

**ACTA DE SESIÓN ORDINARIA N° 53
CONSEJO REGIONAL DE USUARIOS DE AREQUIPA**

Siendo las 09:40 horas del martes 9 de julio de 2024, en el Salón del Hotel Costal del Sol, sito en Plaza Bolívar S/N, Arequipa; 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 inició la Sesión Ordinaria N° 53 del Consejo Regional de Usuarios de Arequipa.

En representación del OSITRAN, asistieron los señores:

- Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización.
- Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Melissa Aspilcueta Rubio, Jefe de la Oficina Desconcentrada del OSITRAN en Arequipa.

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

1. Mario César Cruz Velarde, representante del Colegio de Licenciados en Administración de Arequipa.
2. Federico Jorge Cárdenas Quiroz, representante de la Asociación en Defensa de los Derechos del Consumidor – San Francisco.
3. José Alberto Postigo Valdivia, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SNI.
4. José Walter Bustamante Cano, representante de la Cámara Regional de Entidades Turísticas de Arequipa – CARETUR.
5. Luis Alberto Caballero Vernal, representante de la Cámara de Comercio e Industria de Arequipa.

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:

- Iván Torralba, Gerente de Mantenimiento e Inversiones de Aeropuertos Andinos del Perú – AAP.
- Oscar Pacoricona Sanga, Jefe de Peajes, Pesaje y SS.OO. de la Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA.

La sesión se inició con las palabras de bienvenida del señor Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización y de la señorita Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.

A continuación, la señorita Karla Falcón, agradeció la participación de los asistentes a la Sesión Ordinaria del Consejo Regional de Usuarios de Arequipa.

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 inició la Sesión Ordinaria N° 53 del Consejo Regional de Usuarios de Arequipa.

II. ORDEN DEL DÍA

- 2.1. **Obras ejecutadas durante el año 2023 y las inversiones previstas para el año 2024 en el Tramo Vial: Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv Ilo – Tacna – La Concordia; así como el reporte de accidentes ocurridos durante el año 2024.**

La señorita Karla Falcón, dio el uso de la palabra al señor Oscar Pacoricona Sanga, Jefe de Peajes, Pesaje y SS.OO de la Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA para iniciar la presentación del primer tema de Agenda.

De este modo, el señor Pacoricona inició su exposición señalando que COVINCA ha ejecutado obras de inversión entre el año 2016 y 2019, las cuales fueron obras de puesta a punto que se encuentran enmarcadas en el Contrato de Concesión y que debían colocar en cierto nivel de transitabilidad los 428 km de la carretera.

Asimismo, señaló que la concesión empieza en el desvío Quilca, por Camaná hasta la Concordia, conforme el siguiente detalle:

- Sub Tramo 1: Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición).
- Sub Tramo 2: Dv. Matarani – Dv. Moquegua.
- Sub Tramo 3: Dv. Ilo – Tacna.
- Sub Tramo 4: Tacna – La Concordia.

Las obras ejecutadas como inversiones son las siguientes:

- Obras de Puesta a Punto: S/ 180.4 MM
- Adelanto de Obras distintas de Puesta a Punto: S/ 17.7 MM
- Obras adicionales – Complejo Fronterizo de Santa Rosa: S/. 8.6 MM

Por otro lado, señaló que durante el año 2023 COVINCA no ha realizado obras, sino labores de mantenimiento rutinario de todo el tramo vial para la transitabilidad de la vía. Asimismo, indicó que para el año 2024 el presupuesto referencial en operaciones es de S/ 8,083,155.56, referido a los servicios de ambulancia, auxilio mecánico, grúa, operaciones de pesaje y peaje y el presupuesto referencial en mantenimiento vial es de S/ 15,222,382.36, referido al cambio de señalización en todo el trayecto, el pintado de la calzada, la reparación de las bermas, el sellado de las fisuras, entre otros.

Adicionalmente, indicó que mediante el acta de acuerdo suscrita con fecha 7 de setiembre de 2021, se encargó a COVINCA la ejecución de la Obra Adicional “Construcción del Nuevo Puente Montalvo”, para lo cual la liberación total de las ocupaciones, predios e interferencias en el área en la cual se ejecutará la Obra Adicional, así como la requerida para la instalación y operación del desvío provisional, debe ser realizada por el Concedente.

Aunado a ello, hizo hincapié en la adenda N° 2 al Contrato de Concesión, la cual establece que el Concedente realizará y aprobará los estudios relacionados a la solución definitiva de deslizamiento de Sigvas. Actualmente, ha sido aprobado el perfil, por lo que a la fecha COVINCA se encuentra realizando el Estudio Definitivo. En atención a ello, con fecha 26 de junio de 2024 se inició los trabajos de campo, para definir el trazo del Estudio Definitivo de Ingeniería.

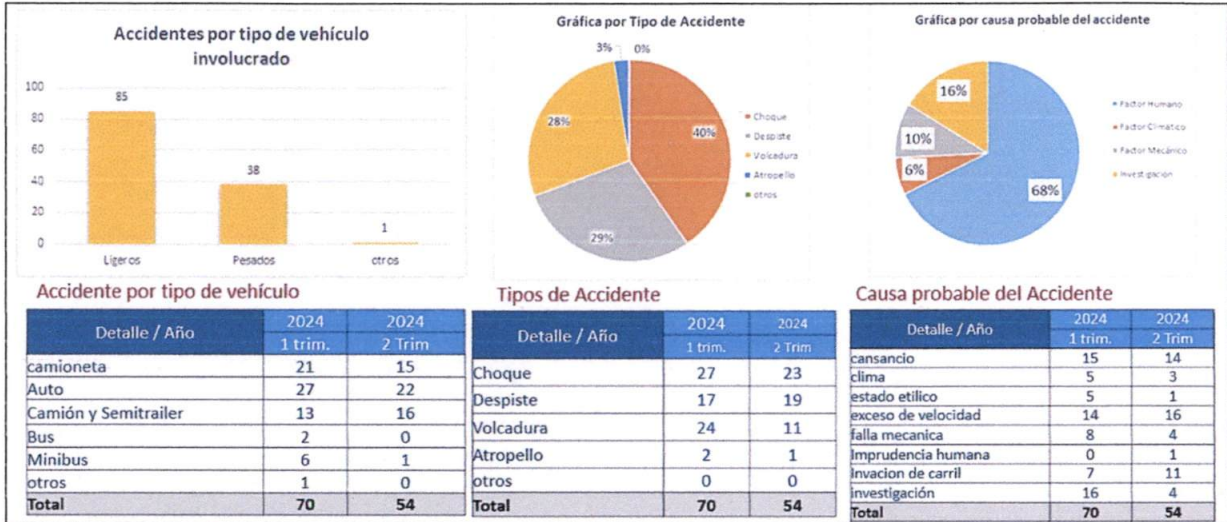
Con relación al Registro de Accidentes ocurridos durante el año 2024, señaló que las atenciones realizadas derivadas de las llamadas de emergencia y de la policía son reportadas al OSITRAN mensualmente.

A continuación, presentó gráficos para demostrar como se van comportando los accidentes por tipo de vehículo involucrado, por tipo de accidente y por causa probable del accidente.



Handwritten signatures and initials in blue ink on the right margin, including a large signature at the top, a signature with 'D.P.M.' below it, a signature with a leaf-like flourish, and another signature at the bottom.

Imagen N° 01: Accidentes ocurridos en el Tramo Vial: Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv Ilo – Tacna – La Concordia

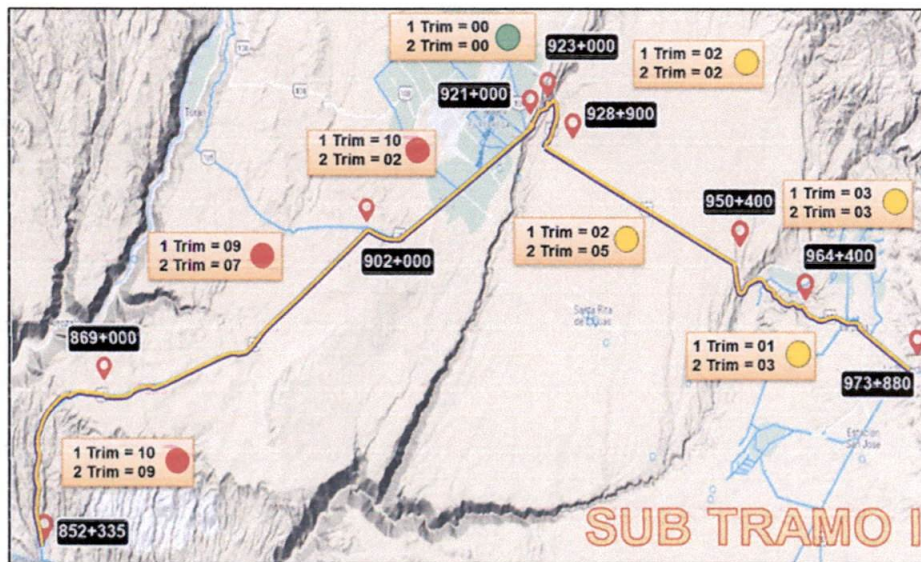


Fuente: COVINCA.

Al respecto, señaló que la mayor cantidad de accidentes que se registran en el tramo vial son de vehículos ligeros por choque, despiste, volcadura o atropello. Asimismo, señaló que la posible causa de accidente más frecuente es el factor humano: cansancio, estado etílico y el exceso de velocidad; la sumatoria de estos 3 representa el 68 %.

Aunado a ello, mostró en qué zonas de los tramos viales se ha identificado la mayor cantidad de accidentes durante el primer y segundo semestre de 2024:

Imagen N° 02: Accidentes ocurridos en el Subtramo 1



Fuente: COVINCA.

Así, señaló que con relación al subtramo 1 desde el Desvío Quilca hasta la Repartición, se produce la mayor cantidad de accidentes desde la puesta de Toro hasta el sector de la Doble calzada, con mayor incidencia en la Quebrada de Toro (desde el km 902 hasta el km 852).

Imagen N° 03: Accidentes ocurridos en el Subtramo 2



Fuente: COVINCA.

Con relación al subtramo 2, señaló que, conforme se visualiza en la imagen N° 3, el mayor nivel de accidentabilidad se encuentra en el sector de la región Arequipa desde el km 988 al km 1041.

En ese sentido, precisó que la mayor cantidad de accidentes se registran en el subtramo 1 y subtramo 2.

Imagen N° 04: Accidentes ocurridos en el Subtramo 3



Fuente: COVINCA.

Los accidentes en el subtramo 3 se reportan entre el km 1184 y el km 1224, sin embargo, este tramo no es tan accidentado, como se visualiza en la imagen N° 4.

En el subtramo 4, solo se ha atendido 1 evento durante el primer y segundo trimestre del año 2024.

En consecuencia, señaló que dado los accidentes ocurridos en los 4 subtramos, se han realizado campañas de sensibilización a los usuarios, así como también acciones preventivas de accidentes, conforme el siguiente detalle:

W.D.O.
 E.F.
 A.

- De la mano de la Policía Nacional del Perú de Carreteras realizaron el control de velocidad educativo para sensibilizar a los usuarios de la vía, donde se identificó que algunos usuarios superan los límites de velocidad.
- Entregaron botellas de agua y llaveros a los usuarios de la vía, mediante el cual se difunde la importancia de la seguridad vial.
- Dictaron una Charla de Manejo Defensivo y Seguridad Vial a los usuarios de la vía en la localidad de El Pedregal.
- Realizaron una Campaña de manejo seguro en las Unidades de Peaje.
- Implementaron pausas activas para disminuir el cansancio del conductor, coordinando con las empresas de transportes para que los conductores se detengan a descansar.

Concluida la presentación, el señor Federico Jorge Cárdenas Quiroz, representante de la Asociación en Defensa de los Derechos del Consumidor – San Francisco, intervino manifestando su preocupación por la cantidad de carreras que realizan los conductores de taxi colectivo en la zona de El Pedregal, toda vez que no descansan, poniendo en peligro su vida, asimismo, algunos colectiveros conducen habiendo ingerido bebidas alcohólicas.

Al respecto, el señor Pacoricona señaló que COVINCA a la fecha se encuentra realizando charlas de manejo defensivo y seguridad vial para concientizar a los conductores de taxi colectivo en la zona de El Pedregal.

El señor Mario César Cruz Velarde, representante del Colegio de Licenciados en Administración de Arequipa consultó si cuentan con estadísticas de accidentes antes de las acciones realizadas por COVINCA y después de dichas acciones, con la finalidad de poder medir el impacto de las acciones para prevención de accidentes y verificar si éstas son efectivas.

El señor Pacoricona señaló que las campañas realizadas han tomado mayor fuerza en el año 2024, actualmente la Policía Nacional del Perú realiza el control de velocidad una vez por semana. Asimismo, señaló que COVINCA está evaluando conectar en el subtramo 1 sensores de radar.

El señor Luis Alberto Caballero Vernal, representante de la Cámara de Comercio e Industria de Arequipa, consultó con que frecuencia se van a realizar las charlas a los conductores y si cuentan con un indicador de la velocidad de respuesta para atender los accidentes.

Sobre ello, el señor Pacoricona indicó que las charlas las realizan una vez al año, sin embargo, se encuentran evaluando si a partir del próximo año se puedan realizar de manera semestralmente.

Sobre la segunda consulta del señor Caballero, señaló que de acuerdo al contrato de concesión, a la fecha han atendido todos los accidentes presentados, con el auxilio mecánico y la ambulancia.

El señor José Alberto Postigo Valdivia, representante de la Sociedad Nacional de Industrias – SNI, intervino señalando que es necesario incrementar la intensidad de las capacitaciones, toda vez que no resultarían suficientes una o dos capacitaciones al año. Asimismo, consultó si el presupuesto expuesto por COVINCA es total para todos los tramos y cuál es el nivel de avance con dicho presupuesto.

El señor Pacoricona señaló que solicitarán apoyo para que los conductores puedan asistir a las capacitaciones; en lo que resta del presente año se realizarán dos capacitaciones más y para el 2025 se evaluará cuántas capacitaciones podrán realizarse.

Con respecto a los presupuestos expuestos, precisó que efectivamente corresponden a los cuatro tramos, cuya ejecución ha superado el 60%.



Handwritten signatures and initials in blue ink on the right margin, including a large signature at the top, a signature that appears to be 'W. B.C.', and several other initials and marks.

El ingeniero Jaramillo, intervino señalando que la concesión es autosostenible y que COVINCA es el responsable de prever ese monto para garantizar un estándar de calidad de acuerdo a los niveles de servicio.

La señorita Karla Falcón, precisó que, de acuerdo a los requerimientos de los miembros del presente Consejo, se estarán canalizando como pedidos el solicitar a COVINCA que i) realice las capacitaciones de seguridad vial con mayor frecuencia, y, ii) remita el detalle del presupuesto con el que cuentan para los cuatro tramos, así como las inversiones estimadas por sector.

El señor José Walter Bustamante Cano, representante de la Cámara Regional de Entidades Turísticas de Arequipa – CARETUR, señaló que el transporte es imprescindible para el desarrollo económico de un país, sin embargo no se estaría priorizando el desarrollo de las carreteras. Asimismo, comentó que durante el periodo presidencial de Alan García se decidió que para evitar los accidentes de tránsito se redujera la velocidad a 90 km por hora, en lugar de mejorar la carretera. En ese sentido, señaló que es necesario contar con una carretera más amplia y con mayores carriles.

Aunado a ello, consultó si COVINCA cuenta con estadística de accidentes respecto a las empresas de buses y solicitó que en los peajes se implemente el control de dosaje ético para sancionar a las empresas que cuenten con conductores manejando en estado ético.

Al respecto, el ingeniero Jaramillo señaló que el requerimiento de carreteras más amplias es universal y está identificado en el Plan Nacional de infraestructura para la competitividad, sin embargo, el problema siempre son los recursos a nivel de estado.

Asimismo, señaló que el OSITRAN solamente supervisa la infraestructura de transporte de alcance nacional concesionada, no siendo competencia del OSITRAN sancionar a las empresas de buses, sino que el ente que fiscaliza el servicio de transporte es SUTRAN. Con relación a que se implemente control ético en los peajes, señaló que esa tarea corresponde a la Policía Nacional del Perú.

2.2. Principales inversiones realizadas en el año 2023 e inversiones por ejecutar durante el año 2024 en el Aeropuerto Alférez Alfredo Rodríguez Ballón de Arequipa, así como el crecimiento del tráfico aéreo en los últimos 5 años.

La señorita Karla Falcón, dio el uso de la palabra al señor Iván Torralba, Gerente de Mantenimiento e Inversiones de Aeropuertos Andinos del Perú – AAP.

Así, el señor Torralba inició la presentación indicando que Aeropuertos Andinos del Perú S.A. tiene la concesión del Segundo grupo de aeropuertos, estando a cargo del Diseño, construcción, mejoramiento, operación y mantenimiento de cinco aeropuertos en el Sur del Perú: Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. Esta Concesión es un cofinanciamiento de una asociación público – privada, se cofinancia las inversiones de capital en infraestructura y los costos mínimos de operación y mantenimiento.

Crecimiento de tráfico aéreo:

- Tráfico de pasajeros

El señor Torralba señaló que en el año 2019 se superaron los 2 millones de pasajeros anuales, sin embargo, en el año 2020, a raíz de la pandemia, el flujo de pasajeros descendió a 632, 249.

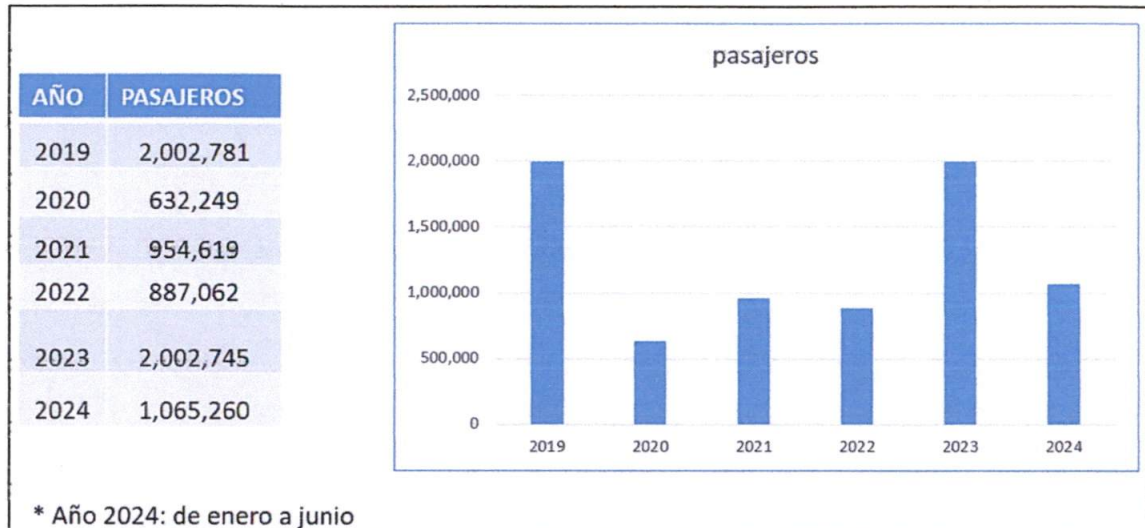
A partir del año 2021 se fue recuperando el flujo de pasajeros, de manera tal que en el año 2023 se estuvo muy cerca de alcanzar el flujo de pasajeros del año 2021.

En el primer semestre del presente año se ha llegado a transportar más de un millón de pasajeros, por lo que se estima superar el número de pasajeros transportados durante el año 2019.



Handwritten notes and signatures in blue ink on the right margin, including a large signature at the top, the vertical text "3.30.", and another signature at the bottom.

Imagen N° 05: Tráfico de pasajeros



Fuente: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

- Operaciones

En cuanto a operaciones, señaló que, de manera similar al tráfico de pasajeros, como consecuencia de la pandemia, el número de operaciones en el año 2020 disminuyó considerablemente, de 15 516 operaciones (2019) a 5780 operaciones (2020).

En el año 2023 no se logró la recuperación, habiendo realizado un total de 13 540 operaciones; sin tener certeza que se logre el nivel de recuperación durante el año 2024.

Imagen N° 06: Número de operaciones



Fuente: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

- Estatus de inversiones

El señor Torralba señaló que la concesión está dividida en un periodo inicial y un periodo remanente, periodo en el que se encuentra la concesión hasta el año 2036.

3. B.O.
 [Handwritten signatures and initials]

En el año 2023 se realizaron inversiones en equipamiento, a través de la adquisición de ocho camiones contra incendio, de los cuales dos son para el Aeropuerto de Arequipa; adicionalmente se han adquirido dos máquinas de rayos x para el acceso a la sala de embarque, las cuales son más modernas y cuentan con doble generador para el control del equipaje.

Los dos camiones para el Aeropuerto de Arequipa representan un total de \$ 2.353.840,40 y en el caso de las máquinas de rayos x la inversión ha sido de \$ 220.472, 88.

Asimismo, se ha cambiado la señalética en el aeropuerto con una inversión de \$ 29.307,00 y se ha adquirido nuevos equipos de informática para oficinas, proyector, impresoras, laptops, implementación de sala de capacitación, entre otros; lo que representa una inversión de \$ 150.780,25.

Adicionalmente, señaló que se ha realizado la adquisición de cableado estructurado por un monto de \$ 98.999,75. El total de inversiones en equipamiento durante el año 2023 ha sido de \$ 2.853.400,28.

- Optimización de la Terminal del Aeropuerto durante el año 2024

Al respecto, indicó que como parte de la optimización se está buscando contar con una sola fachada principal, manteniendo la piedra del sillar para que permanezca la identidad de Arequipa. La proyección de la ampliación del Terminal se visualiza a continuación:

Imagen N° 07: Proyección de la ampliación del Terminal del Aeropuerto de Arequipa



Fuente: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Finalmente, expuso algunas características del Proyecto de ampliación del Terminal:

- El proyecto consiste en la ampliación y modernización del Terminal, pasando de un área actual de 6469.19 m² a tener 11505.05 m², incrementando principalmente las áreas del hall principal, áreas de control de acceso, salas de embarque y sala de llegadas.
- El EDI (Estudio de Ingeniería) ya está culminado y en enero del 2024 fue aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Es una inversión estimada de USD \$23 millones de dólares y aumentará la capacidad para atender el crecimiento de pasajeros para los próximos años.
- Para la construcción, se ha conformado el Comité de Concurso y se están terminando de elaborar las Bases para lanzar la Licitación Pública Internacional en el segundo semestre de este año.

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top and several smaller ones below.]

- En caso de haber un ganador de la buena pro, las obras estarán iniciando el 2025 con una duración estimada de 420 días calendarios.

Concluida la presentación, el señor Caballero comentó que, en más de una ocasión le ha ocurrido que en el Aeropuerto de Arequipa ha demorado más tiempo de lo normal en pasar los controles ya que solo estaba operativa una máquina de rayos x, por lo que no basta contar con varios equipos, sino también el personal suficiente para realizar los controles.

El señor Torralba señaló que Aeropuertos Andinos tiene presente que se forman cuellos de botella en el control de accesos por el reducido espacio, así como también la falta de personal, lo cual se estará solucionando a corto plazo; sin embargo también tiene relación con la ocupabilidad en las salas de embarque, por el aforo, por lo que se intenta que el ingreso no sea tan rápido para evitar la congestión en la sala de embarque.

Posteriormente, el señor Cárdenas intervino manifestando su preocupación por el trato indebido por parte del personal de seguridad del Aeropuerto de Arequipa a algunos usuarios que llegan muy temprano al citado Aeropuerto, así como el maltrato a aquellos usuarios que no tienen el conocimiento de los procesos a seguir ni de los artículos prohibidos de transportar. Por ello, sugirió que se le informe a los usuarios acerca de los objetos que no podrán transportar antes de subir al segundo nivel del aeropuerto para pasar los controles de seguridad.

Al respecto, el señor Torralba señaló que Aeropuertos Andinos del Perú cuenta con diversos mecanismos para presentar sus reclamos, asimismo señaló que se está buscando realizar capacitaciones al personal de seguridad, que no es personal directo de Aeropuertos Andinos del Perú, con la finalidad que tengan un mejor trato a los usuarios.

En cuanto a los objetos que no pueden llevar los pasajeros, aclaró que si se trata de alguna indumentaria que cuenta con metales, esta es colocada en las bandejas para pasar por las máquinas de rayos x, situación distinta a cuando un pasajero lleva artículos prohibidos que se encuentran detallados por la normativa aeronáutica y que podría poner en riesgo la seguridad de los pasajeros, por lo que dichos objetos son destruidos; no obstante, el señor Torralba indicó que analizarán otras alternativas de poder comunicar con mayor detalle sobre los artículos prohibidos de transportar.

El señor Postigo, consultó qué acciones está realizando Aeropuertos Andinos del Perú para mejorar la seguridad y poder garantizar el normal funcionamiento del Aeropuerto de Arequipa, considerando que el año pasado fue vulnerada la seguridad y el cerco perimétrico por conflicto social, donde hubo daños a la infraestructura.

Sobre el particular, el señor Torralba indicó que se encuentran desarrollando la ingeniería para actualizar y renovar el cerco perimétrico de los 5 aeropuertos que tienen en concesión, cumpliendo la normativa que la Dirección General de Aeronáutica Civil establece; sin embargo, aclaró que no es función del cerco perimétrico evitar conflictos sociales, sino que únicamente es una separación para no vulnerar el área de seguridad de maniobras de las aeronaves. Ante conflictos sociales acuden a la Policía Nacional del Perú y a las Fuerzas Armadas para que intervengan.

El señor Caballero consultó si es verdad que las luces de emergencia del Aeropuerto de Arequipa fueron trasladadas al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Sobre ello, el señor Torralba indicó que efectivamente las luces de emergencia portátiles de Arequipa fueron llevadas a Lima, lo cual es responsabilidad de CORPAC, así como las luces de pista, antenas, equipos de radio ayuda y el control de tráfico aéreo, no siendo parte de la concesión.

Sin embargo, señaló que Aeropuertos Andinos del Perú ha cursado una comunicación a CORPAC solicitando información sobre el Plan de mantenimiento de las luces.



El ingeniero Jaramillo intervino señalando que la OACI cuenta con un documento técnico llamado Anexo 14 en el que se ha incorporado la RAP 314, donde se establece cuando es necesario contar con luces de emergencia, siendo que se requieren si un Aeropuerto no tiene fuente de provisión de energía secundaria.

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez cuenta con red primaria y red secundaria por lo que normativamente no se requería de luces de emergencia; y en el caso del Aeropuerto de Arequipa, precisó que se ha realizado una independización eléctrica, es decir que la red de CORPAC y la red de Aeropuertos Andinos del Perú sean separadas.

El señor Bustamante solicitó a las dos empresas concesionarias que realicen actividades para combatir la ilegalidad de los jaladores de transporte, así como impulsar el turismo a través de comunicaciones a los usuarios en los peajes y en el Aeropuerto de Arequipa.

Finalmente, el señor Cárdenas intervino requiriendo que se amplie el número de unidades de taxi en el Aeropuerto de Arequipa para evitar los taxis informales.

2.3. Reporte del seguimiento realizado a los requerimientos formulados por el Consejo Regional de Usuarios de Arequipa.

Como siguiente tema de Agenda, la señorita Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario, procedió a informar a los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Arequipa, el estado de los pedidos efectuados, según el siguiente detalle:

Estado de Atención de Pedidos efectuados en la Sesión Ordinaria N° 52	
<p>1. <i>Solicitar a FETRANSA evalúe la factibilidad de enmallar los cruces peatonales a lo largo de la vía férrea.</i></p> <p>2. <i>Requerir a FETRANSA se establezcan tiempos de atención a las solicitudes formuladas por los usuarios.</i></p>	<p>▪ Al respecto, mediante Oficio N° 546-2024-GAU-OSITRAN, la Gerencia de Atención al Usuario solicitó a FETRANSA lo siguiente:</p> <p>(i) <i>Evaluar la factibilidad de enmallar los cruces peatonales a lo largo de la vía férrea.</i> (ii) <i>Establecer plazos para la atención a las solicitudes formuladas por los usuarios.</i></p> <p>▪ Bajo ese contexto, mediante Carta N° 404-2024-GL/FETRANSA, FETRANSA brindó atención a los requerimientos de información, señalando lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Con relación al punto i), precisó que, debido a la complejidad que conlleva enmallar los cruces peatonales a lo largo de la vía férrea, no resulta factible, por las siguientes razones: <ul style="list-style-type: none"> • Ocasionaría un problema social, pues el enmallado cerraría el cruce. • Esta intervención no se encuentra regulada en el Reglamento Nacional de Ferrocarriles. • No cuentan con presupuesto destinado a dichos efectos, por lo que, el gasto tendría que ser compartido con los municipios y/o dueños del camino. <p>No obstante, FETRANSA manifestó que, podrían evaluar dicha solicitud en algún punto crítico, pero no a lo largo de toda la vía férrea.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Con relación al punto ii) indicó que, conforme ha sido expuesto en reuniones sostenidas con anterioridad, no se podría establecer un plazo específico para la atención efectiva de las solicitudes, pues la atención dependerá de la complejidad de cada una de ellas y de la voluntad de los terceros involucrados.

Aunado a ello, la señorita Karla Falcón precisó que a la fecha se están llevando a cabo reuniones con diversas Municipalidades, es así que el día 8 de julio de 2024 se realizó una reunión con la Municipalidad de La Joya y FETRANSA, donde la citada Municipalidad informó que se encuentra evaluando, de la mano con FETRANSA, colocar el enmallado en 800 km de la vía férrea.

Por otro lado, la señorita Karla Falcón informó que el día viernes 19 de julio se llevará a cabo la sesión extraordinaria virtual N° 54 para abordar el tema referido a la Propuesta de la revisión tarifaria del factor de productividad en el Terminal Portuario de Matarani 2024 – 2029.

Finalmente, el señor Caballero comentó que todos los días durante la madrugada el tren toca silbato, perturbando el descanso de los ciudadanos, por lo que solicitó que el concesionario encuentre una figura viable para la inversión de tranqueras electrónicas, lo que también permitirá mejorar la seguridad.

Al respecto, el ingeniero Jaramillo indicó que el concesionario está solicitando una ampliación de la concesión, donde propondría como inversión la implementación de las barreras electrónicas, su instalación y mantenimiento.

III. ACUERDOS:

Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Arequipa no adoptaron ningún acuerdo.


IV. PEDIDOS:

Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Arequipa formularon los siguientes pedidos:

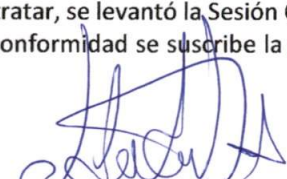
- 1) Solicitar a COVINCA lo siguiente:
 - i) Realice las capacitaciones de seguridad vial con mayor frecuencia.
 - ii) Remita el detalle del presupuesto con el que cuentan para los cuatro tramos de la carretera a su cargo, así como las inversiones estimadas por sector.

- 2) Requerir a Aeropuertos Andinos del Perú S.A. se evalúe la factibilidad de ampliar el número de unidades de taxi en el Aeropuerto de Arequipa para evitar los taxis informales.

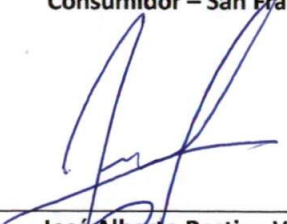
Siendo las 11:20 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 53 del Consejo Regional de Usuarios de Arequipa, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



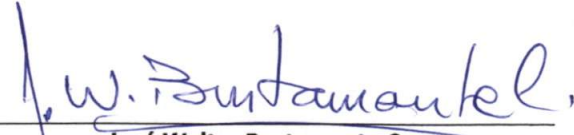
Federico Jorge Cárdenas Quiroz
Asociación En Defensa De los Derechos del
Consumidor – San Francisco



Mario César Cruz Velarde
Colegio de Licenciados en Administración de
Arequipa



José Alberto Postigo Valdivia
Sociedad Nacional de Industrias – SNI



José Walter Bustamante Cano
Cámara Regional de Entidades Turísticas de
Arequipa – CARETUR



Luis Alberto Caballero Vernal
Cámara de Comercio e Industria de
Arequipa