

ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL

INFORME DE HITO DE CONTROL
N° 011-2021-OCI/4732-SCC

CONTROL CONCURRENTE
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO
PÚBLICO – OSITRÁN
SURQUILLO – LIMA - LIMA

CONTRATO DEL SERVICIO DE SUPERVISIÓN DE LA
“EJECUCIÓN DE LA VÍA DE EVITAMIENTO CHIMBOTE
ENTRE EL KM 00+000 AL KM 39+688 DE LA RED VIAL 4”

HITO DE CONTROL N° 001– EJECUCIÓN DEL SERVICIO
DE SUPERVISIÓN AL MES DE DICIEMBRE DE 2021

PERÍODO DE EVALUACIÓN DEL HITO DE CONTROL:
DEL 13 AL 23 DE DICIEMBRE DE 2021

TOMO I DE I

LIMA, 23 DE DICIEMBRE DE 2021

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

INFORME DE HITO DE CONTROL N° 011-2021-OCI/4732-SCC

CONTRATO DEL SERVICIO DE SUPERVISIÓN DE LA “EJECUCIÓN DE LA VÍA DE EVITAMIENTO CHIMBOTE ENTRE EL KM 00+000 AL KM 39+688 DE LA RED VIAL 4”

HITO DE CONTROL N° 001– EJECUCIÓN DEL SERVICIO DE SUPERVISIÓN AL MES DE DICIEMBRE DE 2021

ÍNDICE

	N° Pág.
I. ORIGEN	3
II. OBJETIVOS	3
III. ALCANCE	3
IV. INFORMACIÓN RESPECTO DEL HITO DE CONTROL	4
V. SITUACIONES ADVERSAS:	
1. CONSORCIO SUPERVISOR NO ADVIRTIÓ EN SU “INFORME DE EVALUACIÓN Y VERIFICACIÓN DEL ESTUDIO DEFINITIVO DE INGENIERÍA”, LA FALTA DE COMPATIBILIDAD CON LA REALIDAD DE LAS ZONAS DE LAS ISLAS CENTRAL Y CANALIZADORAS DEL ÓVALO VESIQUE; SIENDO QUE A LA FECHA NO SE HAN EJECUTADO LOS TRABAJOS DE MOVIMIENTOS DE TIERRAS PARA ELIMINAR ELEMENTOS QUE OBSTRUIRÍAN LA VISIBILIDAD DE LOS VEHÍCULOS, LO QUE PODRÍA AFECTAR EL AVANCE DE LA OBRA EN EL MENCIONADO SECTOR.	9
2. LA FALTA DE SEÑALIZACIÓN Y HABILITACIÓN SEGURA EN ZONA DE TRÁNSITO DONDE SE EJECUTAN OBRAS EN LOS ESTRIBOS E2 Y E4 DEL PUENTE LACRAMARCA, INCREMENTA EL RIESGO DE ACCIDENTES LABORALES, LO QUE PODRÍA AFECTAR EL NORMAL DESARROLLO DE LA EJECUCIÓN DE LA OBRA.	20
VI. DOCUMENTACIÓN VINCULADA AL HITO DE CONTROL	23
VII. INFORMACIÓN DEL REPORTE DE AVANCE ANTE SITUACIONES ADVERSAS	23
VIII. INFORMACIÓN DE LAS SITUACIONES ADVERSAS COMUNICADAS EN HITOS ANTERIORES	23
IX. CONCLUSIÓN	23
X. RECOMENDACIONES	24
APÉNDICES	25

INFORME DE HITO DE CONTROL N° 011-2021-OCI/4732-SCC

CONTRATO DEL SERVICIO DE SUPERVISIÓN DE LA “EJECUCIÓN DE LA VÍA DE EVITAMIENTO CHIMBOTE ENTRE EL KM 00+000 AL KM 39+688 DE LA RED VIAL 4”

HITO DE CONTROL N° 001– EJECUCIÓN DEL SERVICIO DE SUPERVISIÓN AL MES DE DICIEMBRE DE 2021

I. ORIGEN

El presente informe se emite en mérito a lo dispuesto por el Órgano de Control Institucional (OCI) mediante memorando n.° 0313-2021-OCI-OSITRAN de 9 de diciembre de 2021, registrado en el Sistema de Control Gubernamental – SCG con la orden de servicio n.° 4732-2021-011, en el marco de lo previsto en la 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.

II. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

Determinar si el “Servicio de Supervisión de la Ejecución de la Vía de Evitamiento Chimbote entre el KM 00+000 al KM 39+688 de la Red Vial 4”, se viene realizando de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Supervisión, la normativa y documentación técnica aplicable.

2.2 Objetivo específico

Determinar si al mes de diciembre de 2021 el servicio de supervisión a la Obra se ejecuta de conformidad con lo estipulado en el Contrato de Supervisión.

III. ALCANCE

El servicio de Control Concurrente se desarrolló al Hito de Control n.° 1: “*Ejecución del servicio de supervisión al mes de diciembre de 2021*”, del proceso de supervisión a la “*Ejecución de la Vía de Evitamiento Chimbote entre el KM 00+000 al KM 39+688 de la Red Vial 4*”, y ha sido ejecutado del 10 al 23 de diciembre de 2021, en la sede administrativa del Ositrán sito en Calle Los Negocios n.° 182, piso 3, distrito de Surquillo, provincia y región Lima.

IV. INFORMACIÓN RESPECTO DEL HITO DE CONTROL

a) Del Contrato de Concesión:

El 18 de febrero de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) y la Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C. (en adelante, el Concesionario o AUNOR) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación de la Red Vial n.º 4: Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N.

El resumen de lo previsto en el Contrato de Concesión se presenta en el cuadro siguiente:

Cuadro n.º 01
Resumen del Contrato de Concesión

Características	Detalle	Ref.
Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es de 356.21 km, los cuales se encuentran subdivididos en: <ul style="list-style-type: none"> • Pativilca – Huarmey (85.5 km) • Huarmey – Casma (89.62 km) • Casma – Chimbote (34.28 km) • Chimbote – Santa (32.54 km) • Santa – Chao (64.19 km) • Chao – Virú (15.42 Km) • Virú – Puerto Salaverry (28.76 Km) • Puerto Salaverry – Emp R01N (5.90 Km) 	Cláusula 1.14.84 Anexo I Sección 4 Apéndice 1.
Fecha de suscripción	18 de febrero del 2009, contados desde la fecha de suscripción.	Contrato de Concesión
Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato. Ampliación del plazo en función de los ejes cobrables (puede ir de 1 a 16 años más)	Cláusula 4.1. Adenda n.º 2
Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.5.
Descripción de Obras	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción de Puentes y Pontones. - Construcción de las Vías de Evitamiento de las ciudades de Virú, Chao, Chimbote, Casma y Huarmey. - Construcción de Óvalos. - Construcción de pasos a desnivel. - Construcción de puentes peatonales - Construcción de la segunda calzada de los tramos Pativilca Santa-Trujillo. 	Sección VI Anexo 9 de las Bases
Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 2 500 000. Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el Concesionario deberá acreditar incremento del capital social equivalente al 15% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo	Cláusula 3.5 a
Garantías a favor del Concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: monto equivalente al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del Concedente. Desde el inicio de la construcción de la segunda calzada, hasta dos años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras.</p> <p>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: USD 2 970 000,00. - Desde el primer día calendario del mes 61 contado 	Cláusula 11.2 Cláusula 11.3

Características	Detalle	Ref.
	desde la fecha de suscripción de Contrato hasta 12 meses posteriores a la culminación de la Concesión: USD 6 000 000,00).	
Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - Arbitraje de Conciencia. Controversias técnicas - Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas • Reglas Procedimentales Comunes 	Cláusula 18.11 Cláusula 18.11 a) Cláusula 18.11 b) Cláusula 18.12
Penalidades	Se refieren a: <ul style="list-style-type: none"> • Eventos a la fecha de suscripción del contrato • Régimen de bienes • Ejecución de Obras • De la Conservación de las Obras • Explotación de la Concesión • Régimen de Seguros • Consideraciones Socio Ambientales • Fideicomiso de Administración 	Anexo IX
Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> • Vencimiento del Plazo de la Concesión • Mutuo Acuerdo • Incumplimiento del Concesionario • Incumplimiento del Concedente • Decisión unilateral del Concedente 	Cláusulas 16.1 – 16.12

Elaborado por: Comisión de Control de Concorrente.

Del cuadro precedente, se advierte que la Red Vial n.º 4 conecta las ciudades de Pativilca, Huarney, Casma, Chimbote, Chao, Salaverry y Trujillo, comunicando las provincias de Lima, Ancash y La Libertad. Forma parte integral de la Panamericana Norte con una extensión de 356 Km y se interconecta con la concesión de la Red Vial n.º 5 en su extremo sur. Por el norte, la autopista llega hasta la ciudad de Trujillo, por el sur hasta Pativilca en Lima, por el oeste llega hasta el Puerto de Salaverry y por el este hasta Caraz en el Callejón de Huaylas.

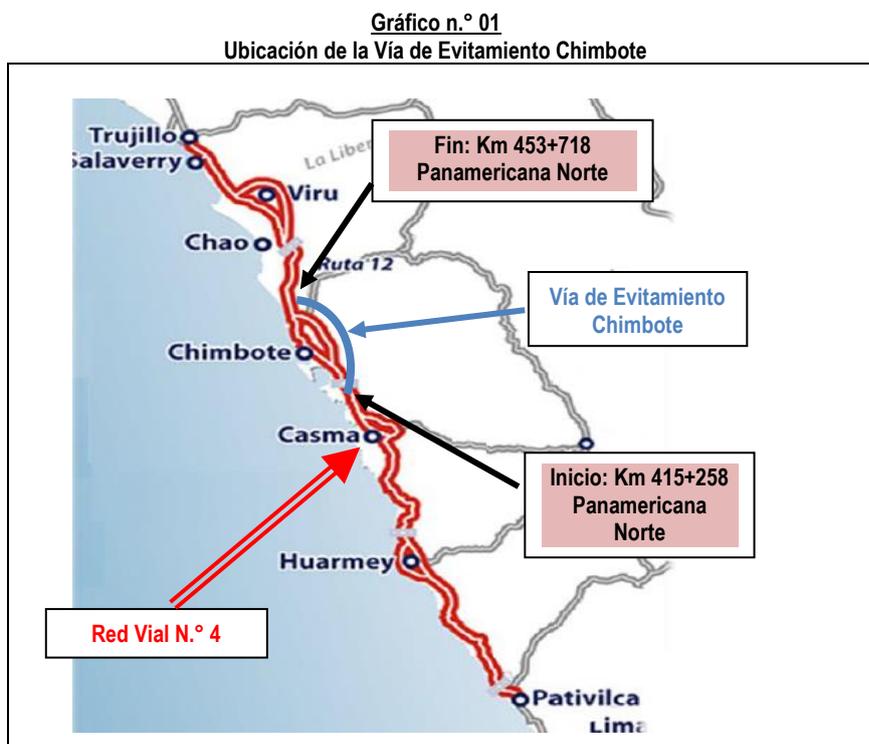
La Red Vial n.º 4, se encuentra dividida en tres (3) tramos, tal como se muestra a continuación:

Cuadro n.º 02
Tramos y Sub Tramos de la Vía Concesionada – Red Vial n.º 4

Ruta	Tramo	Sub Tramo	Inicio	Fin	Longitud (Km)
R 1N	Pativilca – Santa	Pativilca – Huarney	206,70	292,20	85.50
		Huarney – Casma	292,20	381,82	89.62
		Casma – Chimbote	381,82	416,10	34.28
		Chimbote -Santa	416,10	448,64	32.54
R 1N	Santa - Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry	Santa Chao	448,64	512,80	64.19
		Chao – Virú	512,80	528,25	15.42
		Virú – Cruce Panamericana Norte con Puerto Salaverry	528,25	557,01	28.76
R 10	Pto. Salaverry - Empalme R01N	Salaverry – Empalme R01N			5.90
Longitud Total					356.21

Elaborado por: Comisión de Control Concorrente.

En el siguiente gráfico se muestra la longitud del Tramo que comprende la Obra “Vía de Evitamiento Chimbote”:



Fuente: Ficha de Contrato Autopista del Norte, Términos de Referencia del PSO n.º 004-2020-OSITRÁN
Elaborado por: Comisión de Control Concurrente

El Contrato de Concesión tiene como objeto la construcción, mantenimiento y explotación de la Red Vial n.º 4 bajo la modalidad BOT (Build, Operate and Transfer), lo que no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte de los tramos de la Concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública.

De acuerdo con lo establecido en la cláusula 9.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente por concepto de supervisión de obras el 4% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI). En caso existan obras adicionales ejecutadas por el Concesionario se aplicará el 4% mencionado sobre el valor de las obras adicionales.

Al respecto, a diciembre del 2021 el Contrato de Concesión tiene cuatro (4) adendas; apreciando que con la Adenda 2 suscrita el 22 de julio de 2016, se acordó la ejecución de la “Obra Vial Nueva No Ofertada Vía de Evitamiento Chimbote”, que inició el 29 de enero de 2021¹. La indicada obra presenta una longitud total de 39,7 km, cuyo costo total es de US\$ 174 130 366,94² (Ciento setenta y cuatro millones ciento treinta mil trescientos setenta y seis con 94/100 dólares americanos), que incluye gastos generales, utilidad e IGV. El Estudio

¹ Señalado en el oficio n.º 01368-2021-GSF-OSITRÁN de 8 de febrero de 2021.

² Cláusula 6.38.1 del Contrato de Concesión

Definitivo de Ingeniería (EDI) de la citada obra fue aprobado con Resolución Directoral n.° 0634-2016-MTC/20 de 7 de setiembre de 2016.

La construcción de la autopista de la Vía de Evitamiento de Chimbote, incluye las siguientes infraestructuras:

- Construcción de la carretera entre el km 0+000 al km 39+688
- Construcción de Puentes
- Construcción de Óvalos
- Construcción de Pasos a Densivel
- Construcción de Caminos Laterales
- Construcción de Pasos Inferiores

A la fecha de ejecución del Hito n.° 1, la Comisión de Control³ tomó conocimiento del contenido de la carta CSVCH-2-003-464-21 de 9 de diciembre de 2021 remitida por el Consorcio Supervisor Vial Chimbote al Ositrán, en el que se señala que: “(...) cumplimos con informar por segundo mes consecutivo, que la obra Vía de Evitamiento de Chimbote, registra al mes de Octubre un atraso de 26.5%, determinado durante la revisión del reporte de Avance de Obra (RAO) presentado por el Concesionario; informe de revisión presentado a OSITRÁN mediante Carta CSVH-2-003-460-21”⁴; así como del Informe n.° 030-2021-CSVCH/Costos/JTH del Especialista de Metrados, Costos y Valorizaciones de 6 de diciembre de 2021 que la sustenta, donde se indica respecto del atraso de obra:

- Valorización de Oct-21:	US\$ 3 857 653,70 (3,61%)
- Valorización acumulada a Oct-21:	US\$ 17 776 459,99 (16,62%)
- Valorización programada de Oct-21:	US\$ 8 022 784,51 (7,50%)
- Valorización programada acumulada a Oct-21:	US\$ 24 177 704,94 (22,61%)

Se aprecia que la obra se encuentra ATRASADA en un 26.5%, en segundo mes consecutivo”.

b) Del Contrato de Supervisión:

El 15 de setiembre de 2020, el Ositrán realizó la convocatoria del Procedimiento de Selección Ordinario (PSO) n.° 004-2020-OSITRÁN, para llevar a cabo la contratación del “Servicio de Supervisión de la Ejecución de la Vía de Evitamiento Chimbote entre el km 00+000 al km 39+688 de la Red Vial n.° 4”, otorgándose la buena pro al Consorcio Supervisor Vial Chimbote el 25 de noviembre de 2020 por un importe de USD 4 045 161,54 (Cuatro millones cuarenta y cinco mil ciento sesenta y uno con 54/100 dólares americanos); por lo que el 13 de enero de 2021 se suscribió el Contrato n.° 003-2021-OSITRÁN “Servicio de supervisión de la ejecución de la Vía de Evitamiento Chimbote entre el Km. 00+000 al Km. 39+688 de la Red Vial N° 4”.

El resumen de lo previsto en el mencionado Contrato n.° 003-2021-OSITRÁN se presenta en el cuadro siguiente:

³ Según Acta de Inspección Física N° 02-2021-CC1-OCI-OSITRAN de 13 de diciembre de 2021, en el que se señala la entrega de copia del documento referido al Atraso de obra

⁴ La citada información se encuentra sustentada en el Informe n.° 030-2021-CSVCH/Costos/JTH del Especialista de Metrados, Costos y Valorizaciones de 6 de diciembre de 2021.

Cuadro n.º 03
Resumen del Contrato de Supervisión

Características	Detalle
Supervisor	Consortio Supervisor Vial Chimbote, conformado por: - CONURMA INGENIEROS CONSULTORES S.L. SUCURSAL DEL PERÚ - CONSULGAL CONSULTORES DE ENGENHARIA E GESTAO S.A. SUCURSAL PERÚ - H Y C INGENIEROS CONSULTORES SAC
Régimen Aplicable (Cláusula Segunda)	Se suscribe en el marco del Decreto Supremo n.º 035-2001-PCM, que aprueba el Reglamento para la Contratación de Empresas Supervisoras por parte del Ositrán, y el Texto Único Ordenado (TUO) de las Disposiciones Complementarias al Reglamento de Contratación de Empresas Supervisoras, aprobado por Resolución de Concejo Directivo n.º 031-2012-CD-OSITRÁN, así como las demás normas que resulten aplicables.
Objeto (Cláusula Tercera)	Servicio de Supervisión de la Ejecución de la Vía de Evitamiento Chimbote, entre el Km. 00+000 al Km 39+688 de la Red Vial N° 4.
Monto del Contrato (Cláusula Cuarta)	US\$ 4 045 161,54, incluidos los impuestos de ley. Los pagos mensuales se realizarán previa aprobación de los Informes Mensuales de los Servicios de Supervisión de la Ejecución de la Obra.
Plazo de ejecución (Cláusula Quinta)	Veintiún (21) meses - 01 mes para la evaluación y verificación de lo ejecutado por el Concesionario, de ser el caso. - 18 meses, para la supervisión de la Obra. - 03 meses, para el apoyo en el proceso de aceptación de la Obra, levantamiento de observaciones, la liquidación final de Obra y liquidación del Contrato de Supervisión.
Responsabilidades del Supervisor (Cláusula Octava)	El Supervisor asumirá la responsabilidad técnica total y completa por los servicios a su cargo materia del presente Contrato, de acuerdo con lo establecido en los Términos de Referencia, las Bases Consolidadas, la oferta ganadora y demás documentos integrantes del Contrato.
Obligaciones del Ositrán (Cláusula Novena)	El Ositrán proporcionará a el Supervisor la información disponible relacionada con el servicio contratado y las autorizaciones que sean necesarias, según lo establecido en los Términos de Referencia. El Ositrán apoyará a el Supervisor en las coordinaciones que realice este ante las entidades estatales para la ejecución de los servicios.
Conformidad de la prestación del servicio. (Cláusula Décima)	La conformidad será otorgada por la Jefatura de Contratos de la Red Vial de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Penalidades (Cláusula Décimo Cuarta)	Según lo establecido en la Cláusula Décimo Cuarta del Contrato de Supervisión; en el caso que el Ositrán detecte que el Supervisor ha incumplido con cualquiera de las obligaciones establecidas en el presente Contrato, se procederá de acuerdo con la normativa interna aplicable del Ositrán.
Sistema de contratación (Numeral 8 de los Términos de Referencia – TdR).	Sistema de Contratación a Tarifas
Fuente de Financiamiento (Numeral 21 de los Términos de Referencia – TdR).	Según la cláusula 3.38.5 del Contrato de Concesión incorporado mediante la Adenda n.º 2 al mismo, los honorarios y gastos del Supervisor de Obra serán asumidos por el Concesionario.
Orden de inicio del servicio	28 de febrero de 2021, según lo dispuesto mediante oficio n.º 01368-2021-GSF-OSITRÁN de 08 de febrero de 2021 de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Fuente: Términos de Referencia de las Bases del Procedimiento de Selección Ordinario n.º 004-2020-OSITRÁN Contrato n.º 003-2021-OSITRÁN "Servicio de Supervisión de la Ejecución de la Vía de Evitamiento Chimbote entre el Km. 00+000 al Km. 39+688 de la Red Vial n.º 4".

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente.

Además, los TdR establecen que el servicio de supervisión a la obra “Vía de Evitamiento Chimbote” se desarrollará referencialmente entre los kilómetros 415,3 (415+258) y 453,7 (453+718) de la Panamerica Norte, estableciéndose referencialmente el siguiente cronograma de Supervisión:

Cuadro n.º 4
Cronograma del Servicio de Supervisión

Actividades	Meses								
	1	2	(...)	(...)	(...)	18	19	20	21
Evaluación y Verificación de lo Ejecutado por el Concesionario									
Supervisión de la Obra Vía de Evitamiento									
Aceptación de Obra e Informe Final de Supervisión									

Fuente: TDR del PSO n.º 004-2020-OSITRÁN

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente.

V. SITUACIONES ADVERSAS

De la revisión efectuada al Hito de Control n.º 1: Ejecución del servicio de supervisión al mes de diciembre de 2021 del proceso de supervisión a la “Ejecución de la Vía de Evitamiento Chimbote entre el KM 00+000 al KM 39+688 de la Red Vial 4”; se han identificado **dos** (2) situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del mencionado servicio de supervisión, las cuales se exponen a continuación:

- 1. CONSORCIO SUPERVISOR NO ADVIRTIÓ EN SU “INFORME DE EVALUACIÓN Y VERIFICACIÓN DEL ESTUDIO DEFINITIVO DE INGENIERÍA”, LA FALTA DE COMPATIBILIDAD CON LA REALIDAD DE LAS ZONAS DE LAS ISLAS CENTRAL Y CANALIZADORAS DEL ÓVALO VESIQUE; SIENDO QUE A LA FECHA NO SE HAN EJECUTADO LOS TRABAJOS DE MOVIMIENTOS DE TIERRAS PARA ELIMINAR ELEMENTOS QUE OBSTRUIRÍAN LA VISIBILIDAD DE LOS VEHÍCULOS, LO QUE PODRÍA AFECTAR EL AVANCE DE LA OBRA EN EL MENCIONADO SECTOR.**

En el marco de lo establecido en la Adenda n.º 2 del Contrato de Concesión⁵, mediante la Resolución Ministerial n.º 634-2016-MTC/20 del 7 de setiembre de 2016, el Concedente resolvió la aprobación administrativa del Estudio Definitivo de Ingeniería - EDI de la “**Obra Vial Nueva No Ofertada Vía de Evitamiento Chimbote**”, así como la aprobación del Costo Directo del Presupuesto del EDI que asciende a US\$ 97 172 575,27; que incluye principalmente entre otros, los siguientes trabajos:

Óvalo Vesique – km 1+500

- Movimiento de Tierras
- Sub Base y Base
- Pavimentos
- Transporte
- Señalización y Seguridad Vial

⁵ Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación de la Red Vial n.º 4: Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N

- Protección Ambiental.

En torno a las competencias, facultades y función de supervisión, las cláusulas 15.5 y 15.6 del Contrato de Concesión establecen que:

“(...) 15.5 El REGULADOR tiene competencia para supervisar al CONCESIONARIO en el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales, técnicas o administrativas, en los aspectos del ámbito de su competencia, conforme a la Ley N° 27332 y N° 26917; y los reglamentos que dicte sobre la materia. El CONCESIONARIO deberá proceder a dar cumplimiento a las disposiciones impartidas por el REGULADOR.

(...)

15.6. El REGULADOR podrá designar a un supervisor de obras, el mismo que realizará las actividades que el primero le asigne. La titularidad de la función se mantiene en el REGULADOR. (...). (Lo subrayado es nuestro).

Respecto a las competencias antes indicadas, el Ositrán a través del Contrato n.° 003-2021-OSITRAN “Servicio de Supervisión de la Ejecución de la Vía Evitamiento Chimbote entre el Km. 00+000 al Km. 39+688 de la Red Vial 4”, contrató al Consorcio Supervisor Vial Chimbote, en la Cláusula Octava del indicado Contrato se establece como responsabilidades del Supervisor, entre otras, la siguiente:

“EL SUPERVISOR asumirá la responsabilidad técnica total y completa de los servicios a su cargo materia del presente contrato, de acuerdo con lo establecido en los Términos de Referencia, las Bases Consolidadas, la oferta ganadora y demás documentos integrantes del contrato”.

En dicho contexto, los Términos de Referencia - TDR del servicio de supervisión, en su numeral 10.2 “Evaluación y Verificación de lo ejecutado por el CONCESIONARIO”, prescribe entre otros, que el Consorcio Supervisor:

“Deberá preparar un informe de revisión del EDI aprobado por el MTC (...) y emitir opinión de compatibilidad de los estudios mencionados con la realidad encontrada en campo. Este Informe será incluido en el Informe de Evaluación y verificación de lo ejecutado por el Concesionario. En caso de identificar incompatibilidades el SUPERVISOR propondrá que éstas sean resueltas durante la ejecución de OBRA, de corresponder (...). Lo subrayado es nuestro).

Asimismo, en el literal a) del numeral 10.4 de los TDR, se establece como obligación del Consorcio Supervisor:

“a) Revisar, en el plazo definido de Evaluación y Verificación de lo ejecutado por el Concesionario, el EDI aprobado por el MTC (...) analizando su compatibilidad con la realidad encontrada en campo”.

En el marco de la función de revisión del EDI por parte del Consorcio Supervisor, se tiene lo siguiente:

- **Respecto al contenido del EDI**

El EDI en su Volumen I: Estudios Básicos de Ingeniería, Informe Final Diseño Geométrico (Tramo 1: Km 0+000 – km 26+000), Anexo 8 - Diseño Geométrico de Óvalos, establece:

“1. INTRODUCCIÓN.

(...)

Para el diseño y la consideración de los parámetros de diseño se ha considerado el Manual de Diseño Geométrico para Carreteras – DG-2001 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC, en donde se cataloga a la vía en estudio como una Autopista de 2ª Clase o Dual, con control parcial de accesos y, velocidades de operación en función de la orografía, y cuyo diseño es complementado por la Normas AASHTO y el Manual de Diseño de Rotondas “Roundabouts: Aninformational Guide” Second Edition 2010 of FHWA” del Departamento de Transporte de Estados Unidos (U.S Departamento of Transportation (...).

(...)

3.5 DISTANCIA DE VISIBILIDAD

(...)

3.5.1 Distancia de visibilidad de parada

(...)

En cuanto a la visibilidad dentro de la rotonda, no existe ningún elemento que impida la visibilidad a los vehículos. (...) **(el subrayado es nuestro)**

Al respecto, el Manual de Diseño de Rotondas “Roundabouts: Aninformational Guide”, citado en cada parámetro de diseño del óvalo previsto en el Anexo 8 - Diseño Geométrico de Óvalos, establece en su Capítulo 9 – Paisajismo, lo siguiente:

“CAPÍTULO 9 – PAISAJISMO

(...)

9.2 Principios

El paisajismo debe diseñarse para garantizar que los vehículos puedan observar la señalización y forma de la rotonda a medida que se acercan y tienen la visibilidad adecuada para tomar decisiones dentro de la rotonda. Como se describe en el Capítulo 6, los requisitos de distancia visual en la rotonda dictan el tamaño y los tipos de materiales de jardinería apropiados para las diversas áreas dentro y adyacentes a la rotonda. El paisajismo dentro de las áreas críticas de visibilidad debe ser limitado a una altura de 0,6 m (2 pies) para garantizar una distancia visual adecuada (...).

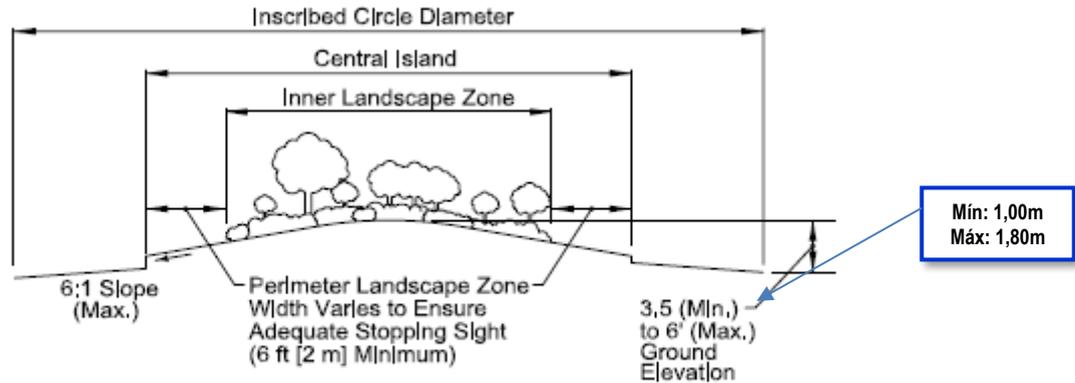
(...)

9.3 Paisajismo de la Isla Central

(...)

Es deseable crear una isla central abovedada o en forma de montículo para aumentar la visibilidad de la intersección en la aproximación. El Departamento de Transporte de Wisconsin recomienda una elevación mínima de 3,5 pies (1,0 m) y una elevación máxima de 6 pies (1,8 m) para el área abovedada en la isla central. Además, la pendiente de la isla central no debe exceder una relación horizontal / vertical de 6 a 1 para permitir la recuperación de los vehículos errantes (...)

(el subrayado es nuestro).



Nótese que el Manual de Diseño de Rotondas “Roundabouts: An Informational Guide” Second Edition 2010 of FHWA del Departamento de Transporte de Estados Unidos (U.S. Departamento of Transportation), es el criterio utilizado para el diseño geométrico del óvalo (rotonda) y las vías canalizadoras (ramales) del Óvalo Vesique, considerando para el mencionado diseño, entre otros, los parámetros siguientes: tipo de vehículo, velocidad de diseño, radios, pendientes, y distancia de visibilidad.

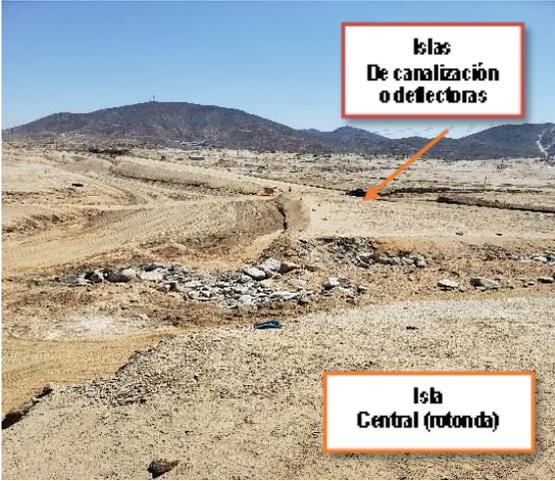
- **Respecto a las zonas de la isla central y las islas de canalización del sector Óvalo Vesique**

De la visita de inspección física a la Obra: Vía de Evitamiento Chimbote, que realizó la comisión de control del OCI, con los representantes del Consorcio Supervisor y del Ositrán, los días 13 y 14 de diciembre de 2021, conforme consta en el “Acta de Inspección Física n.º 02-2021-CC1-OCI-OSITRAN”, donde se verificó, entre otros, la ejecución de trabajos en la zona del Óvalo Vesique, correspondientes a la conformación del nivel de sub rasante, tanto para el eje del Óvalo (rotonda), así como para los ejes R1-1 y R1-4 (ramales), se identificó una diferencia significativa del nivel de la isla central (rotonda) por una distancia mayor a 1.80 m de altura, así como una distancia mayor a 0,60 m para la isla de canalización o deflectora, para ambos casos respecto al nivel de la sub rasante, elementos que impedirían la visibilidad de los vehículos.

En el “Acta de Inspección Física n.º 02-2021-CC1-OCI-OSITRAN”, se dejó constancia de lo siguiente: “Se observa un gran material en condiciones naturales sobre la isla central y las islas deflectoras (entre los ramales R1-1 y R1-4) del Óvalo Vesique” (Fotografías 3 y 4 del Acta).

Lo expuesto también se muestra en las fotografías siguientes:

Panel Fotográfico n.º 1
Estado de las zonas de la isla central y las islas de canalización del sector Óvalo Vesique

	<p>En la fotografía se aprecia la zona de la isla central (rotonda) en condiciones naturales (material con roca), cuyo nivel de corona (parte superior) tiene una diferencia mayor de altura de 1.8m con respecto al nivel de sub rasante,</p>
	<p>En la fotografía se aprecia la zona de la isla de canalización o deflectoras en condiciones naturales (material con roca) cuyo nivel de corona (parte superior) tiene una diferencia mayor de altura de 0.6 m con respecto al nivel de sub rasante.</p>

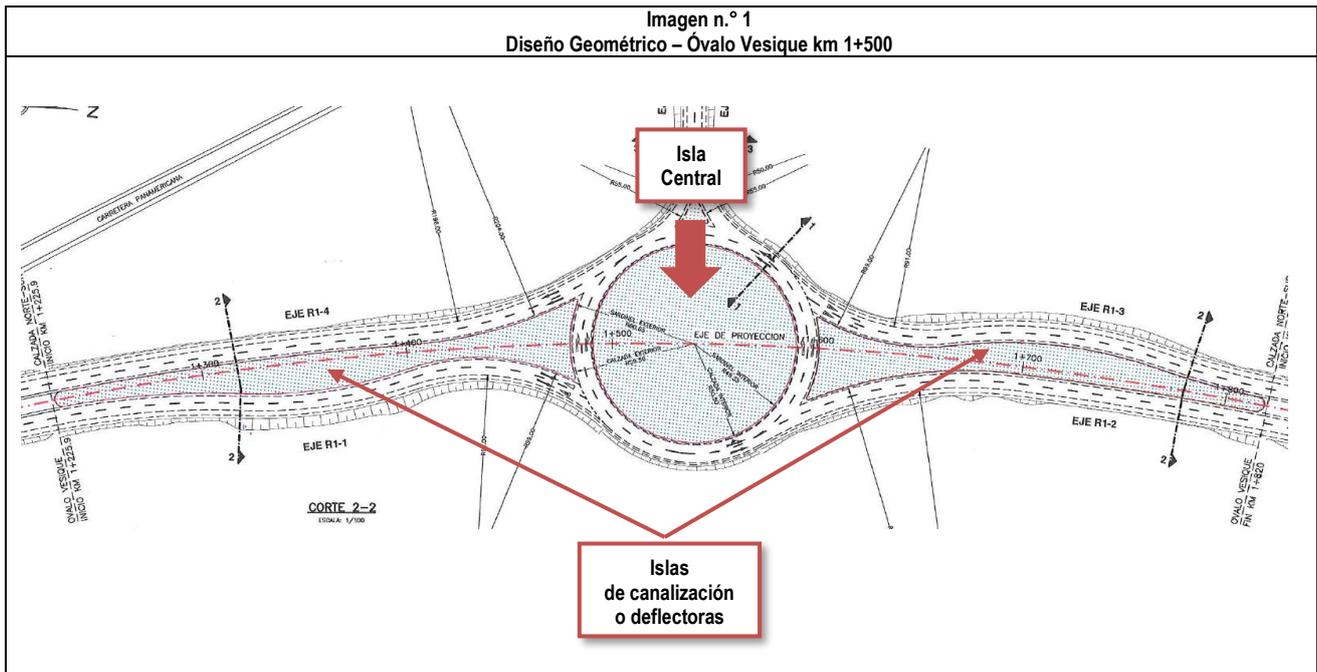
Fuente: Acta de Inspección física n.º 2, suscrita el 15 de diciembre de 2021.

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente

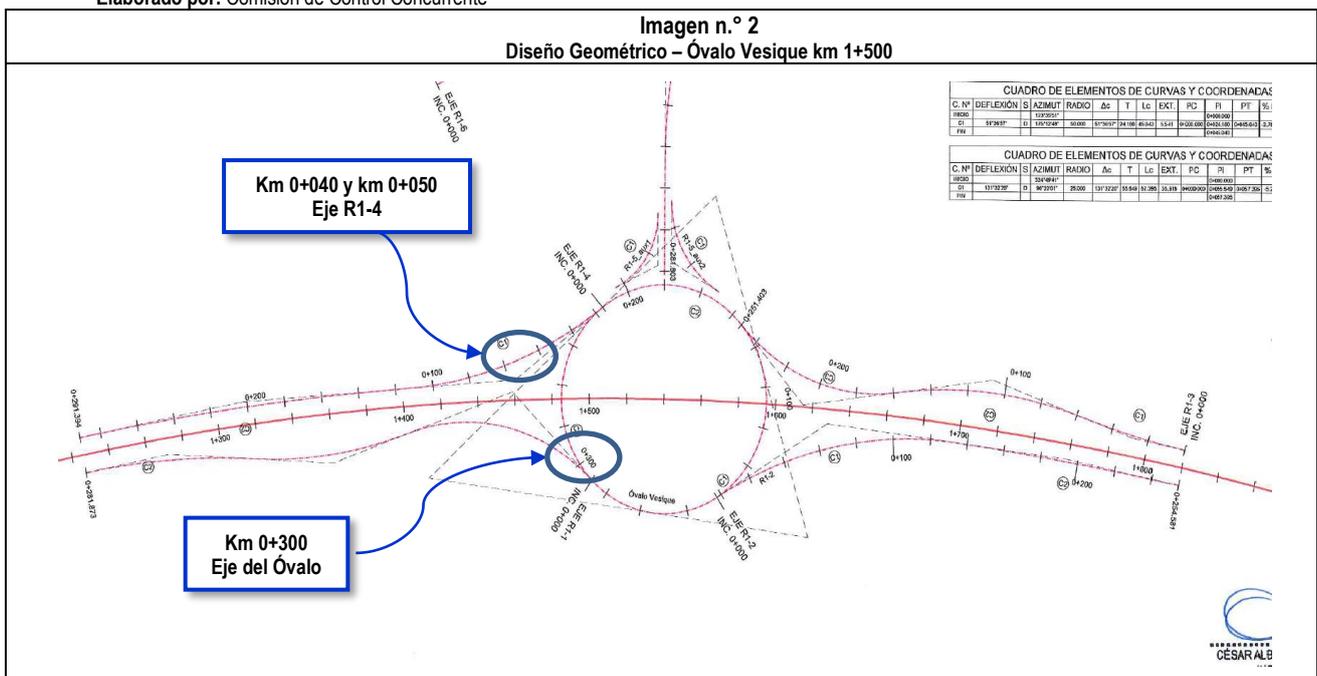
En torno a lo expuesto, se advierte que en el EDI no prevé la existencia de material en condiciones naturales sobre la zona de la isla central y las islas deflectoras (entre los ramales R1-1 y R1-4) del Óvalo Vesique, elemento que impediría la visibilidad de los vehículos; en ese entender, el Volumen I: Estudios Básicos de Ingeniería, Informe Final Diseño Geométrico (Tramo 1: Km 0+000 – km 26+000), Anexo 8.- Diseño Geométrico de Óvalos, no considera trabajos de movimiento de tierra en las indicadas islas.

Asimismo, se comprobó que los planos y metrados del diseño geométrico del Óvalo Vesique, sector km 1+226 al km 1+820 del EDI, específicamente en las zonas que corresponden a la isla central (rotonda) y las islas de canalización o deflectoras, muestran secciones transversales que no contemplan trabajos de movimiento de tierra relacionados con el paisaje en la isla central (rotonda) y las islas de canalización, no obstante la presencia de elementos que impedirían la visibilidad de los vehículos.

A continuación, en la imagen n.º 1 se muestra el diseño geométrico del Óvalo Vesique y la ubicación de las islas y en la imagen n.º 2 se muestra las zonas donde la comisión de control identificó elementos en la isla central y las islas de canalización no contemplados en el EDI, y que impedirían la visibilidad de los vehículos.

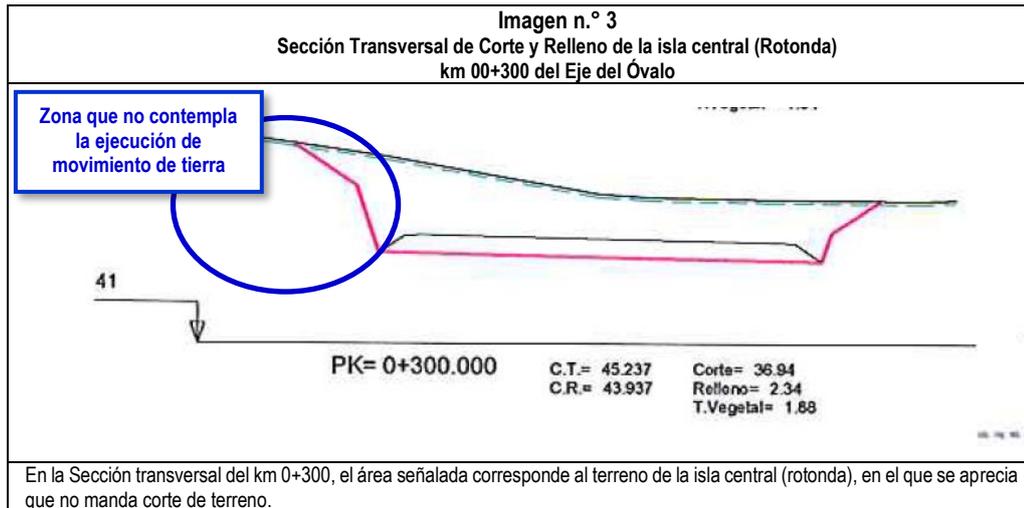


Fuente: Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) - Plano de Diseño Geométrico DG-01, folio 83 del Tomo 1 de 2
Elaborado por: Comisión de Control Concurrente

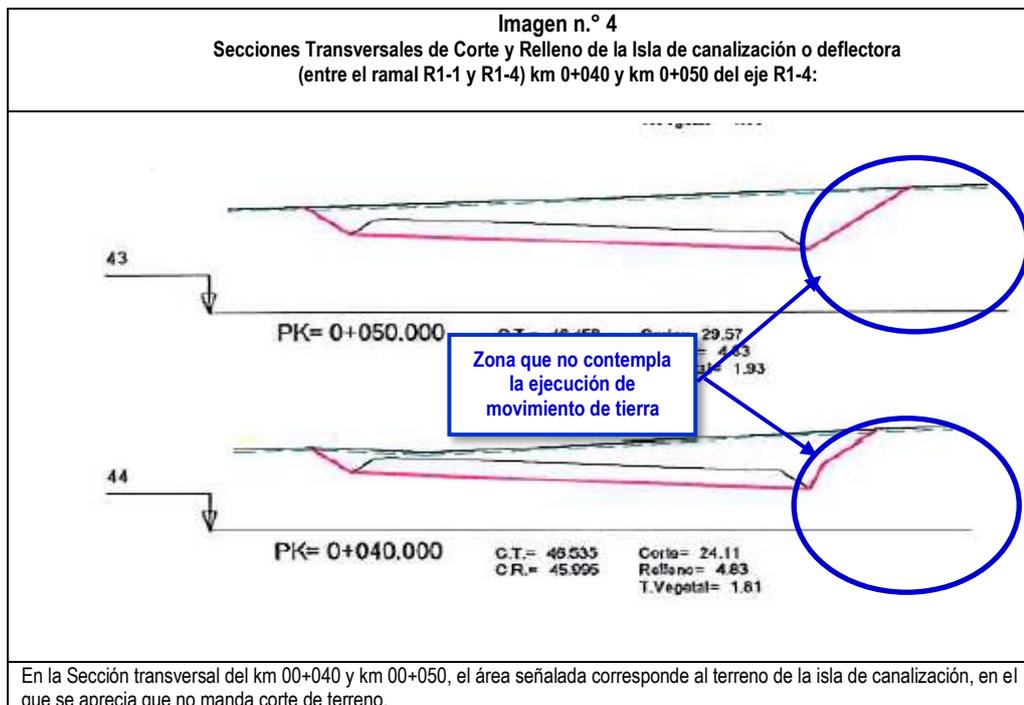


Fuente: Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) - Plano de Diseño Geométrico DG-02, folio 84 del Tomo 1 de 2
Elaborado por: Comisión de Control Concurrente

Igualmente, en las imágenes n.º 3 y 4 se muestran los planos del EDI de las secciones transversales del Ovalo Vesique, correspondientes a las zonas mostradas en la imagen n.º 2 (Km 0+040 y km 0+050 - Eje R1-4 y Km 0+300 - Eje del Óvalo), donde se aprecian áreas de corte y relleno que no contemplan el corte del material en las zonas donde se identificó el material que impide la visibilidad (movimiento de tierras).



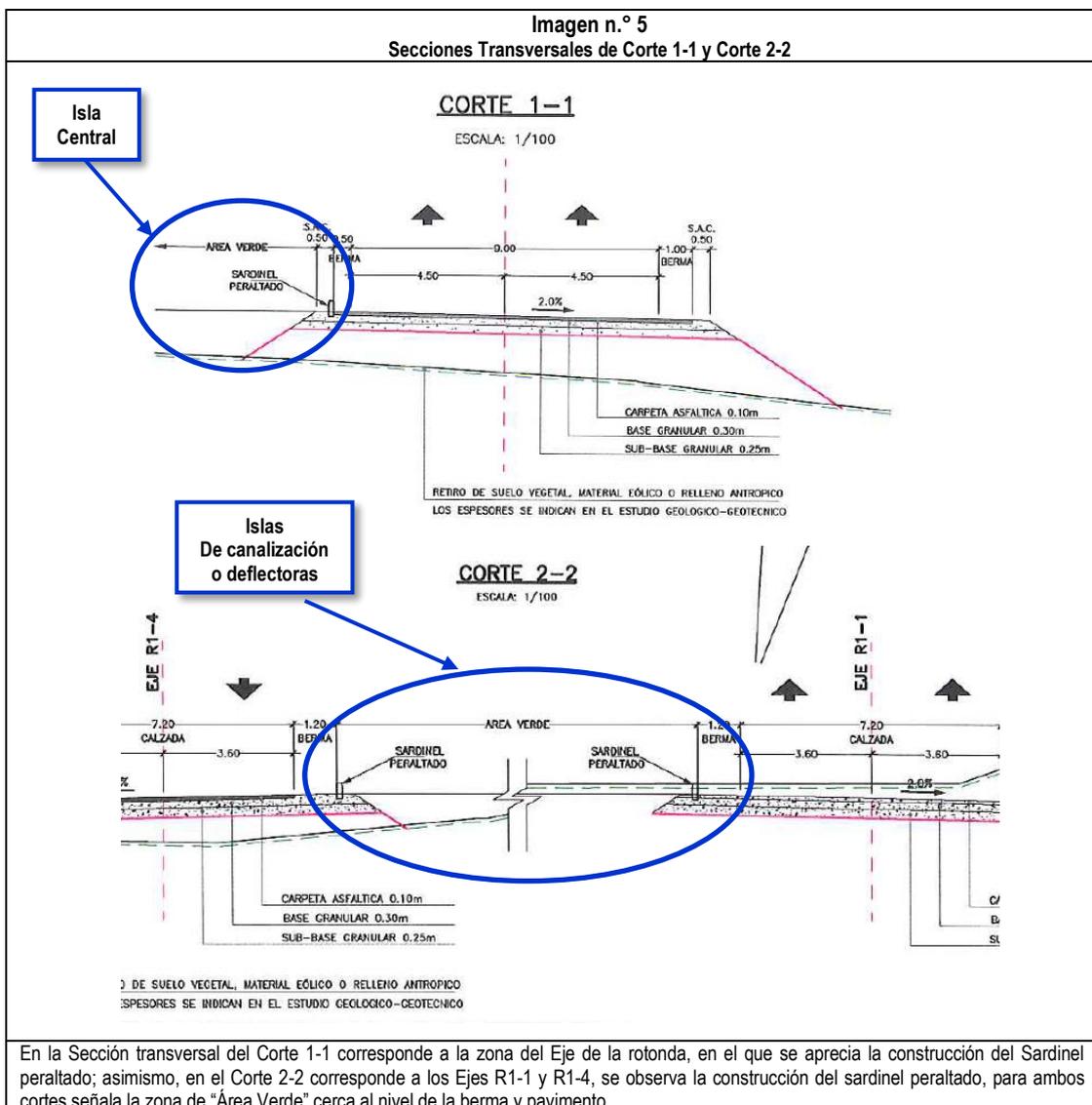
Fuente: Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) - Plano de secciones Transversales Óvalo Vesique DG-06, folio 88
Elaborado por: Comisión de Control Concurrente



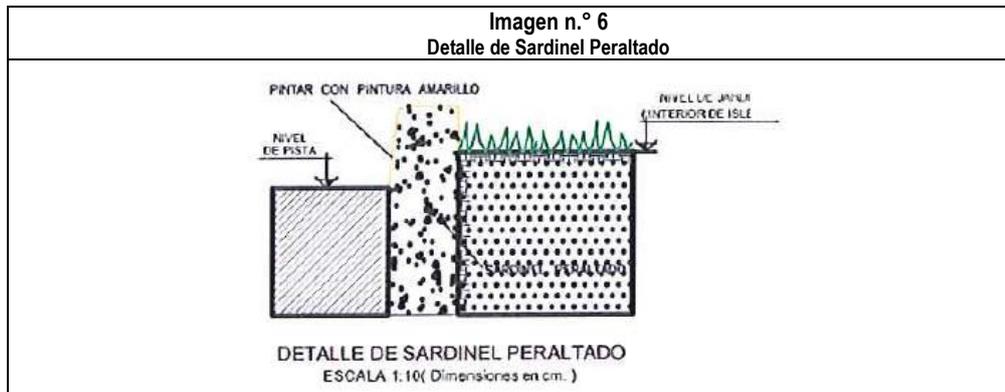
Fuente: Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) - Plano de Secciones Transversales Eje R1-1 DG-07, folio 89 Tomo 1 de 2
Elaborado por: Comisión de Control Concurrente

De otro lado, resulta importante señalar que los planos del EDI prevén la construcción de un Sardinell Peraltado alrededor de la Isla Central (rotonda) e islas de canalización o deflectoras, trabajos cuyo plazo de ejecución podría verse afectado, si se considera que técnicamente correspondería culminar previamente con los trabajos de movimiento de tierra en las islas antes indicadas.

A continuación, se aprecian los planos de las secciones transversales de Corte 1-1 y Corte 2-2 del Diseño Geométrico del Ovalo Vesigue, en los cuales se muestra la ubicación del sardinell alrededor de la isla central y continuos a las islas de canalización.



De igual forma, el Plano de Señalización SÑ-25, indica el detalle de la construcción y pintura del Sardinel Peralzado y la zona de área verde a nivel de la vía nueva, como se muestra en la imagen siguiente:



Fuente: Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) - Plano de Diseño Geométrico SÑ-25, folio 129 tomo 2 de 2
Elaborado por: Comisión de Control Concurrente

- **Respecto a la revisión del Estudio Definitivo de Ingeniería por parte del Consorcio Supervisor**

De la revisión del “Informe de Evaluación y Verificación del Estudio Definitivo de Ingeniería” elaborado por el Consorcio Supervisor y presentado al Ositrán el 12 de abril de 2021, como parte de sus Entregables, el cual abarca entre otras, las especialidades de Trazo y Topografía, Diseño Geométrico y, Señalización y Seguridad Vial⁶, se comprobó que no se establece la falta de compatibilidad del EDI con la realidad encontrada en campo, respecto a que no indica la existencia de material natural que impiden la visibilidad en la isla central (rotonda) y en las islas de canalización (deflectoras) del sector Óvalo Vesique; asimismo, no contempla el corte de dicho material (movimiento de tierras).

Sin perjuicio de lo expuesto, de la revisión de los asientos del Libro de Obra adjuntos en los informes mensuales de supervisión y de los documentos entregados por el Consorcio Supervisor durante la visita de inspección realizada los días 13,14 y 15 de diciembre, se identificó lo siguiente:

- Los asientos n.ºs 222 y 261 del Libro de Obra, plantean recomendaciones técnicas con respecto a la construcción del Óvalo Vesique que el Consorcio Supervisor considera necesarias para garantizar la transitabilidad segura y sin riesgo alguno por dicho Sector; conforme se indica a continuación:

“Asiento n.º 222 del Supervisor, de 2 de septiembre de 2021
Hacemos de conocimiento que mediante Carta CSVCH-2-003-253-21 de fecha 27/08/2021 se adjuntó el informe n.º 052-2021-CSVCH-TTYMT-FOLLR, en el cual el especialista de trazo, topografía y movimiento de tierras hace recomendaciones para que el concesionario pueda considerarlos.” (Tomo X, folio 3040 y 3041 del Informe Mensual n.º 8 Setiembre⁷)

⁶ Presentado al Ositrán, mediante carta CSVCH-2-003-035-21 de 12 de abril de 2021.

⁷ Presentado por el consorcio supervisor con carta CSVCH-2-003-352-21 de 14 de octubre de 2021.

“Asiento n.° 261 del Concesionario, de 4 de octubre de 2021
En respuesta al asiento n.° 222 de la Supervisión y a la Carta CSVCH-2-003-253-21, sobre las recomendaciones a la visibilidad del óvalo Vesique, efectuadas por su representada, se ha emitido mediante Carta n.° AN-CP-RV4/VECH-C-21-0405 del día 4/10/21 en donde se adjunta planos de replanteo de la propuesta de mejora de la visibilidad en las intersecciones a nivel del Óvalo Vesique para su revisión. (...)” (Tomo VIII, folio 3037 del Informe Mensual n.° 9 Octubre⁸).

- Los informes mensuales n.° 7⁹ y n.° 9, presentados al Ositrán por el Consorcio Supervisor, mencionan la existencia de documentos que describen algunas consideraciones para los trabajos en el Óvalo Vesique, tal como se detalla a continuación:

Cuadro n.° 05
Documentos que señalan consideraciones para trabajos en el Óvalo Vesique

n.° Informe Mensual	Descripción	Contenido de los documentos mencionados
7 – Agosto	<p>“2.1.1.2 AREA DE TRAZO Y TOPOGRAFÍA 1.7 Consideraciones para el Óvalo Vesique A través, de nuestro informe n.° 052-2021-CSVCH-TTYNT-FOLLR (...)”</p> <p>4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES (...)”</p> <p>Con nuestro informe N.° 052-2021-CSVCH-TTYMT-FOLLR, se ha presentado algunas consideraciones respecto a trabajos necesarios en el Óvalo Vesique, las cuales deberá tener en cuenta la Concesionaria para evitar la siniestralidad de los usuarios a través de su recorrido por el óvalo. (...)”.</p>	<p>Informe n.° 052-2021-CSVCH-TTYMT-FOLLR de 26 de agosto de 2021¹⁰, elaborado por el ingeniero de trazo, topografía y movimiento de tierras del Consorcio Supervisor, a través del cual se señaló algunas consideraciones que deberá tener en cuenta para evitar la siniestralidad de los usuarios que transiten en el Óvalo Vesique, sector km 1+226 al km 1+820, siendo las siguientes:</p> <p>“1. Los planos de secciones transversales y metrados del Estudio Definitivo de Ingeniería, omitieron el movimiento de tierras necesarios para la construcción de la isla central y de las islas deflectoras, lado sur y norte del óvalo Vesique.(...)”</p> <p>2.Será necesario analizar las distancias de visibilidad en función de la velocidad, de acuerdo a lo recomendado en la “Roundabouts: An Informational Guide” de la Federal Highway Administration de los EEUU, quien establece en su Chapter 6 – Geometric Desing, Exhibit 6.7.3.4 Length of Conflicting Leg Sight Triangle. (...)”</p>
9 – Octubre	<p>“2.1.1.2 AREA DE TRAZO Y TOPOGRAFÍA 1.6. Revisión de las recomendaciones A través, de nuestro informe n.° 070-2021-CSVCH-TTYNT-FOLLR (...)”</p> <p>3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES Con informe n.° 070-2021-CSVCH-TTYNT-FOLLR – Revisión de las Recomendaciones para la Construcción del Óvalo Vesique, se ha respondido a la Carta AN-CP-RV4/VECH-21-0405 de la Concesionaria. Se concluye que, se deberá replantear las consideraciones técnicas para la construcción del Óvalo Vesique, teniendo en cuenta los planos y metrados del Estudio Definitivo de Ingeniería, considerados para tal obra de conexión. (...)”.</p>	<p>Informe n.° 070-2021-CSVCH-TTYMT-FOLLR de 6 de octubre de 2021¹¹, elaborado por el ingeniero de trazo, topografía y movimiento de tierras del Consorcio Supervisor, donde se recomienda revisar las consideraciones expuestas en el Informe n.° 052-2021-CSVCH-TTYMT-FOLLR, precisando que:</p> <p>“La Concesionaria deberá replantear sus consideraciones técnicas para la construcción del óvalo Vesique, teniendo en cuenta los planos y metrados del Estudio definitivo de ingeniería, considerados para tal obra de conexión”.</p>

Fuente: Informe Mensual de Supervisión n.° 7 - Agosto y n.° 9 – Octubre e Informes n.° 052 y 070-2021-CSVCH-TTYMT-FOLLR

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente

Sin embargo, de la revisión del Libro de Obra y en la visita de inspección realizada los días 13, 14 y 15 de diciembre de 2021, no se advierte que el Concesionario haya

⁸ Presentado por el Consorcio Supervisor con carta n.° CSVCH-2-003-422-21 de 15 de noviembre de 2021

⁹ Presentado por el Consorcio Supervisor con carta n.° CSVCH-2-003-286-21 de 15 de Setiembre de 2021

¹⁰ Remitido al Concesionario con carta CSVCH-2-003-253-21 de 27 de agosto de 2021.

¹¹ Remitido al Concesionario con carta CSVCH-2-003-336-21 de 7 de octubre de 2021.

ejecutado trabajos de movimiento de tierras en las islas central (rotonda) y canalizadora en el Óvalo Vesique para eliminar la presencia de elementos que impedirían la visibilidad de los vehículos que transitaran por la vía.

Los criterios relacionados con los hechos expuestos son los siguientes:

- **Términos de Referencia para la “Supervisión de la Ejecución de la Vía de Evitamiento de Chimbote entre el Km. 00+000 al Km. 39+688 de la Red Vial n.º 4” (que forma parte del Contrato n.º 003-2021-OSITRAN “Servicio de Supervisión de la Ejecución de la Vía Evitamiento Chimbote entre el Km. 00+000 al Km. 39+688 de la Red Vial 4”, que suscribieron el Ositrán y el Consorcio Supervisor Vial Chimbote) en lo siguiente:**

“10. ALCANCE Y DESCRIPCIÓN DE LA SUPERVISIÓN, ACTIVIDADES ESPECÍFICAS DE SUPERVISIÓN.

(...)

“10.2 Evaluación y Verificación de lo ejecutado por el CONCESIONARIO

(...)

Deberá preparar un informe de revisión del EDI aprobado por el MTC (...) y emitir opinión de compatibilidad de los estudios mencionados con la realidad encontrada en campo. Este Informe será incluido en el Informe de Evaluación y verificación de lo ejecutado por el Concesionario. En caso de identificar incompatibilidades el SUPERVISOR propondrá que éstas sean resueltas durante la ejecución de OBRA, de corresponder (...).

(...)

“10.4 Obligaciones del Supervisor”.

a) Revisar, en el plazo definido de Evaluación y Verificación de lo ejecutado por el Concesionario, el EDI aprobado por el MTC (...) analizando su compatibilidad con la realidad encontrada en campo”.

(Lo subrayado es agregado).

- **Resolución Ministerial n.º 634-2016-MTC/20 del 7 de setiembre de 2016, que aprueba el Estudio Definitivo de Ingeniería, Volumen I: Estudios Básicos de Ingeniería, Informe Final Diseño Geométrico (Tramo 1: Km 0+000 – km 26+000), Anexo 8 - Diseño Geométrico de Óvalos.**

“1. INTRODUCCIÓN.

(...)

Para el diseño y la consideración de los parámetros de diseño se ha considerado el Manual de Diseño Geométrico para Carreteras – DG-2001 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC, en donde se cataloga a la vía en estudio como una Autopista 2ª Clase o Dual, con control parcial de accesos y, velocidades de operación en función de la orografía, y cuyo diseño es complementado por la Normas AASHTO y el Manual de Diseño de Rotondas “Roundabouts: An Informational Guide” Second Edition 2010 of FHWA del Departamento de Transporte de Estados Unidos (U.S Departamento de Transportation (...)). (Lo subrayado es agregado).

La situación antes descrita origina que a la fecha no se hayan ejecutado los trabajos de movimiento de tierras en la isla central (rotonda) e islas canalizadora (deflectoras) en el sector Óvalo Vesique para eliminar elementos que obstruirían la visibilidad de los vehículos, lo que podría afectar el avance de la Obra en el mencionado sector.

2. LA FALTA DE SEÑALIZACIÓN Y HABILITACIÓN SEGURA EN ZONA DE TRÁNSITO DONDE SE EJECUTAN OBRAS EN LOS ESTRIBOS E2 Y E4 DEL PUENTE LACRAMARCA, INCREMENTA EL RIESGO DE ACCIDENTES LABORALES, LO QUE PODRÍA AFECTAR EL NORMAL DESARROLLO DE LA EJECUCIÓN DE LA OBRA.

El “Contrato de Concesión de los Tramos Viales de la Red Vial n.º 4 (Pativilca – Santa – Trujillo y Salaverry – Empalme R01N)”, en su cláusula 1.14.55 define a las Leyes y Disposiciones Aplicables como: “(...) El conjunto de disposiciones legales peruanas de carácter general que regulan el Contrato. Incluyen la Constitución Política del Perú, las normas con rango de ley, los reglamentos, directivas y resoluciones que pueda dictar cualquier Autoridad Gubernamental competente de conformidad con su ley de creación, las que serán de observancia obligatoria para las Partes”.

Asimismo, la cláusula 15.1 indica que: “El CONCEDENTE y el REGULADOR cumplirán sus funciones relacionadas al presente Contrato, en estricto cumplimiento de las Leyes y Disposiciones Aplicables y dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, para lo cual el CONCESIONARIO brindará las facilidades necesarias. (...)”. **(Lo subrayado es agregado)**.

En dicho contexto, la Norma Técnica de Edificación G.050: Seguridad durante la Construcción del Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE), aprobada con Decreto Supremo n.º 011-2006-VIVIENDA y sus modificatorias; sobre los “Requisito del lugar de trabajo” establece:

“7. REQUISITOS DEL LUGAR DE TRABAJO

El lugar de trabajo debe reunir las condiciones necesarias para garantizar la seguridad y salud de los trabajadores y de terceras personas. Para tal efecto, se debe considerar:

(...)

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.

(...)

Será responsabilidad del contratista principal tomar las precauciones necesarias para evitar accidentes durante la visita de terceros”. **(Lo subrayado es nuestro)**.

En torno a las competencias, facultades y función de la supervisión, las cláusulas 15.5 y 15.6 del Contrato de Concesión establecen que:

“15.5 El REGULADOR tiene competencia para supervisar al CONCESIONARIO en el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales, técnicas o administrativas, en los aspectos del ámbito de su competencia, conforme a la Ley N° 27332 y N° 26917; y los reglamentos que dicte sobre la materia. El CONCESIONARIO deberá proceder a dar cumplimiento a las disposiciones impartidas por el REGULADOR.

(...)

15.6. El REGULADOR podrá designar a un supervisor de obras, el mismo que realizará las actividades que el primero le asigne. La titularidad de la función se mantiene en el REGULADOR. (...). **(Lo subrayado es nuestro)**.

Respecto a las competencias del Ositrán antes indicadas, el Contrato n.º 003-2021-OSITRÁN “Servicio de Supervisión de la Ejecución de la Vía Evitamiento Chimbote entre el Km. 00+000 al Km. 39+688 de la Red Vial 4” (que suscribieron el Ositrán y el Consorcio Supervisor Vial Chimbote) en su Cláusula Octava: Responsabilidades del Supervisor, estipula que:

“EL SUPERVISOR asumirá la responsabilidad técnica total y completa de los servicios a su cargo materia del presente contrato, de acuerdo con lo establecido en los Términos de Referencia, las Bases Consolidadas, la oferta ganadora y demás documentos integrantes del contrato”.

En ese extremo, los Términos de Referencia para la supervisión de la Ejecución de la Vía de Evitamiento de Chimbote entre el Km. 00+000 al Km 39+688 de la Red Vial 4, en su inciso v) del numeral 10.4, prescribe como una de las obligaciones del Consorcio Supervisor:

“v) Verificar y vigilar el cumplimiento por parte del CONCESIONARIO de las normas de seguridad e higiene ocupacional referidas a la seguridad del personal que trabaja en la OBRA, de manera permanente mientras se preste el servicio de supervisión”.

En torno al marco normativo antes señalado, en la visita de inspección del día 14 de diciembre de 2021 a la zona (frente de trabajo) donde se vienen ejecutando las partidas relacionadas con la construcción del Puente Lacramarca (km 24+120) como parte de la “Ejecución de la Vía de Evitamiento Chimbote entre el Km 00+000 al Km 39+688 de la Red Vial 4”, conforme consta en el “Acta de Inspección Física n.º 02-2021-CC1-OCI-OSITRAN”, la Comisión de Control en compañía de representantes del Consorcio Supervisor, Ositrán y del Contratista a cargo de la ejecución de la Obra; identificó que en las zonas de trabajo donde se ejecutan las partidas de subestructuras, referidas a los Estribos E2 y E4, no existe una ruta segura definida para el acceso, ni barandas perimetrales, ni señalización de seguridad relacionada con la caída de objetos en niveles inferiores donde se desarrollan trabajos; como se advierte en las vistas fotográficas siguientes:

Panel Fotográfico n.º 2 Estado de la zona - Construcción del Puente Lacramarca



Nótese que el personal de obra transita sobre roca suelta que se ha colocado alrededor de la cimentación de los Estribos E2 y E4 del Puente Lacramarca.

Fuente: Acta de Inspección Física n.º 02-2021-CC1-OCI-OSITRAN.



Nótese que no existe señalización que advierta el riesgo de caída ni tampoco barandas perimetrales Estribos E2 y E4 del Puente Lacramarca. Se aprecia personal de Obra que acarrea material en un nivel inferior.

Fuente: Acta de Inspección Física n.º 02-2021-CC1-OCI-OSITRAN.

Lo que denota que el Concesionario no viene adoptando acciones suficientes para garantizar la seguridad y salud de los trabajadores que ejecutan trabajos en el Puente Lacramarca, de tal manera que se disminuya el riesgo de accidentes laborales. Cabe precisar, que respecto a dicho incumplimiento es obligación del Consorcio Supervisor verificar y vigilar el cumplimiento por parte del Concesionario de las normas referidas a la seguridad del personal que trabaja en la Obra.

Lo expuesto revela que no se ha considerado los criterios siguientes:

- **Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE), aprobado con el Decreto Supremo n.º 011-2006-VIVIENDA y sus modificatorias; en su Norma Técnica de Edificación (NTE), en lo siguiente:**

NTE G.050 SEGURIDAD DURANTE LA CONSTRUCCIÓN

“7. REQUISITOS DEL LUGAR DE TRABAJO

El lugar de trabajo debe reunir las condiciones necesarias para garantizar la seguridad y salud de los trabajadores y de terceras personas. Para tal efecto, se debe considerar:

(...)

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.

(...)

14. PROTECCIONES COLECTIVAS

Todo proyecto de construcción debe considerar el diseño instalación y mantenimiento de protecciones colectivas que garanticen la integridad física y salud de trabajadores y de terceros, durante el proceso de ejecución de obra.

(...)

Las protecciones colectivas deben consistir, sin llegar a limitarse, en: Señalización, redes de seguridad, barandas perimetrales, tapas y sistemas de línea de vida horizontal y vertical.

(...)

Cuando se realicen trabajos simultáneos en diferente nivel, deben instalarse mallas que protejan a los trabajadores del nivel inferior, de la caída de objetos

(...)”.

- **Términos de Referencia que forman parte del Contrato n.º 003-2021-OSITRÁN de 27 de enero de 2021 - “Servicio de Supervisión de la Ejecución de la Vía Evitamiento Chimbote entre el Km. 00+000 al Km. 39+688 de la Red Vial 4”.**

“10.4 Obligaciones del SUPERVISOR

(...)

v) Verificar y vigilar el cumplimiento por parte del CONCESIONARIO de las normas de seguridad e higiene ocupacional referidas a la seguridad del personal que trabaja en la OBRA, de manera permanente mientras se preste el servicio de supervisión”.

Lo expuesto, incrementa el riesgo de accidentes laborales y de terceros, pudiendo afectar el normal desarrollo de la ejecución de la Obra.

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 n° 1: “Ejecución del servicio de supervisión al mes de diciembre de 2021”, 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 del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositrán”.

VII. INFORMACIÓN DEL REPORTE DE AVANCE ANTE SITUACIONES ADVERSAS

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

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

NO APLICA.

IX. CONCLUSIÓN

Durante la ejecución del servicio de Control Concurrente al Hito de Control n° 1: “Ejecución del servicio de supervisión al mes de diciembre de 2021” se han advertido dos (2) situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del proceso de supervisión a la “Ejecución de la Vía de Evitamiento Chimbote entre el KM 00+000 al KM 39+688 de la Red Vial 4”; las cuales han sido detalladas en el presente informe.

X. RECOMENDACIONES

1. Hacer de conocimiento a la presidenta del Concejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - Ositrán el presente Informe de Hito de Control, el cual contiene las situaciones adversas identificadas como resultado del servicio de Control Concurrente al Hito de control n° 1: *“Ejecución del servicio de supervisión al mes de diciembre de 2021”*, 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 del del proceso de supervisión a la *“Ejecución de la Vía de Evitamiento Chimbote entre el KM 00+000 al KM 39+688 de la Red Vial 4”*.
2. Hacer de conocimiento a la presidenta del Concejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositrán, que debe comunicar a la Comisión de Control las acciones preventivas o correctivas que implemente respecto a las situaciones adversas contenidas en el presente Informe.

Surquillo, 23 de diciembre de 2021.

Valeria Rosalia Fajardo Gutierrez
Integrante
Comisión de Control

César David Ascurra Zúñiga
Supervisor
Comisión de Control

Enrique Alberto Robladillo Quispilay
Jefe de Comisión
Comisión de Control

Julio Gianfranco Negli Ruesta
Jefe del Órgano de Control Institucional
Ositrán

NT: 2021120167

APÉNDICE N.º 1

DOCUMENTACIÓN VINCULADA AL HITO DE CONTROL

- 1. CONSORCIO SUPERVISOR NO ADVIRTIÓ EN SU “INFORME DE EVALUACIÓN Y VERIFICACIÓN DEL ESTUDIO DEFINITIVO DE INGENIERÍA”, LA FALTA DE COMPATIBILIDAD CON LA REALIDAD DE LAS ZONAS DE LAS ISLAS CENTRAL Y CANALIZADORAS DEL ÓVALO VESIQUE; SIENDO QUE A LA FECHA NO SE HAN EJECUTADO LOS TRABAJOS DE MOVIMIENTOS DE TIERRAS PARA ELIMINAR ELEMENTOS QUE OBSTRUIRÍAN LA VISIBILIDAD DE LOS VEHÍCULOS, LO QUE PODRÍA AFECTAR EL AVANCE DE LA OBRA EN EL MENCIONADO SECTOR.**

Nº	Documento
1	Contrato de Concesión de los Tramos Viales de la Red Vial n.º 4 (Pativilca – Santa – Trujillo y Salaverry – Empalme R011N).
2	Adenda n.º 2 al Contrato de Concesión de los Tramos Viales de la Red Vial n.º 4 (Pativilca – Santa – Trujillo y Salaverry – Empalme R011N).
3	Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) de la Obra: Vía de Evitamiento Chimbote, aprobado administrativamente con Resolución Ministerial n.º 634-2016-MTC/20 del 7 de setiembre de 2016.
4	Contrato n.º 003-2021-OSITRAN “Servicio de Supervisión de la Ejecución de la Vía Evitamiento Chimbote entre el Km. 00+000 al Km. 39+688 de la Red Vial 4”.
5	Términos de Referencia para la “Supervisión de la Ejecución de la Vía de Evitamiento de Chimbote entre el Km. 00+000 al Km. 39+688 de la Red Vial n.º 4” (que forma parte del Contrato n.º 003-2021-OSITRAN “Servicio de Supervisión de la Ejecución de la Vía Evitamiento Chimbote entre el Km. 00+000 al Km. 39+688 de la Red Vial 4”).
6	Acta de Inspección Física n.º 02-2021-CC1-OCI-OSITRAN de 15 de diciembre de 2021.
7	“Informe de Evaluación y Verificación del Estudio Definitivo de Ingeniería” del Consorcio Supervisor Vial Chimbote.
8	Informes Mensuales de Supervisión n.ºs 7, 8 y 9, remitidos al Ositrán mediante cartas n.ºs CSVCH-2-003-286-21 de 15 de Setiembre de 2021, CSVCH-2-003-352-21 de 14 de octubre de 2021 y, CSVCH-2-003-422-21 de 11 de noviembre de 2021, respetivamente, correspondiente a los meses de agosto setiembre y octubre 2021.

- 2. LA FALTA DE SEÑALIZACIÓN Y HABILITACIÓN SEGURA EN ZONA DE TRÁNSITO DONDE SE EJECUTAN OBRAS EN LOS ESTRIBOS E2 Y E4 DEL PUENTE LACRAMARCA, INCREMENTA EL RIESGO DE ACCIDENTES LABORALES, LO QUE PODRÍA AFECTAR EL NORMAL DESARROLLO DE LA EJECUCIÓN DE LA OBRA.**

Nº	Documento
1	Contrato de Concesión de los Tramos Viales de la Red Vial n.º 4 (Pativilca – Santa – Trujillo y Salaverry – Empalme R011N).
2	Adenda n.º 2 al Contrato de Concesión de los Tramos Viales de la Red Vial n.º 4 (Pativilca – Santa – Trujillo y Salaverry – Empalme R011N).

N°	Documento
3	Contrato n.º 003-2021-OSITRAN “Servicio de Supervisión de la Ejecución de la Vía Evitamiento Chimbote entre el Km. 00+000 al Km. 39+688 de la Red Vial 4”.
4	Términos de Referencia para la “Supervisión de la Ejecución de la Vía de Evitamiento de Chimbote entre el Km. 00+000 al Km. 39+688 de la Red Vial n.º 4” (que forma parte del Contrato n.º 003-2021-OSITRAN “Servicio de Supervisión de la Ejecución de la Vía Evitamiento Chimbote entre el Km. 00+000 al Km. 39+688 de la Red Vial 4”).
5	Acta de Inspección Física n.º 02-2021-CC1-OCI-OSITRAN de 15 de diciembre de 2021.

MEMORANDO Nº 00329-2021-OCI-OSITRÁN

Firmado por: NEGLI
RUESTA Julio
Gianfranco FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/12/2021
19:36:00 -0500



- A** : **Rosa Verónica Zambrano Copello**
Presidenta del Consejo Directivo
- Asunto** : Comunicación de Informe de Hito de Control Nº 011-2021-OCI/4732-SCC
- Referencia** : a) Artículo 8º de la Ley n.º 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República, y sus modificatorias.
b) Directiva n.º 002-2019-CG/NORM “Servicio de Control Simultáneo” aprobada con Resolución de Contraloría n.º 115-2019-CG de 28 de marzo de 2019 y modificatoria.
- Fecha** : Surquillo, 23 de diciembre de 2021.
-

Me dirijo a usted en el marco de la normativa de la referencia, que regula el servicio de Control Simultáneo y establece la comunicación a la 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 ejecución del servicio de supervisión al mes de diciembre de 2021, comunicamos que se han identificado las situaciones adversas contenidas en el Informe de Hito de Control Nº 011-2021-OCI/4732-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.

Atentamente,

Julio Gianfranco Negli Ruesta
Jefe del Órgano de Control Institucional
Ositrán

Elaborado: Enrique Robladillo
NT: 2021120138

Visado por: ROBLADILLO QUISPILAY
Enrique Alberto FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/12/2021 19:14:52 -0500



HOJA DE RUTA

DATOS DE LA CARPETA

Carpeta: 202100039828 **Serie Documental:** GENERICO
Asunto: COMUNICACIÓN DE INFORME DE HITO DE CONTROL N° 011-2021-OCI/4732-SCC

DATOS DEL DOCUMENTO

N° de Trámite: 2021120138
N° de Documento: N° 00329-2021-OCI-OSITRAN **Tipo:** MEMORANDO
Asunto: COMUNICACIÓN DE INFORME DE HITO DE CONTROL N° 011-2021-OCI/4732-SCC
Fecha Documento: 23 - 12 - 2021 **Estado:** Pendiente
Fecha Limite: **Prioridad:** Normal
N° de Folios Totales:

Fecha/Hora	Remitente (Area)	Destinatario (Area)	Movimiento	Acción	Proveído
23-12-2021 18:24	ENRIQUE ALBERTO ROBLADILLO QUISPILAY	ENRIQUE ALBERTO ROBLADILLO QUISPILAY Area: Órgano de Control Institucional	Registrado		
23-12-2021 19:33	[EROBLADILLO] Area: Órgano de Control Institucional	JULIO GIANFRANCO NEGLI RUESTA Area: Órgano de Control Institucional	Derivado	Para Firmar/Visar	
23-12-2021 19:42	JULIO GIANFRANCO NEGLI RUESTA [ZEGARRA] Area: Órgano de Control Institucional	ROSA VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO Area: Presidencia	Derivado	Acción que corresponde	