendido el presente requerimiento.</li> </ul>
<p><b>3. Requerir a la Oficina de Comunicación Corporativa del OSITRAN (OCC) 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.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La GAU, por medio del <u>Memorando N° 372-2025-GAU-OSITRAN</u>, solicitó a OCC la documentación requerida por los miembros del presente Consejo.</li> <li>➤ Mediante el <u>Memorando N° 0098-2025-OCC-PD-OSITRAN</u> la OCC remitió dos notas de prensa difundidas con relación a los puentes identificados con riesgo de colapso en las concesiones viales bajo competencia del OSITRAN.</li> <li>➤ Asimismo, la GSF informó que, a través de diversas comunicaciones, vienen reportando al MTC sobre el estado crítico de los puentes ubicados en las concesiones viales supervisadas por el OSITRAN, por lo que remitió los últimos oficios dirigidos al MTC (Oficio N° 216-2025-PD-OSITRAN y Oficio N° 274-2025-PD-OSITRAN).</li> <li>➤ La información antes descrita fue puesta en conocimiento de los miembros del presente Consejo mediante correo electrónico de fecha 4 de julio de 2025.</li> </ul>
<p><b>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,</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Al respecto, la Presidencia Ejecutiva de OSITRAN por medio del <u>Oficio N° 503-2025-PD-OSITRAN</u> solicitó al Viceministerio de Transportes (VT) del MTC lo siguiente:</li> <li>➤ <i>Informe sobre las acciones adoptadas respecto al control de peso por eje en la red vial nacional.</i></li> <li>➤ <i>Evalúe la factibilidad de implementar puntos de control de</i></li> </ul>

***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.***

*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.*

- Sin embargo, a la fecha el VT del MTC no ha atendido dicho requerimiento de información, por lo que se encuentra en curso la remisión de un oficio reiterativo al VT para obtener la información solicitada.

Concluida la presentación, el señor Del Campo intervino y manifestó que, en la carretera concesionada a cargo de COVIPERÚ, se habrían registrado inconvenientes relacionados con el tránsito de carga vehicular sobredimensionada. Indicó que esta situación ha generado problemas a nivel nacional, debido a que algunos vehículos, pese a contar con certificados de autorización para circular con carga especial, habrían sido impedidos de transitar por determinados puentes ubicados dentro del ámbito de la concesión de COVIPERÚ.

El señor Abel Valdivia Rodríguez, Especialista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario, intervino y señaló que, la mencionada Gerencia tomó conocimiento de la problemática reportada y, en atención a ello, efectuó las consultas correspondientes ante el Concesionario. Indicó que, como resultado de estas gestiones, se conoció que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de Provías Nacional, dispuso mediante resolución la suspensión temporal de la emisión de autorizaciones para el transporte de carga especial, la evaluación de los expedientes presentados y todas las autorizaciones referidas al transporte de carga especial, específicamente aquellas que superan las 60 toneladas. Preciso que dicha medida obedece a la suspensión del tránsito de este tipo de vehículos sobre los puentes Asia y Mala, ubicados en la carretera concesionada a cargo de COVIPERÚ.

El ingeniero Vega intervino y señaló que, el Regulador ha remitido varias comunicaciones al MTC reportando el estado crítico de los diversos puentes ubicados en las diversas concesiones viales supervisadas por OSITRAN. Al respecto, indicó que el MTC estaría evaluando la emisión de un Decreto de Urgencia para obtener los recursos que permitan mejorar las estructuras de los puentes, mas no para cambiarlos; sin embargo, a la fecha no hay noticias al respecto.

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 12:56 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 55 del Consejo de Usuarios de la Red Vial de alcance nacional, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.

---

**Rafael del Campo Quintana**  
Asociación de Exportadores – ADEX

---

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

---

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