

ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL

INFORME DE HITO DE CONTROL
N.º 007-2021-OCI/0256-SCC

**CONTROL CONCURRENTENTE A LA
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.
DISTRITO DEL CALLAO, PROVINCIA CALLAO, REGIÓN
CALLAO**

**“OBRA: REPARACIÓN DEL MUELLE DEL TERMINAL
PORTUARIO DE ILO, DISTRITO DE ILO, PROVINCIA ILO,
DEPARTAMENTO MOQUEGUA, CON CÓDIGO ÚNICO DE
INVERSIONES 2424307”**

**HITO DE CONTROL N° 2 – VALORIZACIÓN DE OBRA REPARACIÓN DEL
MUELLE DEL TERMINAL PORTUARIO DE ILO**

**PERÍODO DE EVALUACIÓN:
DEL 31 DE AGOSTO AL 6 DE SEPTIEMBRE DE 2021.**

CALLAO, 16 DE AGOSTO DE 2021

INFORME DE HITO DE CONTROL N.º 007-2021-OCI/0256-SCC

“OBRA: REPARACIÓN DEL MUELLE DEL TERMINAL PORTUARIO DE ILO, DISTRITO DE ILO, PROVINCIA ILO, DEPARTAMENTO MOQUEGUA, CON CÓDIGO ÚNICO DE INVERSIONES 2424307”

HITO DE CONTROL N° 2 – VALORIZACIÓN DE OBRA REPARACIÓN DEL MUELLE DEL TERMINAL PORTUARIO DE ILO

ÍNDICE

DENOMINACIÓN	N° Pág.
I. ORIGEN	3
II. OBJETIVOS	3
III. ALCANCE	3
IV. INFORMACIÓN RESPECTO DEL HITO DE CONTROL	3
V. SITUACIONES ADVERSAS	11
VI. DOCUMENTACIÓN VINCULADA AL HITO DE CONTROL	19
VII. INFORMACIÓN DEL REPORTE DE AVANCE ANTE SITUACIONES ADVERSAS	19
VIII. INFORMACIÓN DE LAS SITUACIONES ADVERSAS COMUNICADAS EN INFORMES DE HITO DE CONTROL ANTERIORES	19
IX. CONCLUSIÓN	19
X. RECOMENDACIÓN	20
APÉNDICES	21



INFORME DE HITO DE CONTROL **N.º 007-2021-OCI/0256-SCC**

“OBRA: REPARACIÓN DEL MUELLE DEL TERMINAL PORTUARIO DE ILO, DISTRITO DE ILO, PROVINCIA ILO, DEPARTAMENTO MOQUEGUA, CON CÓDIGO ÚNICO DE INVERSIONES 2424307”

HITO DE CONTROL N.º 2 – VALORIZACIÓN DE OBRA REPARACIÓN DEL MUELLE DEL TERMINAL PORTUARIO DE ILO

I. ORIGEN

El presente informe se emite en mérito a lo dispuesto por el Órgano de Control Institucional de la Empresa Nacional de Puertos S.A mediante memorándum n.º 00239-2021/OCI de 27 de agosto de 2021, registrado en el Sistema de Control Gubernamental-SCG con la orden de servicio n.º 0256-2021-007, en el marco de lo previsto en la Directiva n.º 002-2019-CG/NORM “Servicio de Control Simultáneo”, aprobada mediante Resolución de Contraloría n.º 115-2019-CG, de 28 de marzo de 2019 y sus modificatorias.

II. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

Establecer si la ejecución de la obra: Rehabilitación y reparación del muelle Terminal Portuario de Ilo, se realiza conforme a lo establecido en la norma de contrataciones del Estado, estipulaciones contractuales, normas especiales establecidas en el marco de la emergencia sanitaria por Covid-19, lineamientos internos de la entidad y otras normas aplicables.

2.2 Objetivo específico

Determinar si la ejecución de la obra se realiza conforme a lo establecido en la norma de contrataciones del Estado, estipulaciones contractuales, normas especiales establecidas en el marco de la emergencia sanitaria por Covid-19, lineamientos internos de la entidad y otras normas aplicables.



III. ALCANCE

El servicio de Control Concurrente se desarrolló a la valorización de obra reparación del muelle del Terminal Portuario de Ilo, y que ha sido ejecutado de 31 de agosto al 6 de septiembre de 2021, en el muelle del terminal portuario de Ilo, distrito de Ilo, provincia Ilo, departamento Moquegua.

IV. INFORMACIÓN RESPECTO DEL HITO DE CONTROL

Durante el desarrollo del presente Servicio de Control Concurrente, se revisó las actividades relacionadas al procedimiento constructivo y valorización de Obra n.º 21 de la ejecución del proyecto de la Inversión de Optimización, Ampliación Marginal, Reposición y Rehabilitación (en adelante “IOARR”) denominada: “Reparación del muelle del Terminal Portuario de Ilo, Distrito de Ilo, Provincia Ilo, Departamento Moquegua”, identificada con Código Único de Inversión n.º 2424307, objeto del servicio de Control Concurrente, se inició el 3 de septiembre de 2019 con la ejecución de la obra y culminará con la liquidación de la misma.

Datos del financiamiento

- Mediante Decreto Supremo N° 170-2018-EF, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 27 de julio de 2018, se aprobó una transferencia financiera con cargo al Presupuesto Institucional del pliego 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Unidad Ejecutora 001: Administración General para el año fiscal 2018, a favor de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante ENAPU S.A.) hasta por la suma de S/ 10 000 000,00 (diez millones y 00/100 soles), en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, para financiar la IOARR con Código Único de Inversión n.° 2424307, "Reparación del Muelle del Terminal Portuario de Ilo".
- Con Resolución Ministerial N° 591-2019 MTC/01, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 3 de agosto de 2019, se aprobó una transferencia financiera con cargo al Presupuesto Institucional del pliego 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año fiscal 2019, hasta por la suma de S/ 6 520 829,00 (seis millones quinientos veinte mil ochocientos veintinueve y 00/100 soles), a favor de ENAPU S.A. para financiar la continuidad de la ejecución de la inversión tipo IOARR, con Código Único de Inversión N° 2424307, acumulando un financiamiento total de S/ 16'520,000.00.
- Que mediante Resolución Ministerial n.° 1071-2019 MTC/01, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 27 de noviembre de 2019, se aprobó una Transferencia Financiera con cargo al Presupuesto Institucional del pliego 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año fiscal 2019, hasta por la suma de S/ 19 385 667,86 (diecinueve millones trescientos ochenta y cinco mil seiscientos sesenta y siete y 86/100 soles), a favor de la ENAPU S.A., para financiar la continuidad de la ejecución de las inversiones en los Terminales Portuarios de Ilo e Iquitos, destinándose para este proyecto S/ 9 443 910,70 (nueve millones cuatrocientos cuarenta y tres mil novecientos diez y 70/100 soles), siendo que a esa fecha la inversión contaba con un financiamiento total de S/ 25 964 739,70.

Formulación y Evaluación del proyecto

- Cabe precisar que, la IOARR denominada "Reparación del Muelle del Terminal Portuario de Ilo, distrito de Ilo, Provincia de Ilo, Departamento de Moquegua", con Código Único de Inversión n.° 2424307, fue declarada viable el 4 de junio de 2018 por la Unidad Formuladora de ENAPU S.A., por un monto de S/ 10 000 000,00.

Aprobación y Descripción de metas del Expediente Técnico

a. Aprobación del Expediente Técnico.

El Ing. Francisco Javier Mey Almela prestó el servicio de consultoría para la elaboración del Expediente Técnico para la ejecución de la obra: Rehabilitación y Reparación del muelle del Terminal Portuario de Ilo¹, la cual fue aprobada con Resolución de Gerencia General n.° 114-2019/ENAPU S.A./GG de 29 de marzo de 2019, de acuerdo con el siguiente presupuesto:

Cuadro n.° 1
Costo Total del Proyecto

Ítem	Descripción	Parcial S/
01	Trabajos Preliminares	704,329.80
02	Eliminación de material excedente	20,395.54
03	Limpieza e inspección de daños	203,518.33
04	Reparación de daños	16'747,989.30
04.01	Reparación de daños en losas	142,646.32
04.02	Reparación de daños en vigas	939,397.82
04.03	Reparación de Encamisetados de pilotes	6'043,859.43
04.04	Reparación de la parte sumergida de los pilotes	9'624,085.73
05	Reparación de daños en puente de acceso	905,785.76

¹ mediante concurso público 003-2018 ENAPU S.A./Callao se le adjudicó la buena pro y firmó el contrato 016-2018 ENAPU S.A./G.ADM de 6 de Noviembre del 2018, con un plazo de 120 días, por el monto de S/ 730,000.00 soles.

05.01	Reparación de Estribo del Puente de acceso	9,605.26
05.02	Reparación de vigas del puente de acceso	896,180.50
06	Escaleras metálicas	6,500.00
	Costo Directo	18'588,518.73
		=====
	Gastos Generales	1'672,966.69
	Utilidad	1'858,851.87
		=====
	Subtotal	22'120,337.29
	Impuesto IGV (18%)	3'981,660.71
		=====
	Total Presupuesto	26'101,998.00

Fuente: Expediente Técnico del Proyecto aprobado con Resolución de Gerencia General n.° 114-2019/ENAPU S.A./GG de 29 de marzo de 2019.

Elaborado por: Comisión de Control a cargo del servicio del Control Concurrente.

b. Descripción de antecedentes y Metas de la intervención.

Antecedentes del proyecto

El muelle del Terminal Portuario de ENAPU en Ilo es de tipología Espigón; está formado por una plataforma de 301.60 m de longitud y 27.00 m de anchura, con un puente de acceso de 25.27 m de largo por 18.00 m de ancho.

El muelle está conformado por 04 amarraderos:

02 en costado Sur del muelle y otros 02 en el Norte y 01 rampa Ro-Ro ubicada al costado sur del muelle.

La estructura del muelle es de concreto armado, estando su superestructura conformada por un sistema de vigas transversales principales y vigas longitudinales secundarias sobre las que descansa una losa de concreto. La superestructura tiene vigas mandil en todo el perímetro del muelle, en las que están instaladas las defensas de jebe trapezoidal, llantas de gran tamaño, restos de sardineles y bitas de amarre.

Plataforma

La plataforma tiene 58 ejes principales transversales dispuestos de la siguiente forma:

01 espacio de 5.60 m, 15 espacios de 6.20 m, 01 espacio de 6.00 m, 39 espacios de 5.00 m y 01 voladizo en el extremo de 2.00 m.

Cada eje principal transversal está compuesto por vigas con una sección de 1.45 m de base por 1.45 m de altura, incluyendo la losa. Está formada por una viga prefabricada de concreto armado, en forma de U, de 1.00 m de base por 0.80 m de altura y 0.125 m de espesor. Después de colocada esta viga sobre los pilotes, se coloca dentro de ella la armadura principal y se llena el interior de concreto hasta alcanzar la altura de 0.80 m.

El espacio entre vigas principales se cubre mediante losas prefabricadas nervadas, de 0.50 m. de altura, de 3 tipos diferentes, según sea su posición. Sobre los elementos prefabricados se vació una losa de concreto armado de 0.15 m de espesor, que completa la altura hasta los 1.45 m de las vigas principales.

En el caso de los pilotes inclinados se colocó un elemento prefabricado en forma de U para alojar en su interior las cabezas de dichos pilotes inclinados.

Las vigas longitudinales están formadas por una sección prefabricada en forma de U con un espesor de nervio de 0.50 m y una altura de 10.035 m, sobre la cual se dispuso concreto vaciado in situ hasta completar la altura total de 1.70 m.

El tablero tiene una junta de dilatación en el eje 17.

Puente de acceso

El puente de acceso al muelle se ubica entre el estribo asentado en roca hasta el primer eje transversal de pilotes.



Está formado por 12 vigas doble T de concreto armado de 0.75 m de base, 1.35 m de altura, con 25 cm de espesor en alma y 15 a 20 cm de espesor en ala superior y 20 a 25 cm de espesor en ala inferior. Las vigas están separadas entre sí 150 cm, y sobre ellas existe una losa de concreto armado de 25 cm de espesor.

Pilotes

La superestructura se apoya sobre 358 pilotes dispuestos de la siguiente manera:

- 292 pilotes verticales:
 - En los ejes 1 y 4, pilotes con la siguiente separación:
 - 5.00 m - 2.50 m
 - 4.00 m - 4.00m
 - En los ejes 2 y 7, pilotes con la siguiente separación:
 - 5.00 m - 2.50 m
 - 4.00 m - 4.00 m
 - En los ejes 3, 6 y 8 al 58, pilotes con la siguiente separación:
 - 5.00 m - 6.50 m
 - 6.50 m - 5.00 m
- 36 pilotes inclinados en el sentido transversal al muelle. Están contruidos en grupos de a dos, uno inclinado hacia un lado y el otro hacia el lado opuesto. La inclinación de los pilotes es de 1 en 2. Los grupos están uniformemente espaciados a distancias de 20 m.
- 30 pilotes inclinados en sentido longitudinal y con dirección o puesta, en grupos de a dos, con vértice en el tablero en dos ejes paralelos, situado a 3.25 m a ambos lados del eje central. La inclinación de estos pilotes también es de 1 en 2.

Todos los pilotes son de concreto armado con una sección octogonal de 82 cm entre caras exteriores opuestas, y con vacío interior circular con 61 cm de diámetro.

En su parte inferior tienen un ensanchamiento campana, también octogonal, con 115 cm entre caras exteriores opuestas y con un vacío interior circular con un diámetro de 93 cm.

Como el fondo del mar está constituido por roca, los pilotes no pueden hincarse. Para lograr un comportamiento adecuado de los pilotes se realizó una perforación en la roca de 20 cm de diámetro y 125cm de profundidad, y se procedió a introducir en su interior dos rieles de 60 Lbs/Yd, de una longitud de 2.50 m. Posteriormente la perforación y la parte inferior del pilote se rellenó con concreto.

Los pilotes inclinados también se anclan al terreno mediante railes ferroviarios, pero en su caso las longitudes de los railes son diferentes: 9.30 m hincado en el terreno y 5.50 m en el interior del pilote.

En 1992 se procedió al encamisetado de todos los pilotes.

Descripción de Metas de la Intervención

Trabajos de reparación y rehabilitación

En la inspección del muelle se ha encontrado que existen elementos con signos de deterioro. Adicionalmente, en la evaluación estructural realizada se incluyen los aspectos de durabilidad en la reparación, que se recomienda efectuar para evitar continúe el proceso de deterioro, principalmente por corrosión de la estructura del muelle.

Reparación de la losa o plataforma

La reparación se realizará siguiendo el procedimiento que se detalla en los planos y en las especificaciones técnicas. No obstante, seguidamente se hace un resumen de cada tipo de reparación:



Cara superior de la losa

Tipo de daño 1: Fisuras

Tipo de daño 2: Grietas y desprendimientos superficiales de concreto sin presencia visual de oxidación de armaduras.

Tipo de daño 3: Grietas y pérdidas de concreto con presencia visual de oxidación de armaduras o armaduras a la vista.

Cara inferior de la losa

Tipo de daño 1: fisuras.

Tipo de daño 2: Grietas y desprendimientos superficiales de concreto sin presencia visual de oxidación de armaduras.

Tipo de daño 3: Grietas y pérdidas de concreto con presencia visual de oxidación de armaduras o armaduras a la vista.

Vigas

Tipo de daño 1: Fisuras

1. Ubicación del daño.
2. Limpieza de la superficie de concreto afectada por la fisura. Para ello se utilizará jet de agua o jet de agua y arena. La superficie debe quedar rugosa.
3. Sellar la fisura con mortero epóxico SIKADUR 32 o similar. Este mortero trabaja como imprimante de alta adherencia y como capa impermeable, para posteriormente utilizar un recubrimiento epóxico.
4. Inyectar SIKADUR 52 o similar, cada 30 cm mediante válvulas. Este producto se utiliza para inyecciones en grietas de pilotes y otras estructuras para recuperar las características monolíticas de una estructura agrietada. Es muy fluido por lo que puede aplicarse en fisuras muy angostas.
5. Para los sellados e inyecciones deben seguirse las instrucciones del fabricante.

Tipo de daño 2: Grietas y desprendimientos superficiales de concreto sin presencia visual de oxidación de armaduras.

1. Ubicación del daño.
2. Demolición del concreto suelto de la parte comprometida. Para ello se utilizará jet de agua, o jet de agua y arena, y cincelador, en un espesor de 8 cm. (si para ello se llegase a la armadura, a partir de aquí seguir lo indicado para el tipo de daño 3). La superficie del concreto debe quedar rugosa y debe limpiarse en forma cuidadosa hasta llegar al concreto sano.
3. Sellar con mortero epóxico SIKADUR 32 o similar.
4. Colocar el encofrado para restituir el total de la superficie de la viga en la altura afectada.
5. Restituir el concreto perdido. Al mortero se le añadirá el aditivo para reparaciones SIKATOP 77, o similar. Este aditivo incrementa la impermeabilidad y la resistencia del mortero a los ataques químicos y proporciona una adecuada adherencia entre el concreto viejo y el mortero nuevo.
6. Para la aplicación del aditivo deben seguirse las instrucciones del fabricante.

Tipo de daño 3: Grietas y pérdidas de concreto con presencia visual de oxidación de armaduras o armaduras a la vista.

1. Ubicación del daño.
2. Demolición del concreto suelto de la parte comprometida. Para ello se utilizará jet de agua o jet de agua y arena con jet de agua y cincelador, en un espesor de 8 cm y hasta 2 cm



por detrás de la armadura de refuerzo. La superficie del concreto debe quedar rugosa y debe limpiarse en forma cuidadosa hasta llegar al concreto sano.

3. Reparar el acero de la viga según detalles incluidos en los planos

4. Reemplazar el acero que esté dañado en más del 20 % del total, según detalles indicados en los planos.

5. Pintar el refuerzo expuesto con ARMATEC 108 o similar. Este producto mejora la adherencia entre el acero de refuerzo existente y el concreto nuevo, y está especialmente indicado para la protección del acero de refuerzo en estructuras expuestas a ambientes agresivos.

6. Aplicar adhesivo epóxico marino en la superficie de la estructura que debe repararse para mejorar el contacto entre el elemento a reparar y el nuevo concreto.

7. Colocar el encofrado para restituir el total de la superficie de la viga en la altura afectada.

8. Restituir el concreto perdido. Al mortero se le añadirá el aditivo para reparaciones SIKATOP 77, o similar. Este aditivo incrementa la impermeabilidad y la resistencia del mortero a los ataques químicos y proporciona una adecuada adherencia entre el concreto viejo y el mortero nuevo.

9. Para la aplicación del aditivo deben seguirse las instrucciones del fabricante

Pilotes

a) Daños en Encamisetados

Tipo de daño 1: Fisuras

1. Ubicación de la fisura

2. Limpieza de la superficie de concreto afectada por la fisura. Para ello se utilizará jet de agua o jet de agua y arena. La superficie debe quedar rugosa.

3. Sellar la fisura con mortero epóxico SIKADUR 32 o similar. Este mortero trabaja como imprimante de alta adherencia y como capa impermeable, para posteriormente utilizar un recubrimiento epóxico.

4. Inyectar SIKADUR 52 o similar, cada 30 cm mediante válvulas. Este producto se utiliza para inyecciones en grietas de pilotes y otras estructuras para recuperar las características monolíticas de una estructura agrietada. Es muy fluido por lo que puede aplicarse en fisuras muy angostas.

5. Para los sellados e inyecciones deben seguirse las instrucciones del fabricante.

Tipo de daño 2: Grietas y desprendimientos superficiales de concreto sin presencia visual de oxidación de armaduras.

1. Ubicación del daño.

2. Demolición del concreto suelto de la parte comprometida. Para ello se utilizará jet de agua, o jet de agua y arena, y cincelador, en un espesor de 8 cm. (si para ello se llegase a la armadura, a partir de aquí seguir lo indicado para el tipo de daño 3). La superficie del concreto debe quedar rugosa y debe limpiarse en forma cuidadosa hasta llegar al concreto sano.

3. Sellar con mortero epóxico SIKADUR 32 o similar.

4. Colocar el encofrado para restituir la superficie del encamisetado en la altura afectada.

5. Restituir el concreto perdido. Al mortero se le añadirá el aditivo para reparaciones SIKATOP 77, o similar. Este aditivo incrementa la impermeabilidad y la resistencia del mortero a los ataques químicos y proporciona una adecuada adherencia entre el concreto viejo y el mortero nuevo.

6. Para la aplicación del aditivo deben seguirse las instrucciones del fabricante

Tipo de daño 3: Grietas y pérdidas de concreto con presencia visual de oxidación de armaduras o armaduras a la vista.

1. Ubicación del daño.

2. Demolición del concreto suelto en la parte comprometida. Para ello se utilizará jet de agua o jet de agua y arena con jet de agua y cincelador, en un espesor de 8 cm y hasta 2 cm por



detrás de la armadura de refuerzo. La superficie del concreto debe quedar rugosa y debe limpiarse en forma cuidadosa hasta llegar al concreto sano.

3. Reparar el acero de los encamisetados según detalles incluidos en los planos.
4. Reemplazar el acero que está dañado en más del 20% del total, según detalles indicados en los planos.
5. Pintar el refuerzo expuesto con ARMATEC 108 o similar. Este producto mejora adherencia entre el acero de refuerzo existente y el concreto nuevo, y está especialmente indicado para la protección del acero de refuerzo en estructuras expuestas a ambientes agresivos.
6. Sellar la superficie de actuación con mortero epóxico SIKADUR 32 o similar. Este mortero trabaja como imprimante de alta adherencia y como capa impermeable, para posteriormente utilizar un recubrimiento epóxico.
7. Colocar un corbatín perimetral para poder apoyar el encofrado.
8. Colocar el encofrado para restituir la superficie del encamisetado en la altura afectada.
9. Restituir el concreto perdido. Al mortero se le añadirá el aditivo para reparaciones SIKATOP 77, o similar. Este aditivo incrementa la impermeabilidad y la resistencia del mortero a los ataques químicos y proporciona una adecuada adherencia entre el concreto viejo y el mortero nuevo.
10. Para la aplicación del aditivo deben seguirse las instrucciones del fabricante.

Tipo de daño 4: Daño de los tipos 2 y 3 en los que está afectado más del 30 % del perímetro y de la altura del encamisetado.

En el caso de que los daños afecten a más del 30% del perímetro del encamisetado, se demolerá todo el perímetro del pilote en la altura comprometida. Cuando además la altura comprometida sea mayor del 30% de la altura total, se demolerá la totalidad del encamisetado.

1. Ubicación del daño.
2. Demolición del concreto de todo el perímetro del encamisetado en la altura de la parte comprometida hasta 2 cm por detrás de la armadura de refuerzo. La superficie del concreto debe quedar rugosa y debe limpiarse en forma cuidadosa hasta llegar al concreto sano.
3. Reparar el acero de los encamisetados según detalles incluidos en los planos
4. Reemplazar el acero longitudinal que esté dañado en más del 20%, según detalles indicados en los planos.
5. Pintar el refuerzo expuesto con ARMATEC 108 o similar.
6. Aplicar adhesivo epóxico marino en la superficie de la estructura que debe repararse para mejorar el contacto entre el elemento a reparar y el nuevo concreto.
7. Colocar un corbatín perimetral para poder apoyar el encofrado.
8. Colocar el encofrado para restituir el total del perímetro del encamisetado.
9. Restituir el concreto perdido. Al mortero se le añadirá el aditivo para reparaciones SIKATOP 77, o similar. Este aditivo incrementa la impermeabilidad y la resistencia del mortero a los ataques químicos y proporciona una adecuada adherencia entre el concreto viejo y el mortero nuevo. Se usará bomba o tremie.
10. Para la aplicación del aditivo deben seguirse las instrucciones del fabricante.

b) Daños en la parte sumergida de los pilotes.

Tipo de daño 1: Fisuras

Tipo de daño 2: Grietas y desprendimientos superficiales de concreto que afecten a 1 o 2 caras del pilote.

Tipo de daño 3: Grietas y desprendimientos superficiales de concreto que afecten a más de tres caras del pilote.



Daños en el estribo del puente de acceso

1. Ubicación del daño.
2. Demolición del concreto suelto de la parte comprometida. Para ello se utilizará jet de agua o jet de agua y arena con jet de agua y cincelador. La superficie del concreto debe quedar rugosa y debe limpiarse en forma cuidadosa hasta llegar al concreto sano.
3. Aplicar adhesivo epóxico marino en la superficie de la estructura que debe repararse para mejorar el contacto entre el elemento a reparar y el nuevo concreto.
4. Colocar el encofrado para restituir el total de la superficie del estribo en la zona afectada.
5. Restituir el concreto perdido. Al mortero se le añadirá el aditivo para reparaciones SIKATOP 77, o similar. Este aditivo incrementa la impermeabilidad y la resistencia del mortero a los ataques químicos y proporciona una adecuada adherencia entre el concreto viejo y el mortero nuevo.
6. Para la aplicación del aditivo deben seguirse las instrucciones del fabricante.

Bitas

Todas las bitas se encuentran en buen estado de conservación por lo tanto, ninguna de ellas necesita ser reemplazada; solamente se precisa, en alguna de ellas, realizar trabajos de mantenimiento mediante arenado y pintado.

Escalera metálica

La escalera metálica se encuentra en buen estado de conservación y solamente precisa realizar trabajos de mantenimiento mediante arenado y pintado.

Hojas de cálculo estructurales

No ha sido necesario realizar cálculos estructurales ya que se trata de una rehabilitación del muelle existente sin que se modifiquen las acciones que inciden sobre el muelle: tipo de buques, sobrecargas sobre el muelle o equipos de manipulación de mercancías.

Afectación al medio ambiente

Al tratarse de una rehabilitación no se construirán nuevas obras que afecten de alguna manera al medio ambiente, ya que no se modifica la operación actual del muelle. Los únicos productos susceptibles de afectar al medio ambiente son los restos del picado de las estructuras de concreto, para los que se prevé en las especificaciones técnicas que debe preverse un método para su recogida y traslado a botadero, y en el presupuesto una partida específica para cubrir dichas labores.

En el Anexo J se indican las medidas que deben implementarse para mitigar las posibles afecciones al medio ambiente.

Contrato de Obra

- Como resultado del procedimiento de selección realizado mediante Licitación Pública n.º 002-2019 ENAPU S.A. – Callao – primera convocatoria, la entidad suscribió el Contrato n.º 017 2019 ENAPU S.A./G.ADM de 3 de septiembre de 2019, con objeto de ejecutar la obra: "Rehabilitación y reparación del muelle Terminal Portuario de Ilo" con el CONSORCIO ILO II con RUC n.º 20605150358 conformado por las empresas: Asphalt Technologies S.A.C. con RUC n.º 20481795320, Zigurat Constructora S.A.C. con RUC n.º 20601161321 y Fast Solutions General Services S.A.C (en adelante El Contratista), por el monto de S/23'491,798.20 soles que incluye todos los Impuestos de Ley, con un plazo de ejecución de trescientos (300) días calendario.

Contrato de Supervisión de obra

- El servicio de Consultoría para la Supervisión de la ejecución de la obra se llevó a cabo mediante el procedimiento de selección Concurso Público - SM-2-2019-ENAPU-CALLAO.-1-1; suscribiendo el Contrato n.º 020-2019-ENAPU S.A./G.ADM de 17 de octubre de 2019, con el CONSORCIO



SUPERVISOR TERMINAL PORTUARIO DE ILO con RUC n.° 20605346627 conformado por las empresas: Euroconsult Sucursal Perú con RUC 20553360910, Proes Consultores S.A. sucursal del Perú con Ruc n.° 20600007395 (en adelante La Supervisión), por el monto contractual de S/ 1'984,491,50 soles que incluye todos los Impuestos de Ley, con un plazo para la ejecución del servicio de consultoría de trescientos treinta (330) días calendario.

Avance Físico y Financiero

La Entidad viene registrando información respecto a los avances de la ejecución de la obra en el aplicativo INFOBRAS; asimismo, la obra presenta la siguiente ejecución presupuestal:

Cuadro n.° 3
Ejecución presupuestal a junio de 2021

Producto/proyecto	Porcentaje acumulado Físico de obra Programado %	Monto acumulado Valorizado de obra programado S/	Porcentaje acumulado de obra Real %	Monto acumulado Valorizado de obra Real S/
2424307: Rehabilitación y reparación del muelle Terminal Portuario de Ilo	97.57	19 424 935,17	75.10	14 952 097,13

Fuente: Sistema de Información de Obras Públicas.

Elaborado por: Comisión de Control a cargo del servicio del Control Concurrente.

Servicios de Control

Se emitió el Informe de Control Concurrente n.° 009-OCI-2019/ENAPU S.A./0256-SCC, respecto a la Licitación Pública n.° 002-2019-ENAPU S.A./CALLAO-1 de 31 de julio de 2019, que se encuentra en estado concluido.



V. SITUACIONES ADVERSAS

De la revisión efectuada a la valorización de obra reparación del muelle del Terminal Portuario de Ilo, se han identificado situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos de la obra: reparación del muelle del terminal portuario de Ilo, distrito de Ilo, provincia Ilo, departamento Moquegua, con código único de inversiones 2424307, las cuales se exponen a continuación:

1. Deficiencias en los procedimientos constructivos y en la implementación de señalización y medidas de seguridad en la ejecución de las reparaciones del muelle del Terminal Portuario de Ilo, genera riesgos en la calidad, funcionalidad de la obra y la integridad física de estibadores y obreros.

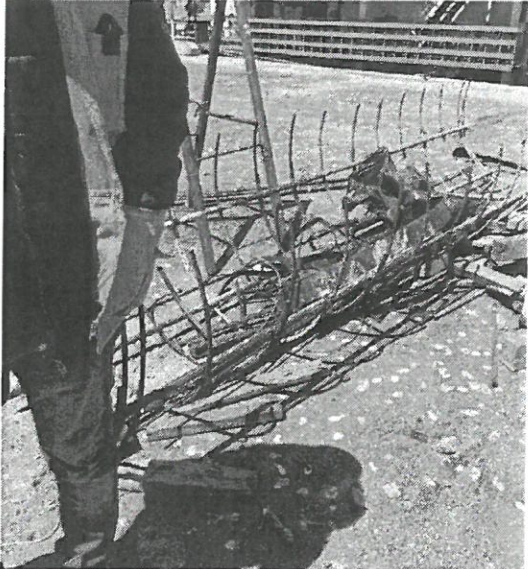
a) Condición

- 1.1 Acero corrugado de construcción con presencia de óxido y corrosión, relleno de concreto de encamisetado para pilotes que presenta vacíos con respecto a la cara inferior de la viga y el almacén no presenta mantenimiento adecuado y no es seguro.

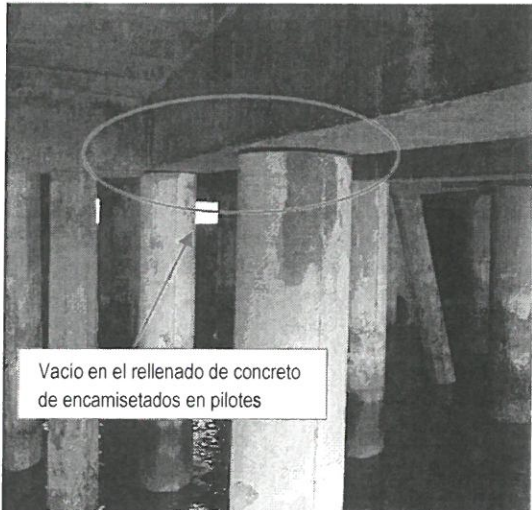
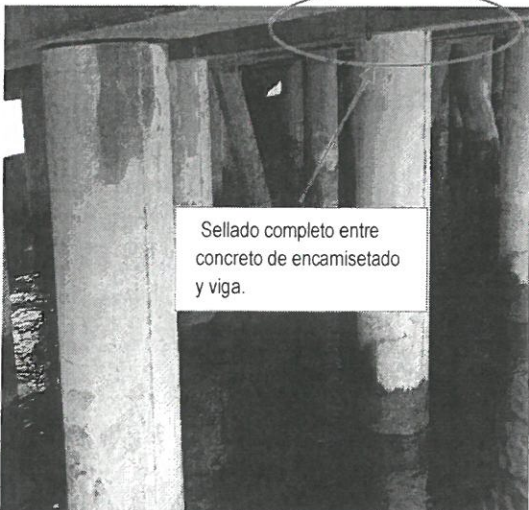
Producto de la visita de inspección² realizada el 2 y 3 de septiembre de 2021 a La Obra, se verificó estribos de acero de construcción para vigas y encamisetados que presentan

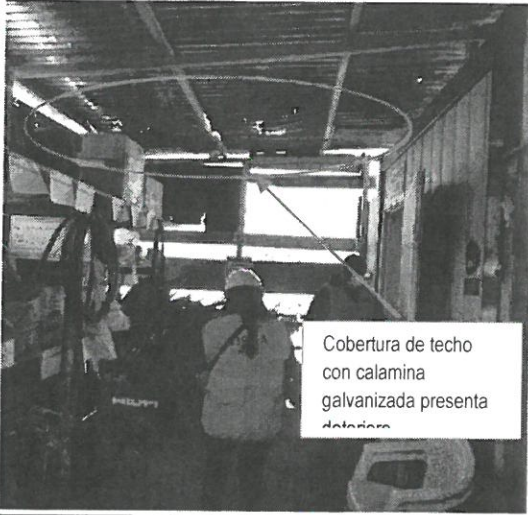
² ACTA n.° 001-2021-OCI-0256/OBRA-TERMINAL PORTUARIO ILO.

corrosión (Ver vistas fotográficas n.º 1 y 2); asimismo, se observó concreto para encamisetados de pilotes (ubicados en los eje 45 y 46) que no llegan hasta la cara inferior de viga (Ver vistas fotográficas n.º 3 y 4) y el almacén no presenta un mantenimiento adecuado, que brinde una instalación segura (Ver vistas fotográficas n.º 5 y 6).

Vista Fotográfica n.º 1	Vista Fotográfica n.º 2
 Estribos de acero con presencia de óxido	
Estribos de acero corrugado de construcción a la intemperie, que presentan óxido.	Acero de construcción para encamisetado de pilares con presencia de corrosión



Vista Fotográfica n.º 3	Vista Fotográfica n.º 4
 Vacio en el relleno de concreto de encamisetados en pilotes	 Sellado completo entre concreto de encamisetado y viga.
Pilotes (ubicados en los ejes 45 y 46), donde no se ha relleno el concreto de encamisetados hasta sellar con la viga, dejando un vacío.	Pilotes (ubicados en el eje 47) donde se ha realizado un llenado completo de concreto de encamisetado hasta sellar con la viga.

Vista Fotográfica n.º 5	Vista Fotográfica n.º 6
 Cobertura de techo con calamina galvanizada presenta deterioro.	 Listones de madera del cerco de almacén, se han desprendido, por falta de mantenimiento.
Techo de almacén, que cuenta con cobertura liviana, compuesto de calamina galvanizada se encuentra deteriorado.	Listones de madera del cerco de almacén, que se han desprendido, que con las fuertes corrientes de aire podría ocasionar daños.

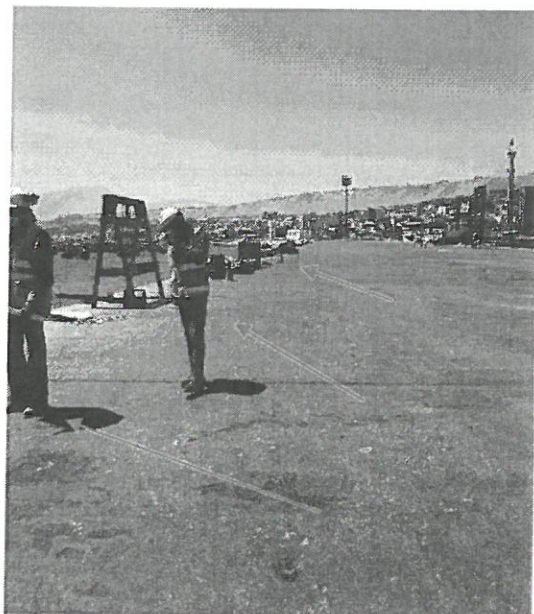
1.2 Inadecuada implementación de Señalización y medidas de seguridad.

Durante la visita de inspección realizada los días 2 y 3 de septiembre de 2021, por la comisión de control concurrente a La Obra, se verificó áreas de trabajo que cuentan con una deficiente implementación de señalización (ver vistas fotográficas n.ºs 5, 6, 7, 8); Así como listones de madera con clavos y cable de rotomartillo en contacto con el agua (ver vistas fotográficas n.ºs 9, 10).



Vista Fotográfica n.º 7	Vista Fotográfica n.º 8
	
Área de trabajo de La Obra, que cuenta con conos, sin señalización, cinta y malla de seguridad (anaranjada)	Área de trabajo de la obra que solo cuenta de manera parcial con malla de seguridad (anaranjada) y conos

Vista Fotográfica n.º 9



Conos anaranjados y falta de señalización, cinta y malla de seguridad (anaranjada)

Vista Fotográfica n.º 10



Materiales excedentes de la obra, ubicados al costado del Almacén n.º 01, que no cuentan con señalización, cinta y malla de seguridad que los delimite.

Vista Fotográfica n.º 11



Lado norte del muelle, donde se aprecia cable de rotomartillo en contacto con el agua.

Vista Fotográfica n.º 12



Listones de madera con clavos expuestos.



Las situaciones expuestas en los numerales 1.1. y 1.2., podrían afectar la calidad de la Obra, E incumplir el contrato; Así como una inadecuada implementación de señalización, medidas de seguridad que podrían afectar la funcionalidad de la obra, integridad física de estibadores y personal de obra.

Es preciso señalar que los hechos descritos anteriormente se encuentran relacionados como supuesto de aplicación de penalidad, descritas en los ítems 7 y 11, Seguridad de Obra y Señalización y Recojo de desmonte y limpieza de la zona de trabajo, de la cláusula décimo sexta del Contrato n.º 017 2019 ENAPU S.A./G.ADM de 3 de septiembre de 2019, para la contratación del ejecutor de obra.

b) Criterio

- **Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N° 082-2019-EF y publicado en el Diario Oficial El Peruano el 13 de marzo de 2019, el cual establece:**

"(...)

Artículo 40. Responsabilidad del contratista

40. 1 El contratista es responsable de ejecutar la totalidad de las obligaciones a su cargo, de acuerdo a lo establecido en el contrato. En los contratos de ejecución de obra, el plazo de responsabilidad no puede ser inferior a siete (7) años, contado a partir de la conformidad de la recepción total o parcial de la obra, según corresponda.

Además, se debe cumplir lo dispuesto en los numerales 2) y 3) del artículo 1774 del Código Civil. (...)

- **Reglamento Nacional de Edificaciones aprobado por Decreto Supremo N° 011-2006-VIVIENDA y su modificatoria con Decreto Supremo N° 010-2009-VIVIENDA:**

Del Título I "Generalidades"

Norma Técnica GE.030

Derechos y Responsabilidades

Capítulo IV

Sub-Capítulo III

Del Profesional Responsable de Obra

"(...)

Artículo 9.- El constructor ejecutará los procesos constructivos comprendidos en la obra, bajo los indicadores de resultados de calidad, para demostrar el cumplimiento contractual, para ello el contratista tendrá que entregar (...) las evidencias de cumplimiento de los códigos, reglamentos y normas (...).

Artículo 10.- El supervisor es el responsable de exigir el cumplimiento de la aplicación de la gestión de calidad en la ejecución de obra, con el fin de asegurar el cumplimiento del nivel de calidad definido en el proyecto (...).

Artículo 30.- Es obligación del Profesional Responsable de Obra:

a) Administrar los procesos constructivos y cumplir con las pruebas, controles, ensayos e inspecciones necesarios para ejecutar las obras aprobadas.

g) Cumplir con los requisitos de calidad pactados en el contrato y establecidos en el proyecto.

h) Cumplir con los códigos, normas y reglamentos que son aplicables a la obra.

l) Planear y supervisar las medidas de seguridad del personal y de terceras personas en la obra (...).

Sub-Capítulo VI

Del Supervisor de Obra



“(...)

Artículo 40.- Es responsabilidad del Supervisor de Obra:

c) Asegurar la ejecución de las pruebas, controles y ensayos, previstos en las especificaciones del Proyecto.

Norma Técnica G.050 Seguridad Durante La Construcción
Requisitos del lugar de trabajo

“(...)

7.4 Accesos y vías de circulación

Toda obra de edificación debe contar con un cerco perimetral que limite y aisle el área de trabajo de su entorno.

7.5 Tránsito peatonal dentro del lugar de trabajo y zonas colindantes se tomarán todas las acciones necesarias para proteger a las personas que transiten por las distintas áreas y sus inmediaciones, de todos los peligros que puedan derivarse de las actividades desarrolladas.

7.7 Señalización

(...) Se deben señalar los sitios de riesgo indicados (...), de conformidad a las características de señalización de cada caso en particular. Estos sistemas de señalización (carteles, vallas, balizas, cadenas, sirenas, etc.) se mantendrán, modificarán y adecuarán según la evolución de los trabajos y sus riesgos emergentes (...)

TITULO III.1- Edificaciones
ARQUITECTURA

Norma Técnica A.010

Capítulo I

Características de Diseño

“(...)

Artículo 3.- Las obras de edificación deberán tener calidad (...), con la eficiencia del proceso constructivo a emplearse y con el cumplimiento de la normativa vigente.

Se ejecutará con materiales, componentes y equipos de calidad que garanticen seguridad, durabilidad y estabilidad.

Artículo 12.- Los cercos tienen como finalidad la protección visual y/o auditiva y dar seguridad (...).

- Expediente Técnico aprobada con Resolución de Gerencia General n.º 114-2019/ENAPU S.A/GG de 29 de marzo de 2019

8.- Especificaciones Técnicas

8.1.2 Medidas de Seguridad

El Contratista bajo su responsabilidad, adoptará todas las medidas de seguridad necesarias para evitar accidentes a su personal, a terceros y a la misma obra, debiendo cumplir con todas las disposiciones vigentes en el Reglamento Nacional de Edificaciones, Reglamento de la Ley de Contrataciones y adquisiciones del Estado y demás dispositivos vigentes.

El Contratista deberá mantener todas las medidas de seguridad en forma ininterrumpida, desde el inicio hasta la recepción de La Obra (...).

8.1.2 Materiales

Todos los materiales adquiridos o suministrados para las obras que cubren estas especificaciones, deberán ser nuevos, de primer uso, de utilización actual en el mercado nacional e internacional, de la mejor calidad (...).

8.3.2 Oficinas y Almacenes

Descripción

Es la obligación del Contratista el mantenimiento y conservación de todas obras temporales, en forma limpia, segura y ordenada durante la ejecución de la obra.



c) Consecuencia

La situación antes descrita, genera riesgos en la calidad, funcionalidad de la obra y la integridad física de estibadores y personal obrero.

2. Retraso injustificado en la ejecución de la obra, genera el riesgo de que no culmine en el plazo establecido y afecte los objetivos institucionales.

a) Condición

La comisión de control concurrente efectuó la inspección física a la obra, los días 2 y 3 de setiembre de 2021, cumpliendo con recopilar información referente a la ejecución de la misma y revisar el Cuaderno de Obra³, encontrándose el siguiente detalle en los asientos.

Cuadro n.º 01
Asientos del Cuaderno de Obra

Nº de asiento	Fecha de asiento	Responsable del asiento	Descripción de asiento
1032	10/08/2021	Del Supervisor	"(...) El día de hoy el contratista se encuentra coordinando sus actividades con su personal, se indicó que deberían continuar con las labores de picado de la viga de borde con dos frentes de trabajo por lo menos (...)"
1034	11/08/2021	Del Supervisor	"(...) Se verifica que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 Reparación de Vigas de Borde, esta se encuentra inactiva, se le recuerda al contratista que esta se encuentra atrasada, por ende, deberá ejecutar la obra de manera acelerada y aumentando los frentes de trabajo (...)"
1036	12/08/2021	Del Supervisor	"(...) El día de hoy no se está ejecutando la viga de borde (...)"
1038	13/08/2021	Del Supervisor	"(...) Se verifica que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 Reparación de vigas de borde, esta se encuentra inactiva (...)"
1040	14/08/2021	Del Supervisor	"(...) Se verifica que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 Reparación de vigas de borde, esta se encuentra inactiva (...)"
1044	16/08/2021	Del Supervisor	"(...) Solicitamos al contratista el de garantizar con el total del saldo de materiales (...) se verifica también que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 Reparación de Vigas de Borde, ESTA SE ENCUENTRA INACTIVA, se deja a responsabilidad del contratista el bajo rendimiento en la producción de obra, por causas de no contar con los recursos necesarios para el cumplimiento de las metas de la obra (...) ante ello indicamos que la obra a la fecha se encuentra ATRASADA (...)"
1046	17/08/2021	Del Supervisor	"(...) Se verifica que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 REPARACIÓN DE VIGAS DE BORDE, ESTA SE ENCUENTRA INACTIVA (...)"
1048	18/08/2021	Del Supervisor	"(...) Se verifica que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 REPARACIÓN DE VIGAS DE BORDE, ESTA SE ENCUENTRA INACTIVA (...)"
1050	19/08/2021	Del Supervisor	"(...) Se verifica también que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 Reparación de Vigas de Borde, ESTA SE ENCUENTRA INACTIVA, se deja a responsabilidad del contratista el bajo rendimiento en la producción de obra, por causas de no contar con los recursos necesarios para el cumplimiento de las metas de la obra (...)"
1052	20/08/2021	Del Supervisor	"(...) Se verifica que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 REPARACIÓN DE VIGAS DE BORDE, ESTA SE ENCUENTRA INACTIVA (...)"
1054	21/08/2021	Del Supervisor	"(...) Se verifica que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 REPARACIÓN DE VIGAS DE BORDE, ESTA SE ENCUENTRA INACTIVA (...)"



³ Legalizado por la Notaria Mónica Susana Aragón Burgos

N° de asiento	Fecha de asiento	Responsable del asiento	Descripción de asiento
1058	23/08/2021	Del Supervisor	"(...) Se verifica que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 REPARACIÓN DE VIGAS DE BORDE, ESTA SE ENCUENTRA INACTIVA (...)"
1060	24/08/2021	Del Supervisor	"(...) Se verifica también que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 Reparación de Vigas de Borde, ESTA SE ENCUENTRA INACTIVA, se deja a responsabilidad del contratista el bajo rendimiento en la producción de obra, por causas de no contar con los recursos necesarios para el cumplimiento de las metas de la obra (...)"
1062	25/08/2021	Del Supervisor	"(...) Se verifica que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 REPARACIÓN DE VIGAS DE BORDE, ESTA SE ENCUENTRA INACTIVA (...)"
1064	26/08/2021	Del Supervisor	"(...) Se verifica que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 REPARACIÓN DE VIGAS DE BORDE, ESTA SE ENCUENTRA INACTIVA (...)"
1066	27/08/2021	Del Supervisor	"(...) Se verifica que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 REPARACIÓN DE VIGAS DE BORDE, ESTA SE ENCUENTRA INACTIVA (...)"
1068	28/08/2021	Del Supervisor	"(...) Se verifica que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 REPARACIÓN DE VIGAS DE BORDE, ESTA SE ENCUENTRA INACTIVA (...)"
1073	31/08/2021	Del Supervisor	"(...) Se verifica que la cuadrilla para la ejecución de la partida 04.02.01 REPARACIÓN DE VIGAS DE BORDE, ESTA SE ENCUENTRA INACTIVA (...)"

Fuente: Cuaderno de obra, legalizado por la notaria Mónica Susana Aragón Burgos.

Elaborado por: Comisión de control concurrente.

De lo expuesto en el cuadro anterior, se evidencia que, durante el periodo del 10 al 31 de agosto de 2021, El Contratista no ha continuado con las labores de la partida 04.02.01 Reparación de Vigas de Borde, lo cual representa un bajo rendimiento en la producción de la obra, por causa de no contar con los recursos necesarios para el cumplimiento de metas.

Cabe precisar que, los hechos descritos anteriormente se encuentran relacionados como supuesto de aplicación de penalidad, descrita en la cláusula décimo quinta del Contrato n.° 017 2019 ENAPU S.A./G.ADM de 3 de septiembre de 2019, para la contratación del ejecutor de obra.

b) Criterio

- Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N° 082-2019-EF y publicado en el Diario Oficial El Peruano el 13 de marzo de 2019, el cual establece:

"(...)

Artículo 40. Responsabilidad del contratista

40. 1 El contratista es responsable de ejecutar la totalidad de las obligaciones a su cargo, de acuerdo a lo establecido en el contrato (...)"

- Expediente Técnico aprobada con Resolución de Gerencia General n.° 114-2019/ENAPU S.A/GG de 29 de marzo de 2019

10.- CRONOGRAMA DE OBRA

Anexo E. Cronograma de Obra y modificaciones otorgadas por ampliaciones de plazo.

- Contrato n.° 017 2019 ENAPU S.A./G.ADM de 3 de septiembre de 2019, con objeto de ejecutar la obra: "Rehabilitación y reparación del muelle Terminal Portuario de Ilo".

"(...)

CLÁUSULA SEXTA: PARTES INTEGRANTES DEL CONTRATO

El presente contrato está conformado por las bases integradas, la oferta ganadora, así como los documentos derivados del procedimiento de selección que establezcan obligaciones para las partes (...).



"(...)

CLAUSULA DECIMO SEXTA: PENALIDADES

Si EL CONTRATISTA incurre en retraso injustificado en la ejecución de las prestaciones objeto del contrato, ENAPU S.A. le aplicara automáticamente una penalidad por mora por cada día de atraso, de acuerdo a la siguiente formula:

$$\text{Penalidad diaria} = \frac{0.10 \times \text{Monto Vigente}}{F \times \text{Plazo vigente en días}}$$

Donde:

F= 0.15 para plazos mayores a (60) días o;

El retraso se justifica a través de la ampliación de plazo debidamente aprobado. Adicionalmente, se considera justificado el retraso y en consecuencia no se aplica penalidad, cuando EL CONTRATISTA acredite, de modo objetivamente sustentado, que el mayor tiempo transcurrido no le resulta imputable. En este último caso la calificación del retraso como justificado por parte de ENAPU S.A. no da lugar al pago de gastos generales ni costos directos de ningún tipo, conforme el numeral 162.5 del artículo 162 del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado.

c) Consecuencia

Los retrasos injustificados en la ejecución de la obra, genera el riesgo de incumplimiento contractual y que no se logre los objetivos institucionales.

VI. DOCUMENTACIÓN VINCULADA AL HITO DE CONTROL

La información y documentación que la Comisión de Control ha revisado y analizado durante el desarrollo del servicio de Control Concurrente al hito de control a la valorización de obra reparación del muelle del Terminal Portuario de Ilo, se encuentra detallada en el Apéndice n.º 1.

Las situaciones adversas identificadas en el presente informe se sustentan en la revisión y análisis de la documentación e información obtenida por la Comisión de Control, la cual ha sido señalada en la condición y se encuentra en el acervo documentario de la Empresa Nacional de Puertos S.A.

VII. INFORMACIÓN DEL REPORTE DE AVANCE ANTE SITUACIONES ADVERSAS

Durante la ejecución del presente servicio del Control Concurrente, la Comisión de Control no emitió el Reporte de Avance ante Situaciones Adversas.

VIII. INFORMACIÓN DE LAS SITUACIONES ADVERSAS COMUNICADAS EN INFORMES DE HITO DE CONTROL ANTERIORES

Efectuada la revisión correspondiente, se advierte que la Empresa Nacional de Puertos S.A., ha adoptado todas las acciones preventivas y correctivas correspondientes a las situaciones adversas contenidas en los Informes de Hitos de Control anteriores.

IX. CONCLUSIÓN

Durante la ejecución del servicio de Control Concurrente a la valorización de obra reparación del muelle del Terminal Portuario de Ilo se han advertido 2 situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos de la obra: reparación del



muelle del terminal portuario de Ilo, distrito de Ilo, provincia Ilo, departamento Moquegua, con código único de inversiones 2424307, las cuales han sido detalladas en el presente informe.

X. RECOMENDACIONES

1. Hacer de conocimiento al Titular de la Entidad el presente Informe de Hito de Control, el cual contiene las situaciones adversas identificadas como resultado del servicio de Control Concurrente a la valorización de obra reparación del muelle del Terminal Portuario de Ilo, con la finalidad que se adopten las acciones preventivas y correctivas que correspondan, en el marco de sus competencias y obligaciones en la gestión institucional, con el objeto de asegurar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos de la obra: reparación del muelle del terminal portuario de Ilo, distrito de Ilo, provincia Ilo, departamento Moquegua, con código único de inversiones 2424307.
2. Hacer de conocimiento al Titular de la Entidad que debe comunicar al Órgano de Control Institucional a través del Plan de Acción, dentro de un plazo no mayor de cinco (05) días⁴ de recibido el presente, las acciones preventivas o correctivas que implemente respecto a las situaciones adversas contenidas en el presente Informe.

Callao, 24 de septiembre de 2021.

Firmado digitalmente

CPC. Iván Andrade Quiroz
Supervisor
Comisión de Control


Ing. Cesar Alberto Palacios Romero
Jefe de Comisión
Comisión de Control

Firmado digitalmente

CPC. Iván Andrade Quiroz
Jefa del Órgano de Control Institucional
Empresa Nacional de Puertos S.A.
Contraloría General de la República

⁴ Literal i) del numeral 6.3.9, 6.3 Control Simultáneo de la Directiva N° 002-2019-CG/NORM "Servicio de Control Simultáneo", aprobado con Resolución de Contraloría N° 115-2019-CG.

APÉNDICE n.º 1

DOCUMENTACIÓN VINCULADA AL HITO DE CONTROL

1. Deficiencias en los procedimientos constructivos y en la implementación de señalización y medidas de seguridad en la ejecución de las reparaciones del muelle del Terminal Portuario de Ilo, genera riesgos en la calidad, funcionalidad de la obra y la integridad física de estibadores y obreros.

Nº	Documento
1	ACTA n.º 001-2021-OCI-0256/OBRA-Terminal Portuario Ilo, de 3 de septiembre de 2021
[...]	-

2. Retraso injustificado en la ejecución de la obra, genera el riesgo de que no culmine en el plazo establecido y afecte los objetivos institucionales.

Nº	Documento
1	ACTA n.º 001-2021-OCI-0256/OBRA-Terminal Portuario Ilo, de 3 de septiembre de 2021
2	Informe de Valorización de Obra n.º 21.
[...]	-



Callao, 27 de septiembre de 2021.

OFICIO N.° 023-2021-ENAPU S.A/OCI

Señor
Juan Ramón Arrisueño Gómez De La Torre
Presidente de Directorio
Empresa Nacional de Puertos S.A.
Jr. Manco Cápac 255
Callao/Callao



Asunto: Comunicación de Informe de Hito de Control n.° 007-2021-OCI/0256-SCC.

Ref.: a) Artículo 8° de la Ley n.° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República.
b) Directiva n.° 002-2019-CG/NORM "Servicio de Control Simultáneo" aprobada mediante Resolución de Contraloría n.° 115-2019-CG, de 28 de marzo de 2019 y modificatorias.

Me dirijo a usted en el marco de la normativa de la referencia, que regula el servicio de Control Simultáneo y establece la comunicación al Titular de la entidad o responsable de la dependencia, y de ser el caso a las instancias competentes, respecto de la existencia de situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del proceso en curso, a fin que se adopten oportunamente las acciones preventivas y correctivas que correspondan.

Sobre el particular, de la revisión de la información y documentación vinculada a la valorización de la obra reparación del muelle del Terminal Portuario de Ilo, comunicamos que se han identificado las situaciones adversas contenidas en el Informe de Hito de Control n.° 007-2021-OCI/0256-SCC, que se adjunta al presente documento.

En tal sentido, solicitamos que una vez adoptadas las acciones que correspondan, éstas sean informadas a la brevedad a la Comisión de Control.

Es propicia la oportunidad para expresarle las seguridades de mi consideración.

Atentamente,

Firmado digitalmente

CPC. Iván Andrade Quiroz
Jefe del Órgano de Control Institucional
Empresa Nacional de Puertos S.A.
Contraloría General de la República

IAQ/capr

