

ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA VIRTUAL N° 33 CONSEJO REGIONAL DE USUARIOS DE PIURA

Siendo las 15:30 horas del día miércoles 07 de diciembre de 2022, a través de la Plataforma Microsoft Teams, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2020-CD-OSITRAN y modificatorias, se dio inicio a la Sesión Extraordinaria Virtual N° 33 del Consejo Regional de Usuarios de Piura.

En representación del OSITRAN, asistieron de manera virtual:

- Juan Carlos Mejía Cornejo, Gerente General.
- Francisco Jaramillo Tarazona, Asesor de Presidencia del Consejo Directivo.
- John Vega Vásquez, Jefe de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario.
- Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de Usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Abel Valdivia Rodríguez, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.

Por parte del Consejo Regional de Usuarios de Piura, asistieron:

1. Rafael Del Campo Quintana, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX.
2. Gaby Patricia Ruiz Petrozzi, representante de la Universidad de Piura.
3. Teódulo Humberto Correa Cánova, representante del Colegio de Economistas de Piura.
4. Sylvia Margot Vásquez Becerra, representante de la Federación Nacional de la Micro y Pequeña Empresa del Perú – FENAMYPEP.
5. Miguel Ángel Buleje Carpio, representante de la Asociación de la Defensa del Consumidor y Usuario Perú se integra – ASDECOPI.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron en calidad de expositores:

- John Vega Vásquez, Jefe de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.
- Elmer Manrique Manrique, Supervisor de Carreteras.

La sesión virtual se inició con las palabras de bienvenida del Dr. Juan Carlos Mejía Cornejo, Gerente General del OSITRAN, a los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Piura.

A continuación, la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario, agradeció la participación de los representantes de las organizaciones presentes en la Sesión Extraordinaria Virtual del Consejo Regional de Usuarios de Piura.

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 Extraordinaria Virtual N° 33 del Consejo Regional de Usuarios de Piura.



II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Alcances de la labor de supervisión del OSITRAN en la Autopista del Sol Tramo Trujillo- Sullana, con relación al accidente ocurrido en el Óvalo Pacasmayo en el mes de noviembre de 2022.

La Dra. Angela Arrescurrenaga dio el uso de la palabra al señor John Vega Vásquez, Jefe de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, quien inició la presentación señalando que el 18 de noviembre de 2022 ocurrió un accidente en la Autopista del Sol (Óvalo Pacasmayo), la cual tiene 475 km de longitud, pasando por La Libertad, Lambayeque y Piura. El concesionario es Covisol S.A., bajo una modalidad de concesión autosostenible porque se sustenta con lo que recauda del peaje. Este contrato fue suscrito el 25 de agosto de 2009 y tiene una duración de 35 años.

Asimismo, precisó cuales son los tramos de la concesión:

Imagen N° 1:

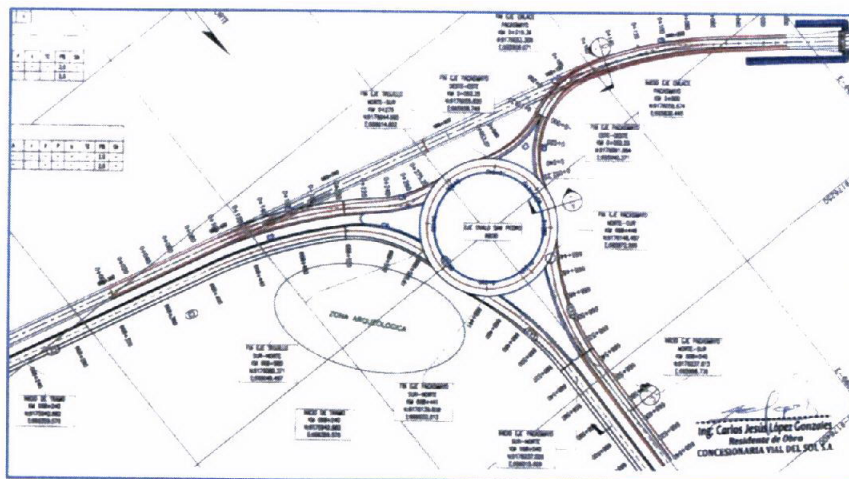
Tramos de la concesión

SUB TRAMO TRUJILLO - CHICLAYO		INICIO	FIN
EV-01	Evitamiento Trujillo	556+920	582+840
TC-01	Tramo continuo Trujillo - Chicama	586+110	604+130
EV-02	Evitamiento Chicama	603+980	607+000
TC-02	Tramo continuo Chicama - Chocope	606+820	615+570
EV-03	Evitamiento Chocope	615+530	618+000
TC-03	Tramo continuo Chocope - Paiján	617+680	623+199
EV-04	Evitamiento Paiján	623+260	631+243
TC-04	Tramo continuo Paiján - Pacasmayo	630+870	668+484
EV-05	Evitamiento Pacasmayo	668+460	681+444
TC-05	Tramo continuo Pacasmayo - Guadalupe	687+520	702+258
EV-06	Evitamiento Guadalupe	701+900	718+396
TC-06	Tramo continuo Guadalupe - Mocupe	723+670	742+935
EV-07	Evitamiento Mocupe	742+880	748+459
TC-07	Tramo Continuo Mocupe - Chiclayo	747+320	770+010
EV-08	Evitamiento Chiclayo - Lambayeque	769+950	795+956
SUB TRAMO PIURA - SULLANA		INICIO	FIN
EV-09	Evitamiento Piura	992+920	1001+924
TC-09	Tramo continuo Piura - Sullana	1004+214	1032+111

Fuente: Presentación de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Posteriormente, detalló algunos datos del óvalo Pacasmayo, señalando que este óvalo se ubica en el subtramo del evitamiento Pacasmayo, en el km 668+585, siendo una solución de ingeniería que permite el encuentro de tráficos que vienen de distintas vías.

Imagen N° 2:
Óvalo Pacasmayo



Fuente: Presentación de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Las características del óvalo son las siguientes:

Imagen N° 3:
Características del Óvalo Pacasmayo

<u>Clase orográfica predominante</u>	<u>Orografía tipo 1</u>
<u>Vehículo de diseño</u>	<u>T3S3</u>
<u>Velocidad Vías de Aproximación o accesos (Km/h)</u>	<u>40 – 50</u>
<u>Velocidad Anillo de Circulación (km/h)</u>	<u>30 - 35</u>
<u>Peralte de Anillo de Circulación</u>	<u>2%</u>
<u>Ancho de abocinamiento en entradas y salidas (approaches):</u>	
<u>Acceso 1 sur-este (m)</u>	<u>10.0</u>
<u>Acceso 2 norte (m)</u>	<u>10.0</u>
<u>Acceso 3 oeste (m)</u>	<u>7.2</u>
<u>Ancho Calzada Anular (m)</u>	<u>10.0</u>
<u>Número de Carriles Calzada Anular (m)</u>	<u>2 carriles de 5m con bordes exteriores de 0.50m, para asegurar el giro vehicular, según la normativa.</u>
<u>Diámetro Isla Central (m)</u>	<u>90.0</u>
<u>Diámetro Círculo Inscrito (m)</u>	<u>110.0</u>

Fuente: Presentación de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

i) Geometría de las entradas:

- Conducir a los vehículos entrantes a la línea de pare con una velocidad adecuada.
- Dotar a los vehículos entrantes de una buena visibilidad y canalizarlos hacia la calzada anular en un ángulo que garantiza la mayor fluidez (ver *fastest path*) y seguridad en la maniobra de entrada.

ii) Rotonda:

La rotonda se emplaza en una topografía plana, tiene bastante visibilidad tanto en entradas como salidas.

iii) Accesos:

Los accesos de la rotonda están diseñados para ingresar al óvalo con la menor diferencia de velocidad posible, ya que los radios de ingreso soportarán como máximo 50km/h y la velocidad en el anillo será de 30 km/h a 35 km/h, respetando lo establecido en la DG-2001 sección 501.12.04 donde las velocidades en la rotonda deben estar entre los 30km/h a 35 km/h, el anillo estará en contra peralte de 1% para poder evacuar las aguas hacia el exterior.

Acceso 1: este acceso corresponde a la prolongación de la calzada existente que traerá los vehículos que vienen del sur con una velocidad promedio de 90km/h pues están en zona rural y libre para acelerar, mediante señales reglamentarias se les obligará a disminuir la velocidad, luego seguirán su itinerario por el anillo hasta salir por el acceso 2 ó 3. La salida se realiza mediante una curva de radio interior $R=110m$ para luego empalmar con la segunda calzada proyectada en el tramo TC03 con rumbo al sur.

Acceso 2: la entrada funciona de la misma manera que el acceso 1 pues corresponde a la Autopista del evitamiento EV04, el radio interior de entrada es $R=100m$, recibe a los vehículos que vienen de Chiclayo, la velocidad de aproximación será de 50km/h, seguirán su itinerario por el anillo hasta salir por el acceso 1 ó 3. La salida tiene una curva de radio interior $R=100m$, luego se conecta con el evitamiento EV04 con sentido sur-norte.

El acceso 3: conecta el óvalo con la actual Panamericana cuya calzada existente servirá ahora como vía local a Paiján. Para ingresar a la rotonda se sale de la actual Panamericana con un ramal de doble carril y se empalma en el óvalo con una curva de radio interior $R=74m$, la velocidad de aproximación será de máximo 40km/h.

iv) Sardineles y Bermas

La isla central y las islas canalizadoras cuentan en todo su perímetro, sardineles de concreto de 0.15m de ancho y 0.30m de altura sobre el pavimento para mejorar la visibilidad y servir parcialmente de barrera.

Asimismo, indicó cuál es la señalización en el Óvalo Pacasmayo:

Imagen N° 4:
Señalización en el Óvalo Pacasmayo



Fuente: Presentación de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización

También señaló que mediante Resolución Directoral N°029-2011-MTC/20 (13/01/2011), se aprobó administrativamente los Estudios Definitivos de Ingeniería del Sub Tramo Trujillo – Chiclayo de la Autopista del Sol. Mediante Resolución Directoral N°753-2014-MTC/20 (04/08/2014), se aprobó administrativamente la Modificación del tramo Evitamiento Pacasmayo EV-05 Autopista del Sol.

Posteriormente, mediante Resolución Directoral N°020-2019-MTC/19.02 (28/06/2019), se aprobó administrativamente la Modificación de la Geometría Reductora en los Óvalos Dv. San Pedro de Lloc – Pacasmayo Inicio y Fin del Evitamiento Pacasmayo (EV 05). Luego de haberse verificado la ejecución de los trabajos de acuerdo a lo estipulado en el EDI Aprobado y sus modificaciones, se acepta parcialmente el Tramo Continuo Paiján – Pacasmayo TC04 Km. 659+100 – Km. 667+940 y Ovalo Pacasmayo Inicio EV-05 de la Autopista del Sol. (29/09/2020).

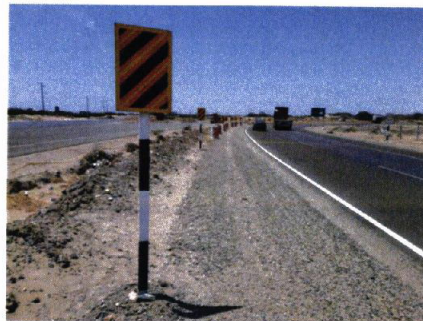
Luego de ello, comentó que el 18 de noviembre de 2022 ocurrió un accidente en la Autopista del Sol (Óvalo Pacasmayo) por un bus de EMTRAFESA, el cual se desvía a la zona del óvalo. Las grúas del concesionario prestaron apoyo en el rescate del vehículo siniestrado.

Imagen N° 4:
Tomas del recorrido previo al accidente en el Óvalo Pacasmayo

ACCIDENTE BUS EMTRAFESA

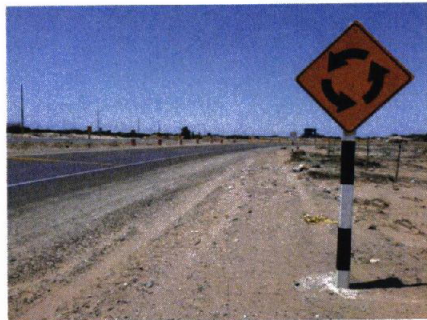


Señalización vertical que da cuenta de una próxima curva en el Km 666

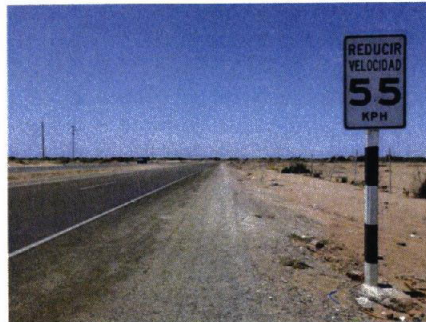


Valisas antes de entrar al ovalo al lado izquierdo

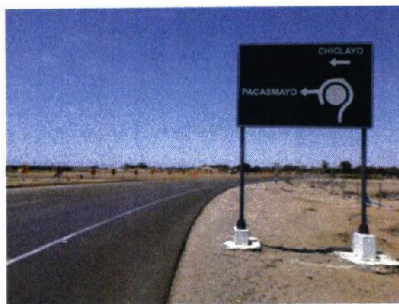
[Firma manuscrita]



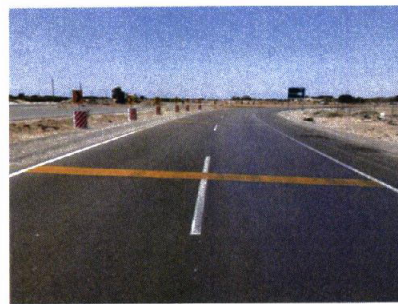
Señalización vertical que da cuenta de proximidad del óvalo



Señalización vertical de reducción de velocidad a 55 Km/Hr



Señalización vertical informativa que cuenta del sentido de circulación del óvalo



Señalización vertical chevrone que dan cuenta del sentido de circulación de la curva

Fuente: Presentación de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Asimismo, señaló que en horas de la noche del mismo día se repusieron las señales dañadas por el accidente.

Concluida la presentación, la señora Gaby Patricia Ruiz Petrozzi, representante de la Universidad de Piura, consultó cuales son los accesos 1, 2 y 3 del óvalo Pacasmayo y en qué dirección y qué punto ocurrió el siniestro.

Al respecto, el ingeniero Elmer Manrique, Supervisor de Carreteras indicó que el bus iba en dirección de Trujillo a Pacasmayo y precisó que el conductor del bus había realizado un recorrido previo a la 1 am con dirección de Pacasmayo a Trujillo no habiendo tenido descanso necesario.

El señor Rafael Del Campo Quintana, representante de la Asociación de Exportadores – ADEX, intervino comentando que sería conveniente que un técnico de la Universidad de Piura realice el análisis del diseño del óvalo y participe al inicio de las concesiones en apoyo al concesionario y al concedente.

Posteriormente, el señor Teódulo Humberto Correa Cánova, representante del Colegio de Economistas de Piura consultó si el OSITRAN cuenta con un muestreo de los sitios más críticos a lo largo de la vía y por qué si se cuenta con crecimiento vehicular no se podría ampliar a doble calzada la carretera Piura Chiclayo.

Sobre ello, el ingeniero John Vega señaló que lamentablemente el Estado no ha cumplido con la entrega de terrenos ni la puesta a punto de algunos tramos. Por otro lado, indicó que efectivamente hay mayor tráfico en la carretera Piura Chiclayo sin embargo la obligación del concesionario es trabajar sobre la calzada, lo que no limita que las partes se pongan de acuerdo

para que se logre hacer una autopista como obra adicional, a través de una adenda del contrato de concesión.

Con relación a los accidentes indicó que el concesionario reporta de manera permanente todos los accidentes que se dan en la vía. En el año 2017 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitió el Manual de seguridad vial que es de estricto cumplimiento, por lo que, el OSITRAN notificó a todos los concesionarios para que cumplan con dicho Manual, sin embargo Covisol expresó que el cumplimiento de dicho Manual demandaría la necesidad de una adenda al Contrato de concesión. Asimismo, precisó que el responsable de realizar una auditoría de seguridad vial es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin embargo, lamentablemente una limitante es el factor político.

Ante ello, la Dra. Angela Arrescurrenaga indicó que se canalizará el pedido del señor Correa referido a consultar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones si han realizado una Auditoría de seguridad vial para el tramo Piura Chiclayo, así como también recomendar al concedente la suscripción de una adenda para la inclusión de una autopista a doble calzada.

La señora Gaby Ruiz intervino señalando la necesidad de identificar los puntos críticos en las carreteras concesionadas, y consultó si existe alguna posibilidad que el concesionario realice un diagnóstico sobre dichos puntos críticos y los advierta al concedente.

Al respecto, el ingeniero Vega señaló que la limitante siempre será el tema económico, toda vez que el concesionario presentará mejoras a la concesión y solicitará el reconocimiento económico, dichas mejoras deben tener como base el Manual de seguridad vial.

III. ACUERDOS:

Durante el desarrollo de la presente Sesión Extraordinaria virtual, los miembros del Consejo Regional de Piura no formularon acuerdos.

IV. PEDIDOS:

Durante la presente sesión los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Piura formularon el siguiente pedido:

- 1) Consultar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones sobre la realización de una Auditoría de seguridad vial para el tramo Piura Chiclayo y recomendar la suscripción de una adenda para la inclusión de una autopista a doble calzada en el citado tramo.

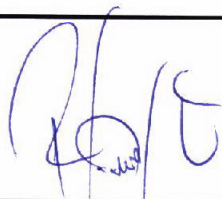
Siendo las 16:46 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Extraordinaria Virtual N° 33 del Consejo Regional de Usuarios de Piura, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



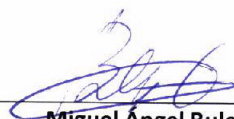
Teódulo Humberto Correa Cánova
COLEGIO DE ECONOMISTAS



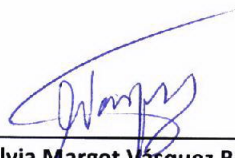
Gaby Patricia Ruiz Petrozzi
UNIVERSIDAD DE PIURA



Rafael Del Campo Quintana
ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES - ADEX



Miguel Ángel Buleje Carpio
ASOCIACIÓN DE LA DEFENSA DEL
CONSUMIDOR Y USUARIO PERÚ SE INTEGRA -
ASDECOPI



Sylvia Margot Vasquez Becerra
FEDERACIÓN NACIONAL DE LA MICRO Y PEQUEÑA
EMPRESA DEL PERÚ - FENAMYPEP