Apéndice 02.

Plan de transporte de partes y piezas sobredimensionadas

ÍNDICE

A. PRESENTACIÓN 1

B. OBJETIVOS 3

C. METODOLOGÍA 3

D. RESULTADOS 4

D.1. Composición del convoy de piezas sobredimensionadas 4

D.2. Ubicación de las zonas de parada de piezas sobredimensionadas 4

D.3. Tiempos de desplazamiento de la carga sobredimensionada 5

D.4. Demanda de las rutas a utilizar 9

D.5. Sectores de corte de tráfico en vías unidireccionales 12

D.6. Recomendaciones al Titular sobre el desplazamiento del convoy 26

E. CONCLUSIONES 27

TABLAS

Tabla 1. Tiempos de desplazamiento de la carga sobredimensionada. 6
Tabla 2. Demanda cada 15 minutos en las rutas a ser utilizadas por el traslado de piezas sobredimensionadas (veh). 9
Tabla 3. Ubicación de las barreras en tramo 1 de Ruta N-50. 15
Tabla 4. Ubicación de las barreras en tramo 2 de Ruta N-50. 16
Tabla 5. Ubicación de las barreras en tramo 1 de Ruta N-346 y N-350. 18
Tabla 6. Ubicación de las barreras en tramo 2 de Ruta N-346 y N-350. 20
Tabla 7. Ubicación de las barreras en tramo 1 de Ruta N-70-M. 21
Tabla 8. Ubicación de las barreras en tramo 2 de Ruta N-70-M. 23
Tabla 9. Ubicación de las barreras en tramo 3 de Ruta N-70-M. 24
Tabla 10. Ubicación de las barreras en M-790-N. 26

FIGURAS

Figura 1. Ubicación general del Proyecto Parque eólico El Sauzal. 2
Figura 2. Bahías de detención o zonas de parada. 5
Figura 3. Gráfico distancia vs tiempo para traslado de las piezas sobredimensionadas. 8
Figura 4. Demanda proyectada en rutas afectadas al 2030. 11
Figura 5. Tramo 1. Ruta N-50, ubicación de barreras y bahía de parada. 14
Figura 6. Tramo 2. Ruta N-50, ubicación de barreras y bahía de parada. 16
Figura 7. Tramo 1. Ruta N-346 y N-350, ubicación de barreras y bahía de parada. 17
Figura 8. Tramo 2. Ruta N-346 y N-350, ubicación de barreras. 19
Figura 9. Tramo 1. Ruta N-70-M, ubicación de barreras. 21
Figura 10. Tramo 2. Ruta N-70-M, ubicación de barreras. 22
Figura 11. Tramo 3. Ruta N-70-M, ubicación de barreras. 24
Figura 12. Ruta M-790-N, ubicación de barreras. 25

A. PRESENTACIÓN

El presente informe corresponde al plan de transporte de partes y piezas sobredimensionadas, cuyo propósito es recomendar la secuencia de transporte entre el puerto de Lirquén y el acceso al parque eólico que disminuya los impactos al resto de los usuarios de la vialidad.

El proyecto Parque Eólico El Sauzal consiste en la construcción y operación de un parque eólico (PE) de 45 aerogeneradores de una potencia nominal de 360 MW, y una línea de transmisión eléctrica aérea (LT) de 220 kV y 27,91 km de longitud, cuyas obras se emplazarán entre las comunas de Cauquenes y Quirihue, correspondiente a las provincias de Cauquenes e Itata, y regiones del Maule y Ñuble, respectivamente. Para la evacuación de su energía al Sistema Eléctrico Nacional (SEN), el Proyecto contempla la conexión a la subestación en desarrollo Nueva Cauquenes propiedad de Mataquito Transmisora de Energía S.A. En adición, para la construcción del Proyecto se requerirá de la habilitación de obras complementarias de infraestructura vial, las cuales se ubicarán en las comunas de San Nicolás, San Carlos y Ninhue (**Figura 1**).

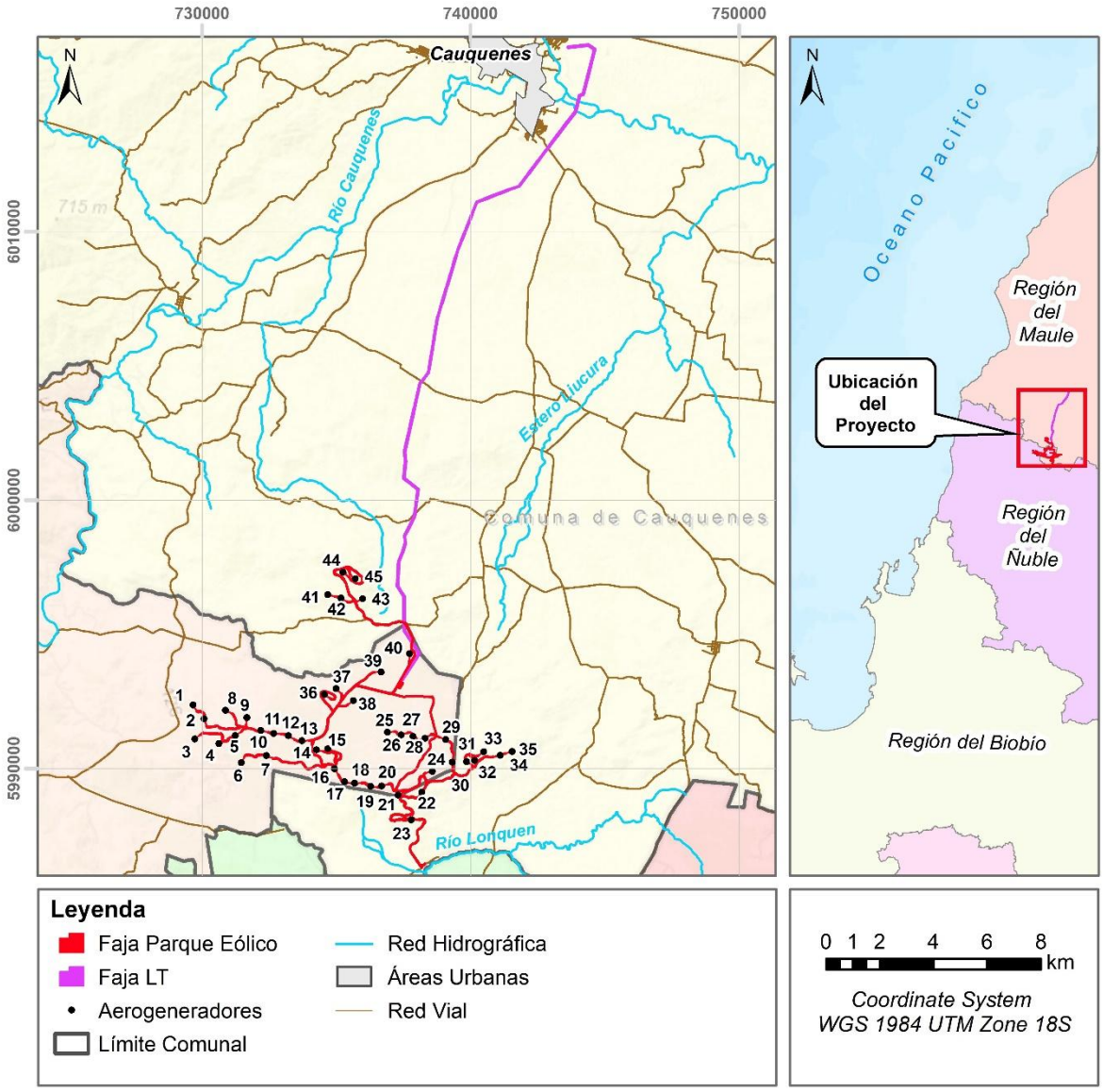


Figura 1. Ubicación general del Proyecto Parque eólico El Sauzal.

B. OBJETIVOS

Presentar un plan de transporte de las partes y piezas sobredimensionadas entre el puerto de Lirquén y el ingreso al Parque Eólico, orientado a minimizar la afectación del resto de los usuarios de la red vial.

C. METODOLOGÍA

Para cumplir con el objetivo anteriormente expuesto, se utiliza como base la información contenida en el documento **Apéndice 2. Análisis de Demoras**, contenida en el **Anexo 5. Estudio de Aporte Vial** del **EIA**, actualizado en el **Anexo 39** de la **Adenda**. En particular, se utiliza la información de:

- Demanda medida y proyectada en cada tramo de vía;
- Tiempos de viaje normales y bajo la operación de sobredimensionados; y,
- Zonas de parada proyectadas para sobredimensionados.

La metodología se estructura de la siguiente manera:

- En primer lugar, se establece el "*convoy tipo*" de traslado de piezas sobredimensionadas.
- Por otra parte, se identifican los sectores de paradas factibles para dicho convoy, de manera de descongestionar las vías por donde circula.
- Luego, considerando las velocidades de operación estimadas para el convoy, se estiman los tiempos de desplazamiento, incluyendo tiempos de detención en los sectores de parada antes mencionados.
- Posteriormente, se estima la demanda horaria para cada una de las rutas a utilizar.
- Finalmente, cruzando la información de la demanda horaria con los tiempos de desplazamiento, se recomiendan las ventanas horarias que causen la menor interferencia posible al resto de los usuarios, así como a cualquier actividad o festividad tradicionales que se desarrollen en el territorio.

D. RESULTADOS

D.1. Composición del convoy de piezas sobredimensionadas

El convoy de traslado de partes y piezas sobredimensionadas se conforma de la siguiente manera:

- Hasta 3 camiones sobredimensionados (por ejemplo, pala o tramo de torre).
- 1 vehículo escolta delantero y 1 trasero (Carabineros o escolta privada).
- 1 vehículo de apoyo logístico o mecánico.

D.2. Ubicación de las zonas de parada de piezas sobredimensionadas

Considerando que el traslado de las partes y piezas sobredimensionadas genera afectación a los usuarios de las vías por donde circula, en el **Apéndice 2. Análisis de Demoras**, contenida en el **Anexo 5. Estudio de Aporte Vial** del **EIA**, actualizado en el **Anexo 39** de la **Adenda** se han estudiado y propuesto una serie de zonas de parada (las que se presentan en la figura a continuación), aptas para la detención del convoy y con ello la liberación de la congestión producida minimizando el impacto de la actividad.

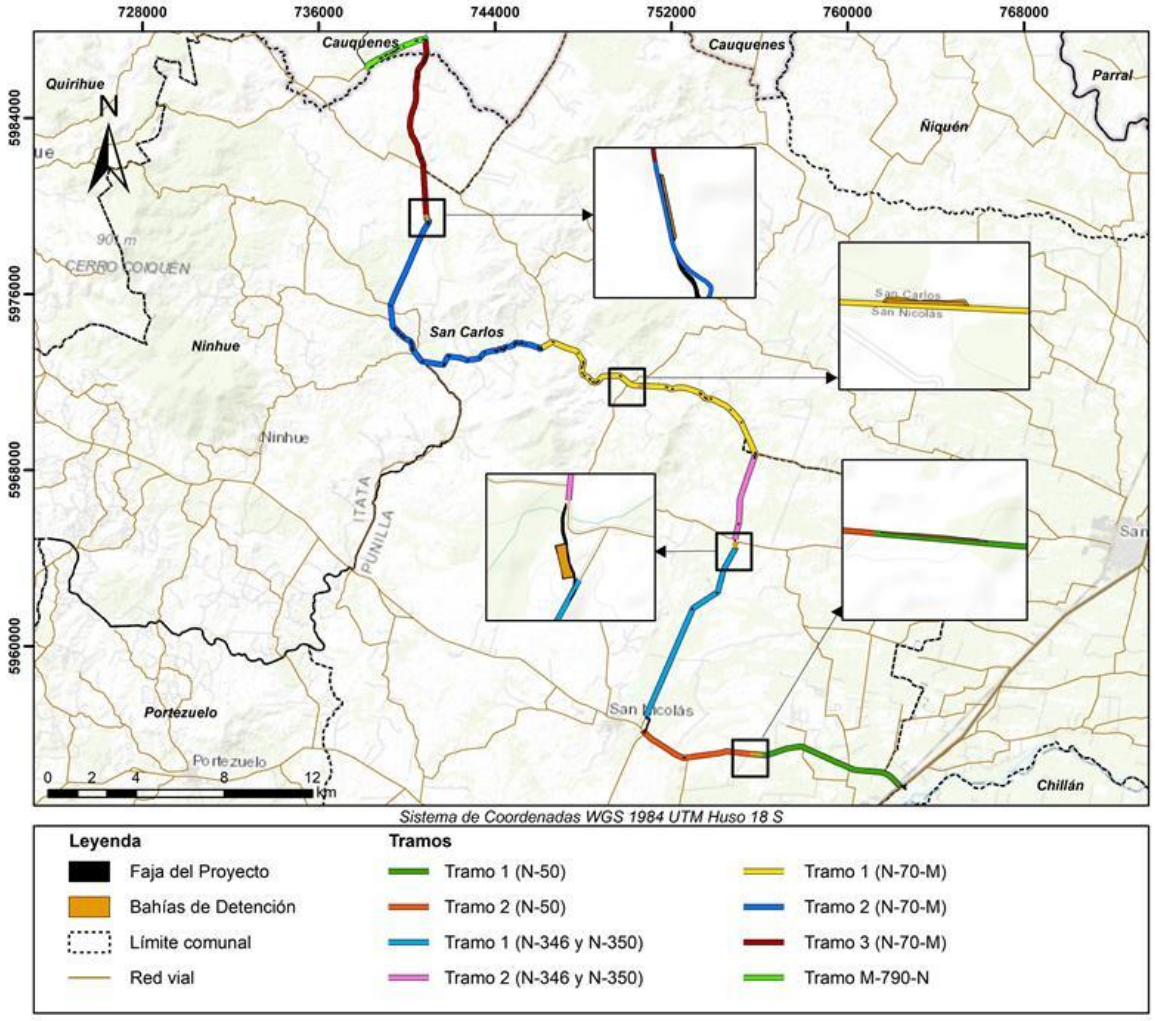


Figura 2. Bahías de detención o zonas de parada.

D.3. Tiempos de desplazamiento de la carga sobredimensionada

A continuación, se muestra la estimación de los tiempos de desplazamiento de la carga sobredimensionada por la vialidad pública, desde la conexión del puerto de Lirquén con la ruta 150 hasta la llegada al ingreso al parque eólico.

Para la determinación de los tiempos de desplazamiento, se han tomado las siguientes consideraciones:

- Se han considerado las velocidades de desplazamiento de **Apéndice 2. Análisis de demoras** del **Anexo 5. Estudio de Aporte Vial** del **EIA,** actualizado en el **Anexo 39** de la **Adenda**.

- Se ha considerado que el convoy se detiene 30 minutos en cada zona de parada indicada en el **Apéndice 2** mencionado anteriormente, a fin de liberar la congestión creada en ese tramo

Con estas consideraciones, el itinerario de desplazamiento se muestra en la **Tabla 1** y **Figura 3**.

Tabla 1. Tiempos de desplazamiento de la carga sobredimensionada.

Tramo	Desde	hasta	distancia (km)	velocidad operación (km/h)	tiempo desplazamiento (min)	tiempo extra (min)	Tiempo acumulado (min)	distancia acumulada (km)
Ruta 150	Acceso Puerto	Conexión Autopista 152	3,3	20	9		9	3,3
Ruta 152	Conexión con bypass penco	Ruta 150	1	10	6		15	4,3
Ruta 150 en enlace Penco	Conexión norte ruta 152	Conexión sur ruta 152	1	5	12		27	5,3
Ramal Ruta 150 a 152	Ruta 150	Ruta 152	1	10	6		33	6,3
Ruta 152	Enlace Penco	Zona de descanso	55	50	66		99	61,3
Zona de descanso Ruta 152						30	129	61,3
Ruta 152	Zona de descanso	Enlace con ruta 5	18	50	22		151	79,3
Ramal Enlace Ruta 152 a ruta 5	Ruta 152	Ruta 5	1	10	6		157	80,3
Ruta 5	Enlace Ruta 152	Enlace con ruta N-50	20,9	50	25		182	101,2
Enlace Ruta 5 con Ruta N-50						30	212	101,2
Ruta N-50	Ruta 5	Zona de descanso	7	40	11		223	108,2
Zona de descanso Ruta N-50						30	253	108,2
Ruta N-50	Zona de descanso	Ruta N-346	5,7	40	9		262	113,9
RutaN-346-N-350	Ruta N-50	Zona de descanso ruta N-350	10	40	15		277	123,9
Zona de descanso ruta N-346						30	307	123,9

Tramo	Desde	hasta	distancia (km)	velocidad operación (km/h)	tiempo desplazamiento (min)	tiempo extra (min)	Tiempo acumulado (min)	distancia acumulada (km)
Ruta N-346-N-350	Zona de descanso ruta N-350	N-70-M	4	40	6		313	127,9
Ruta N-70-M	Ruta N-350	Zona de descanso 1	12,5	35	21		334	140,4
Zona de descanso 1 Ruta N-70-M						30	364	140,4
Ruta N-70-M	Zona de descanso 1	Zona de descanso 2	14	35	24		388	154,4
Zona de descanso 2 Ruta N-70-M						30	418	154,4
Ruta N-70-M	Zona de descanso 2	Ruta M-790-N	9	35	15		433	163,4
Ruta M-790-N	Ruta N-70-M	Acceso Parque Eólico	2,5	30	5		438	165,9

Donde:

- **Distancia**: Distancia en kilómetros del tramo de ruta.
- **Velocidad de operación**: Velocidad de operación del convoy sobredimensionado en el tramo de ruta, en km/h.
- **Tiempo de desplazamiento**: Tiempo de desplazamiento del convoy sobredimensionado en el tramo de ruta, en min.
- **Tiempo extra**: Corresponde a tiempo extra, no de desplazamiento, por las paradas del convoy en zonas de descanso, en min.
- **Tiempo acumulado**: Corresponde al tiempo acumulado estimado desde la salida del convoy desde el puerto de Lirquén, en min.
- **Distancia acumulada**: Corresponde a la distancia acumulada desde la salida desde el puerto de Lirquén, en km.

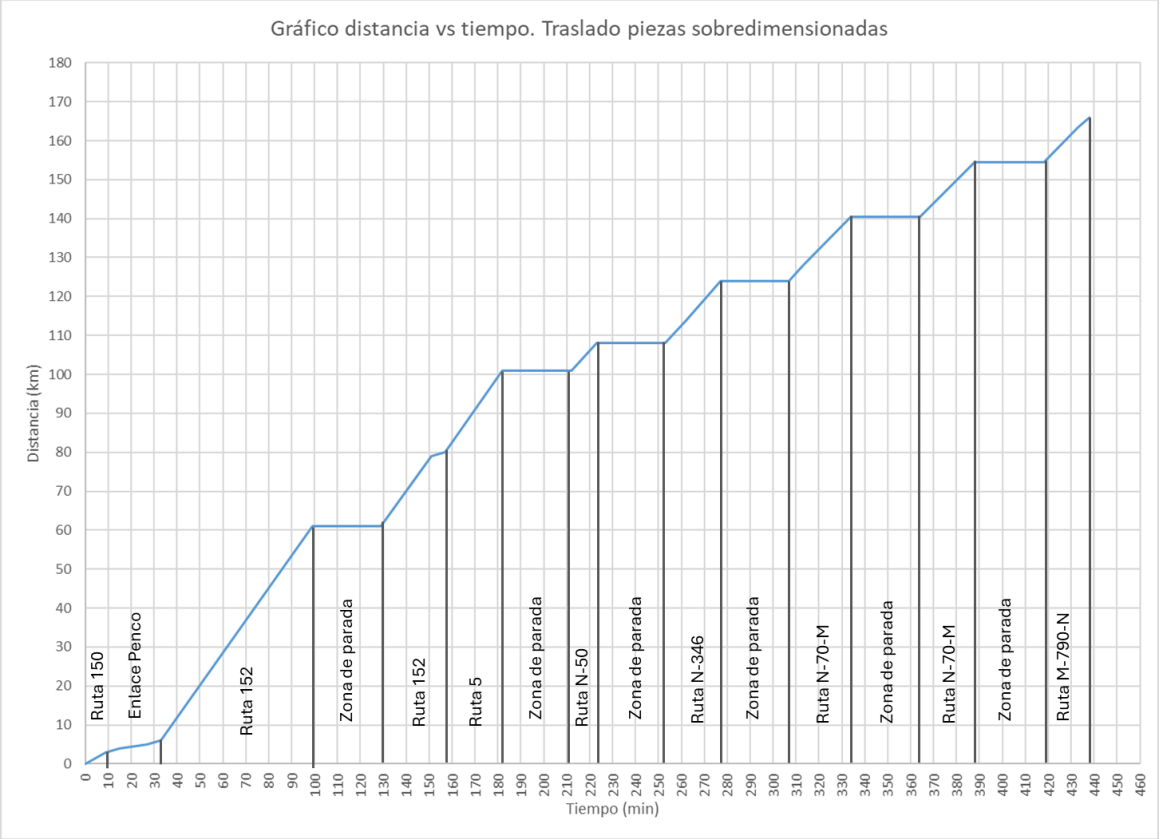


Figura 3. Gráfico distancia vs tiempo para traslado de las piezas sobredimensionadas.

En resumen, el traslado de la carga sobredimensionada, desde la conexión del puerto de Lirquén con la ruta 150 hasta el ingreso al Parque Eólico demora cerca de 438 minutos, es decir 7 horas y 18 minutos.

D.4. Demanda de las rutas a utilizar

La **Tabla 2** y **Figura 4** muestran la demanda total de las rutas, proyectada para el año 2030, año en el que se debería realizar el transporte de piezas sobredimensionadas.

La demanda se muestra en el sentido que ella se ve afectada. Para el caso de autopistas con dos pistas por sentido, la demanda se ve afectada sólo en un sentido, mientras que, para el caso de carreteras con una pista por sentido, se ven afectados ambos sentidos. Los valores se expresan en vehículos (veh) y corresponden a la demanda proyectada al año 2030 según las mediciones del Apéndice 2. Análisis de Demoras, contenido en el Anexo 39 de la Adenda.

Tabla 2. Demanda cada 15 minutos en las rutas a ser utilizadas por el traslado de piezas sobredimensionadas (veh).

Hora cuarto	Ruta 150	Enlace Penco	Ruta 152	Ruta 5	Ruta N-50	Ruta N-346 N-350	Ruta N-70-M	Ruta M-790
7.1	316	244	70	65	74	15	2	0
7.2	374	336	107	100	133	16	3	1
7.3	427	430	113	127	192	23	4	1
7.4	450	461	154	185	285	27	6	1
8.1	475	547	162	207	317	31	8	1
8.2	482	590	153	224	314	35	11	1
8.3	453	581	178	236	296	34	11	1
8.4	423	552	170	231	254	30	11	1
9.1	409	529	149	236	236	30	9	1
9.2	393	477	148	244	222	26	8	1
9.3	360	436	127	250	196	26	8	1
9.4	348	434	121	272	191	28	9	1
10.1	342	409	132	286	193	28	10	2
10.2	329	424	130	302	193	29	8	2
10.3	353	457	123	311	176	25	7	2
10.4	340	452	139	310	174	26	7	2
11.1	360	486	135	305	162	23	6	1
11.2	371	482	136	289	156	24	8	1
11.3	372	454	140	275	175	26	10	1
11.4	409	471	125	260	168	23	9	0
12.1	405	447	131	244	163	23	9	0
12.2	394	435	130	236	167	21	10	0
12.3	395	426	132	240	161	22	7	0
12.4	379	412	131	243	168	25	6	1

Hora cuarto	Ruta 150	Enlace Penco	Ruta 152	Ruta 5	Ruta N-50	Ruta N-346 N-350	Ruta N-70-M	Ruta M-790
13.1	381	440	117	257	195	29	7	1
13.2	401	457	107	268	199	30	4	1
13.3	405	477	95	280	206	33	6	1
13.4	415	472	89	293	211	29	8	1
14.1	420	409	98	309	194	26	7	1
14.2	423	419	99	319	194	23	7	0
14.3	429	410	100	325	187	18	6	0
14.4	420	408	97	339	186	19	4	0
15.1	417	423	91	333	185	21	6	1
15.2	429	436	86	337	174	23	9	1
15.3	447	440	95	338	185	27	8	1
15.4	474	441	110	340	174	27	9	1
16.1	476	444	123	340	184	25	9	0
16.2	464	423	139	324	184	38	7	1
16.3	460	431	148	302	179	36	7	1
16.4	440	461	145	282	179	35	10	1
17.1	460	498	138	275	184	38	12	1
17.2	467	503	133	273	203	23	11	1
17.3	476	501	129	264	230	23	12	1
17.4	512	550	130	247	256	26	12	1
18.1	507	625	135	228	273	27	10	1
18.2	516	699	133	212	285	30	11	1
18.3	511	780	127	204	267	34	12	0
18.4	512	809	122	207	262	33	9	0

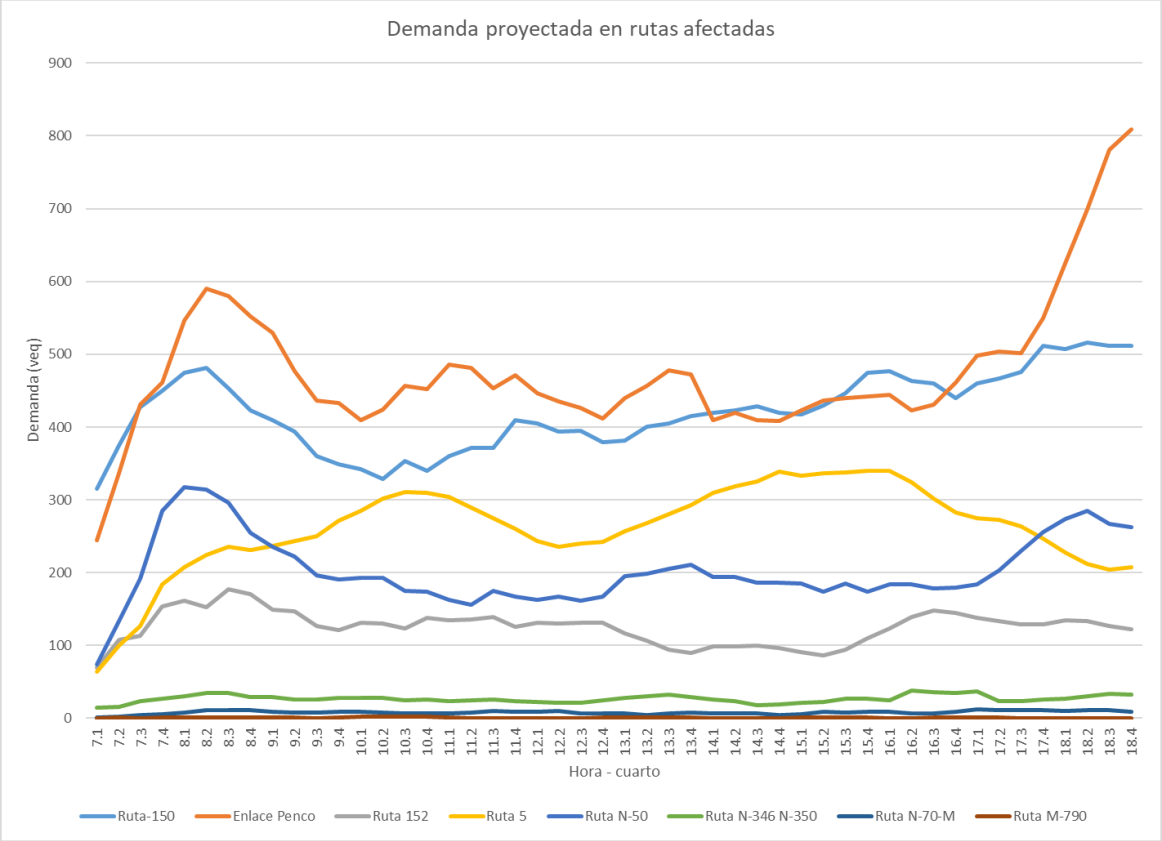


Figura 4. Demanda proyectada en rutas afectadas al 2030.

De la tabla y gráfico anterior se tienen las siguientes observaciones

- Las rutas con mayor demanda puntual corresponden al Enlace Penco (en el sentido afectado), la ruta 150, Ruta N-50 y Ruta 5.
- De éstas, la ruta 150, el Enlace Penco y ruta N-50 presentan una clara punta mañana, con un aumento concentrado de la demanda entre las 7:45 y hasta las 9:30 de la mañana.
- La ruta 5, en el tramo utilizado por los camiones sobredimensionados, no presenta una punta mañana, sino más bien dos puntas más suaves en torno a las 10:30 y 15:30 horas.
- Las rutas N-346, N-350. N-70-M y M-790-N presentan demandas muy bajas, que son marginales para el análisis.

  De todas estas rutas, se identifican horarios en los cuales se debe evitar la circulación de camiones sobredimensionados. Se indican los siguientes:

- Ruta 150:
    - Entre 07:00 y 09:30
    - Entre 17:00 y 22:00
- Enlace Penco:
    - Entre 07:00 y 09:30
    - Entre 17:00 y 22:00
- Ruta N-50:
    - Entre 07:00 y 09:30
    - Entre 17:00 y 22:00

Para todas las rutas, las mediciones se realizaron en 12 horas, entre las 07:00 y las 19:00. Si bien es cierto, no hay mediciones posteriores a ese horario, la experiencia del profesional que suscribe, indica que la demanda en horario nocturno, a partir de las 22:00 y hasta las 06:00 es notablemente menor que la demanda en cualquier horario diurno.

D.5. Sectores de corte de tráfico en vías unidireccionales

A partir de la ruta N-50 hacia el proyecto, el desplazamiento del convoy utilizará ambas pistas de la vialidad pública. Con ello, no se podrá circular en sentido contrario del convoy.

Para resguardar la seguridad de los usuarios, previo al ingreso del convoy a cada tramo, se cerrará con barreras y caseta de control el lado opuesto al tramo y cualquier ingreso de caminos públicos a éste. Además, dentro del mismo tramo cerrado, se desplazará un vehículo de avanzada, unos 500 m más adelante del convoy, para detener y orillar sobre la berma contraria a cualquier vehículo que ingrese al tramo de vía entre el sector de barrera y convoy (por ejemplo, vehículos que ingresen de predios particulares a la vía).

Además, los días previos al paso del convoy y el mismo día, se darán avisos por radios locales y se difundirá la noticia a través de las redes sociales de las juntas de vecinos aledañas al sector. Lo anterior según lo indicado en el Plan de Gestión Vial del **Anexo 34. Compromisos Ambientales Voluntarios** de la **Adenda**.

Así mismo, se establecerá comunicación de emergencia, tanto en casetas de barrera como a través de un número difundido a las juntas de vecinos, mediante el cual, si un habitante requiere pasar por la ruta cortada debido a alguna emergencia médica o similar, se coordinará el paso puntual de éste, deteniendo el convoy y escoltando al usuario, de manera que el cruce se pueda realizar a muy baja velocidad, orillando tanto el convoy como el usuario a la berma de cada sentido.

A continuación, se nombran los tramos de las vías entre los sectores de parada del convoy.

D.5.1 01- Ruta N-50 tramo 1

Este tramo corresponde al comprendido entre el enlace Cocharcas y el primer punto de la bahía de descanso (ver Figura 5). Tiene una extensión de 7 km y un tiempo de corte de 11 minutos, con una velocidad de desplazamiento del convoy de 40 km/h.

La figura a continuación muestra el tramo, las barreras programadas en caminos públicos y el sector de bahía de parada.

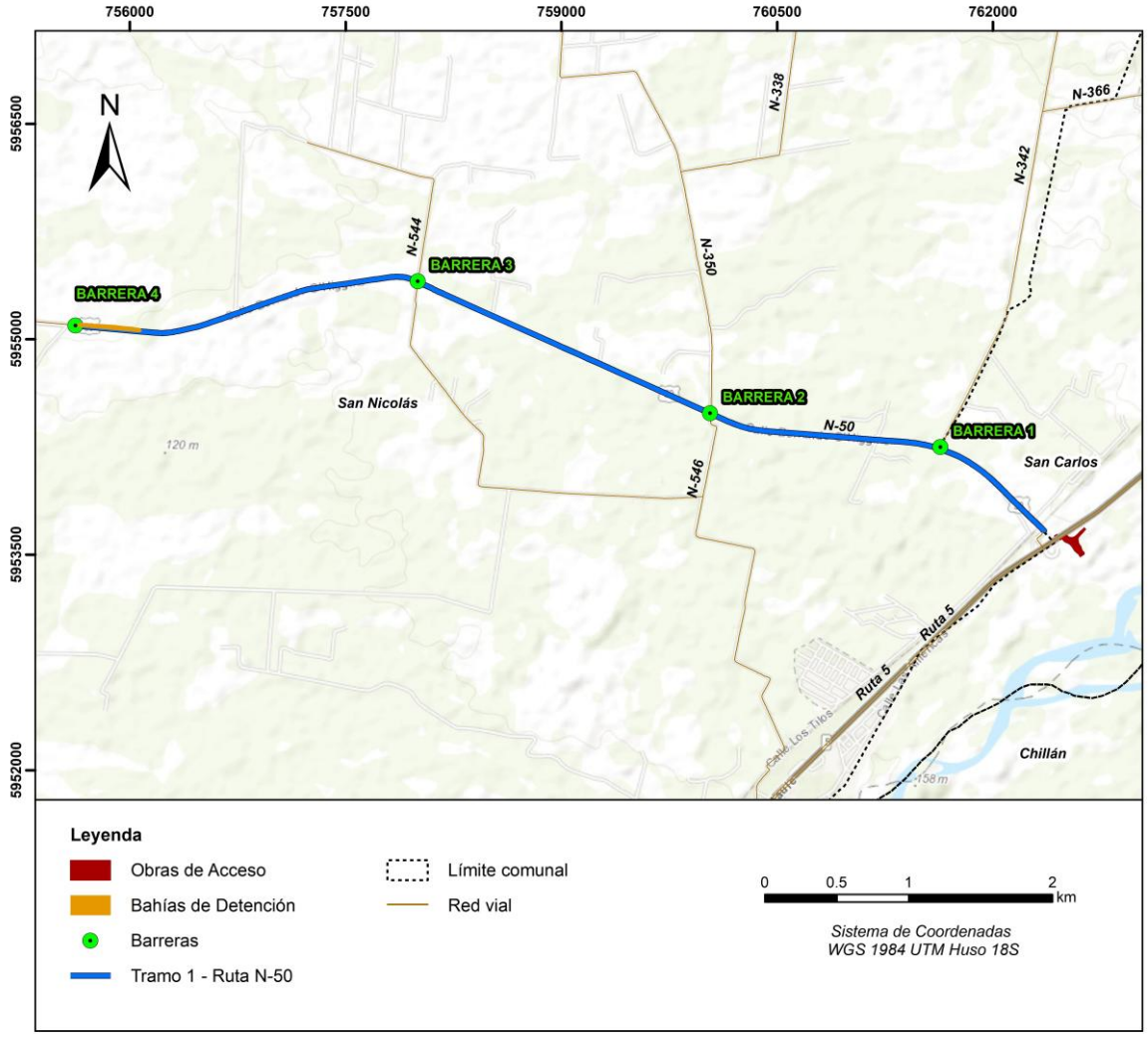


Figura 5. Tramo 1. Ruta N-50, ubicación de barreras y bahía de parada.

La tabla a continuación muestra la ubicación de las barreras:

Tabla 3. Ubicación de las barreras en tramo 1 de Ruta N-50.

Nombre	Coordenada UTM WGS 84		Huso
	Este (m)	Norte (m)	
BARRERA_1	761.634	5.954.248	18 S
BARRERA_2	760.035	5.954.484	18 S
BARRERA_3	758.001	5.955.403	18 S
BARRERA_4	755.621	5.955.094	18 S

D.5.2 02- Ruta N-50 tramo 2

Este tramo corresponde al comprendido entre la bahía de descanso y la intersección con la ruta N-346. Tiene una extensión de 6 km y un tiempo de corte de 9 minutos, con una velocidad de desplazamiento del convoy de 40 km/h.

La figura que se presenta a continuación muestra el tramo, las barreras programadas en caminos públicos y el sector de bahía de parada.

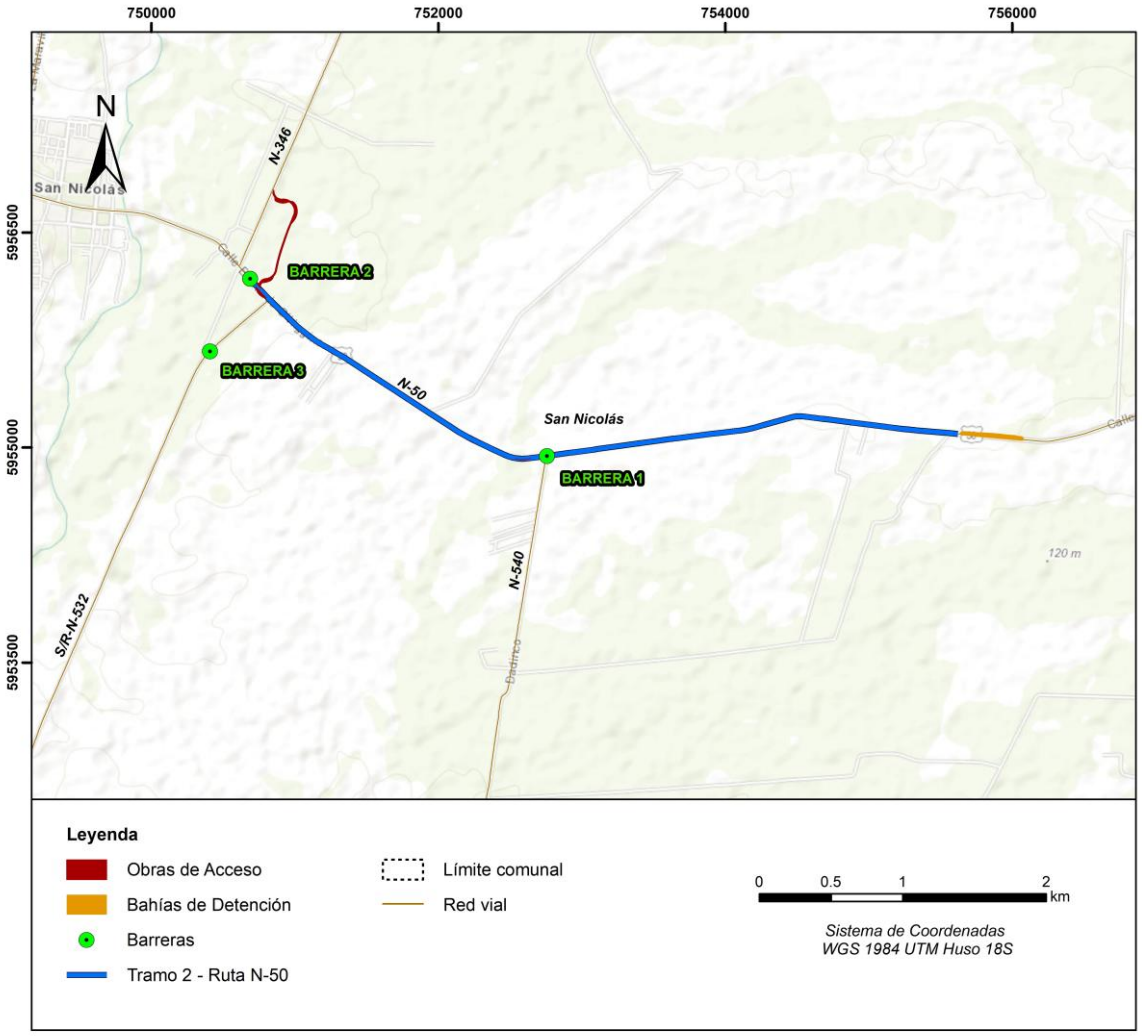


Figura 6. Tramo 2. Ruta N-50, ubicación de barreras y bahía de parada.

Tabla 4. Ubicación de las barreras en tramo 2 de Ruta N-50.

Nombre	Coordenada UTM WGS 84		Huso
	Este (m)	Norte (m)	
BARRERA_1	752.757	5.954.940	18 S
BARRERA_2	750.687	5.956.177	18 S
BARRERA_3	750.407	5.955.670	18 S

D.5.3 03- Ruta N-346 y N-350 tramo 1

Corresponde al primer tramo de las rutas N-346 y N-350, entre la intersección con la ruta N-50 y la bahía de parada. Tiene una extensión de 10 km y un tiempo de corte de 15 minutos, con una velocidad de desplazamiento del convoy de 40 km/h. A continuación, se presenta una figura en la que se muestra lo indicado:

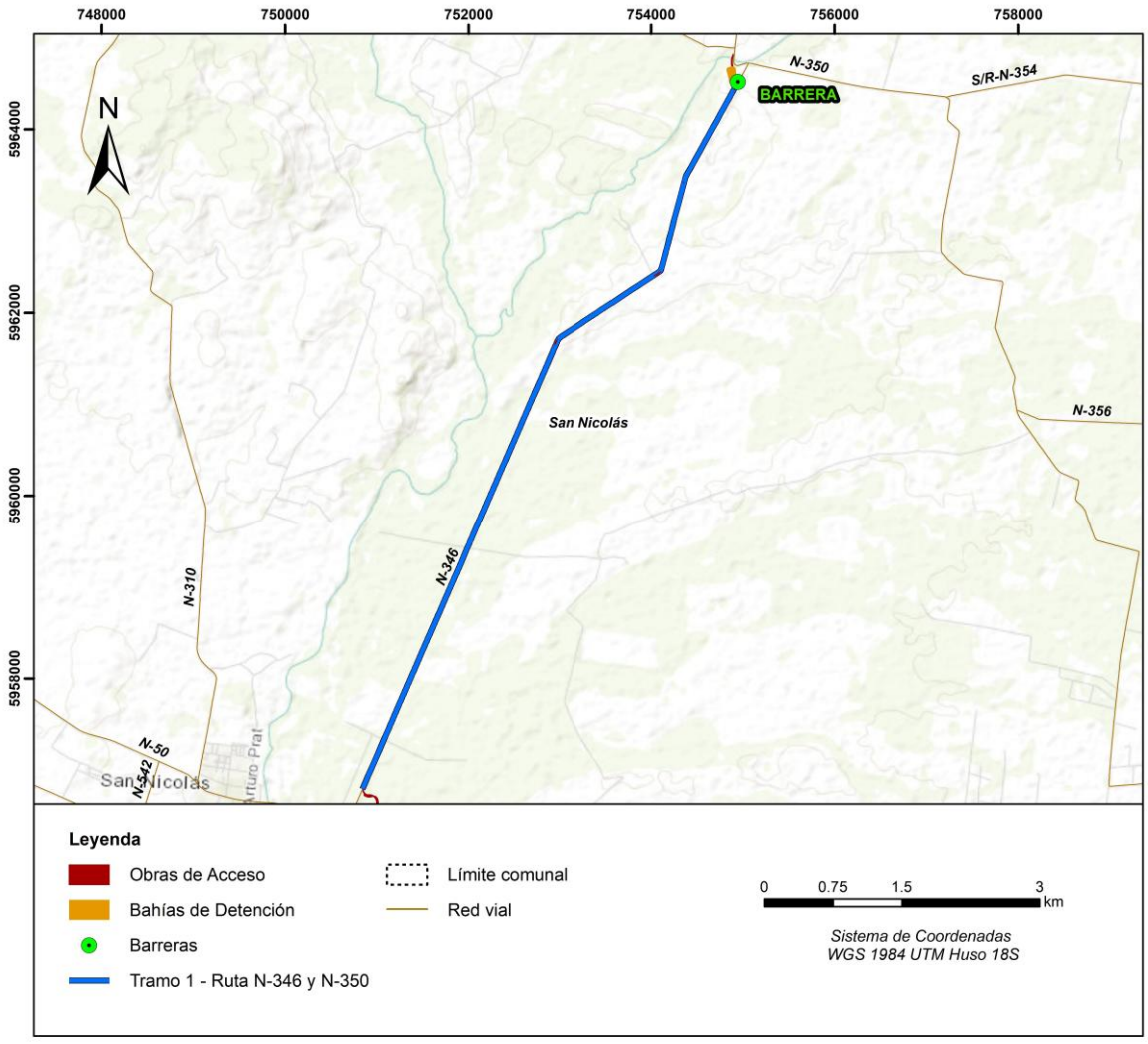


Figura 7. Tramo 1. Ruta N-346 y N-350, ubicación de barreras y bahía de parada.

Tabla 5. Ubicación de las barreras en tramo 1 de Ruta N-346 y N-350.

Nombre	Coordenada UTM WGS 84		Huso
	Este (m)	Norte (m)	
BARRERA_1	754.944	5.964.517	18 S

D.5.4 04- Ruta N-346 y N-350 tramo 2

Corresponde al segundo tramo de las rutas N-346 y N-350, entre la bahía de parada y la intersección con la ruta N-70-M. Tiene una extensión de 4 km y un tiempo de corte de 6 minutos, con una velocidad de desplazamiento del convoy de 40 km/h.

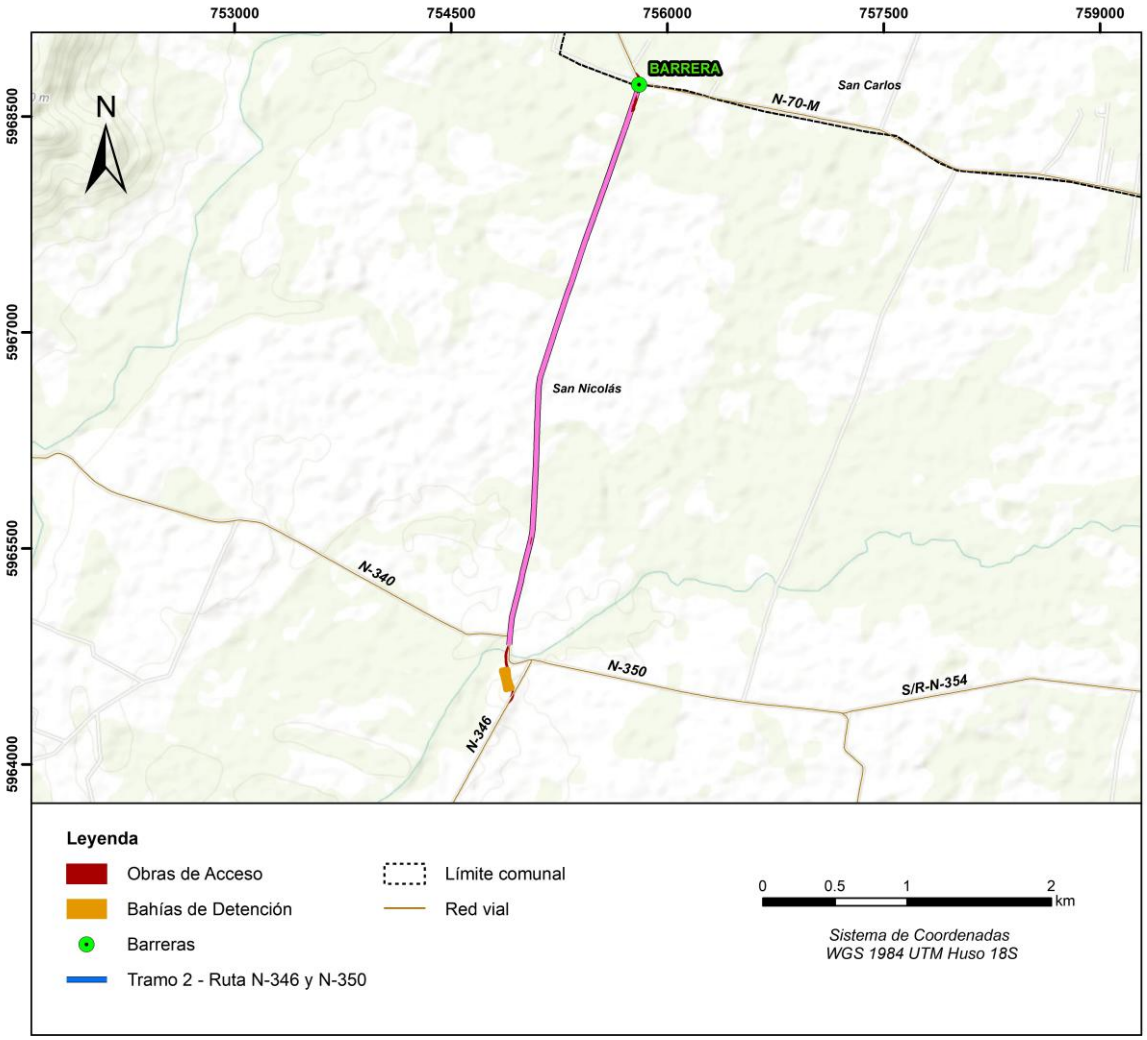


Figura 8. Tramo 2. Ruta N-346 y N-350, ubicación de barreras.

Tabla 6. Ubicación de las barreras en tramo 2 de Ruta N-346 y N-350.

Nombre	Coordenada UTM WGS 84		Huso
	Este (m)	Norte (m)	
BARRERA_1	755.804	5.968.721	18 S

D.5.5 05- Ruta N-70-M tramo 1

Corresponde al primer tramo de la ruta N-70-M, entre la ruta N-350 y la primera bahía de parada de la N-70-M. Tiene una extensión de 12,5 km y un tiempo de corte de 21 minutos, con una velocidad de desplazamiento del convoy de 35 km/h.

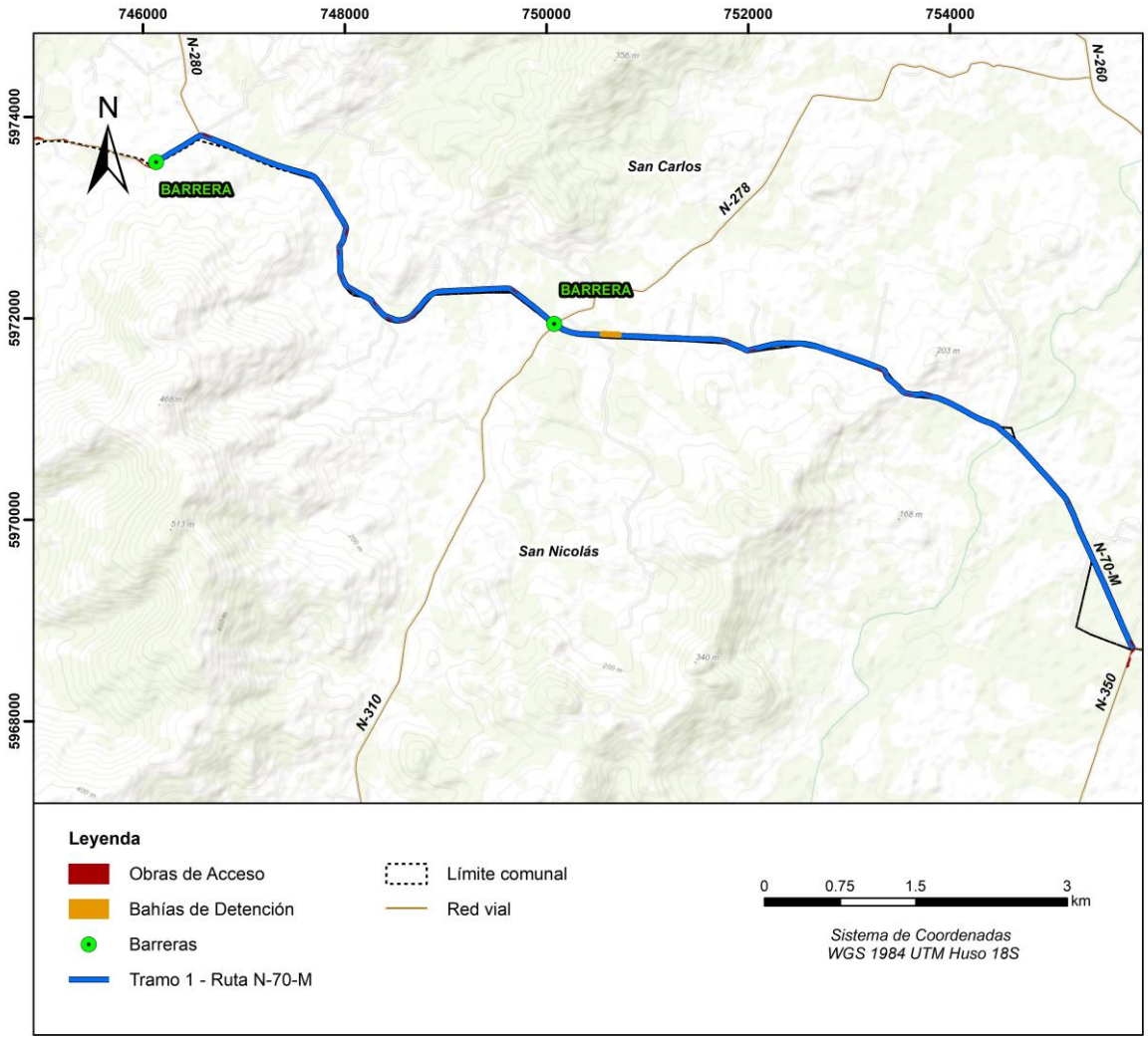


Figura 9. Tramo 1. Ruta N-70-M, ubicación de barreras.

Tabla 7. Ubicación de las barreras en tramo 1 de Ruta N-70-M.

Nombre	Coordenada UTM WGS 84		Huso
	Este (m)	Norte (m)	
BARRERA_1	746.130	5.973.552	18 S
BARRERA_2	750.077	5.971.945	18 S

D.5.6 06- Ruta N-70-M tramo 2

Corresponde al segundo tramo de la ruta N-70-M, entre ambas bahías de parada. Tiene una extensión de 14 km y un tiempo de corte de 24 minutos, con una velocidad de desplazamiento del convoy de 35 km/h.

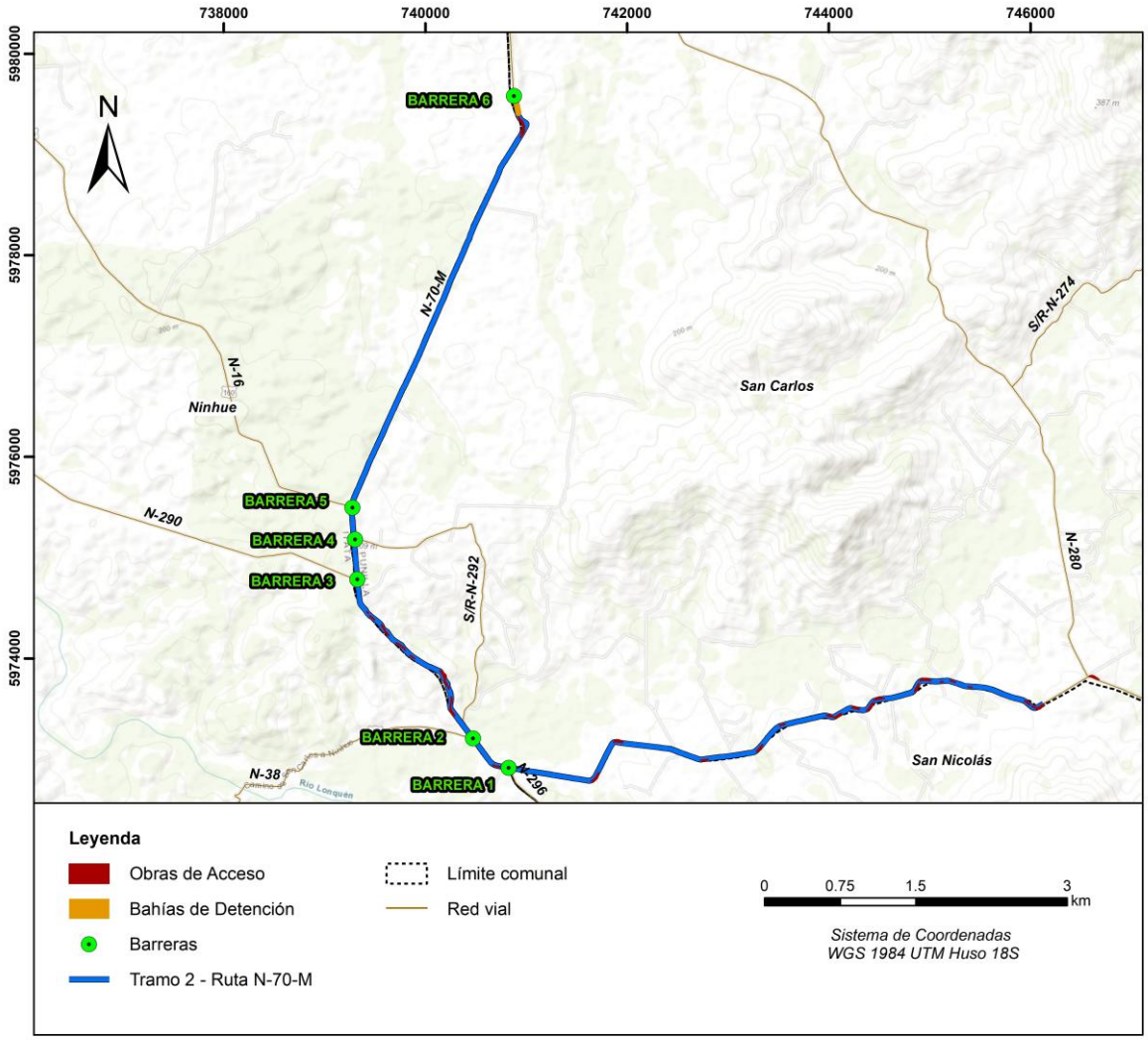


Figura 10. Tramo 2. Ruta N-70-M, ubicación de barreras.

Tabla 8. Ubicación de las barreras en tramo 2 de Ruta N-70-M.

Nombre	Coordenada UTM WGS 84		Huso
	Este (m)	Norte (m)	
BARRERA_1	740.826	5.972.914	18 S
BARRERA_2	740.471	5.973.206	18 S
BARRERA_3	739.325	5.974.784	18 S
BARRERA_4	739.301	5.975.180	18 S
BARRERA_5	739.276	5.975.497	18 S
BARRERA_6	740.877	5.979.580	18 S

D.5.7 07- Ruta N-70-M tramo 3

Corresponde al tercer tramo de la ruta N-70-M, entre la última bahía de parada y la ruta M-790-N. Tiene una extensión de 9 km y un tiempo de corte de 15 minutos, con una velocidad de desplazamiento del convoy de 35 km/h.

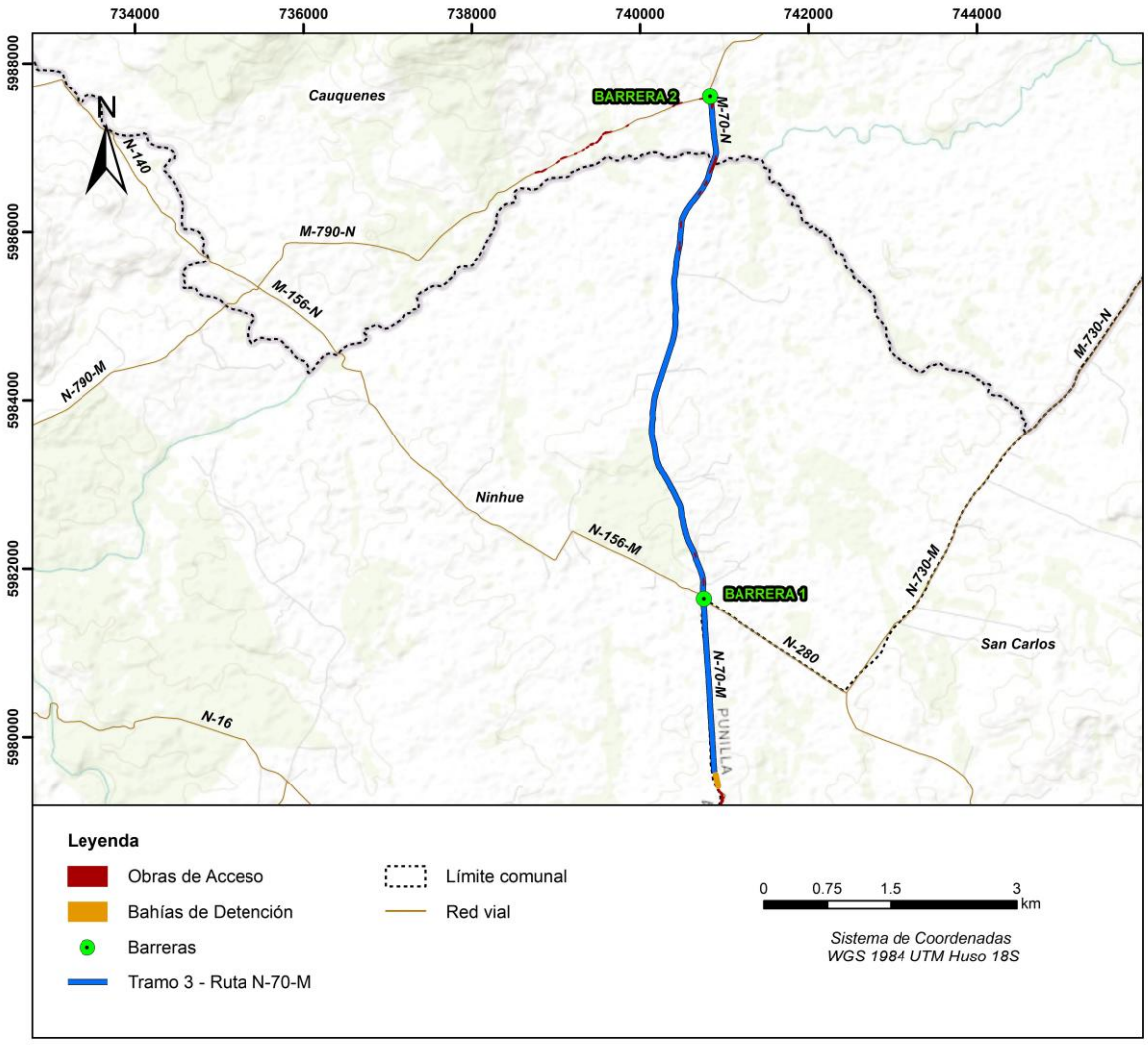


Figura 11. Tramo 3. Ruta N-70-M, ubicación de barreras.

Tabla 9. Ubicación de las barreras en tramo 3 de Ruta N-70-M.

Nombre	Coordenada UTM WGS 84		Huso
	Este (m)	Norte (m)	
BARRERA_1	740.753	5.981.643	18 S
BARRERA_2	740.828	5.987.604	18 S

D.5.8 08- Ruta M-790-N

Corresponde a la ruta M-790-N, entre la ruta N-70-M y el acceso al parque eólico. Tiene una extensión de 2,5 km y un tiempo de corte de 5 minutos, con una velocidad de desplazamiento del convoy de 30 km/h.

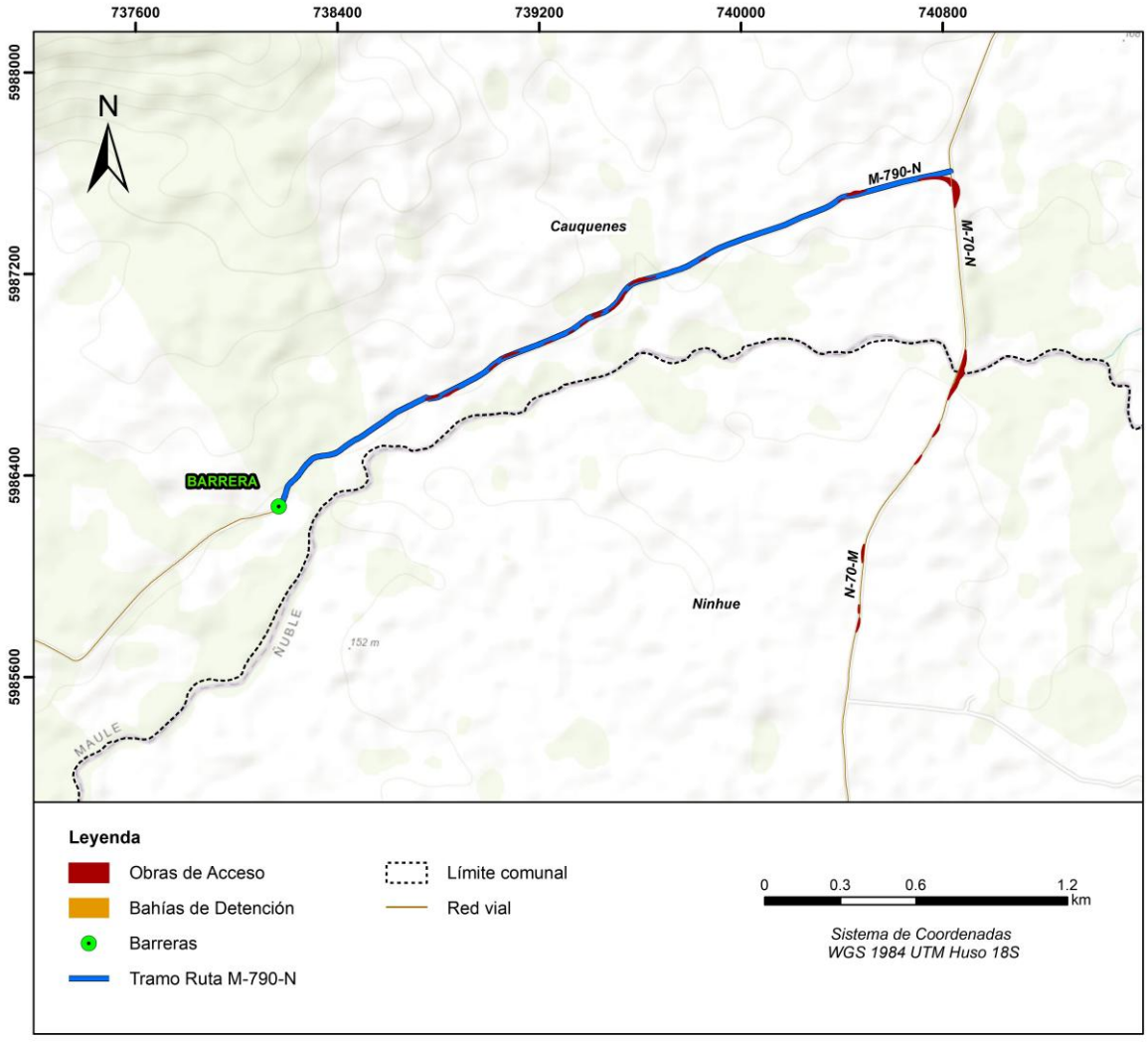


Figura 12. Ruta M-790-N, ubicación de barreras.

Tabla 10. Ubicación de las barreras en M-790-N.

Nombre	Coordenada UTM WGS 84		Huso
	Este (m)	Norte (m)	
BARRERA_1	738.167	5.986.277	18 S

En resumen, para todas las rutas unidireccionales involucradas, el tiempo de corte máximo corresponde a 24 minutos para la ruta N-70-M.

D.6. Recomendaciones al Titular sobre el desplazamiento del convoy

Al cruzar los tiempos de desplazamiento junto con la demanda proyectada para el año 2030 se recomienda comenzar el traslado en ventana entre las 10:00 y las 12:00, de manera de evitar las horas punta de la ruta 150 y del Enlace a Penco.

No se recomienda una salida posterior a las 12:00 por el riesgo de pasar por la ruta N-50 en horario punta tarde. Ahora bien, lo anterior puede ser regulado alargando las paradas en las zonas de descanso.

E. CONCLUSIONES

En el presente documento se analizaron los tiempos de desplazamiento esperados del convoy sobredimensionado por la vialidad pública, junto con la demanda horaria proyectada para el año estimado de traslado (2030).

Del análisis de la demanda y los tiempos de desplazamiento del convoy, se concluye que el traslado no genera una obstrucción significativa a la conectividad, siempre que se gestione mediante una adecuada planificación horaria, paradas programadas y control de tráfico, considerando además la implementación de medidas de seguridad, comunicación y gestión de emergencias.

En este contexto, el tiempo máximo de corte programado es de 24 minutos, el cual se registra en una ruta de baja demanda (N-70-M).

Asimismo, se recomienda comenzar el traslado en una ventana horaria comprendida entre las 10:00 y las 12:00, con el objetivo de evitar las horas punta de la ruta 150 y el Enlace a Penco.

No se recomienda iniciar el traslado con posterioridad a las 12:00 hrs. debido al riesgo de transitar por la ruta N-50 en horario punta tarde. No obstante, esta condición puede ser gestionada mediante la extensión de las detenciones en zonas de descanso.