

CONEXIÓN

ÍNDICE

Seguridad vial	2
Obras y mantenimiento	3
Eventos atendidos	4
Trámites	5
Experiencias	6
Entrevista	7
Integridad	8

Edición 3

Junio 2022

IIRSA NORTE
Concesión Vial

Siempre pensando en el usuario



*Certificación otorgada
a Novonor Brasil*

Concedente:



Supervisión:



En IIRSA Norte estamos preparados para atender los requerimientos que nos permitan ofrecer transitabilidad con seguridad para todos nuestros usuarios. Durante la temporada de lluvias, nuestras cuadrillas han realizado el mantenimiento rutinario de la carretera, para que los viajes a lo largo de la vía sean fluidos. Por otro lado, nuestros equipos de emergencia han estado pendientes para atender, de manera rápida y oportuna, los distintos eventos de la naturaleza que originaban alguna interrupción en la vía.

Tenemos un firme compromiso con la tranquilidad de los usuarios, por eso trabajamos permanentemente para que la conexión entre las regiones sea continua.

Solución temporal que demanda acciones directas



Entre las progresivas Km 13+280 al 13+400 Tramo 1 de la carretera, específicamente entre Tarapoto y Yurimaguas, se produjo un deslizamiento del talud inferior que ocasionó que se pierda parte de la carpeta asfáltica del carril derecho y el guardavía ubicado en el lugar. Al estar solo un carril habilitado, los usuarios invaden ese único carril existiendo mucho riesgo de accidentes, por lo que el lugar ha sido calificado como un punto de peligro muy alto.

Para prevenir los accidentes, la Concesionaria ha implementado medidas de seguridad vial como la colocación de señalización vertical temporal indicando: proximidad de la curva, peligro, reducir la velocidad, solo un carril, ceda el paso y pare. Adicionalmente, en el punto exacto de la pérdida de carpeta se colocaron barriles de señalización, señalizadores de PVC y cintas reflectivas.



El 12 de febrero de 2019, la Concesionaria presentó al OSITRAN el informe de Sustento de Obra Accesorio (SOA), documento que recibió una opinión favorable del regulador el 13 de julio de 2020. Desde esa fecha venimos gestionando la aprobación de la Propuesta Técnico Económica, para desarrollar el Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID) de la obra.

Nuestro trabajo



1 Trabajo de mantenimiento periódico

Estamos trabajando en la señalización horizontal del Tramo 6 de la carretera Paita Piura. Hemos colocado marcas permanentes en el pavimento y algunos elementos adicionales, como reductores de velocidad y sardineles. Esta actividad está enfocada en recuperar los niveles de servicio para brindar óptimas condiciones de seguridad vial a los usuarios.

Status: **AVANCE AL 98%**

2 Obra accesoria (OA) Km 506, Tramo 2

En la región San Martín, entre las progresivas 506+080 y 506+190, se presentaban problemas de deslizamiento del talud superior, lo que comprometía gran parte de la infraestructura vial de ese sector. Luego de contar con la aprobación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ejecutamos la OA que consiste en un muro de contención, dos subdrenes, una zanja principal con geoceldas y, además, se ejecutaron nuevas cunetas y se reconstruyó el pavimento afectado.

Status: **TERMINADO AL 100%**



3 Mantenimiento Rutinario: Limpieza de Cunetas

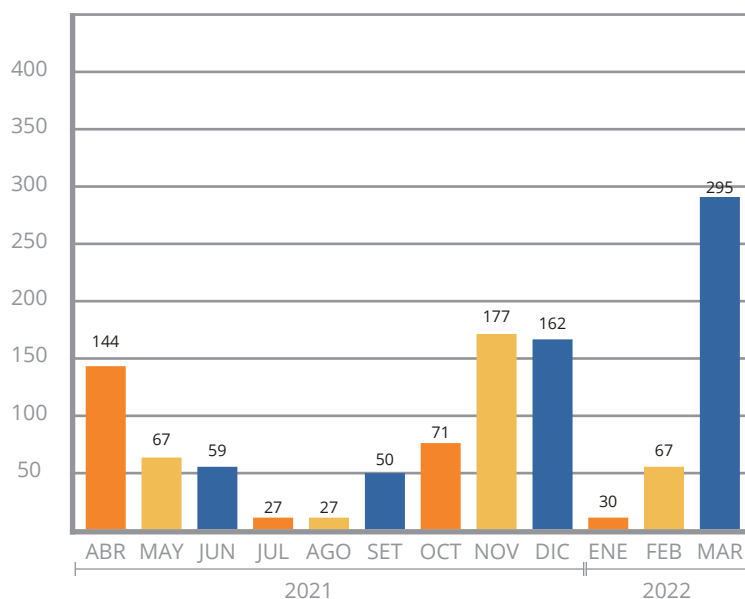
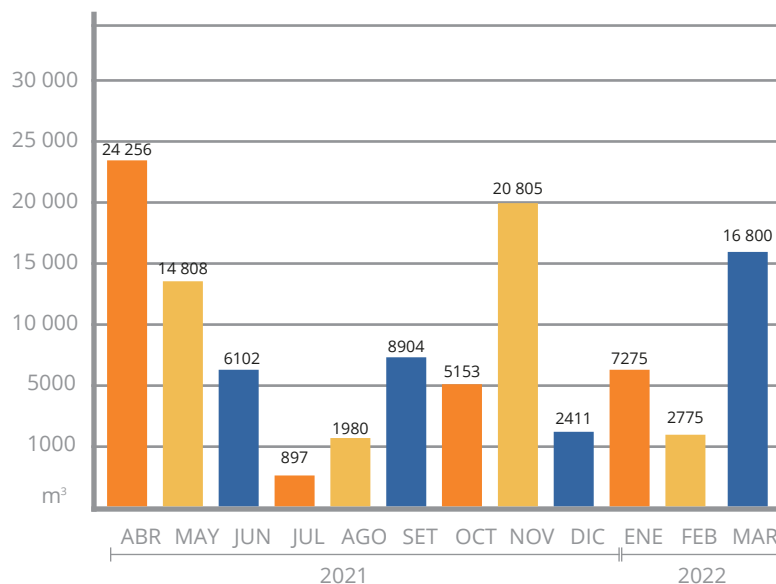
Consiste en retirar, con herramientas manuales, toda basura y materiales que hayan caído a las cunetas y estén obstaculizando el libre flujo del agua. Las cunetas se inspeccionan constantemente, en especial en época de lluvias para asegurar que estén libres y el agua pueda discurrir por ellas y no por la carretera, dando así una mayor seguridad al usuario.

TRABAJO CONTINUO

EVENTOS ATENDIDOS

Volumen de
derrumbes en
abril 2022

6213 m³

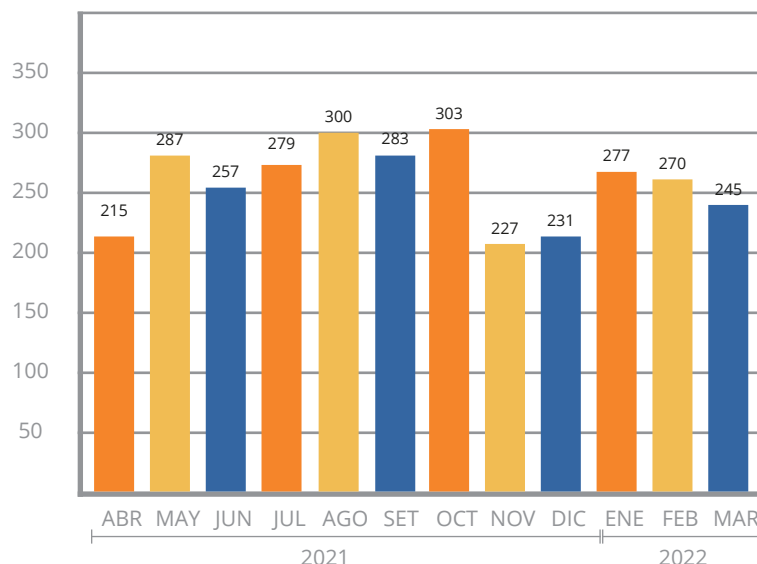


Número de eventos
(derrumbes) en
abril 2022

410

Auxilios mecánicos
y remolques en
abril 2022

239



PRINCIPALES TRÁMITES PENDIENTES

Al 15 de Mayo de 2022

TRAMO	EXPEDIENTE	UBICACIÓN	INICIO DE TRÁMITE	ENTIDAD*
Tramo 01	Mantenimiento Periódico Pavimento Km 0+000 al Km 123+000	Tarapoto - Yurimaguas	30-JUL-2018	MTC
Tramo 03	Mantenimiento Periódico Señalización Horizontal Tramos Individuales N° 13 al 17	Corral Quemado – Rioja	06-JUN-2019	MTC
Tramo 03	Mantenimiento Periódico Señalización Horizontal Tramos Individuales N° 18 al 20	Corral Quemado – Rioja	06-JUN-2019	MTC
Tramo 01	Obra Accesorias Km 12+590 al Km 12+630	Tarapoto - Yurimaguas	14-NOV-2014	MTC
Tramo 03	Obras Accesorias Puente Naranjillo (Km 431+350 al Km 431+550) y Puente Aguas Claras (Km 407+770 al Km 407+820) - Elaboración Expediente de Ingeniería	Rioja - Corral Quemado	20-AGO-2020	MTC
Tramo 03	Obras Accesorias Desvíos: Puente Naranjillo y Puente Aguas Claras	Corral Quemado – Rioja	23-SET-2019	MTC
Tramo 02	Mantenimiento Periódico 10 Puentes: Puente Tumbaro, Puente Soritor, Puente Yuracyacu, Puente Río Negro, Puente Romero, Puente Urquihua, Puente Quiscarrumi, Puente La Huarpiá, Puente San Juan, Puente s/n Km 582+330 (Juntas, Barandas y Veredas)	Rioja – Tarapoto Tramo 03: Corral Quemado – Rioja	03-MAY-2019	MTC
Tramo 03	Mantenimiento Periódico Puente Río Seco (Km 408+685) y Naranjos (Km 416+562)	Corral Quemado – Rioja	24-MAR-2017	MTC
Tramo 03	Obra Accesorias de Km 455+030 – Km 455+230	Corral Quemado – Rioja	23-ENE-2018	MTC
Tramo 02	Obra Accesorias del Km 552+970 – Km 553+000	Rioja – Tarapoto	28-SET-2015	MTC
Tramo 02	Obra Accesorias del Km 501+870 - Km 501+950	Rioja – Tarapoto	19-ENE-2016	MTC
Tramo 03	Reconocimiento de los Recursos Adicionales Control y Seguridad Vial en el Sector Aserradero Km 265+390 al Km 275+050	Rioja - Corral Quemado	06-DIC-2021	MTC

*Trámite que se realiza ante la entidad señalada, tanto para la presentación de los expedientes como la subsanación de observaciones.

Espigones de protección ribereña

En construcción,
avance al 32%



En el año 2017 se produjo el Fenómeno del Niño Costero (FEN), cuyas intensas lluvias provocaron un gran incremento en el caudal del río Ñaupe, en la sierra de la región Lambayeque. Este mayor volumen de agua tuvo como consecuencia un cambio en la dirección del flujo principal del río, afectando directamente al talud inferior de la carretera, que resultó erosionado al punto de colapsar e interrumpir la transitabilidad en la vía, específicamente entre el Km 139+100 y el Km 139+300 del tramo 5, Olmos – Piura.



Como solución al problema se ha propuesto la construcción de 6 espigones de diferentes longitudes, conformados por geobolsas rellenas de material que se extrae del mismo cauce del río. Así, el trabajo no solo logrará recuperar la vía, sino que también es respetuoso con el ambiente. Además, los espigones sirven para que los sedimentos que acarrea el agua vayan depositándose en el talud, reforzándolo de manera natural.

Estos espigones van a servir de protección a la infraestructura de la carretera de manera que, si se presentara nuevamente un FEN Costero o una avenida grande del caudal del río, la vía en ese tramo no sería afectada. De esta manera la Concesionaria trabaja cumpliendo su compromiso de ofrecer transitabilidad con seguridad para todos los usuarios de la carretera.



“Una solución poco invasiva y amigable con el ambiente”

Jimmy Aizprúa



¿Cuál era el principal problema para el usuario en la zona del Km 139, luego del Fenómeno del Niño (FEN) de 2017?

La corriente del río erosionó el talud inferior, por donde pasa la carretera, interrumpiendo la transitabilidad, convirtiéndose en una zona de peligro para quienes circulaban por esa parte de la vía.

¿Por qué se decidió utilizar este tipo de espigones y no otro tipo de solución?

Primero que nada, se definió que se requería ejecutar una defensa ribereña. Respecto al tipo de defensa, podemos decir que existen otras soluciones, pero para este caso en particular se concluyó que lo más efectivo serían los espigones. Este tipo de solución es poco invasiva y, algo muy importante, es amigable con el ambiente. De esta manera alejamos la carretera del efecto erosivo del caudal del río y aceleramos la acumulación de sedimentos entre espigones de manera natural, lo que luego se convierte en una mayor protección para el talud. Otro punto importante es que, al utilizar el material propio del cauce del río para las geobolsas, la inversión también disminuye considerablemente.



¿Qué tipo de mantenimiento requieren estos espigones?

El Ñaupe es un río que no tiene agua de manera continua, por lo que el mantenimiento se da con el monitoreo cuando llega la avenida del río. En ese momento es que, por la fuerza y cantidad del agua, podría producirse algún daño. Pero durante la época seca no requiere mayor cuidado.

¿Los espigones necesitan algún trabajo complementario?

Lo único que se necesita es un muro de suelo reforzado para proteger el talud y la carretera. Este es un tipo de trabajo novedoso que ya ha sido utilizado en otras ocasiones.

¿Qué beneficios para el usuario ofrece esta solución?

Lo principal es que, en el futuro, cuando el río crezca, sea por un FEN u otra causa, en el sector donde ahora están los espigones no se debe producir daño en la carretera, por lo que no se interrumpirá la transitabilidad y habrá seguridad para el usuario. No se perderá la conexión entre regiones.

RESEÑA

Nombre: Jimmy Aizprúa

Estado civil: Casado, tres hijos

Profesión: Ingeniero Hidráulico

Cargo: Gerente de ingeniería IIRSAS

Estudios: Universidad Católica de Ecuador

Trabaja desde: 2009



PERMISOS AMBIENTALES

Somos una empresa ambientalmente responsable, que cumple con sus obligaciones de protección y cuidado del ambiente a través de la gestión de permisos.



El área de Sostenibilidad es la encargada de gestionar y mantener vigentes los permisos ambientales requeridos para la ejecución de nuestras operaciones, cumpliendo la legislación ambiental y de nuestro contrato.

Debido a la envergadura y extensión de nuestra concesión, contamos con un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) que detalla nuestros compromisos para mitigar los impactos que pudieran generar nuestras actividades de conservación, operación y mantenimiento de la vía.

También tramitamos autorizaciones específicas ante otros organismos que nos otorgan permisos luego de un proceso de evaluación, como: Autoridad Nacional del Agua, Ministerio de Cultura, Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles, entre otros. Nuestra concesión pasa por algunas áreas naturales protegidas, como el Bosque de Protección Alto Mayo y el área de conservación Cordillera Escalera. En los permisos que se tramitan dentro de estas áreas se involucra al Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre - SERFOR.

Para gestionar estos permisos tenemos personal especializado en temas ambientales, y contratamos empresas especializadas que nos apoyan con la gestión de algunas autorizaciones que tienen mayor complejidad.

Contamos con una Política de Sostenibilidad, de donde se desprende que actuamos con foco en sostenibilidad, lo que significa servir a la sociedad promoviendo el desarrollo sostenible a partir de acciones éticas, íntegras y transparentes. Esto implica ir más allá de nuestro deber de cumplir las leyes y determinaciones que regulan nuestras actividades: significa comprender las tendencias y prioridades de la sociedad, y atender a las convenciones y compromisos -regionales o globales- aplicables a nuestra concesión.



Supervisión:



Concedente:



Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



Si tienes sugerencias o comentarios sobre nuestro boletín, escríbenos a: pechegaray@iirsas.com.