LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

SUBGERENCIA DE CONTROL DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS Y OBRAS POR IMPUESTOS

INFORME DE AUDITORÍA N° 24135-2021-CG/APP-AC

AUDITORÍA DE CUMPLIMIENTO AL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, PROYECTO ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE NACIONAL - PROVIAS NACIONAL, AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA - PROINVERSIÓN Y ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO-OSITRAN

"CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA CARRETERA LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 2: CIUDAD DE DIOS - CAJAMARCA - CHIPLE, CAJAMARCA - TRUJILLO Y DV. CHILETE - EMP. PE-3N"

PERÍODO: 1 DE ENERO DE 2013 – 31 DE DICIEMBRE DE 2020

TOMO I DE XXV

LIMA – PERÚ

2021

"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"
"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

0716

24135-2021-CG/APP-AC

0001

INFORME DE AUDITORÍA N° 24135-2021-CG/APP-AC

"CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA CARRETERA LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 2: CIUDAD DE DIOS - CAJAMARCA - CHIPLE, CAJAMARCA - TRUJILLO Y DV. CHILETE - EMP. PE-3N"

ÍNDICE

	DENOMINACIÓN	N° Pág.
	ANTECEDENTES:	
1.	Origen	1
2.	Objetivos	1
3.	Materia examinada y alcance	2
4.	De las entidades	4
5.	Comunicación de las desviaciones de cumplimiento	11
6.	Aspectos relevantes de la auditoría	12
II.	DEFICIENCIA DE CONTROL INTERNO	19
III.	OBSERVACIÓN	
	PROINVERSIÓN ELABORÓ LA VERSIÓN FINAL DEL CONTRATO (VFC) ESTABLECIENDO PLAZOS SIN SUSTENTO PARA LA ENTREGA AL CONCESIONARIO DE 18 SUB TRAMOS DE LA CONCESIÓN. DICHA VFC CONTÓ CON APROBACIÓN, SIN SUSTENTO, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES LO CUAL COADYUVÓ A QUE EL PLAZO DE ENTREGA DE 12 SUB TRAMOS SEA INCUMPLIDO DURANTE LA EJECUCIÓN CONTRACTUAL. ASIMISMO, CON OPINIÓN FAVORABLE DEL REGULADOR, EL CONCEDENTE APROBÓ EXPEDIENTES TÉCNICOS Y, POSTERIORMENTE, SU MODIFICACIÓN AÚN CUANDO ESTOS INCUMPLÍAN EXIGENCIAS CONTRACTUALES, OCASIONANDO QUE LAS OBRAS EJECUTADAS POR EL CONCESIONARIO SEAN RECHAZADAS. TALES SITUACIONES VIENEN AFECTANDO HASTA LA FECHA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN DESMEDRO DE LOS USUARIOS Y HAN GENERADO UN PERJUICIO ECONÓMICO AL ESTADO POR APROXIMADAMENTE: 1) S/ 31 902 633,53, POR EL PAGO DE MAYORES GASTOS GENERALES, 2) US$ 24 575 040,00, POR EL PAGO DE ACTIVIDADES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO SIN CONTRAPRESTACIÓN EFECTIVA, Y 3) US$ 12 247 993,80, POR EL OTORGAMIENTO DE DERECHOS DE COBRO POR OBRAS QUE NO HAN SIDO EJECUTADAS. ADEMÁS, SE HA BENEFICIADO AL CONCESIONARIO CON EL PAGO DE UN MONTO ESTIMADO DE US$ 1 975 795,00, PAGADO CON PEAJES, POR ACTIVIDADES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO SIN CONTRAPRESTACIÓN EFECTIVA Y HA IMPEDIDO LA RECAUDACIÓN DE	21

PEAJES QUE HUBIERAN REDUCIDO EL COFINANCIAMIENTO DEL ESTADO POR UN MONTO ESTIMADO DE US$ 29 949 000,00.

1. Proinversión aprobó la Versión Final del Contrato, estableciendo sin sustento los plazos de entrega al Concesionario de 18 Sub Tramos de la Concesión. Ello contó con la opinión favorable, sin sustento, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, permitiendo que se suscriba un contrato con plazos arbitrarios para la entrega de 18 Sub Tramos, 12[1] de los cuales fueron incumplidos durante la ejecución contractual, afectando la prestación del servicio a los usuarios. Asimismo, el incumplimiento en la entrega de 10 de dichos Sub Tramos generó un perjuicio económico al estado por el pago al Concesionario de: 1) hasta S/ 31 902 633,53, por mayores gastos y costos, 2) un monto estimado de US$ 18 366 429,00, por actividades de operación y mantenimiento sin contraprestación efectiva del Concesionario. Adicionalmente, le generó un beneficio al Concesionario por actividades de operación y mantenimiento no realizadas de aproximadamente US$ 1 497 134,00, pagado con peajes. Además, coadyuvó a que no se recauden peajes que hubieran reducido el cofinanciamiento pagado por el Estado al Concesionario por un monto estimado de US$ 15 781 000,00. 24

2. El Concedente, con opinión favorable del Regulador, aprobó los Expedientes Técnicos del Mantenimiento Periódico Inicial presentados por el Concesionario, aun cuando incumplían la extensión y el parámetro de rugosidad exigidos contractualmente. Asimismo, sin cumplir el marco legal vigente, el Concedente modificó el parámetro de rugosidad exigido contractualmente, ocasionando que luego se rechace lo ejecutado por el Concesionario. Además, el Concedente no entregó al Concesionario 1 Sub Tramo MPI. Todo ello afectó la prestación del servicio a los usuarios, favoreciendo al Concesionario, en perjuicio del Estado por aproximadamente: 1) US$ 6 208 612,00, por el pago de actividades de operación y mantenimiento sin contraprestación efectiva del Concesionario, y 2) US$ 12 247 993,80, por el otorgamiento de derechos de cobro por obras que no han sido ejecutadas. Así como un beneficio al Concesionario por actividades de operación y mantenimiento no realizadas de aproximadamente US$ 478 661,00, pagado con peajes. Además, impidió la recaudación de peajes en nuevas garitas por un monto estimado de US$ 18 580 000,00 que hubiera reducido el cofinanciamiento pagado por el Estado al Concesionario. 98

IV. CONCLUSIONES 198

V. RECOMENDACIONES 201

VI. APÉNDICES 203

VII FIRMAS 226

[1] El desarrollo del incumplimiento del plazo máximo de entrega de 2 Sub Tramos, así como su efecto económico, forma parte del Hecho n.° 2.

INFORME DE AUDITORÍA N° 24135-2021-CG/APP-AC

AUDITORÍA DE CUMPLIMIENTO AL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, PROYECTO ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE NACIONAL- PROVIAS NACIONAL, LA AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA -PROINVERSIÓN Y AL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO-OSITRAN: "CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA CARRETERA LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 2: CIUDAD DE DIOS - CAJAMARCA - CHIPLE, CAJAMARCA - TRUJILLO Y DV. CHILETE - EMP. PE-3N."

I. ANTECEDENTES

1. ORIGEN

La auditoría de cumplimiento al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (en adelante, Provías Nacional), Agencia de Promoción de la Inversión Privada (en adelante, Proinversión) y al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ositrán), corresponde a un servicio de control posterior programado en el Plan Operativo 2021 de la Subgerencia de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos de la Contraloría General de la República, aprobado mediante Resolución de Contraloría n.° 307-2020-CG del 22 de octubre de 2020 y modificatoria[2], registrado en el Sistema Integrado de Control de Auditorías (SICA) con el número de programa C9202102. La Comisión de Auditoría fue acreditada ante el MTC con oficio n.° 000365-2021-CG/DC de 21 de abril de 2021, ante Provías Nacional con oficio n.° 000091-2021-CG/CGMEGA de 20 de abril de 2021, ante Proinversión con oficio n.° 000089-2021-CG/CGMEGA de 20 de abril de 2021 y ante Ositrán con oficio n.° 000090-2021-CG/CGMEGA de 20 de abril de 2021.

Asimismo, mediante el oficio n.° 000928-2021-CG/DC de 7 de octubre de 2021 y oficios n.° 000180-2021-CG/GCMEGA, n.° 000181-2021-CG/GCMEGA n.° 000182-2021-CG/GCMEGA de 5 de octubre de 2021, se comunicó al MTC, Provías Nacional, Ositrán y Proinversión, respectivamente, el cambio del Jefe de Comisión Auditora.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

Establecer si los plazos de entrega de los Sub tramos de la Concesión contaron con el sustento respectivo y si la ejecución del Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios - Cajamarca - Chiple, Cajamarca - Trujillo y Dv. Chilete - Emp. PE-3N (en adelante, Contrato de Concesión) se cumplió de acuerdo con lo establecido en éste y en la normativa aplicable.

2.2 Objetivos específicos

- Establecer si los plazos establecidos en el Contrato de Concesión para la entrega de los 18 Sub Tramos contaron con el sustento respectivo, conforme a la normativa aplicable.

[2] Resolución de Contraloría n°. 127-2021-CG de fecha 26 de mayo de 2021.

- Determinar si el Concedente cumplió con entregar al Concesionario los 18 Sub Tramos de la Concesión según los plazos y condiciones establecidas en el Contrato de Concesión y verificar si el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) se efectuó de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.

- Determinar si la aprobación de los Expedientes Técnicos de MPI y sus modificaciones, así como el Pago Anual por Mantenimiento Periódico Inicial (PAMPI), se efectuaron de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.

3. MATERIA EXAMINADA Y ALCANCE

La materia a examinar en la auditoría de cumplimiento corresponde a los registros, asuntos y operaciones realizados por los funcionarios y servidores públicos de Proinversión respecto al análisis del sustento de los plazos señalados en la Versión Final del Contrato para la entrega de los 18 Sub Tramos al Concesionario; así como de los funcionarios y servidores públicos del MTC, Provías Nacional y Ositrán respecto al cumplimiento de los plazos establecidos en el Contrato de Concesión para la entrega de Sub Tramos y las obligaciones a ellos vinculadas consistentes en la aprobación y modificación de los Expedientes Técnicos del MPI y el pago anual por la operación y mantenimiento (en adelante, el PAMO), pago anual por el Mantenimiento Periódico Inicial (en adelante, el PAMPI) y el pago por la Rehabilitación y Mejoramiento (en adelante, el PRM), en el marco de sus respectivas competencias, a fin de verificar el cumplimiento de la normativa y las disposiciones contractuales aplicables.

En tal sentido, el periodo auditado abarcó desde el 1 de enero de 2013 al 31 de diciembre de 2020, sin perjuicio de la revisión de las operaciones anteriores o posteriores a dicho periodo necesarios para alcanzar el objetivo.

La documentación materia de análisis se encuentra en los archivos de: Proinversión, el MTC, Provías Nacional y Ositrán (cuyas sedes están en la ciudad de Lima); adicionalmente, se efectuó la revisión selectiva de los registros de operaciones, anteriores y posteriores al periodo de la auditoría antes indicado, a fin de cumplir con los objetivos previstos.

La auditoría de cumplimiento fue realizada de acuerdo a lo establecido en las Normas Generales de Control Gubernamental, aprobadas con Resolución de Contraloría n.° 273-2014-CG, la Directiva n.° 007-2014-CG/GCSII denominada "Auditoría de Cumplimiento" y el "Manual de Auditoría de Cumplimiento", ambos aprobados con Resolución de Contraloría n.° 473-2014-CG y modificatorias.

Durante el desarrollo de la auditoría se tuvo como limitación la reiterada demora y el cumplimiento parcial por parte del MTC y Provías Nacional en la atención de los requerimientos de información formulados por la Comisión de Auditoría, como consecuencia de lo cual, las labores de control tuvieron que desarrollarse sin contar con la totalidad de la información solicitada; situación que se mantuvo hasta la aprobación del presente informe. Cabe indicar que dicha limitación en el acceso a la información pública impidió que la Comisión de Auditoría pudiera verificar la totalidad de actos y decisiones comprendidas dentro de los objetivos de auditoría.

De otro lado, mediante Decreto Supremo n.° 025-2021-SA, publicado en el diario oficial El Peruano el 14 de agosto de 2021, se establece que, a partir del 3 de setiembre de 2021, se amplía por un plazo de ciento ochenta (180) días calendario la Emergencia Sanitaria a nivel nacional por la existencia del COVID-19 declarada por Decreto Supremo n.° 008-2020-SA, prorrogada por los Decretos Supremos n.° 020-2020-SA, n° 027-2020-SA, n.° 031-2020-SA y n.° 009-2021-SA. La

mencionada Emergencia Sanitaria constituyó una limitación para la atención de los requerimientos de información que fueron efectuados por la Comisión Auditoría a las entidades sujetas a control.

A continuación, se presenta la Ficha Técnica del Contrato de Concesión:

Cuadro n.° 1
FICHA TÉCNICA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA TÉCNICA	
Contrato de Concesión	"Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios–Cajamarca–Chiple, Cajamarca–Trujillo Y Dv. Chilete–Emp. Pe–3N"
Intervenciones:	La Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2, incluye los siguientes Sub Tramos: **Rehabilitación y Mejoramiento (y posterior Operación y Mantenimiento)** - Sub Tramo 1: Chiple - Cutervo (60.7 Km) - Sub Tramo 2: Cochabamba - Cutervo (29.4 Km) **Mantenimiento Periódico Inicial (y posterior Operación y Mantenimiento)** - Sub Tramo 6: Dv. Yanacocha – Cajamarca (38.4 Km) - Sub Tramo 7: Cajamarca - Km 1269 (3.7 Km) - Sub Tramo 8: Km 1269 - San Marcos (58.3 Km) - Sub Tramo: 12, Huamachuco - Dv. Callacuyan (44.3 Km) - Sub Tramo 15: Dv. Otuzco – Trujillo (70.3 Km) - Sub Tramo 16: Ciudad de Dios - Dv. Chilete (91.5 Km) - Sub Tramo 17: Dv. Chilete – Cajamarca (85.9 Km) - Sub Tramo 18: Dv. Chilete - Empalme PE3N (68 Km) **Operación y Mantenimiento** - Sub Tramo 3: Cochabamba – Chota (34.1 Km) - Sub Tramo 4: Chota – Hualgayoc (60 Km) - Sub Tramo 5: Hualgayoc - Dv. Yanacocha (51 Km) - Sub Tramo 9: San Marcos – Cajabamba (59.1 Km) - Sub Tramo 10: Cajabamba – Sausacocha (41.1 Km) - Sub Tramo 11: Sausacocha – Huamachuco (11.3 Km) - Sub Tramo 13: Dv. Callacuyán – Shorey (15.8 Km) - Sub Tramo 14: Shorey - Dv. Otuzco (51.7 Km)
Plazo de la Concesión	25 años
Modalidad	Cofinanciada
Factor de Competencia:	Menor monto por: Pago por Rehabilitación (PRM), Pago Anual por Mantenimiento Periódico Inicial (PAMPI) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)
Propuesta Económica	PRM = US$ 147´345,452.75 (no incluye IGV) PAMPI = US$ 30´376,853.41 (no incluye IGV) Plazo: 15 años PAMO = US$ 21´383,278.990 (no incluye IGV)
Concesionario	Sociedad Concesionaria Vial Sierra S.A. – Norte, conformada por: Sacyr S.L (35%), Constructora Málaga Hnos. (33%) y Sacyr Concesiones Perú S.A.C (32%)
Concedente	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Regulador	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN
Fecha de suscripción del Contrato	28 de mayo de 2014

Inversión Proyectada Referencial	US$ 270.9 millones (incluye IGV)
Tipo de ingresos	Cofinanciamiento y Cobro de peajes.
Composición del cofinanciamiento	Cofinanciamiento anual = PRM + PAMPI + PAMO – (Recaudación de Peaje – Provisión de Emergencias Viales)
Tarifas	El precio base es de Uno y 50/100 Dólares Americanos (US$ 1.50) más IGV y cualquier otro tributo aplicable.
Reajustes de tarifas	La base tarifaria será reajustable por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al mes calendario de la aceptación de la totalidad de la Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial. Este reajuste se realizará cada 12 meses.
Adendas suscritas	Ninguna.

Fuente: Contrato de Concesión.
Elaborado: Comisión de Auditoría.

Cabe indicar, que este Informe no podrá ser utilizado bajo ninguna circunstancia por terceros para imputar responsabilidad, ya sea por actos u omisiones relacionados al desarrollo del Proyecto.

4. DE LAS ENTIDADES

A. Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Proinversión

Norma de Creación

Mediante Decreto Supremo n.° 027-2002-PCM, publicado el 25 de abril de 2002, se dispuso la fusión por absorción de la Dirección Ejecutiva del Fondo de Promoción de la Inversión Privada - FOPRI con la Comisión de Promoción de la Inversión Privada - COPRI, la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras - CONITE y la Gerencia de Promoción Económica de la Comisión de Promoción del Perú - PROMPERÚ, a través de la transferencia, a favor de la primera, de las competencias, funciones y atribuciones de las citadas Comisiones y Gerencia. Asimismo, la Dirección Ejecutiva del FOPRI pasó a denominarse Proinversión.

Con Ley n.° 27750, publicada el 8 de junio de 2002, se modificó el artículo 4° del Decreto Legislativo n.° 674, cambiando la referencia de la creación de "Comisión de Promoción de la Inversión Privada-COPRI" por la "Comisión de Promoción de la Inversión Privada Proinversión".

Posteriormente, mediante Decreto Supremo n.° 095-2003-EF, publicado el 4 de julio de 2003, se modificó la denominación de "Agencia de Promoción de la Inversión – Proinversión" por la de "Agencia de Promoción de la Inversión Privada- Proinversión".

Por Ley n.° 28660, publicada el 29 de diciembre de 2005, se determinó la naturaleza jurídica de Proinversión como Organismo Público Descentralizado adscrito al sector de Economía y Finanzas.

Naturaleza y finalidad de la entidad

Proinversión, es un organismo técnico especializado, adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas, con personería jurídica de derecho público, autonomía técnica, funcional, administrativa, económica y financiera. Constituye un pliego presupuestal.

Tiene por finalidad promover la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas, Proyectos en Activos y Obras por Impuestos, para su incorporación en servicios públicos, infraestructura pública, en activos, proyectos y empresas del Estado, conforme a sus atribuciones.

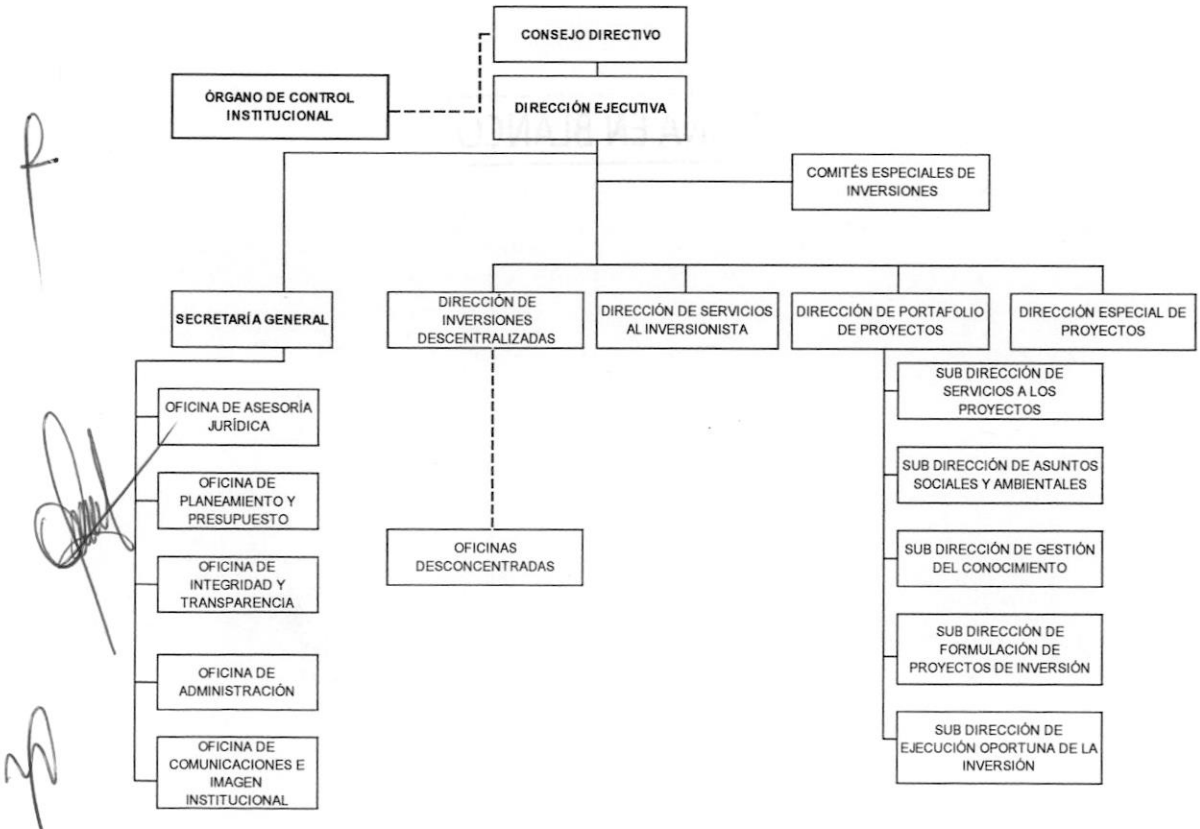
Funciones

Corresponde a Proinversión entre otras las siguientes funciones generales:

a. Ejecutar la Política Nacional de Promoción de la Inversión Privada establecida por el Ministerio de Economía y Finanzas, especialmente en la promoción de Asociaciones Público Privadas.
b. Diseñar, conducir y concluir los procesos de promoción de la inversión privada bajo su ámbito de competencia y los proyectos que le sean encargados y participar en la etapa de ejecución contractual de acuerdo a sus competencias.
c. Aprobar directivas técnico normativas sobre el proceso de evaluación de las Asociaciones Público Privadas y los Proyectos en Activos en las fases de formulación, estructuración y transacción, en el marco de sus competencias asignadas.
d. Fortalecer capacidades y brindar asistencia técnica a los Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales y otras entidades del Sector Público, en las distintas fases de los proyectos de Asociaciones Público Privadas, Proyectos en Activos y Obras por Impuestos.
e. Fomentar la participación y el involucramiento del sector privado en la inversión y el crecimiento verde a través de Asociaciones Público Privadas, Proyectos en Activos y Obras por Impuestos.
f. Las demás funciones que le sean asignadas.

Estructura orgánica

Gráfico n.° 1
Organigrama de Proinversión



Fuente: Decreto Supremo n.° 185-2017-EF publicado el 24 de junio de 2017.
Elaborado por: Comisión de Auditoria.

B. Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Norma de creación

La Ley n.° 27779, publicada el 11 de julio de 2002[3], aprobó la separación del sector Transportes y Comunicaciones del sector Vivienda y Construcción, así como la modificación de la organización de los ministerios, volviendo a denominarse "Ministerio de Transportes y Comunicaciones", cuya función principal es integrar interna y externamente al país, para lograr un racional ordenamiento territorial vinculado a las áreas de recursos, producción, mercados y centros poblados; a través de la regulación, promoción, ejecución y supervisión de la infraestructura de transportes y comunicaciones.

Naturaleza y finalidad de la entidad

El MTC es un órgano del Poder Ejecutivo de acuerdo con la Primera Disposición Final de la Ley n.° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, responsable del desarrollo de los sistemas de transporte, la infraestructura de las comunicaciones y telecomunicaciones del país.

Funciones:

Mediante Ley n.° 29370, publicada el 3 de junio de 2009, se establecieron -entre otras- las funciones del MTC que se indican a continuación:

Funciones Rectoras:

1. Formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno.
2. Dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución, supervisión y evaluación de las políticas, la gestión de los recursos del sector, así como para el otorgamiento y reconocimiento de derechos, la sanción, la fiscalización y ejecución coactiva en materias de su competencia.
3. Coordinar con los gobiernos regionales y locales la implementación de las políticas nacionales y sectoriales, y evaluar su cumplimiento.

Funciones específicas de competencias compartidas:

1. Planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte terrestre por carretera, transporte ferroviario y transporte acuático, así como los servicios portuarios y conexos, en el ámbito de su competencia.
2. Planear, regular, gestionar, ejecutar, supervisar y evaluar la infraestructura vial, ferroviaria, aeroportuaria, portuaria y vías navegables, en el ámbito de su competencia.
3. Planear los servicios públicos de telecomunicaciones, servicios de radiodifusión y servicios privados de telecomunicaciones.
4. Otras funciones que señale la ley.

Otras funciones específicas:

1. Aprobar las disposiciones normativas que le correspondan.
2. Cumplir y hacer cumplir el marco normativo relacionado con su ámbito de competencia, ejerciendo la potestad sancionadora correspondiente.
3. Coordinar la defensa judicial de las entidades de su sector.

[3] Derogada por la Segunda Disposición Final de la Ley n.° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, publicada el 20 diciembre de 2007.

4. Presentar anteproyectos de normas al Presidente de la República y el Consejo de Ministros, en materias de su competencia.
5. Otras funciones que señale la ley.

Síntesis del alcance del Plan Estratégico: objetivos estratégicos

En el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2018 - 2024 del MTC, aprobado por Resolución Ministerial n.° 354-2021-MTC/04 de 20 de abril de 2021, se detallan los objetivos estratégicos siguientes:

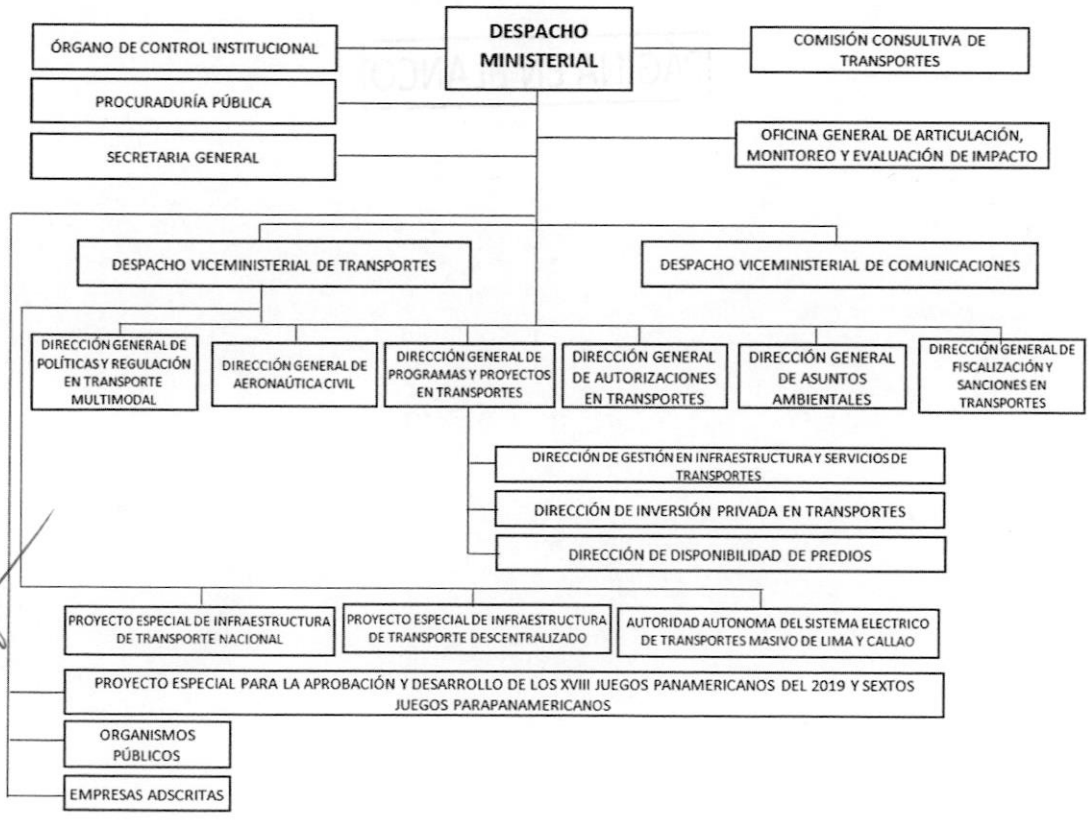
Objetivo estratégico Sectorial 01
1. Reducir los tiempos y costos logísticos en el Sistema de Transporte.

Objetivo estratégico Sectorial 02
2. Reducir la inseguridad y la contaminación ambiental en el sistema de transportes y comunicaciones.

Objetivo estratégico Sectorial 03
3. Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional.

Objetivo estratégico Sectorial 04
4. Fortalecer la Gobernanza, Descentralización y Modernización del Sector Transportes y Comunicaciones.

Gráfico n.° 2
Estructura orgánica (Unidades Orgánicas relacionadas)



Fuente: Resolución Ministerial n.° 658-2021-MTC/01 publicada el 04 de julio de 2021.
Elaborado por: Comisión de Auditoría

C. Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provías Nacional

Norma de creación

El Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provías Nacional, fue creado con el Decreto Supremo n.° 033-2002-MTC, publicado el 12 de julio de 2002, como Unidad Ejecutora del Pliego Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, de carácter temporal, con autonomía técnica, administrativa y financiera, encargado de las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte relacionada a la red vial nacional, así como de la planificación, gestión y control de actividades y recursos económicos que se emplean para el mantenimiento y seguridad de las carreteras y puentes de la red vial nacional.

Provías Nacional asumió los derechos y obligaciones del Programa Rehabilitación de Transportes del Proyecto Especial Rehabilitación Infraestructura de Transportes (PERT).

Naturaleza y finalidad de la entidad

Provías Nacional es un Proyecto Especial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, adscrito al Despacho Viceministerial de Transportes, encargado de las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte relacionada a la Red Vial Nacional, así como de la gestión y control de actividades y recursos económicos que se emplean para el mantenimiento y seguridad de las carreteras y puentes de la Red Vial Nacional.

Es responsable de la administración y gestión de la infraestructura de la Red Vial Nacional y tiene por finalidad la construcción, rehabilitación y mejoramiento; así como la preservación, conservación, mantenimiento y operación de la infraestructura de transporte relacionada a la Red Vial Nacional, con la finalidad de adecuarla a las exigencias del desarrollo y de la integración nacional e internacional.

Funciones

Provías Nacional tiene entre otras las siguientes funciones[4] generales:

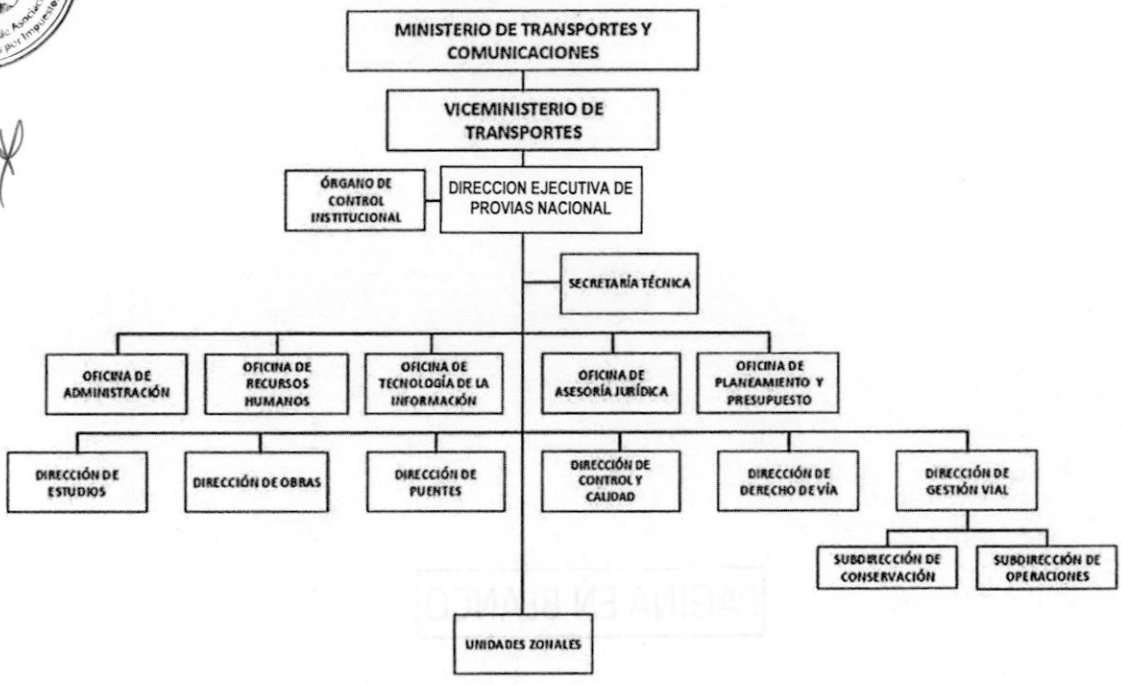
a. Administrar la infraestructura de la Red Vial Nacional no concesionada.
b. Coordinar, ejecutar y supervisar la conservación y mantenimiento de la infraestructura de la Red Vial Nacional no concesionada.
c. Preparar, gestionar y supervisar los estudios para los proyectos de infraestructura de la Red Vial Nacional no concesionada, en el ámbito de su competencia.
d. Conducir la ejecución y supervisión de obras de infraestructura de la Red Vial Nacional no concesionada, en el ámbito de su competencia.
e. Desarrollar de manera excepcional las intervenciones para la atención de emergencias viales, en la Red Vial Nacional concesionada, tomando en cuenta los términos y condiciones de cada contrato de concesión.
f. Conducir la liberación, adquisición, expropiación, transferencia interestatal, liberación de interferencias y saneamiento físico legal del derecho de vía de la Red Vial Nacional.
g. Otras funciones que le sean asignadas por normatividad expresa.

[4] Según Resolución Ministerial n.° 0828-2020-MTC/01.02 de 23 de noviembre de 2020, que aprueba el Manual de Operaciones de Provías Nacional, vigente a la fecha del presente Informe.

Estructura orgánica

De acuerdo a la Estructura Funcional del Manual de Operaciones de Provías Nacional, se estableció la siguiente estructura orgánica:

Gráfico n.° 3
Organigrama de Provías Nacional



Fuente: Resolución Ministerial n.° 0828 -2020 MTC/01.02 publicada el 24 de noviembre de 2020.
Elaborado por: Comisión de Auditoría.

D. Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público-OSITRAN

Norma de creación

Mediante Ley n.° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo se creó el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, estableciendo en su artículo 2° que es un organismo público descentralizado adscrito al Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, con personería jurídica de Derecho Público Interno y autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera.

Con la Ley n.° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, publicada el 29 de julio de 2000, y el Reglamento General de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo n.° 044-2006-PCM del 24 de julio de 2006 y modificatorias, se establece que los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:

1. Normativa
2. Reguladora
3. Supervisora
4. Fiscalizadora y sancionadora

5. De solución de controversias
6. De solución de los reclamos de los usuarios que regulan.

Naturaleza y finalidad de la entidad

OSITRAN es el Organismo Regulador adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros. Tiene personería jurídica de derecho público interno y autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera.

Asimismo, tiene como funciones generales supervisar, regular, normar, fiscalizar, sancionar, solucionar controversias y atender reclamos, respecto de actividades o servicios que involucran la explotación de la infraestructura de transporte de uso público y su mercado, incluida la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao - Metro de Lima y Callao.

Funciones

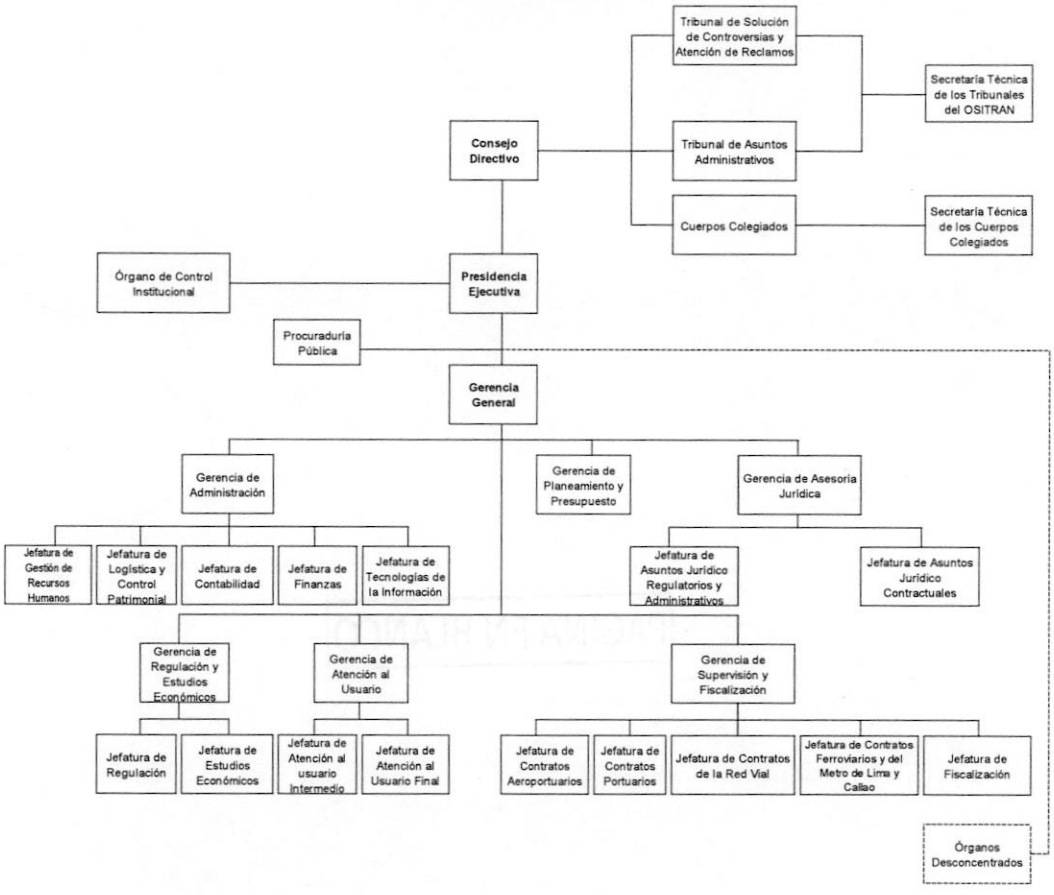
Entre otras, tiene las siguientes funciones:

a. Administrar, fiscalizar y supervisar los contratos de concesión con criterios técnicos, en el ámbito de su competencia, desarrollando todas las actividades relacionadas al control posterior de los contratos bajo su ámbito.
b. Fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, cuando no exista competencia en el mercado, en los casos que corresponda.
c. Velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene, en el caso que exista un contrato de concesión con el Estado.
d. Adoptar las medidas correctivas y aplicar sanciones sobre las materias que son de su competencia o que le han sido delegadas.
e. Emitir opinión técnica sobre la procedencia de la renegociación o revisión de los contratos de concesión. En caso ésta sea procedente, elaborará el informe técnico correspondiente y lo trasladará al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
f. Cobrar los derechos, tasas, penalidades y cualquier otro monto que deban pagar las entidades prestadoras de infraestructura pública nacional de transporte, según lo establezcan la Ley, los contratos de concesión respectivos, y los Reglamentos aprobados por el Consejo Directivo del
   OSITRAN; así como efectuar los pagos que correspondan en el cumplimiento de las obligaciones que se pudiere haber contraído con éstos, con terceros y con el Estado, en virtud de la legislación de la materia y de lo establecido en los contratos de concesión.
g. Proveer información y emitir opinión en aspectos de su competencia cuando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones lo requiera.
h. Ejercer facultades coactivas para el cobro de las deudas en su favor derivadas de multas, sanciones, tasas y obligaciones originadas de los contratos de concesión.
i. Cautelar el acceso universal en el uso de la infraestructura pública nacional de transporte y en general, proteger los intereses de todas las partes que intervienen en las actividades relacionadas a dicha infraestructura.
j. Otras funciones que señale la normativa correspondiente.

Estructura orgánica

Mediante el Artículo 1° del Decreto Supremo n.° 012-2015-PCM, publicado el 28 de febrero de 2015, se aprobó el Organigrama del OSITRAN, según lo siguiente:

Gráfico n.° 4
Organigrama de Ositrán



Fuente: Decreto Supremo n.° 012-2015-PCM publicado el 28 de febrero de 2015
Elaborado por: Comisión de Auditoría

5. COMUNICACIÓN DE LAS DESVIACIONES DE CUMPLIMIENTO

En aplicación del numeral 7.31 de las Normas Generales de Control Gubernamental, aprobadas con Resolución de Contraloría n.° 273-2014-CG del 12 de mayo de 2014, el numeral 7.1.2.3 de la Directiva n.° 007-2014-CG/GCSII "Auditoría de Cumplimiento" y los numerales 105 al 125 del "Manual de Auditoría de Cumplimiento", aprobados mediante Resolución de Contraloría n.° 473-2014-CG y modificatorias, se siguió con el procedimiento de comunicación de desviaciones de cumplimiento a las personas comprendidas en los hechos advertidos a fin que formulen sus comentarios. La relación de personas comprendidas en los hechos observados se presenta en el **Apéndice n.° 1**.

Las cédulas de comunicación de desviaciones de cumplimiento y los comentarios presentados se incluyen en el **Apéndice n.° 2.** De otro lado, la evaluación de los citados comentarios se encuentra en el **Apéndice n.° 3.**

Los documentos normativos de Proinversión, MTC, Provías Nacional y de Ositrán se adjuntan en el **Apéndice n.° 4**; asimismo, los documentos de vinculación laboral de las personas comprendidas en los hechos observados se encuentran en el **Apéndice n.° 5**.

6. ASPECTOS RELEVANTES DE LA AUDITORÍA

Durante el desarrollo de la auditoría de cumplimiento, se identificaron los siguientes aspectos relevantes de auditoría:

6.1. EFECTOS DE LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL, EN EL PROCESO DE INCONSTITUCIONALIDAD DEL EXPEDIENTE N.° 0020-2015-PI/TC

Mediante Sentencia del Tribunal Constitucional de fecha 25 de abril de 2018, emitida en el Proceso de Inconstitucionalidad del Expediente n.° 00020-2015-PI/TC, publicada el 26 de abril de 2019, si bien se reconoce que es constitucional que se atribuyan facultades instructoras y sancionadoras a la Contraloría General de la República en el marco de un procedimiento administrativo sancionador, se declara inconstitucional el artículo 46° de la Ley n.° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República, incorporado por el artículo 1° de la Ley n.° 29622 que determinaba las conductas infractoras en materia de responsabilidad administrativa funcional.

Posteriormente, mediante Ley n.° 31288, publicada el 20 de julio de 2021, se aprobó la *"Ley que Tipifica las Conductas Infractoras en materia de Responsabilidad Administrativa Funcional y establece medidas para el adecuado ejercicio de la potestad sancionadora de la Contraloría General de la República"*, cuya Cuarta Disposición Complementaria Final establece que las infracciones y sanciones especificadas en dicha ley se aplican a los hechos cometidos o culminados a partir de su entrada en vigencia, 21 de julio de 2021.

En tal sentido, teniendo en cuenta que los hechos materia de la presente auditoría de cumplimiento son anteriores a la entrada en vigencia de la Ley n.° 31288 y con la finalidad de establecer medidas que permitan evitar posibles situaciones de impunidad frente a las responsabilidades que deben asumir los funcionarios y servidores públicos por sus actos en la función que desempeñan, la entidad auditada deberá disponer en el ámbito de su competencia, el deslinde de la responsabilidad identificada en el presente informe, así como la imposición de las sanciones que correspondan, conforme al marco normativo aplicable.

6.2 LA IDENTIFICACIÓN DE PRESUNTAS RESPONSABILIDADES EN EL INFORME DE CONTROL, SEGÚN LA LEY N° 31288, LEY QUE TIPIFICA LAS CONDUCTAS INFRACTORAS EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA FUNCIONAL Y ESTABLECE MEDIDAS PARA EL ADECUADO EJERCICIO DE LA POTESTAD SANCIONADORA DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

Mediante Ley n.° 31288, publicada el 20 de julio de 2021, se aprobó la *"Ley que Tipifica las Conductas Infractoras en materia de Responsabilidad Administrativa Funcional y establece medidas para el adecuado ejercicio de la potestad sancionadora de la Contraloría General de la República"*, que en su artículo 2, modifica- entre otros- el artículo 11 de la Ley n.° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República, en el cual se señala lo siguiente:

> ***"Artículo 11.- Responsabilidades y sanciones derivadas del proceso de control***
> *(...) No se puede identificar responsabilidad cuando esta ha prescrito conforme a los plazos establecidos en las normas correspondientes (...)"*

Sobre el particular, el numeral 151 del Manual de Auditoría de Cumplimiento, aprobado por Resolución de Contraloría n.° 473-2014-CG y modificatorias, establece que el señalamiento del tipo de presuntas responsabilidades forma parte de la estructura del informe de auditoría de cumplimiento, como se cita a continuación:

> *"151. El informe de auditoría de cumplimiento debe cumplir con lo señalado en el **apéndice 11 – Informe de auditoría**, asimismo, debe presentar la estructura siguiente:*
> *(...)*
> ***III. OBSERVACIONES***
> *(...)*
> ***6) Señalamiento del tipo de presuntas responsabilidades***
> *Luego de señalar que se ha efectuado la evaluación de los comentarios presentados por las personas comprendidas en los hechos, se debe incluir el señalamiento de presunta responsabilidad administrativa funcional, penal o civil, que se deriven de los hechos revelados en la observación, teniendo en cuenta la identificación del deber incumplido, la reserva, la presunción de licitud y relación causal.*
> *(...)".*

En ese sentido, teniendo en cuenta que el alcance de la presente auditoría de cumplimiento comprendió hechos ocurridos desde el año 2013 y que, en virtud de lo dispuesto por el artículo 11 de la Ley n.° 27785, modificada por la Ley n.° 31288, no resulta factible identificar responsabilidad en los servicios de control cuando esta ha prescrito según la normativa correspondiente; aun cuando se ha evidenciado participación de funcionarios y servidores públicos en los hechos materia de observación del presente informe de auditoría, no se efectúa el señalamiento o identificación del tipo de presunta responsabilidad a que hubiere lugar respecto de las cuales haya transcurrido el plazo de prescripción. Ello sin perjuicio de que se han incluido en el presente informe las observaciones correspondientes a tales hechos.

6.3 LAS OBRAS EJECUTADAS EN EL MARCO DE LA LEY DE CONTRATACIONES DEL ESTADO, BAJO LA ADMINISTRACION DE PROVIAS INCUMPLIERON LOS PLAZOS CONTRACTUALES POSTERGANDO SU ENTREGA AL CONCESIONARIO E INCUMPLIENDO LOS PLAZOS ESTABLECIDOS EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN.

Durante el proceso de diseño y conducción del proceso de promoción de la inversión privada a cargo de Proinversión, mediante Oficio n.° 1034-2013-MTC/09 del 4 de diciembre de 2013 **(Apéndice n.° 7)**, el MTC remitió a Proinversión el Informe n.° 1728-2013-MTC/09 del 3 de diciembre de 2013 **(Apéndice n.° 14)**, en atención a un requerimiento de información formulado por esta Entidad Fiscalizadora Superior en el marco de la emisión del Informe Previo a la Versión Final del Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Cuidad de Dios-Cajamarca- Chiple, Cajamarca- Trujillo y Dv. Chilete- Emp. PE-3N. **(Apéndice n.° 6)** En dicho informe, el MTC señaló entre otros lo siguiente:

> *"Respecto, a los avances de ejecución de obra al 30.11.2013:*
>
> - *Cochabamba – Chota: 81.52%*
> - *Chota Hualgayoc: 22.79%*
> - *Dv. Cayacullan- Dv. Otuzco: 85.27%*
> - *San Marcos- Cajabamba: 5.95%*
> - *Cajabamba- Sausacocha: En aprobación de Estudio Definitivo. Inicio de Obra para el Segundo Trimestre del 2014.*
> - *Sausacocha-Huamachuco: 25.65%*
> - *Hualgayoc- Dv. Yanacocha: 100.00% Obra concluida*
>
> *De acuerdo a los avances indicados, se cumplirán con los plazos considerados para la entrega de los terrenos en las fechas establecidas en el Contrato de Concesión".* [Subrayado agregado]

Al respecto, se debe señalar que, de acuerdo con las Cláusulas 7.10 y 7.11 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, el Concedente debía ejecutar obras de Rehabilitación, Mejoramiento y Construcción en 7 Sub Tramos de la concesión y, una vez culminadas, entregarlas al Concesionario, para su Explotación con los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo I del Contrato de Concesión, como se cita a continuación:

"7.10 El CONCEDENTE ejecutará obras de acuerdo a lo siguiente:
Rehabilitación y Mejoramiento
a) Cochabamba – Chota
b) Chota - Hualgayoc
c) Dv. Callacuyan - Shorey
d) Shorey - Dv. Otuzco

Mejoramiento
e) San Marcos - Cajabamba
f) Cajabamba - Sausacocha

Mejoramiento y Construcción
g) Sausacocha – Huamachuco

7.11 El CONCEDENTE, luego de ejecutar las obras, en los Sub Tramos indicados, los entregará al CONCESIONARIO en los plazos indicados en la Cláusula 5.10. Para la entrega se seguirá el procedimiento indicado en las Cláusulas 5.12 a 5.17.
El CONCEDENTE deberá hacer entrega de los Sub Tramos correspondientes, dentro de los que se incluye el Sub Tramo Hualgayoc - Dv. Yanacocha, con los Niveles de Servicio exigidos en el Anexo I del Contrato, lo cual se dejará constancia en el Acta de Entrega Parcial de Bienes correspondiente.
(...)
[Subrayado agregado]

Asimismo, la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** establece los plazos en los que el Concedente debía entregar al Concesionario los referidos Sub Tramos, según se muestra a continuación:

"5.10 Las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión deberán ser entregadas por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO, en los siguientes plazos máximos:
(...)
Sub tramo Cochabamba- Chota:.....Junio 2014
Sub tramo Chota- Hualgayoc:.....Setiembre 2014
(...)
Sub Tramo San Marcos- Cajabamba:.....Ago 2015
Sub Tramo Cajabamba- Sausacocha:.....Junio 2015
Sub Tramo Sausacoha- Huamachuco:.....Mayo 2014
(...)
Sub Tramo Dv. Callacuyan-Shorey:.....A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Sub Tramo Shorey-Dv. Otuzco:.....A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
(...)"

A fin de verificar si el Concedente entregó al Concesionario los 7 Sub Tramos de la concesión en los plazos establecidos en la cláusula 5.10 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, mediante Oficio n.° 029-2021-CG/AAP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II del 7 de junio de 2021[5], la Comisión

[5] Cabe indicar que mediante Oficio n.° 050-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II del 22 de julio de 2021, la Comisión de Auditoría reiteró

Auditora solicitó a Provías Nacional- entre otros- los Contratos de ejecución de las obras a las que se refiere la Cláusula 7.10 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y, de corresponder, los documentos que acrediten las ampliaciones de plazo otorgadas, así como el Informe Final y/o liquidación técnica de las obras ejecutadas por parte del Concedente en cumplimiento de lo establecido en la citada cláusula.

En atención a lo solicitado, Provías Nacional mediante Oficio n.° 753-2021-MTC/20 del 07 de octubre de 2021 que adjunta el Informe n.° 140-2021-MTC/20.2.4 del 20 de setiembre de 2021 **(Apéndice n.° 9)**, remitió a la Comisión Auditora -entre otros- la Resolución Directoral n.° 658-2015-MTC/20 de 21 de julio de 2015 **(Apéndice n.° 10)**, mediante la cual se aprueba la Liquidación del Contrato de Ejecución de Obra n.° 080-2011-MTC/20 y la Resolución Directoral n.° 641-2019-MTC/20 del 30 de abril de 2019 **(Apéndice n.° 11)** a través de la cual se aprueba la liquidación del Contrato de Ejecución de Obra n.° 021-2012-MTC/20, así como el Informe Final de Obra de Contrato de Ejecución de Obra n.° 075-2013-MTC/20 de junio de 2017 e Informe de Liquidación Económica de Contrato de Obra n.° 003-2013-MTC/20, correspondiente a las obras ejecutadas en los Sub Tramos Cochabamba – Chota, Chota – Hualgayoc, San Marcos – Cajabamba y Sausacocha – Huamachuco, respectivamente.

De la información proporcionada por Provías Nacional, se desprende que el Concedente terminó la ejecución de obras en 3 de los referidos 7 Sub Tramos fuera de los plazos establecidos en la cláusula 5.10 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, según se muestra a continuación:

Cuadro n.° 2
Culminación de obras en Sub Tramos OyM consignados en la Cláusula 7.10

n.°	Sub Tramo	Fecha de entrega según Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión (Apéndice n.° 6)	Fecha de aprobación de liquidación de obra pública	Fecha de entrega por parte del MTC al Concesionario[6]
1	Cochabamba – Chota	Junio de 2014	21 de julio de 2015[7]	15 de enero de 2019
2	Chota – Hualgayoc	Setiembre de 2014	30 de abril de 2019[8]	28 de diciembre de 2018
3	Dv. Callacuyan – Shorey	A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato de Concesión (27 de julio de 2014)	La liquidación de obra no fue alcanzada a la Comisión Auditora (*)	28 de diciembre de 2018

a Provías Nacional remitir el Informe final y/o liquidación técnica de las obras ejecutadas por parte del Concedente en cumplimiento de lo establecido en la cláusula 7.10 del Contrato de Concesión, relacionados a los Contratos de ejecución de Obra: 021-2009-MTC/20, 157- 2010-MTC/20, 080-2011-MTC/20, 021-2012-MTC/20, 075-2013-MTC/20 y 04-2013-MTC/20. Asimismo, mediante el Oficio n.° 085-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II del 27 de agosto de 2021, la Comisión de Auditoría vuelve a reiterar la información anteriormente mencionada.

[6] Según Actas n.os 01-RD 2610-2018-MTC/20 de 28 de diciembre de 2018 **(Apéndice n.° 15)** y 02-RD 2610-2018-MTC/20 de 15 de enero de 2019 (Apéndice n.° 16), así como el Acta de Suspensión el 1 de marzo de 2019 **(Apéndice n.° 17)** y Adenda de 3 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 18)**.
[7] Según Resolución Directoral n.° 658-2015-MTC/20 de 21 de julio de 2015.
[8] Según Resolución Directoral n.° 641-2019-MTC/20 de 30 de abril de 2019.

n.°	Sub Tramo	Fecha de entrega según Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión (Apéndice n.° 6)	Fecha de aprobación de liquidación de obra pública	Fecha de entrega por parte del MTC al Concesionario[6]
4	Shorey – Dv. Otuzco	A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato de Concesión (27 de julio de 2014)	La liquidación de obra no fue alcanzada a la Comisión Auditora (*)	28 de diciembre de 2018
5	San Marcos – Cajabamba	Agosto de 2015	La liquidación de obra no fue alcanzada a la Comisión Auditora (*)	28 de diciembre de 2018
6	Cajabamba – Sausacocha	Junio de 2015	No se ejecutó obra[9]	No fue entregado al Concesionario
7	Sausacocha – Huamachuco	Mayo de 2014	31 de agosto de 2015[10]	28 de diciembre de 2018

(*) Solicitada a Provías Nacional mediante Oficio n.° 029-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 7 de junio de 2021 y su reiterativo, Oficio n.° 050-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 22 de julio de 2021.
Fuente: Liquidación de obra del Contrato n.° 080-2011-MTC/20, RD n.° 658-2015- MTC/20 de 21 de julio de 2015, Liquidación de obra del Contrato n.° 021-2012-MTC/20, RD n.° 641-2019-MTC/20 de 30 de abril de 2019, Informe n.° 064-2015-MTC/20.7.JPR de 9 de setiembre de 2015 (**Apéndice n.° 12**), Informe Final de Obra de Contrato de Ejecución de Obra n.° 075-2013-MTC/20, Informe de Liquidación Económica de Contrato de Obra N.° 003-2013-MTC/20
Elaboración: Comisión Auditora.

En ese sentido, si bien la entrega de tales obras al Concesionario constituye una de las obligaciones asumidas por el Concedente según el Contrato de Concesión, la ejecución de dichas obras se efectuó en el marco de la normativa de contratación pública, materia que se encuentra al margen del ámbito funcional de la Subgerencia de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos, de conformidad con el Reglamento de Organización y Funciones de la Contraloría General de la República[11]; por lo tanto, si bien la verificación del cumplimiento de la legalidad de su ejecución no forma parte del presente informe de auditoría, ello no enerva la potestad de esta Entidad Fiscalizadora Superior, a través de sus órganos y unidades orgánicas competentes, para desarrollar los servicios de control que correspondan.

6.4 DE LA FUNCIÓN DE DISEÑO, CONDUCCIÓN Y CONCLUSIÓN DEL PROCESO DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA A CARGO DE PROINVERSIÓN EN TORNO AL SUSTENTO DE LA ELABORACIÓN Y APROBACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL CONTRATO.

Mediante Oficio n.° 024-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II del 27 de mayo de 2021, la Comisión de Auditoría solicitó a Proinversión: (i) la Directiva n.° 004-2012-PROINVERSIÓN, denominada "Lineamientos para cautelar los intereses del Estado en los Contratos en el marco de los Procesos de Promoción de la Inversión Privada", así como su documento de aprobación y modificatorias; y (ii) el Acuerdo de Consejo Directivo 204-02-2007, que aprueba los Lineamientos para modificación de Bases y proyectos de Contratos de Procesos de Promoción de la Inversión Privada, así como sus modificatorias. Asimismo, se solicitó a Proinversión se sirva informar sobre la existencia de cualquier documento normativo emitido por dicha entidad que regule el diseño,

[9] Mediante Informe n.° 1766-2018-MTC/25 de 30 de octubre de 2018, la asesoría técnica, legal y económica de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC señaló que el Sub Tramo en cuestión no fue intervenido, debido a que el proceso de licitación para la elaboración de sus estudios de ingeniería no prosperó.
[10] Según Resolución Directoral n.° 854-2015-MTC/20 de 31 de agosto de 2015.
[11] Aprobada mediante Resolución de Contraloría n.° 179-2021-CG del 2 de setiembre de 2021.

elaboración y aprobación de Contratos de Asociaciones Público Privadas, que haya estado vigente durante el periodo 2012-2014. En respuesta a ello, Proinversión remitió el Oficio n.° 111-2021-PROINVERSIÓN/SG del 8 de junio de 2021, mediante el cual adjuntó los dos documentos anteriormente mencionados.

Al respecto, de la revisión efectuada por la Comisión de Auditoría sobre los documentos mencionados en el Oficio n.° 111-2021-PROINVERSIÓN/SG, así como, de la normativa vigente a la fecha de los hechos[12] y la normativa actual[13], se desprende que Proinversión tiene asignadas -entre otras- funciones relativas al diseño de la versión final del Contrato de Concesión.

No obstante, de la evaluación de los comentarios formulados por los ex funcionarios y servidores de Proinversión, estos señalaron que Proinversión no tiene la obligación de sustentar los plazos establecidos en las versiones finales del Contrato de Concesiones que dicha entidad diseña, siendo esta obligación exclusiva de las entidades que actúan como Concedente durante el proceso de la promoción de la inversión privada. Ello, pese a que el deber de motivación es inherente a toda la actuación de la Administración Pública, incluyendo aquella que desarrolla en el ámbito de su discrecionalidad. Al respecto, es importante resaltar lo señalado por el Artículo 173.1 de la ley 27444, que establece:

> "***Presentación de informes***
> *173.1 Toda autoridad, cuando formule informes o proyectos de resoluciones fundamenta su opinión en forma sucinta y establece conclusiones expresas y claras sobre todas las cuestiones planteadas en la solicitud, y recomienda concretamente los cursos de acción a seguir, cuando éstos correspondan, suscribiéndolos con su firma habitual, consignando su nombre, apellido y cargo."*

Asimismo, la propia normativa de asociaciones público privadas ha explicitado el deber de motivación que tienen las entidades que intervienen en el proceso de promoción de la inversión privada, como se observa de la Sexta Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo

---

[12] Decreto Legislativo n.° 1012, Decreto Legislativo que aprueba la ley marco de asociaciones público - privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada

"Artículo 6.- Organismos Promotores de la Inversión Privada

6.1 En el caso del Gobierno Nacional, los Organismos Promotores de la Inversión Privada serán la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION para los proyectos que se le asignen en función a su relevancia nacional y los Ministerios a través de los Comités de Inversión que conformen".

"Artículo 9.- Marco institucional para la provisión de infraestructura y servicios públicos

(...)

9.3 El diseño final del contrato de Asociación Público-Privada, a cargo del Organismo Promotor de la Inversión Privada correspondiente, requerirá la opinión favorable de la entidad pública competente y del Ministerio de Economía y Finanzas, quienes emitirán opinión en un plazo no mayor de quince (15) días hábiles respecto a las materias de su competencia. Si no hubiera respuesta en dicho plazo, se entenderá que la opinión es favorable. Asimismo, se requerirá la opinión de organismo regulador correspondiente, el que deberá emitirla únicamente dentro del mismo plazo".

[13] Decreto Legislativo n.° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos

Artículo 12. Proinversión

"(...)

12.5 Proinversión cumple las siguientes funciones:

1. Diseñar, conducir y concluir el proceso de promoción de la inversión privada de los proyectos desarrollados mediante las modalidades de Asociación Público Privada y de Proyectos en Activos, bajo el ámbito de su competencia, unificando la toma de decisiones dentro del proceso, conforme a lo dispuesto en el presente Decreto Legislativo.

(...)

Artículo 15. Comités Especiales de Inversiones

15.1 Los Comités Especiales de Inversiones son órganos colegiados encargados de aprobar y elevar a la Dirección Ejecutiva, para su ratificación, o para su conformidad y remisión al Consejo Directivo, según corresponda, los siguientes documentos que corresponden a los principales hitos del proceso: Informe de Evaluación, Plan de Promoción, Bases, Versión Inicial del Contrato previa a la fase de Transacción, Versión Final del Contrato y sus respectivas modificaciones sustanciales, Declaratoria de Interés, así como aquellos actos dispuestos por el Consejo Directivo (...)".

n.° 1012[14] y del artículo 11 del Decreto Legislativo n.° 1362[15].

En ese sentido, siendo que la determinación de los plazos de entrega de los Sub Tramos al Concesionario constituye una decisión que se encuentra en el ámbito discrecional de la Administración Pública, dicha decisión debe contar con el sustento respectivo, más aún si se encuentra relacionada a compromisos que serán asumidos por el Estado en el marco de contratos de concesión. En ese sentido, teniendo en cuenta que Proinversión es la entidad que tiene a su cargo el diseño y la conducción del proceso de promoción de la inversión privada, así como la unificación en la toma de decisiones dentro de dicho proceso, resulta exigible a la mencionada entidad que, en el marco de sus funciones, verifique cuando menos que la información y documentación que proporcionan los actores intervinientes en el referido proceso cuente con el sustento correspondiente. Ello sin perjuicio del deber de motivación que tienen, en el marco de sus respectivas competencias, las demás entidades que intervienen en el mencionado proceso respecto a sus propias decisiones y actuaciones.

En relación a ello, es pertinente resaltar que el sustento de las decisiones administrativas permite garantizar que la actuación pública no sea arbitraria, basándose necesariamente en razones y no en la mera expresión de la voluntad del órgano que los dicte, lo cual ha sido resaltado incluso por el Tribunal Constitucional en la Sentencia recaída en el Expediente n.° 0090-2004-AA/TC.

[14] Disposición incorporada por la Duodécima Disposición Complementaria Modificatoria de la Ley n.° 30114, que entró en vigencia a partir del 1 de enero de 2014, que señala lo siguiente:

"***SEXTA.-*** *La facultad legalmente establecida para actuar discrecionalmente, de las entidades que tienen a su cargo la aprobación, conducción, ejecución, supervisión y fiscalización de los procesos de promoción de la inversión privada, se ejerce para optar por la decisión administrativa debidamente sustentada que se considere más conveniente, dentro del marco que establece la ley, teniendo en consideración los criterios establecidos por la cuarta disposición final complementaria de la Ley 29622, Ley que modifica la Ley 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y amplía las facultades en el proceso para sancionar en materia de responsabilidad administrativa funcional.*"

[15] "***Artículo 11. Facultad discrecional de las entidades públicas***

Las entidades públicas que tienen a su cargo la aprobación, opinión, conducción, ejecución, supervisión y fiscalización, en cualquiera de las fases de los proyectos regulados en el presente Decreto Legislativo, están facultadas para actuar discrecionalmente, en el ámbito de sus competencias, con el fin de optar por la decisión administrativa, debidamente sustentada, que se considere más conveniente en el caso concreto, conforme a lo establecido en la Cuarta Disposición Complementaria Final de la Ley N° 29622, Ley que modifica la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y amplía las facultades en el proceso para sancionar en materia de responsabilidad administrativa funcional."

II. DEFICIENCIA DE CONTROL INTERNO

Teniendo en cuenta la naturaleza de la materia a examinar, la Comisión de Auditoría no ha realizado la evaluación integral del diseño, implementación y efectividad del control interno de este mecanismo. Sin perjuicio de lo cual, durante la aplicación de los procedimientos de auditoría se han revelado situaciones que ameritan ser expuestas como una deficiencia de control interno, en procesos que tienen relación con el mismo, como se describe a continuación:

1. LA CARENCIA DE POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS DE ARCHIVO POR PARTE DE PROVÍAS NACIONAL AFECTA LA PRESERVACIÓN Y CONSERVACIÓN DE LOS ACTUADOS DURANTE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA CARRETERA LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 2: CIUDAD DE DIOS - CAJAMARCA - CHIPLE, CAJAMARCA - TRUJILLO Y DV. CHILETE - EMP. PE-3N.

De los requerimientos efectuados por esta Comisión de Auditoría respecto de la documentación que forma parte de los actuados generados durante la ejecución del Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios - Cajamarca - Chiple, Cajamarca - Trujillo y Dv. Chilete - Emp. PE-3N, se advierte que la Entidad Pública no cuenta con políticas y procedimientos adecuados que regulen la preservación y conservación de los referidos documentos.

Al respecto, mediante Oficio n.° 009 -2021-CG/AAP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 28 de abril de 2021[16], la Comisión de Auditoría solicitó a Provías Nacional -entre otros- los Expedientes Técnicos del Mantenimiento Periódico Inicial remitidos por la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC a través del Memorándum n.° 2365-2014-MTC/25 de 30 de octubre de 2014, los cuales corresponden a los expedientes técnicos inicialmente presentados por el Concesionario. En respuesta a ello, Provías Nacional remitió el Oficio n.° 118 - 2021-MTC/20.7 del 09 de agosto de 2021, que adjunta el Memorándum N° 01598-2021-MTC/20.8 del 06 de agosto de 2021 **(Apéndice n.° 19)**, mediante el cual se indicó lo siguiente:

> *"Los Expedientes Técnicos del Mantenimiento Periódico Inicial recibidos con Memorándum N° 2365-2014-MTC/25 del 30 de octubre de 2014, corresponden a la primera versión observada, información que fue eliminada después de 2 años, luego de contar con la versión final aprobada".*
> [Subrayado agregado]

Lo anterior constituyó una limitación para el ejercicio del control gubernamental y revela que las unidades de línea de Provías Nacional involucradas en el cumplimiento de obligaciones derivadas del Contrato de Concesión no cuentan con una adecuada gestión del acervo documentario para el almacenamiento, conservación y custodia de los documentos generados durante la ejecución del mencionado contrato, en particular, respecto a la aprobación de los Expedientes Técnicos de Mantenimiento Periódico Inicial.

Al respecto, las Normas de Control Interno, aprobadas por Resolución de Contraloría n.° 320-2006-CG, vigente desde el 3 de noviembre de 2006, indican que:

> *"**4. Norma general para el componente de información y comunicación***
> *(...)*
> *4.6. **Archivo Institucional***
> *El titular o funcionario designado debe establecer y aplicar políticas y procedimientos de archivo adecuados para la preservación y conservación de los documentos e información de acuerdo con su utilidad o por requerimiento técnico o jurídico, tales como los informes y registros contables,*

[16] Reiterado por la Comisión de Auditoría mediante Oficio n.° 023 -2021-CG/AAP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II del 25 de mayo de 2021 y Oficio n.° 050 -2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II del 22 de julio de 2021.

administrativos y de gestión, entre otros, incluyendo las fuentes de sustento.
Comentarios:

01 La importancia del mantenimiento de archivos institucionales se pone de manifiesto en la necesidad de contar con evidencia sobre la gestión para una adecuada rendición de cuentas.

02 Corresponde a la administración establecer los procedimientos y las políticas que deben observarse en la conservación y mantenimiento de archivos electrónicos, magnéticos y físicos según el caso, con base en las disposiciones técnicas y jurídicas que emiten los órganos competentes y que apoyen los elementos del sistema de control interno."

La deficiencia de control interno ha sido causada por la debilidad de los controles que garanticen el adecuado archivo de los actuados generados durante la ejecución del Contrato de Concesión vinculado a la aprobación de los Expedientes Técnicos de Mantenimiento Periódico Inicial, que conllevó a la eliminación de la documentación generada desde el inicio del contrato de concesión, sin contar con respaldo en archivos electrónicos, magnéticos u otros, hecho originado por la falta de adopción de medidas oportunas por los funcionarios y titular de la entidad respecto del manejo de dicho acervo documentario.

En ese sentido, la documentación generada por las diversas unidades de Provías Nacional que intervienen en la ejecución del Contrato de Concesión debe de ser custodiada y almacenada en forma clasificada y ordenada, de modo tal que contribuya a la trazabilidad, transparencia y rendición de cuentas sobre la actuación de los funcionarios y servidores públicos de Provías Nacional. Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que la eliminación de documentación, sin contar con archivos de respaldo, limita el posible deslinde de responsabilidades que corresponda a los funcionarios y servidores públicos por las consecuencias de sus actos y decisiones.

Cabe señalar que, la deficiencia revelada no constituye necesariamente todos los aspectos de control interno que podrían ser situaciones reportables, debido a que estas fueron identificadas como resultado de la evaluación de las operaciones, procesos, actividades y sistemas relacionados con los objetivos de la auditoría, y no con el propósito de evaluar en su conjunto la estructura de control interno de la entidad.

III. OBSERVACIÓN

PROINVERSIÓN ELABORÓ LA VERSIÓN FINAL DEL CONTRATO (VFC) ESTABLECIENDO PLAZOS SIN SUSTENTO PARA LA ENTREGA AL CONCESIONARIO DE 18 SUB TRAMOS DE LA CONCESIÓN. DICHA VFC CONTÓ CON APROBACIÓN, SIN SUSTENTO, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES LO CUAL COADYUVÓ A QUE EL PLAZO DE ENTREGA DE 12 SUB TRAMOS SEA INCUMPLIDO DURANTE LA EJECUCIÓN CONTRACTUAL. ASIMISMO, CON OPINIÓN FAVORABLE DEL REGULADOR, EL CONCEDENTE APROBÓ EXPEDIENTES TÉCNICOS Y, POSTERIORMENTE, SU MODIFICACIÓN AÚN CUANDO ESTOS INCUMPLÍAN EXIGENCIAS CONTRACTUALES, OCASIONANDO QUE LAS OBRAS EJECUTADAS POR EL CONCESIONARIO SEAN RECHAZADAS. TALES SITUACIONES VIENEN AFECTANDO HASTA LA FECHA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN DESMEDRO DE LOS USUARIOS Y HAN GENERADO UN PERJUICIO ECONÓMICO AL ESTADO POR APROXIMADAMENTE: 1) S/ 31 902 633,53, POR EL PAGO DE MAYORES GASTOS GENERALES, 2) US$ 24 575 040,00, POR EL PAGO DE ACTIVIDADES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO SIN CONTRAPRESTACIÓN EFECTIVA, Y 3) US$ 12 247 993,80, POR EL OTORGAMIENTO DE DERECHOS DE COBRO POR OBRAS QUE NO HAN SIDO EJECUTADAS. ADEMÁS, SE HA BENECIADO AL CONCESIONARIO CON EL PAGO DE UN MONTO ESTIMADO DE US$ 1 975 795,00, PAGADO CON PEAJES, POR ACTIVIDADES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO SIN CONTRAPRESTACIÓN EFECTIVA Y HA IMPEDIDO LA RECAUDACIÓN DE PEAJES QUE HUBIERAN REDUCIDO EL COFINANCIAMIENTO DEL ESTADO POR UN MONTO ESTIMADO DE US$ 29 949 000,00[17].

Proinversión estuvo a cargo del proceso de promoción para la entrega en concesión del proyecto de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 y elaboró la respectiva Versión Final del Contrato de Concesión (en adelante, VFC), estableciendo unilateralmente los plazos para la entrega al Concesionario de los 18 Sub Tramos de la Concesión, al no contar con una comunicación expresa por parte del MTC que determine tales plazos máximos. Para fines del presente documento, se han agrupado dichos Sub Tramos de la siguiente manera: i) 2 Sub Tramos que serían entregados al Concesionario para la ejecución de obras de Rehabilitación y Mejoramiento y su posterior Operación y Mantenimiento (en adelante, Sub Tramos RyM), ii) 8 Sub Tramos que serían entregados al Concesionario para la ejecución de obras de Mantenimiento Periódico Inicial y su posterior Operación y Mantenimiento (en adelante, Sub Tramos MPI), y iii) 8 Sub Tramos que serían previamente intervenidos por el Concedente para su posterior entrega al Concesionario con los Niveles de Servicio exigidos en el Contrato de Concesión, para su respectiva Operación y Mantenimiento (en adelante, Sub Tramos OyM) como parte de la Contraprestación que este estaba obligado a realizar, a cambio del Pago Anual por Operación y Mantenimiento (en adelante, PAMO).

Al respecto, pese a no contar con un análisis que sustente los plazos de entrega de 18 Sub Tramos consignados en las sucesivas versiones del contrato, el MTC opinó favorablemente (con opinión de Provías Nacional) sobre tales versiones de contrato, permitiendo que se mantengan tales plazos en el Contrato de Concesión "Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios - Cajamarca - Chiple, Cajamarca-Trujillo y DV: Chilete - Emp. PE-3N" (en adelante, el Contrato de Concesión), suscrito el 28 de mayo de 2014. Ello conllevó a que, durante la ejecución contractual, se incumpla el plazo de entrega de 12 Sub Tramos. Cabe mencionar que, a la fecha de la opinión del MTC, existían variaciones en el plazo de ejecución de las obras que el Concedente venía ejecutando en 3 Sub Tramos OyM, cuyas fechas estimadas de término superaban las establecidas en las versiones del contrato para su entrega al Concesionario, a pesar de lo cual se mantuvieron los plazos consignados

[17] Dicho monto corresponde a la estimación de lo que se ha dejado de recaudar de manera conjunta en las 7 nuevas unidades de peaje previstas para la Concesión. Cabe indicar que para las unidades de peaje Yamobamba y San Bernardino, la estimación individual de lo que se ha dejado de recaudar en cada una de ellas, se ha desarrollado tanto en el Hecho n.° 1 como en el Hecho n.° 2, tomando en cuenta lo señalado en la Cláusula 9.4 literal f del Contrato de Concesión, la cual estipula que para el inicio de la recaudación en ambas unidades de peaje se requiere de la puesta en servicio de ciertos Sub Tramos OyM y MPI, simultáneamente (ver Cuadro 9.3 del Contrato de Concesión).

en las mencionadas versiones del contrato.

En ese sentido, durante la ejecución contractual, el Concedente incumplió los plazos de entrega de los siguientes Sub Tramos:

- Con relación a los 2 Sub Tramos RyM, el Concedente efectuó una entrega parcial de las áreas de terreno de dichos Sub Tramos al Concesionario, con las cuales inició la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento; no obstante, a la fecha, el Concedente aún no culmina la entrega de la totalidad de áreas de terreno de tales Sub Tramos, ocasionando que se hayan otorgado ampliaciones de plazo y se reconozcan mayores gastos generales a favor al Concesionario (que incluyeron sin sustento legal ni contractual aquellos derivados de una suspensión de obligaciones por fuerza mayor); asimismo, ante la persistencia del incumplimiento en la liberación y entrega de áreas, las Partes acordaron la suspensión de obligaciones relacionadas a la ejecución de dichas obras, vigente hasta la fecha. Lo anterior viene afectando la prestación del Servicio a los Usuarios y ha generado un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de aproximadamente: 1) US$ 2 710 568,00, por actividades de Operación y Mantenimiento sin contraprestación efectiva, y 2) S/ 31 902 633,53, por mayores gastos generales, derivados de la falta de entrega y liberación de áreas, así como por el reconocimiento y pago sin sustento de mayores gastos generales por evento de fuerza mayor. Asimismo, le generó un beneficio al Concesionario por actividades de operación y mantenimiento no realizadas de aproximadamente US$ 218 975,00, pagado con peajes. Adicionalmente, tal situación viene impidiendo que se recauden peajes en 1 nueva garita por un monto estimado de US$ 932 000,00 que hubiera reducido el Cofinanciamiento del Estado para los pagos de la Concesión.

- Con relación a los 8 Sub Tramos OyM, el Concedente incumplió los plazos máximos de entrega de todos los Sub Tramos (a ser entregados entre los años 2014 y 2015, según la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión), siendo que recién en el año 2018 entregó 7 de los 8 Sub Tramos OyM al Concesionario, pero con suspensión de obligaciones relacionadas a Niveles de Servicio, mientras que el Sub Tramo restante no ha sido entregado al Concesionario hasta la fecha. Tal situación viene afectando la prestación del Servicio a los Usuarios y ha generado un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de aproximadamente US$ 15 655 861,00 y un beneficio al Concesionario por una suma estimada US$ 1 278 159,00 pagado con peajes, ambos pagos por actividades de Operación y Mantenimiento sin contraprestación efectiva del Concesionario. Adicionalmente, ello viene impidiendo que se recauden peajes en 4 nuevas garitas[18] por un monto estimado de US$ 14 849 000,00 que hubiera reducido el Cofinanciamiento del Estado para los pagos de la Concesión.

- Con relación a los Sub Tramos MPI, el Concedente incumplió con entregar 2 de los 8 Sub Tramos MPI al Concesionario en el plazo señalado en la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión, de los cuales, entregó 1 de ellos con 110 días calendario de atraso y el otro Sub Tramo no ha sido entregado hasta la fecha, afectando la ejecución del MPI en este último.

Adicionalmente, se evidenció que, con opinión favorable del Regulador, el Concedente aprobó Expedientes Técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial (ET del MPI), pese a que estos incumplían con el Índice de Rugosidad Internacional - IRI[19] exigido en el Contrato de Concesión; de igual manera, al haber aprobado los ET del MPI en una longitud menor a la establecida

[18] Cabe indicar que 2 de ellas, las unidades de peaje Yamobamba y San Bernardino, requieren para el inicio de la recaudación de la puesta en servicio, simultáneamente, de ciertos Sub Tramos OyM y MPI (Cláusula 9.4 literal f del Contrato de Concesión). En ese sentido, la estimación de la recaudación de peajes en dichas garitas ha sido considerada tanto para el caso de los Sub Tramos OyM (Hecho n.° 1) como para los Sub Tramos MPI (Hecho n.° 2).

[19] El Índice de Rugosidad Internacional o IRI es un parámetro técnico que representa la regularidad superficial de un pavimento y afecta la operación vehicular, en cuanto a seguridad, confort, velocidad de viaje y desgaste de partes del vehículo. (Manual de Carreteras Pavimentos, Suelos Geología, Geotecnia y Pavimentos - Sección Suelos y Pavimentos, aprobado mediante R.D. n.° 10-2014-MTC/14, de 9 de abril de 2014).

contractualmente, el Concedente ocasionó que durante su ejecución se otorgue al Concesionario derechos de cobro por un monto estimado de US$ 12 247 993,80, por obras que no ha ejecutado. Asimismo, sin cumplir el marco legal aplicable, ni respetar el parámetro de aplicación del principio de enfoque por resultados, el Concedente modificó irregularmente el parámetro de rugosidad exigido en el Contrato de Concesión, reduciendo los Niveles de Servicio, conllevando a la aprobación de la modificación de dichos ET, coadyuvando a que posteriormente la obra sea rechazada, situación que se mantiene hasta la fecha.

Como resultado de lo anterior, se ha ocasionado un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de aproximadamente US$ 6 208 612,00 y un beneficio al Concesionario por una suma estimada US$ 478 661,00 pagado con peajes, ambos pagos por actividades de Operación y Mantenimiento sin contraprestación efectiva del Concesionario. Asimismo, ello viene impidiendo que se recauden peajes en 4 nuevas garitas[20] por un monto estimado de US$ 18 580 000,00 que hubiera reducido el Cofinanciamiento del Estado para los pagos de la Concesión.

El siguiente cuadro muestra el resumen del perjuicio económico al Estado:

Cuadro n.° 3
Cuantificación del PAMO pagado al Concesionario sin una contraprestación efectiva (por fuente de ingreso) (expresado en US$)

N°	Tipo de Sub Tramo	Importe de pago por fuente (Sin IGV) - (US$)		Sub Total (Sin IGV) - (US$)
		CON PEAJES	CON RECURSOS PÚBLICOS	
1	**Sub Tramos RyM**	218 975,00	2 710 568,00	2 929 543,00
3	**Sub Tramos OyM**	1 278 159,00	15 655 861,00	16 934 020,00
2	**Sub Tramos MPI**	478 661,00	6 208 612,00	6 687 273,00
	Sub Total (Incluye IGV) - (US$)	**1 975 795,00**	**24 575 041,00**	**26 550 836,00**
	Efecto :	Beneficio	Perjuicio	

Cuadro n.° 4
Cuantificación de perjuicio al Estado por conceptos distintos al PAMO (expresado en US$)

N°	Concepto de pagos al Concesionario	Importe específico de pago		Sub Total (Inc. IGV)	
		US$	S/	US$	S/
1	**Sub Tramos RyM**				
1.1	Por mayores gastos generales derivados de la mayor extensión del plazo de ejecución de las Obras RyM		31 902 633,53		**31 902 633,53**

[20] Cabe indicar que 2 de ellas, las unidades de peaje Yamobamba y San Bernardino, requieren para el inicio de la recaudación de la puesta en servicio, simultáneamente, de ciertos Sub Tramos OyM y MPI (Cláusula 9.4 literal f del Contrato de Concesión). En ese sentido, la estimación de la recaudación de peajes en dichas garitas ha sido considerada tanto para el caso de los Sub Tramos OyM (Hecho n.° 1) como para los Sub Tramos MPI (Hecho n.° 2).

N°	Concepto de pagos al Concesionario	Importe específico de pago		Sub Total (Inc. IGV)	
		US$	S/	US$	S/
2	Sub Tramos MPI				
2.1	Por pagos de PAMPI al Concesionario sin haber ejecutado obras MPI.	12 247 993,80		**12 247 993,80**	

Cuadro n.° 5
Cuantificación de peajes dejados de cobrar, en garitas nuevas (expresado en US$)

HECHO	N°	Tipo de Sub Tramo	Importe por Peajes (S/IGV)
			US$
Hecho 1	1	Sub Tramos RyM	932 000,00
	2	Sub Tramos OyM[21]	10 437 000,00
Hecho 2	3	Sub Tramos MPI	18 580 000,00
Sub Total (Incluye IGV) - (US$)			**29 949 000,00**

Los hechos descritos se desarrollan a continuación:

1. **PROINVERSIÓN APROBÓ LA VERSIÓN FINAL DEL CONTRATO, ESTABLECIENDO SIN SUSTENTO LOS PLAZOS DE ENTREGA AL CONCESIONARIO DE 18 SUB TRAMOS DE LA CONCESIÓN. ELLO CONTÓ CON LA OPINIÓN FAVORABLE, SIN SUSTENTO, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, PERMITIENDO QUE SE SUSCRIBA UN CONTRATO CON PLAZOS ARBITRARIOS PARA LA ENTREGA DE 18 SUB TRAMOS, 12[22] DE LOS CUALES FUERON INCUMPLIDOS DURANTE LA EJECUCIÓN CONTRACTUAL, AFECTANDO LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO A LOS USUARIOS. ASIMISMO, EL INCUMPLIMIENTO EN LA ENTREGA DE 10 DE DICHOS SUB TRAMOS GENERÓ UN PERJUCIO ECONÓMICO AL ESTADO POR EL PAGO AL CONCESIONARIO DE: 1) HASTA S/ 31 902 633,53, POR MAYORES GASTOS Y COSTOS, 2) UN MONTO ESTIMADO DE US$ 18 366 429,00, POR ACTIVIDADES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO SIN CONTRAPRESTACIÓN EFECTIVA DEL CONCESIONARIO. ADICIONALMENTE, LE GENERÓ UN BENEFICIO AL CONCESIONARIO POR ACTIVIDADES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO NO REALIZADAS DE APROXIMADAMENTE US$ 1 497 134,00, PAGADO CON PEAJES. ADEMÁS, COADYUVÓ A QUE NO SE RECAUDEN PEAJES QUE HUBIERAN REDUCIDO EL COFINANCIAMIENTO PAGADO POR EL ESTADO AL CONCESIONARIO POR UN MONTO ESTIMADO DE US$ 15 781 000,00.**

El Consejo Directivo de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Proinversión (en adelante, el Consejo Directivo) encargó la conducción del proceso de promoción para la entrega en concesión del proyecto de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca – Trujillo y Dv. Chilete – Emp. PE-3N (en adelante, el proyecto) al Comité de Proinversión en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Pro Integración (en adelante, el Comité de Proinversión).

[21] Para fines de dicho cuadro, la cuantificación de peajes respecto de los Sub Tramos OyM no incluye la recaudación estimada de las garitas Yamobamba y San Bernardino, la cual se encuentra considerada en la cuantificación correspondiente a los Sub Tramos MPI (Hecho 2).
[22] El desarrollo del incumplimiento del plazo máximo de entrega de 2 Sub Tramos, así como su efecto económico, forma parte del Hecho n.° 2.

En el marco de dicho proceso, el Comité de Proinversión aprobó sucesivos proyectos (versiones) del Contrato de Concesión, que fueron incorporando modificaciones con base, entre otros, a información alcanzada por el MTC. Posteriormente, dicho comité aprobó una Versión Final del Contrato (en adelante, VFC) al 17 de julio de 2013, la cual fue modificada hasta en 4 oportunidades, a partir de los comentarios, observaciones y recomendaciones formuladas por el MTC, el Ministerio de Economía y Finanzas (en adelante, MEF), Ositrán, con ocasión de la emisión de sus respectivas opiniones, y la Contraloría General de la República, con ocasión de la emisión del informe previo.

Sin embargo, de la revisión de los documentos que el MTC alcanzó a Proinversión para la elaboración de las mencionadas versiones del contrato, no se advierte que el MTC haya señalado las fechas en que haría entrega de cada uno de los 18 Sub Tramos al Concesionario, sino que tales fechas fueron establecidas unilateralmente en los informes técnicos de Proinversión, las mismas que se contemplaron en la cláusula 5.10 de las sucesivas versiones del Contrato, sin que se evidencie un análisis que las sustente. Cabe indicar que, en el marco de la evaluación de comentarios, los auditados tampoco han evidenciado ante la Comisión Auditora que el MTC haya comunicado a Proinversión los plazos máximos de entrega de los Sub Tramos al Concesionario que fueron consignados en las versiones del Contrato de Concesión.

De igual manera, el MTC opinó favorablemente sobre la VFC con base, entre otras, en la opinión de Provías Nacional, entidad competente para la entrega de los 18 Sub Tramos al Concesionario durante la ejecución contractual y que no objetó los plazos consignados por Proinversión en la Cláusula 5.10 de la VFC para la entrega de dichos Sub Tramos, ni desarrolló el análisis que fundamente la aprobación de los mismos, a pesar que estos constituían una obligación que sería asumida por el Concedente. Cabe indicar que, a la fecha de emisión de la mencionada opinión, el término de las obras que venían ejecutándose en 3 Sub Tramos de la Concesión superaban el plazo máximo de entrega establecido en la mencionada Cláusula 5.10 contenida en la VFC.

Lo anterior evidencia que Proinversión consignó arbitrariamente en la VFC los plazos máximos de entrega al Concesionario de los Sub Tramos; sin perjuicio de lo cual, con ocasión de la opinión previa del MTC, Provías Nacional emitió una opinión favorable a dicha VFC sin contar con un análisis que sustente que cumpliría tales plazos máximos, permitiendo que el MTC suscriba un Contrato de Concesión asumiendo obligaciones de entrega de los 18 Sub Tramos al Concesionario en plazos máximos que no contaron con sustento y que fueron incumplidos por el Concedente, para el caso de 12 Sub Tramos, durante la ejecución contractual, retrasando la prestación del servicio y afectando a los usuarios de la Concesión.

Asimismo, el incumplimiento en la entrega de 10 de dichos Sub Tramos (de los 12 anteriormente señalados) ocasionó un perjuicio económico al Estado por el pago con recursos públicos al Concesionario de hasta **S/ 31 902 633,53**, por mayores gastos generales y costos de mantenimiento de tránsito y seguridad vial, derivados del incumplimiento en la entrega de áreas y del reconocimiento sin sustento legal ni contractual de mayores gastos y costos por evento de fuerza mayor, y por un monto estimado de **US$ 18 366 429,00 (Ver Apéndice n.° 8)** , por actividades de operación y mantenimiento que el Concesionario no realiza, así como un beneficio al Concesionario por este último concepto de aproximadamente **US$ 1 497 134,00 (Ver Apéndice n.° 8)**, pagado con recursos provenientes del peaje cobrado a los Usuarios. Dicha situación también coadyuvó a que no se recauden peajes en nuevas garitas por una suma estimada de **US$ 15 781 000,00 (ver Apéndice n.° 8)**, que hubieran reducido los recursos públicos que el Estado destina para los pagos al Concesionario.

La situación antes señalada se describe a continuación:

1.1 EL DISEÑO DEL CONTRATO

Antecedentes

Mediante Acuerdo del Consejo Directivo de 13 de diciembre de 2012 **(Apéndice n.° 20)**, dicho órgano decidió incorporar el proyecto al proceso de promoción y asignó al Comité de Proinversión llevar adelante el proceso de promoción de la inversión privada para su entrega en concesión.

Mediante Acuerdo del Consejo Directivo de Proinversión de 1 de febrero de 2013, se aprobaron las Bases de la Licitación Pública Especial para la entrega en concesión del proyecto (en adelante, las Bases) **(Apéndice n.° 21)**, cuyo numeral 1.2.7 las define como *"(...) el documento público que contiene los aspectos administrativos, procedimientos y condiciones del Concurso incluidos sus Anexos, Formularios, Apéndices y las Circulares que expida el Comité, fijando los términos bajo los cuales se desarrollará el Concurso. Las Bases forman parte del Contrato"*.

Asimismo, el numeral 1.2.61 de las Bases define al **Proyecto de Contrato** como:

> *"Son los modelos de Contratos de Concesión que serán entregados a los Postores, a fin de recibir sus comentarios y/o sugerencias. Ninguno de los términos y/o criterios contenidos en los mismos vincularán en ninguna medida a PROINVERSIÓN, al Comité y/o al CONCEDENTE"*.

Por su parte, respecto a las facultades del Comité[23] Especial de Proinversión, el numeral 1.4 de las Bases establece lo siguiente:

> *"El Comité tiene como objetivo conducir el proceso de promoción de la inversión privada del Concurso para la entrega en Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca – Trujillo y Dv. Chilete – Emp. PE-3N. Como tal, el Comité está facultado, entre otros aspectos, para promover, programar, regular, modificar, dirigir, supervisar, controlar y dictar todas las disposiciones, que resulten pertinentes o que estimen necesarias para la ejecución de dicho proceso, incluidas las modificaciones a las Bases o en las Leyes Aplicables y, en general, para ejercer todas las demás atribuciones que le asignan las Leyes Aplicables.*
> *(...)"* [Subrayado agregado].

De igual manera, la Directiva n.° 004-2012-PROINVERSIÓN "Lineamientos para cautelar los intereses del Estado en los contratos en el marco de los procesos de promoción de la inversión privada", aprobada por Resolución de la Dirección Ejecutiva n.° 122-2012 de 21 de noviembre de 2012, establece en su numeral 4, entre otras, las siguientes responsabilidades en torno a la elaboración y aprobación de los proyectos (versiones) y Versión Final del Contrato de Concesión (en adelante, VFC):

> *"4. RESPONSABILIDADES*
> ***4.1. Dirección de Promoción de Inversiones:***
> - *Elaborar los proyectos o versión final del Contrato.*
> - *Identificar los riesgos que puedan ocurrir en el diseño y estructuración de cada uno de los proyectos o versión final del Contrato, así como su asignación y mitigación. Asimismo, sustentar los cambios en la matriz preliminar de riesgos presentada en el Informe de Evaluación.*
> - *Elaborar la Matriz de Riesgos y su Informe sustentatorio, pudiendo contratar servicios de consultoría especializada para tal fin.*
> - *Elevar el proyecto o versión final del Contrato al Comité Especial para aprobación, conjuntamente con la Matriz de Riesgos y su Informe sustentatorio.*

[23] Según la definición del numeral 1.2.12 de las Bases, **Comité**: *"Es el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – PRO INTEGRACIÓN, constituido mediante Resolución Suprema n.° 036-2009-EF, cuyos miembros permanentes fueron designado mediante Resolución Suprema n.° 047-2009-EF y modificado mediante Resolución Suprema n.° 046-2010-EF del 31 de marzo de 2010 y Resolución Suprema n.° 021-2013-EF del 28 de marzo de 2013"*.

(...)

4.3. Comités Especiales:

- *Aprobar los proyectos y versión final del Contrato, disponiendo su remisión para opinión a los Sectores, Ministerio de Economía y Finanzas y Organismos Reguladores de corresponder, adjuntando la Matriz de Riesgos y su Informe sustentatorio.*

4.4. Consejo Directivo:

- *Aprobar la versión final del Contrato."*

Con relación al Primer Proyecto de Contrato

El Primer Proyecto de Contrato **(Apéndice n.° 22)** fue elaborado y visado por el Jefe de Proyecto en Asuntos Viales, los asesores legal y financiero y 2 consultores[24] de Proinversión. Respecto de dicho proyecto, se emitieron los siguientes informes:

- Informe Legal n.° 2-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de marzo de 2013 **(Apéndice n.° 23)**, dirigido al Comité de Proinversión, mediante el cual el asesor legal de Proinversión concluye lo siguiente: (i) el Primer Proyecto de Contrato se encuentra acorde con las disposiciones del Decreto Supremo n.° 059-96-PCM, Decreto Supremo n.° 060-96-PCM, el Decreto Legislativo n.° 1012 y el Decreto Supremo n.° 146-2008-EF; (ii) corresponde que el Comité de Proinversión apruebe el Primer Proyecto de Contrato; y (iii) una vez obtenida dicha aprobación, corresponde que el Comité de Proinversión apruebe el texto de la circular correspondiente, disponiendo su publicación en la página web de la entidad.

- Informe Financiero n.° 2-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de marzo de 2013 **(Apéndice n.° 24)**, dirigido al Jefe de Proyecto en Asuntos Viales, mediante el cual el asesor financiero de Proinversión concluyó que dicho informe considera de forma preliminar los aspectos generales de la estructuración financiera del Primer Proyecto de Contrato.

- Informe Técnico n.° 2-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de marzo de 2013 **(Apéndice n.° 25)**, dirigido al Jefe de Proyectos Viales, mediante el cual la consultora de Proinversión indica, entre otros, que se solicitó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones[25] (en adelante, MTC) precisar la fecha en que este último entregaría al Concesionario cada uno de los Sub Tramos en los que el Concedente tenía intervenciones previas a su cargo, así como los índices de servicio con que entregará tales Sub Tramos al Concesionario. Dicho informe técnico concluye que el Primer Proyecto de Contrato fue elaborado contemplando toda la información técnica de ingeniería disponible, que será complementada en el Segundo Proyecto de Contrato con la información pendiente de remisión por parte del MTC.

De la lectura del mencionado Proyecto de Contrato, se observa que su Cláusula 5.10 prevé la obligación del MTC (en su condición de Concedente) de entregar al Concesionario las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión[26] en los plazos consignados para cada uno de

[24] Si bien el Primer Proyecto de Contrato fue visado por 2 consultores, solo uno de ellos suscribe el Informe Técnico n.° 2-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de marzo de 2013 que se menciona más adelante.

[25] Cabe indicar que dicho informe técnico no hace mención al documento a través del cual Proinversión solicitó dicha información al MTC. Asimismo, en dicho documento no se menciona una respuesta por parte del MTC al pedido de Proinversión.

[26] Según la definición de la Cláusula 2.10.10 del Primer Proyecto de Contrato, **Área de la Concesión**: *"Es la franja de territorio de dominio público ubicada dentro del Derecho de Vía, que a la fecha de Toma de Posesión no se encuentre ocupada o invadida, que será entregada al CONCESIONARIO para la ejecución de Obras, Mantenimiento Periódico Inicial y Explotación de la infraestructura vial. El Área de la Concesión se irá incrementando progresivamente hasta alcanzar el Derecho de Vía, luego de concluidos los procedimientos de responsabilidad del CONCEDENTE para la adquisición y expropiación de predios, según corresponda. Dentro de esta franja se encuentra la carretera, sus accesos y obras complementarias tales como obras de arte, drenaje, muros de contención, señalización, veredas, puentes, entre otros; también los servicios y zonas de seguridad, las áreas destinadas a las unidades de peaje y estaciones de pesaje, así como las áreas destinadas para la habilitación de los Servicios Obligatorios".*

los 18 Sub Tramos[27] que conforman la Concesión; sin embargo, este Proyecto de Contrato todavía no contempló dichos plazos. Asimismo, su Cláusula 7.10[28] indica que, de manera previa a su entrega al Concesionario (con los Niveles de Servicio exigidos en el Anexo I del Contrato), el Concedente ejecutaría obras en *"los Sub Tramos correspondientes"*, pero no precisa cuáles serían dichos Sub Tramos.

Con fecha 4 de marzo de 2013, el Jefe de Proyecto en Asuntos Viales, el Director de Promoción de Inversiones y el presidente del Comité Especial de Proinversión suscribieron el Resumen Ejecutivo n.° 5-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 **(Apéndice n.° 26)**, que contiene adjuntos los informes legal, financiero y técnico antes señalados. En el apartado referido al análisis técnico del mencionado resumen ejecutivo se indica que *"Las fechas de entrega de cada Sub Tramo serán determinadas e incluidas en el Contrato cuando el Concedente comunique las fechas para dichos eventos"*. Finalmente, el resumen ejecutivo concluye y recomienda la aprobación del Primer Proyecto de Contrato.

En mérito a ello, en sesión n.° 282 de 6 de marzo de 2013, el Comité de Proinversión adoptó el Acuerdo n.° 282-4-2013-Viales **(Apéndice n.° 27)**, con el que se aprobó el Primer Proyecto de Contrato de Concesión.

Con relación al Segundo Proyecto de Contrato

Mediante Oficio n.° 5-2013/PROINVERSIÓN/DPI/SDGP/JPVI.06 de 18 de marzo de 2013 **(Apéndice n.° 28)**, dirigido al Director General de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC (en adelante, el Director General de la OGPP del MTC), el Director de Promoción de Inversiones de Proinversión señaló que, estando próximos a aprobar el Segundo Proyecto de Contrato, era necesario contar con la información solicitada anteriormente al MTC con el Oficio n.° 2-2013/PROINVERSIÓN/DPI/SDGP/JPVI-06 de 23 de enero de 2013 **(Apéndice n.° 29)**, entre la cual se encuentra: *"Precisar fecha de entrega de cada uno de los sub tramos donde intervendrá el Concedente, así como los índices de servicio con que los entregará"*.

En respuesta, mediante Oficio n.° 245-2013-MTC/09 de 25 de marzo de 2013 **(Apéndice n.° 30)**, el Director General de la OGPP del MTC remitió al Director de Promoción de Inversiones de Proinversión el Informe n.° 404-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 31)** de la misma fecha, cuyo numeral 2 señala, entre otros, que se adjunta un cronograma con las fechas estimadas de fin de las intervenciones a cargo del Concedente en ciertos Sub Tramos.

A continuación, se muestra un resumen del cronograma adjunto al Informe n.° 404-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 31)**, que contiene información sobre las intervenciones contempladas para cada Sub Tramo de la Concesión:

[27] Según la definición del numeral 1.2.71 de las Bases, **Sub Tramo(s)** es: *"Parte (s) componente (s) del tramo de la carretera a concesionar. Cada Sub Tramo se encuentra dividido en Sectores"*.

[28] *"7.10 El CONCEDENTE, luego de ejecutar las obras, en los Sub Tramos correspondientes, los entregará al CONCESIONARIO en los plazos indicados en los literales b) y c) de la Cláusula 5.10. Para la entrega se seguirá el procedimiento indicado en las Cláusulas 5.12 a 5.19. El CONCEDENTE deberá hacer entrega de los Sub Tramos correspondientes con los Índices de Serviciabilidad exigidos en el Anexo I del Contrato, lo cual se dejará constancia en el Acta de Entrega Parcial de Bienes correspondiente"*. Cabe indicar que, en las versiones posteriores del contrato, se emplea la denominación "Niveles de Servicio", en reemplazo de "Índices de Serviciabilidad".

Cuadro n.° 6

Cronograma sobre las intervenciones contempladas en los Sub Tramos de la Concesión

n.°	Sub Tramo	Tipo de Intervención	Superficie de Rodadura	Inicio	Fin	Descripción
1	Ciudad de Dios – Dv. Chilete	Mantenimiento Periódico Inicial (en adelante, MPI)				*"Actividades a cargo del Concesionario. Se hará entrega del expediente del MPI."*
2	Dv. Chilete – Cajamarca	MPI				*"Actividades a cargo del Concesionario. Se hará entrega del expediente del MPI."*
3	Cajamarca – Dv. Yanacocha	MPI				*"Actividades a cargo del Concesionario. Se hará entrega del expediente del MPI."*
4	Dv. Yanacocha – Hualgayoc	MPI				*"Actividades a cargo del Concesionario. Se hará entrega del expediente del MPI."*
5	Hualgayoc – Chota	Obra en ejecución	CAC	May-12	Jun-14	*"Consorcio CAJAMARCA II (Constructora Queiroz Galvao S.A. Suc. Perú – Construcoes E Com. Camargo Correa S.A. – E. Reyna C. S.A. Contratistas Generales) Convocado: 31.05.11. B_Pro: 26.01.12 Adjudic: 08.02.12 (con RVM 129-17 del 08.02.12). Rec. Apelación: 22.02.12. Consentida: 28.02.12. Contrato N° 021-2012-MTC/20 del 13/03/12"*
6	Chota – Cochabamba	Obra en ejecución	CAC	Dic-11	Feb-14	*"Consorcio CHOTA COCHABAMBA (Superconcreto del Perú SA – Energoprojekt Niskogradnja S.A. Suc. Perú – Conalvias S.A. Suc. Perú) Convocado: 28.02.11. B_Pro: 06.10.11 Consentida: 03.11.11, Contrato 17/11/11 Contrato Obra N° 080-2011-MTC/20 de 17.11.11 Plazo vigente vence: 24/02/14"+*
7	Cochabamba – Cutervo	"Obra a cargo del concesionario"	CAC			*"TEGEPSA & TYPSA DEF. Observado Borrador Informe Final Aprobación Mayo 2013"*
8	Cutervo – Chiple	"Obra a cargo del concesionario"	CAC			*"TEGEPSA & TYPSA DEF. Observado Borrador Informe Final Aprobación Mayo 2013"*
9	Cajamarca – Km 1+269	MPI				*"Actividades a cargo del Concesionario. Se hará entrega del expediente del MPI."*
10	Km 1+269 – San Marcos	MPI				*"Actividades a cargo del Concesionario. Se hará entrega del expediente del MPI."*
11	San Marcos – Cajabamba	Obra a ser ejecutada como Obra Pública	CAC	Set-13	Jun-15	*"Consultor EDI: HOB INGENIERIA: RO 1129-12-MTC/20 del 14/12/12 OBRA: Convocada 27/12/12*

n.°	Sub Tramo	Tipo de Intervención	Superficie de Rodadura	Inicio	Fin	Descripción
						Buena Pro: [ilegible]"
12	Cajabamba – Sausacocha	Obra a ser ejecutada como Obra Pública	CAC	Dic-13	Abr-15	*"INGEDISA & Alpha Consult ING: Informe N° 03 aprobado EIA: Informe N° 03 (Borrador) CIRA: por presentar Fecha término Definitiva: [ilegible]"*
13	Sausacocha – Huamachuco	Obra por iniciar	CAC	Abr-13	Feb-14	*"Consultor: MOTLIMA – ELI ING. RD N° 242-2012 del 25/04/12 EIA: RD N° 058-2012 del 21/03/12 Obra: Convocada 28/06/12 Ganador: Consorcio Huamachuco I (C.A.M.E. Contratistas y Servicios Generales S.A. – Superconcreto del Perú S.A.). Contrato Obra N° 003-2013-MTC/20 del 14/01/13 Inicio de Obra programada: 01.abr.13"*
14	Huamacucho – Dv. Callacuyan	MPI				*"Actividades a cargo del Concesionario. Se hará entrega del expediente del MPI."*
15	Dv. Callacuyan – Shorey	Obra en ejecución	CAC	Nov-10	Feb-14	*"Estudio Aprobado. Convocado: 12.02.10. B_pro: 27.08.10 (era 21.05 y 30.06.10). Consentida: 23.09.10 Ganador: Consorcio VIAL TRUJILLO (Grupo Plaza S.A. – Hidalgo e Hidalgo S.A. – Construcción y Administración SA). Contrato Obra N° 157-2010-MTC/20 del 07.10.10 Término contractual 13.02.14"*
16	Shorey – Dv. Otuzco	Obra en ejecución	CAC	Nov-10	Feb-14	*"Estudio Aprobado. Convocado: 12.02.10. B_Pro: 27.08.10 (era 21.05 y 30.06.10). Consentida: 23.09.10. Ganador: Consorcio VIAL TRUJILLO (Grupo Plaza .S.A. – Hidalgo e Hidalgo S.A. – Construcción y Administración SA). Entrega de Terreno: [ilegible]"*
17	Dv. Otuzco – Trujillo	MPI				*"Actividades a cargo del Concesionario. Se hará entrega del expediente del MPI."*
18	Dv. Chilete – Emp. PE-3N	MPI				*"Actividades a cargo del Concesionario. Se hará entrega del expediente del MPI."*

Fuente: Informe n.° 404-2013-MTC/09 de 25 de marzo de 2013 **(Apéndice n.° 31)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

0033

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Del cuadro precedente se observa que 11 Sub Tramos serían intervenidos por el futuro Concesionario y que el MTC tenía previsto ejecutar intervenciones en otros 7 Sub Tramos de la Concesión (previo a su entrega al Concesionario), de los cuales: (i) En **4 Sub Tramos**[29], las obras se encontraban en ejecución; (ii) En **2 Sub Tramos**[30], las obras serían ejecutadas como "obra pública"; y, (iii) en **1 Sub Tramo**[31], la ejecución de la "obra pública" estaba por iniciar.

Asimismo, si bien el cuadro precedente señala las fechas de inicio y fin de las intervenciones a cargo del MTC en cada uno de los 7 Sub Tramos en cuestión, no contiene el análisis que sustente las mismas (lo que tampoco se desarrolla en el Oficio n.° 245-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 30)** ni en el Informe n.° 404-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 31)** remitidos por el Director General de la OGPP del MTC), en contravención a lo que exige el artículo 173.1 de la Ley n.° 27444[32] – Ley del Procedimiento Administrativo General; análisis que era necesario teniendo en cuenta que dicha información estaba siendo remitida a Proinversión para fines del diseño del Contrato de Concesión y estaba vinculada a una obligación que sería asumida por el MTC en el marco de dicho contrato (entrega de los Sub Tramos al Concesionario, establecida en la Cláusula 5.10 del Primer Proyecto de Contrato).

Cabe indicar que, a la fecha en que el MTC remitió el mencionado cronograma a Proinversión, las fechas de fin de las intervenciones allí señaladas no coincidían con las indicadas por Provías Nacional en sus Ayudas Memorias de marzo de 2013[33] **(Apéndice n.° 32)**; además, a esa fecha, las intervenciones contempladas en 2 de los 7 Sub Tramos aún no contaban con contratos de obra suscritos, como se muestra a continuación:

Cuadro n.° 7
Comparación entre las fechas de inicio y fin de las intervenciones señaladas por el MTC y Provías Nacional

n.°	Sub Tramo	Fechas de inicio y fin Según cronograma adjunto al Informe n.° 404-2013-MTC/09 de 25 de marzo de 2013	Fechas de inicio y fin Según Ayuda Memoria de Provías Nacional a marzo de 2013	Comentarios de la Comisión Auditora
1	Hualgayoc – Chota	May-12 – Jun-14	Inicio de obra: 13.May.12 Fin de obra previsto: Ago-14	El MTC no sustentó por qué determinó que la fecha de fin de dicha intervención era junio de 2014, si la fecha proyectada, según Provías Nacional era 2 meses después, esto es, agosto de 2014.
2	Chota – Cochabamba	Dic-11 – Feb-14	Inicio de obra: 20.Dic.11 Fin de obra previsto: Feb-14	Las fechas de inicio y fin señaladas por el MTC coinciden con las indicadas por Provías Nacional; sin perjuicio que no se cuente con el sustento de las mismas.
3	San Marcos – Cajabamba	Set-13 – Jun-15	No hay fecha de inicio y fin de obra. Se indica que la licitación de	El MTC no sustentó porqué determinó como fechas de inicio y fin, setiembre de 2013 y junio de

[29] (i) Hualgayoc – Chota, (ii) Chota – Cochabamba, (iii) Dv. Callacuyan – Shorey y (iv) Shorey – Dv. Otuzco.
[30] (i) San Marcos – Cajabamba y (ii) Cajabamba – Sausacocha.
[31] Sausacocha – Huamachuco.
[32] ***"Artículo 173.1.- Presentación de informes***
173.1 Toda autoridad, cuando formule informes o proyectos de resoluciones fundamenta su opinión en forma sucinta y establece conclusiones expresas y claras sobre todas las cuestiones planteadas en la solicitud, y recomienda concretamente los cursos de acción a seguir, cuando éstos correspondan, suscribiéndolos con su firma habitual, consignando su nombre, apellido y cargo."
[33] Según se indica en las Ayudas Memoria de Provías Nacional de marzo de 2013, correspondientes a Cajamarca y La Libertad. Extraídas de: [https://www.pvn.gob.pe/wp-content/uploads/2018/01/ Cajamarca20MARZO20131-1.pdf] y [https://www.pvn.gob.pe/wp-content/uploads/2018/01/ La20Libertad2020Marzo2020131-1.pdf]

n.°	Sub Tramo	Fechas de inicio y fin Según cronograma adjunto al Informe n.° 404-2013-MTC/09 de 25 de marzo de 2013	Fechas de inicio y fin Según Ayuda Memoria de Provías Nacional a marzo de 2013	Comentarios de la Comisión Auditora
			la obra se encuentra en proceso, que las Bases han sido elevadas al OSCE y que la buena pro está prevista para fines de mayo.	2015, respectivamente, si a marzo de 2013, la licitación pública de la obra todavía se encontraba en trámite.
4	Cajabamba – Sausacocha	Dic-13 – Abr-15	No hay fecha de inicio y fin de obra. Se indica que el 19 de setiembre de 2011 se suscribió el contrato de consultoría de obra y que el Estudio Definitivo se encuentra en elaboración, cuya fecha de término está prevista para mayo de 2013.	El MTC no sustentó por qué determinó que las fechas de inicio y fin de tales intervenciones eran diciembre de 2013 y abril de 2015, respectivamente, si a marzo de 2013, todavía no se había iniciado el procedimiento de contratación para la ejecución de la obra.
5	Sausacocha – Huamachuco	Abr-13 – Feb-14	Se indica que la obra tiene un plazo de ejecución de 11 meses y que la fecha de inicio de obras es el 1 de abril de 2013. No indica fecha prevista de fin.	Si bien la fecha de inicio coincide con la señalada por Provías Nacional, el MTC no sustentó porqué determinó que la fecha de fin era febrero de 2014 si, con base en la Ayuda Memoria de Provías Nacional, la fecha de fin estaba prevista para marzo de 2014 (11 meses desde el inicio de obras).
6	Dv. Callacuyan – Shorey	Nov-10 – Feb-14	Inicio de obra: 4.Nov.10 Fin de obra: Feb-14	Las fechas de inicio y fin señaladas por el MTC coinciden con las indicadas por Provías Nacional; sin perjuicio que no se cuente con el sustento de las mismas.
7	Shorey – Dv. Otuzco			

Fuente: Informe n.° 404-2013-MTC/09 y Ayuda Memoria de Provías Nacional a marzo de 2013.
Elaboración: Comisión Auditora.

Es pertinente señalar que, mediante Oficio n.° 029-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 7 de junio de 2021, la Comisión Auditora solicitó a Provías Nacional los contratos de obra relacionados a los 7 Sub Tramos a los que se hace referencia en el párrafo precedente; sin embargo, a la fecha de la emisión del presente Informe de Auditoría, dicha documentación no fue alcanzada.

Cabe tener en cuenta que, si bien el cuadro en cuestión señala fechas de inicio y fin de las intervenciones a cargo del MTC en los 7 Sub Tramos de la Concesión, no indica la fecha de entrega de tales Sub Tramos al Concesionario, que fue lo solicitado por Proinversión mediante el Oficio n.° 2-2013/PROINVERSIÓN/DPI/SDGP/JPVI-06 de 23 de enero de 2013 **(Apéndice n.° 29)**. No obstante, tampoco se cuenta con evidencia que esta información haya sido reiterada por Proinversión al MTC.

Con dicha información, el Jefe de Proyecto en Asuntos Viales, los asesores legal y financiero y 2 consultores técnicos[34] de Proinversión elaboraron y visaron el Segundo Proyecto de Contrato **(Apéndice n.° 33)**, para lo cual emitieron los siguientes documentos:

[34] Si bien el Primer Proyecto de Contrato fue visado por 2 consultores, solo uno de ellos suscribe el Informe Técnico n.° 2-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de marzo de 2013 que se menciona más adelante.

- Informe Financiero n.° 3-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de abril de 2013 **(Apéndice n.° 34)**, dirigido al Jefe de Proyecto en Asuntos Viales, mediante el cual el asesor financiero de Proinversión analiza aspectos financieros del Segundo Proyecto de Contrato de Concesión referidos, entre otros, al cierre financiero, pago por supervisión de obras, régimen de seguros y responsabilidad del Concesionario y cancelación de compromisos de pago del Concedente al Concesionario cuando se produce la caducidad de la concesión.

- Informe Legal n.° 3-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de abril de 2013 **(Apéndice n.° 35)**, dirigido al Comité de Proinversión, mediante el cual el asesor legal de Proinversión señala que, a propuesta de la Jefatura de Proyectos en Asuntos Viales, se precisaron y/o modificaron diversas cláusulas del Proyecto de Contrato, cuyo detalle se sustenta en los respectivos Informes Técnico y Financiero. Asimismo, dicho informe concluye que corresponde al Comité de Proinversión aprobar el Segundo Proyecto de Contrato y remitirlo a los interesados, mediante la respectiva circular, para que formulen sus comentarios.

- Informe Técnico n.° 3-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de abril de 2013 **(Apéndice n.° 36)**, dirigido al Jefe de Proyectos Viales, mediante el cual la consultora técnica de Proinversión resume los principales aspectos técnicos modificados y/o ampliados en el Segundo Proyecto de Contrato, con base en la información remitida por el MTC a través del Oficio n.° 245-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 30)**. Entre las modificaciones mencionadas en dicho informe técnico de Proinversión, se encuentran las fechas probables de entrega al Concesionario de los Subtramos que requerían intervenciones del MTC (pese a que tales fechas no habían sido comunicadas por el MTC a Proinversión), según el siguiente detalle:

  "4. Información remitida por el Concedente sobre las fechas probables de entrega al Concesionario de los Sub Tramos donde viene ejecutando obra:

Sub Tramo Cochabamba – Chota	*28 de mayo de 2014*
Sub Tramo Chota – Hualgayoc	*10 de junio de 2014*
Sub Tramo Hualgayoc – Dv. Yanacocha	*Por confirmar*
Sub Tramo San Marcos – Cajabamba	*Abril 2015*
Sub Tramo Cajabamba – Sausacocha	*Mayo 2015*
Sub Tramo Sausacocha – Huamachuco	*23 Feb. 2014*
Sub Tramo Dv. Callacuyan – Shorey	*30 Nov. 2013*
Sub Tramo Shorey – Dv. Otuzco	*30 Nov. 2013"*

[Subrayado agregado].

No obstante, no se evidencia bajo qué sustento la consultora técnica de Proinversión consignó estas fechas e incluyó el Sub Tramo Hualgayoc – Dv. Yanacocha (haciendo un total, esta vez, de 8 Sub Tramos a ser intervenidos por el MTC), ya que como se indicó anteriormente, en el cuadro adjunto al Oficio n.° 245-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 30)**, el MTC no señaló las fechas de entrega al Concesionario de dichos Sub Tramos de la Concesión, sino que indicó las fechas de inicio y fin de las intervenciones que tenía previstas realizar (el MTC) en tales Sub Tramos, antes de su entrega al Concesionario, y respecto al Sub Tramo Hualgayoc – Dv. Yanacocha, el MTC indicó que este sería materia del Mantenimiento Periódico Inicial a cargo del futuro Concesionario. Cabe indicar que, en el marco de la evaluación de comentarios, los auditados tampoco han evidenciado ante la Comisión Auditora que el MTC haya comunicado a Proinversión tales plazos máximos de entrega de los Sub Tramos al Concesionario.

Sobre el particular, es pertinente señalar que la determinación de los plazos de entrega de los Sub Tramos al Concesionario constituye una decisión discrecional de la Administración Pública y, como tal, debe contar con sustento, a fin de evitar actuaciones arbitrarias. En esa línea se ha pronunciado el Tribunal Constitucional, en la Sentencia recaída en el Expediente n.° 0090-2004-

AA/TC[35], en la que señala lo siguiente:

*"**La discrecionalidad***
8. La actividad estatal se rige por el principio de legalidad, el cual admite la existencia de los actos reglados y los actos no reglados o discrecionales.

Respecto a los actos no reglados o discrecionales, los entes administrativos gozan de libertad para decidir sobre un asunto concreto dado que la ley, en sentido lato, no determinar lo que deben hacer o, en su defecto, cómo deben hacerlo.
(...)
La arbitrariedad
15. (...)
Es por ello que la prescripción de que los actos discrecionales de la Administración del Estado sean arbitrarios exige que éstos sean motivados; es decir, que se basen necesariamente en razones y no se constituyan en la mera expresión de la voluntad del órgano que los dicte.
Dichas razones no deben ser contrarias a la realidad y, en consecuencia, no pueden contradecir los hechos relevantes de la decisión. Más aún, entre ellas y la decisión necesariamente debe existir consistencia lógica y coherencia.
(...)".

En ese sentido, siendo que Proinversión consignó los plazos de entrega de los Sub Tramos en el proyecto de contrato (así como en las sucesivas versiones del contrato, como se desarrolla más adelante), correspondía a dicha entidad sustentar esa decisión. Sin embargo, no se ha evidenciado ante la Comisión Auditora que tales plazos hayan contado con sustento. Asimismo, tampoco se ha evidenciado que la información remitida por el MTC a Proinversión, mediante Oficio n.° 245-2013-MTC/09, relativa a las fechas estimadas de fin de las intervenciones que el MTC venía realizando en ciertos Sub Tramos, haya contado con sustento.

A continuación, se muestra un cuadro comparativo entre las fechas de fin de cada intervención señaladas en el cronograma adjunto al Oficio n.° 245-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 30)** del MTC y la fecha de entrega establecida por Proinversión en el Proyecto de Contrato:

Cuadro n.° 8
Cuadro comparativo de fecha de fin de la intervención y fecha de entrega por cada Sub Tramo

n.°	Sub Tramo	Fecha de Fin de la Intervención indicada por el MTC (Cronograma del Oficio n.° 245-2013-MTC/09)	Fecha de entrega del Concedente al Concesionario señalada en el Informe Técnico de Proinversión	Comentario de la Comisión Auditora
1	Cochabamba – Chota	Febrero 2014	28 de mayo de 2014	La fecha de entrega establecida en el informe técnico es de aproximadamente 3 meses después de la fecha de fin de la intervención a cargo del MTC.
2	Chota – Hualgayoc	Junio 2014	10 de junio de 2014	La fecha de entrega establecida en el informe técnico corresponde al mismo mes y año de fin de la intervención a cargo del MTC.

[35] Extraída de: [https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2004/00090-2004-AA.html].

n.°	Sub Tramo	Fecha de Fin de la Intervención indicada por el MTC (Cronograma del Oficio n.° 245-2013-MTC/09)	Fecha de entrega del Concedente al Concesionario señalada en el Informe Técnico de Proinversión	Comentario de la Comisión Auditora
3	Hualgayoc – Dv. Yanacocha	Obras a cargo del Concesionario	Por confirmar	El informe técnico indica que el Concedente ejecutará intervenciones en este Sub Tramo; no obstante, en el cuadro anexo al Oficio n.° 245-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 30)** se señala que este Sub Tramo será intervenido por el Concesionario, mediante el MPI.
4	San Marcos – Cajabamba	Junio 2015	Abril 2015	La fecha de entrega indicada en el informe técnico es anterior a la fecha de fin de la intervención a cargo del MTC. Asimismo, en el cronograma adjunto al Oficio n.° 245-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 30)**, se señala que la obra sería ejecutada como obra pública, mas no se indica si, a la fecha de emisión del oficio, dicha obra se encontraba adjudicada o en ejecución.
5	Cajabamba – Sausacocha	Abril 2015	Mayo 2015	La fecha de entrega indicada en el informe técnico es 1 mes después de la fecha de fin de la intervención a cargo del MTC.
6	Sausacocha – Huamachuco	Febrero 2014	23 de febrero de 2014	La fecha de entrega indicada en el informe técnico es en el mismo mes y año que la fecha de fin de la intervención a cargo del MTC.
7	Dv. Callacuyan – Shorey	Febrero 2014	30 de noviembre de 2013	La fecha de entrega indicada en el informe técnico es aproximadamente 3 meses antes de la fecha de fin de la intervención a cargo del MTC. Cabe señalar que, en el caso de este Sub Tramo, el cuadro adjunto al Oficio n.° 245-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 30)** consigna como fecha de término contractual el 13 de febrero de 2014.
8	Shorey – Dv. Otuzco	Febrero 2014	30 de noviembre de 2013	La fecha de entrega indicada en el informe técnico es aproximadamente 3 meses antes de la fecha de fin de la intervención a cargo del MTC.

Fuente: Oficio n.° 245-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 30)** e Informe Técnico n.° 3-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 **(Apéndice n.° 36)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

Como se observa, las fechas de entrega de los Sub Tramos (del Concedente al Concesionario) indicadas en el Informe Técnico n.° 3-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 **(Apéndice n.° 36)** de Proinversión corresponden, en 2 casos, al mismo mes y año de la fecha de fin de las intervenciones señaladas por el MTC en el Oficio n.° 245-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 30)**[36].

Además, para el caso de los **5 Sub Tramos restantes**, el mencionado informe técnico no desarrolla el análisis que fundamente la determinación de los plazos de entrega (del Concedente al Concesionario) en él señalados *-que en algunos casos son incluso anteriores a la fecha de culminación de las obras que debía ejecutar el MTC-*, lo cual contraviene el artículo 173.1 de la

[36] Debe tenerse en cuenta que las fechas de fin de intervención señaladas en el Oficio n.° 245-2013-MTC/09 se expresan en el formato de mes y año; mientras que, en la mayoría de casos del Informe Técnico n.° 3-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 se expresan en formato de día, mes y año.

Ley n.° 27444, más aún si se tiene en cuenta que las fechas de fin de intervenciones señaladas en el Oficio n.° 245-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 30)** no constituían fechas en las que el MTC entregaría los Sub Tramos al Concesionario, sino que correspondían a la fecha en que presuntamente se culminaría la ejecución de las obras[37], la cual no incluía su recepción por parte de la entidad, cuyo **plazo máximo era de hasta 32 días calendario, pudiendo ampliarse en caso existan observaciones**, ni incluía el plazo de su respectiva liquidación, cuyo **plazo mínimo era de 120 días calendario contados desde el día siguiente de la recepción de la obra**, según establecen los artículos 210[38] y 211[39] del Decreto Supremo n.° 184-2008-EF, Reglamento del

[37] Es pertinente señalar que, mediante Oficio n.° 029-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 7 de junio de 2021, la Comisión Auditora solicitó a Provías Nacional los contratos de obra relacionados a los 7 Sub Tramos a los que se hace referencia en el párrafo precedente; sin embargo, a la fecha de emisión del presente Informe de Auditoría, dicha documentación aún no ha sido alcanzada.

[38] ***"Artículo 210.- Recepción de la Obra y plazos***

1. En la fecha de la culminación de la obra, el residente anotará tal hecho en el cuaderno de obras y solicitará la recepción de la misma. El inspector o supervisor, en un plazo no mayor de cinco (5) días posteriores a la anotación señalada, lo informará a la Entidad, ratificando o no lo indicado por el residente.

En caso que el inspector o supervisor verifique la culminación de la obra, la Entidad procederá a designar un comité de recepción dentro de los siete (7) días siguientes a la recepción de la comunicación del inspector o supervisor. Dicho comité estará integrado, cuando menos, por un representante de la Entidad, necesariamente ingeniero o arquitecto, según corresponda a la naturaleza de los trabajos, y por el inspector o supervisor.

En un plazo no mayor de veinte (20) días siguientes de realizada su designación, el Comité de Recepción, junto con el contratista, procederá a verificar el fiel cumplimiento de lo establecido en los planos y especificaciones técnicas y efectuará las pruebas que sean necesarias para comprobar el funcionamiento de las instalaciones y equipos.

Culminada la verificación, y de no existir observaciones, se procederá a la recepción de la obra, teniéndose por concluida la misma, en la fecha indicada por el contratista. El Acta de Recepción deberá ser suscrita por los miembros del comité y el contratista.

2. De existir observaciones, éstas se consignarán en un Acta o Pliego de Observaciones y no se recibirá la obra. A partir del día siguiente, el contratista dispondrá de un décimo (1/10) del plazo de ejecución vigente de la obra para subsanar las observaciones, plazo que se computará a partir del quinto día de suscrito el Acta o Pliego. Las obras que se ejecuten como consecuencia de observaciones no darán derecho al pago de ningún concepto a favor del contratista ni a la aplicación de penalidad alguna.

Subsanadas las observaciones, el contratista solicitará nuevamente la recepción de la obra en el cuaderno de obras, lo cual será verificado por el inspector o supervisor e informado a la Entidad, según corresponda, en el plazo de tres (3) días siguientes de la anotación. El comité de recepción junto con el contratista se constituirán en la obra dentro de los siete (7) días siguientes de recibido el informe del inspector o supervisor. La comprobación que realizará se sujetará a verificar la subsanación de las observaciones formuladas en el Acta o Pliego, no pudiendo formular nuevas observaciones.

De haberse subsanado las observaciones a conformidad del comité de recepción, se suscribirá el Acta de Recepción de Obra.

3. En caso que el contratista o el comité de recepción no estuviese conforme con las observaciones o la subsanación, según corresponda, anotará la discrepancia en el acta respectiva. El comité de recepción elevará al Titular de la Entidad, según corresponda, todo lo actuado con un informe sustentado de sus observaciones en un plazo máximo de cinco (5) días. La Entidad deberá pronunciarse sobre dichas observaciones en igual plazo. De persistir la discrepancia, ésta se someterá a conciliación y/o arbitraje, dentro de los quince (15) días siguientes al pronunciamiento de la Entidad.

4. Si vencido el cincuenta por ciento (50%) del plazo establecido para la subsanación, la Entidad comprueba que no se ha dado inicio a los trabajos correspondientes, salvo circunstancias justificadas debidamente acreditadas por el contratista, dará por vencido dicho plazo, ésta intervendrá y subsanará las observaciones con cargo a las valorizaciones pendientes de pago o de acuerdo al procedimiento establecido en la directiva que se apruebe conforme a lo establecido en el tercer párrafo del artículo 206.

5. Todo retraso en la subsanación de las observaciones que exceda del plazo otorgado, se considerará como demora para efectos de las penalidades que correspondan y podrá dar lugar a que la Entidad resuelva el contrato por incumplimiento. Las penalidades a que se refiere el presente artículo podrán ser aplicadas hasta el tope señalado en la Ley, el Reglamento o el contrato, según corresponda.

6. Está permitida la recepción parcial de secciones terminadas de las obras, cuando ello se hubiera previsto expresamente en las Bases, en el contrato o las partes expresamente lo convengan. La recepción parcial no exime al contratista del cumplimiento del plazo de ejecución; en caso contrario, se le aplicarán las penalidades correspondientes.

7. Si por causas ajenas al contratista la recepción de la obra se retardara, superando los plazos establecidos en el presente artículo para tal acto, el lapso de la demora se adicionará al plazo de ejecución de la misma y se reconocerá al contratista los gastos generales debidamente acreditados, en que se hubiese incurrido durante la demora.

8. Si en el proceso de verificación de la subsanación de las observaciones, el comité de recepción constata la existencia de vicios o defectos distintas a las observaciones antes formuladas, sin perjuicio de suscribir el Acta de Recepción de Obra, informará a la Entidad para que ésta solicite por escrito al contratista las subsanaciones del caso, siempre que constituyan vicios ocultos."

[39] ***"Artículo 211.- Liquidación del Contrato de Obra***

El contratista presentará la liquidación debidamente sustentada con la documentación y cálculos detallados, dentro de un plazo de sesenta (60) días o el equivalente a un décimo (1/10) del plazo vigente de ejecución de la obra, el que resulte mayor, contado desde el día siguiente de la recepción de la obra. Dentro del plazo máximo de sesenta (60) días de recibida, la Entidad deberá pronunciarse, ya sea observando la liquidación presentada por el contratista o, de considerarlo pertinente, elaborando otra, y notificará al contratista para que éste se pronuncie dentro de los quince (15) días siguientes.

Si el contratista no presenta la liquidación en el plazo previsto, su elaboración será responsabilidad exclusiva de la Entidad en idéntico plazo, siendo los gastos de cargo del contratista. La Entidad notificará la liquidación al contratista para que éste se pronuncie dentro de los quince (15) días siguientes.

La liquidación quedará consentida cuando, practicada por una de las partes, no sea observada por la otra dentro del plazo establecido.

Decreto Legislativo n.° 1017 – Ley de Contrataciones del Estado, respectivamente, norma aplicable en las fechas mencionadas; hechos que eran necesarios para la culminación de tales contratos[40] y que no se tuvieron en cuenta en los informes técnicos de Proinversión al consignar el plazo para la entrega de los Sub Tramos en cuestión, máxime si tales plazos no fueron comunicados expresamente por el MTC a Proinversión. Sin perjuicio que –como se explicará más adelante- el MTC permitió que se mantengan plazos sin sustento en las sucesivas versiones del contrato de concesión.

Dicho análisis resultaba necesario, por cuanto la entrega de Sub Tramos no solo era una obligación del MTC en una fecha específica, sino también constituía una condición para el inicio de ciertas prestaciones esenciales a cargo del Concesionario, tales como la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento, el Mantenimiento Periódico Inicial[41], y la Operación y Mantenimiento; por lo tanto, cualquier retraso en la entrega de los mencionados Sub Tramos conllevaba la postergación del inicio de la ejecución de tales prestaciones a cargo del Concesionario y, por consiguiente, dilataba la prestación del servicio con el cumplimiento de Niveles de Servicio[42], afectando a los usuarios. Esto, a su vez, tuvo un impacto económico, como se explicará más adelante.

De la revisión del Segundo Proyecto de Contrato **(Apéndice n.° 33)**, que fue visado por el Jefe de Proyectos en Asuntos Viales, el asesor legal, el asesor financiero y 2 consultores técnicos[43] de Proinversión, se observa que la Cláusula 5.10 estableció los siguientes plazos para que el Concedente entregue los 18 Sub Tramos de la Concesión al Concesionario:

Cuando una de las partes observe la liquidación presentada por la otra, ésta deberá pronunciarse dentro de los quince (15) días de haber recibido la observación; de no hacerlo, se tendrá por aprobada la liquidación con las observaciones formuladas.
En el caso de que una de las partes no acoja las observaciones formuladas por la otra, aquélla deberá manifestarlo por escrito dentro del plazo previsto en el párrafo anterior. En tal supuesto, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes, cualquiera de las partes deberá solicitar el sometimiento de esta controversia a conciliación y/o arbitraje.
Toda discrepancia respecto a la liquidación se resuelve según las disposiciones previstas para la solución de controversias establecidas en la Ley y en el presente Reglamento, sin perjuicio del cobro de la parte no controvertida.
En el caso de obras contratadas bajo el sistema de precios unitarios, la liquidación final se practicará con los precios unitarios, gastos generales y utilidad ofertados; mientras que en las obras contratadas bajo el sistema a suma alzada la liquidación se practicará con los precios, gastos generales y utilidad del valor referencial, afectados por el factor de relación.
No se procederá a la liquidación mientras existan controversias pendientes de resolver."

[40] Al respecto, el artículo 212 del RLCE, modificado por el Decreto Supremo n.° 138-2012-EF, señala:
"Artículo 212.- Efectos de la liquidación
Luego de haber quedado consentida la liquidación y efectuado el pago que corresponda, culmina definitivamente el contrato y se cierra el expediente respectivo.
Las discrepancias en relación a defectos o vicios ocultos, deberán ser sometidas a conciliación y/o arbitraje. En dicho caso el plazo de caducidad se computará a partir de la recepción de la obra por la Entidad hasta quince (15) días hábiles posteriores al vencimiento del plazo de responsabilidad del contratista previsto en el contrato.
Las controversias en relación a los pagos que la Entidad debe efectuar al contratista podrán ser sometidas a conciliación y/o arbitraje dentro del plazo de quince (15) días hábiles siguiente de vencido el plazo para hacer efectivo el pago de acuerdo a lo previsto en el contrato".

[41] La Cláusula 6.10 del Segundo Proyecto de Contrato establece lo siguiente:
"INICIO DE EJECUCIÓN DE OBRAS Y/O MANTENIMIENTO PERIÓDICO INICIAL
6.10 Las Obras y/o el Mantenimiento Periódico Inicial se deberán iniciar a más tardar a los sesenta (60) Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato. Para ello, será necesaria la verificación por parte del CONCEDENTE de las siguientes condiciones:
(...)
b) Se haya efectuado la entrega de las áreas de terreno, necesarias para dar inicio a las Obras y/o Mantenimiento Periódico Inicial, comprendidas en el Área de la Concesión correspondiente, de acuerdo a lo indicado en la [sic] Cláusulas 5.10 y 5.11.
(...)".
Cabe indicar que, si bien esta cláusula fue modificada en el proceso de diseño final del contrato, la citada condición referida a la entrega de áreas para el inicio de la Rehabilitación y Mejoramiento y el Mantenimiento Periódico Inicial se mantuvo hasta la versión final del Contrato de Concesión, como se indica más adelante.

[42] Según la definición establecida en el numeral 1.2.45 de las Bases, **Niveles de Servicio**: *"Son indicadores que califican y cuantifican el estado de servicio de la vía, y que se utilizan como límites admisibles en su condición superficial, funcional, estructural y de seguridad, los cuales deberán alcanzar el CONCESIONARIO y serán utilizados como elementos de evaluación por el REGULADOR. Son los indicados en el Anexo I del Contrato de Concesión".*

[43] Uno de ellos es quien suscribe el Informe Técnico n.° 2-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de marzo de 2013.

Cuadro n.° 9
Plazos de entrega de los Sub Tramos de la Concesión

n.°	Sub Tramos	Fecha de entrega del Concedente al Concesionario establecida en el Informe Técnico n.° 3-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 (Apéndice n.° 36)	Fecha de entrega del Concedente al Concesionario establecida en el 2do Proyecto de Contrato Cláusula 5.10 (Apéndice n.° 33)
1	Chiple – Cutervo	No se indica	Antes Cierre financiero
2	Cutervo – Cochabamba	No se indica	Antes Cierre financiero
3	Cochabamba – Chota	**28 de mayo de 2014**	**Mayo 2014**
4	Chota – Hualgayoc	**10 de junio de 2014**	**Junio 2014**
5	Hualgayoc – Dv. Yanacocha	**Por confirmar**	**Por definir**
6	Dv. Yanacocha – Cajamarca	No se indica	Antes Cierre financiero
7	Cajamarca – Km 1269+00	No se indica	Antes Cierre financiero
8	Km 1269+00 – San Marcos	No se indica	Antes Cierre financiero
9	San Marcos – Cajabamba	**Abril 2015**	**Abril 2015**
10	Cajabamba – Sausacocha	**Mayo 2015**	**Mayo 2015**
11	Sausacocha – Huamachuco	**23 de febrero de 2014**	**Febrero 2014**
12	Huamachuco – Dv. Callacuyan	No se indica	Antes Cierre financiero
13	Dv. Callacuyan – Shorey	**30 de noviembre de 2013**	**Noviembre 2013**
14	Shorey – Dv. Otuzco	**30 de noviembre de 2013**	**Noviembre 2013**
15	Dv. Otuzco – Trujillo	No se indica	Antes Cierre financiero
16	Ciudad de Dios – Dv. Chilete	No se indica	Antes Cierre financiero
17	Dv. Chilete – Cajamarca	No se indica	Antes Cierre financiero
18	Dv. Chilete – Emp. PE-3N	No se indica	Antes Cierre financiero

Fuente: Cláusula 5.10 del Segundo Proyecto de Contrato **(Apéndice n.° 33)** e Informe Técnico n.° 3-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 **(Apéndice n.° 36)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

Al respecto, si bien el Informe Técnico n.° 3-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 **(Apéndice n.° 30)** había establecido algunos plazos de entrega con el formato día, mes y año, la Cláusula 5.10 del Segundo Proyecto de Contrato recogió tales plazos pero bajo el formato de mes y año. No obstante, para el caso de los demás Sub Tramos, con excepción del Sub Tramo Hualgayoc – Dv. Yanacocha, se estableció que su entrega se efectuará **antes del cierre financiero** (cuyo plazo máximo era de 60 días calendario contados desde la suscripción del Contrato, según el numeral 1 del Apéndice 1 del Anexo XI del Segundo Proyecto de Contrato[44]), a pesar de que ello no se encuentra ni analizado

[44] *"Apéndice 1 Cierre Financiero*
1. A más tardar a los sesenta (60) Días Calendario, contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato, el CONCESIONARIO deberá presentar para aprobación del CONCEDENTE copia legalizada notarial de los contratos de financiamiento, garantías, fideicomisos, la Tasa de Costo de

en el mencionado informe técnico, en contravención al artículo 173.1 de la Ley n.° 27444. Es decir, en este Segundo Proyecto de Contrato se consignaron plazos para que el MTC entregue los Sub Tramos de la Concesión al Concesionario, que no cuentan con sustento.

En la misma fecha, el Jefe de Proyecto en Asuntos Viales, el Director de Promoción de Inversiones y el presidente del Comité de Proinversión suscribieron el Resumen Ejecutivo n.° 7-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 **(Apéndice n.° 37)**, dirigido al Comité de Proinversión, que contiene adjuntos el Informe Técnico n.° 3-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 **(Apéndice n.° 36)**, Informe Financiero n.° 3-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 **(Apéndice n.° 34)** e Informe Legal n.° 3-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 **(Apéndice n.° 35)**. Dicho resumen ejecutivo menciona las principales modificaciones incorporadas al Segundo Proyecto de Contrato y recomienda su aprobación al Comité de Proinversión, sin advertir que los plazos establecidos en la Cláusula 5.10 de dicho proyecto de contrato no contaban con el desarrollo de un análisis técnico que los fundamente, exigido por el artículo 173.1 de la Ley n.° 27444, máxime tomando en cuenta que no existía documento alguno emitido por el MTC que establezca los plazos para entregar los terrenos al Concesionario, sino que tales plazos fueron consignados por Proinversión. Es decir, no se ha contado con evidencia del sustento de los plazos discrecionales que se consignaron en las sucesivas versiones del contrato de concesión por parte del MTC ni de Proinversión.

En mérito a dicho resumen ejecutivo, en sesión n.° 286 de 3 de abril de 2013, el Comité de Proinversión adoptó el Acuerdo n.° 286-3-2013-Viales **(Apéndice n.° 38)**, mediante el cual decidió aprobar el Segundo Proyecto de Contrato.

Cabe indicar que la Cláusula 6.1 del Segundo Proyecto de Contrato[45] estableció las obras que estarían a cargo del Concesionario en 10 Sub Tramos de la Concesión, conforme al siguiente detalle:

- **Obras de Rehabilitación y Mejoramiento**: En los Sub Tramos: (i) Cochabamba – Cutervo y (ii) Cutervo – Chiple.
- **Mantenimiento Periódico Inicial**: en los Sub Tramos: (i) Dv. Yanacocha – Cajamarca, (ii) Cajamarca – Km 1269, (iii) Km 1269 – San Marcos, (iv) Huamachuco – Dv. Callacuyan, (v) Dv. Otuzco – Trujillo, (vi) Ciudad de Dios – Dv. Chilete, (vii) Dv. Chilete – Cajamarca, y (viii) Dv. Chilete – Empalme R3N.

Asimismo, la Cláusula 5.11 de dicho proyecto de contrato contempló que el inicio de dichas obras no podría iniciarse en la medida que el Concedente no hubiera cumplido con entregar cuando menos el 70%[46] de las áreas de terreno liberadas necesarias para su ejecución, en los términos señalados en la Cláusula 5.10.

Con relación al Tercer Proyecto de Contrato de Concesión

Con fecha 8 de abril de 2013, mediante Oficio n.° 270-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 30)**, el Director General de la OGPP del MTC remitió a Proinversión información complementaria sobre el proyecto, que incluye un cuadro que contiene, entre otros, información relacionada a los Contratos de Conservación por Niveles de Servicio suscritos respecto de diferentes Sub Tramos de la Concesión que debían entregarse al Concesionario, así como del estado de las obras a cargo del Concedente. Cabe precisar que en el oficio en cuestión *-al igual que en el Oficio n.° 245-2013-MTC/09* **(Apéndice n.° 30)** *antes señalado-* el MTC no indicó la fecha de entrega de áreas al

Deuda, y en general cualquier texto contractual relevante que el CONCESIONARIO haya acordado con el (los) Acreedor(es) Permitido(s) que participará(n) en el financiamiento de esta Concesión. (....)" [´Subrayado agregado].

[45] Dicha distribución de Sub Tramos se mantuvo hasta la versión final del Contrato de Concesión.

[46] En la versión final del Contrato se redujo dicho porcentaje a 50%.

Concesionario, sino que se limitó a consignar la fecha de fin de las intervenciones a su cargo y, por ende, tampoco se cuenta con el sustento de los plazos discrecionales que se pusieron en el Tercer Proyecto del Contrato de Concesión. A continuación, se muestra un resumen de dicha información:

Cuadro n.° 10
Resumen del cuadro adjunto al Oficio n.° 270-2013-MTC/09

n.°	Sub Tramo	Conservación por Niveles de Servicio			Obras a cargo del MTC				
		Contrato de Conservación	Fecha de inicio y fin		Proyecto SNIP	Observaciones	Fechas de inicio y fin		Costo de Obra/Mantenimiento Periódico Inicial MM USD
1	Chiple – Cutervo	096-2010-MTC/20	May 10	Jun 16	Rehabilitación y Mejoramiento Carretera PE-3N Longitudinal de la Sierra Norte, tramo: Chota-Cochabamba (Declaración Viabilidad: En formulación)	En elaboración Estudio Factibilidad y Definitivo	Abr 10	Jun 13	157.02
2	Cutervo – Cochabamba								
3	Cochabamba – Chota	034-2010-MTC/20	Abril 10	Ene 14		Obra en ejecución a nivel de Carpeta Asfáltica	Dic 11	May 14	En ejecución
4	Chota – Hualgayoc	034-2010-MTC/20	Abr 10	Ene 14	Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Chongoyape – Cochabamba – Cajamarca (Declaración viabilidad: Octubre 2010)	Obra en ejecución a nivel de carpeta asfáltica	May 12	Ago 14	En ejecución
5	Hualgayoc – Dv. Yanacocha	Sin contrato	Sin contrato			Obra concluida a nivel de carpeta asfáltica	-	-	15.30
6	Dv. Yanacocha – Cajamarca	Sin contrato	Sin contrato			- Tramo a nivel de asfaltado. - La viabilidad contemplada Mantenimiento Optimizado para este tramo.	-	-	11.52
7	Cajamarca – Km 1+269	010-2010-MTC/20	Feb 10	Feb 15	Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Cajamarca – San Marcos (Declaración viabilidad: Febrero 2010)	- Tramo ejecutado a nivel de TSB.	-	-	1.11
8	Km 1+269 – San Marcos	010-2010-MTC/20	Feb 10	Feb 15	Con Expediente Técnico aprobado antes de la entrada en vigencia del SNIP, obras a nivel de Tratamiento Superficial Bicapa – TSB concluidas el 12/10/2004, ajustándose a lo dispuesto en la Modificación de la Segunda Disposición Complementaria del Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública	- Tramo ejecutado a nivel de TSB.	-	-	17.49
9	San Marcos – Cajabamba	010-2010-MTC/23	Feb 10	Feb 15	Mejoramiento de la Carretera San Marcos – Cajabamba – Sausacocha - Huamachuco	En Licitación de Obra. Buena Pro: Abril 13 Tramo a nivel de TSB	Jul 13	Jul 15	Obra Pública
10	Cajabamba – Sausacocha					En elaboración Estudio Definitivo Tramo a nivel de TSB	Oct 11	May 13	Obra Pública

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

n.°	Sub Tramo	Conservación por Niveles de Servicio			Obras a cargo del MTC				
		Contrato de Conservación	Fecha de inicio y fin		Proyecto SNIP	Observaciones	Fechas de inicio y fin		Costo de Obra/Mantenimiento Periódico Inicial MM USD
11	Sausacocha – Huamachuco	010-2010-MTC/25	Feb 10	Feb 15	Mejoramiento y Construcción de la Carretera Ruta 10, Tramo Huamachuco – Pte. Pallar – Juanjuí, sector: Huamachuco-Sausacocha-Pte. Pallar	Obra en ejecución Tramo a nivel de TSB	Abr 13	Abr 14	En ejecución
12	Huamachuco – Dv. Callacuyan	010-2010-MTC/26	Feb 10	Feb 15	Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Trujillo – Shirán – Huamachuco	Obra concluida Mayo 2009 a nivel de Carpeta Asfáltica			13.30
13	Dv. Callacuyan – Shorey					Obra en ejecución a nivel de Carpeta Asfáltica 3".	Nov 10	Feb 14	En ejecución
14	Shorey – Dv. Otuzco	010-2010-MTC/20	Feb 10	Feb 15	Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Trujillo – Shirán – Huamachuco	Obra en ejecución a nivel CAC 7.5 cm: Carretera Dv. Otuzco – Dv. Callacuyan (Alto Chicama)	Nov 10	Feb 14	
15	Dv. Otuzco – Trujillo					Mantenimiento Periódico – Mortero Asfáltico	-	-	21.13
16	Ciudad de Dios – Dv. Chilete	022-2011-MTC/20	Set 11	Jul 12	Obra intervenida a nivel de Carpeta Asfáltica en Caliente antes de Vigencia del Sistema Nacional de Inversión Pública – SNIP	Obra de Conservación a nivel de Mantenimiento Periódico, que comprendió una reposición de Base y pavimentación a nivel de Carpeta Asfáltica en Caliente	-	-	27.45
17	Dv. Chilete – Cajamarca	022-2011-MTC/20	Set 11	Jul 12			-	-	25.78
18	Dv. Chilete – Emp. PE-3N	Convenio N° [sic]	Jun 11	Jun 15	Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Chilete – San Pablo – Emp. R 03N	Obra concluida en Dic. 2010. Mantenimiento a cargo de la Minera Yanacocha por 4 años a partir de Julio 2011	-	-	20.39

Fuente: Anexo del Oficio n.° 270-2013-MTC/09 de 8 de abril de 2013 **(Apéndice n.° 39)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

0045

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

En efecto, como se observa del cuadro precedente (al igual que en el caso del cuadro adjunto al Oficio n.° 245-2013-MTC/09) **(Apéndice n.° 30)**, el MTC no señaló fechas de entrega de cada Sub Tramo de la Concesión al Concesionario, sino que señaló las fechas de inicio y fin de los Contratos de Conservación por Niveles de Servicio suscrito entre el Concedente y terceras empresas, y de las obras cuya ejecución estaba a cargo de dicha entidad.

Asimismo, de los 18 Sub Tramos que serían entregados al Concesionario en el marco de la Concesión, se observa que el MTC tenía a su cargo obras en 8 de ellos (cuya ejecución era necesaria antes de ser entregadas al Concesionario): (i) Chiple – Cutervo, (ii) Cutervo – Cochabamba, (iii) Chota – Hualgayoc, (iv) San Marcos – Cajabamba, (v) Cajabamba – Sausacocha, (vi) Sausacocha – Huamachuco, (vii) Dv. Callacuyan – Shorey, y, (viii) Shorey – Dv. Otuzco, y si bien en dicho cuadro se indican, entre otros, las fechas de inicio y fin de la ejecución de tales obras, no se desarrolla el análisis que permita sustentar tales fechas, como exige el artículo 173.1 de la Ley n.° 27444, máxime si se tiene en cuenta que estas son distintas a las señaladas anteriormente por el propio MTC, a través del Oficio n.° 245-2013-MTC/09[47] **(Apéndice n.° 30)**, evidenciándose que las fechas de fin señaladas por el MTC eran susceptibles de variación, lo cual podía depender, entre otros, de retrasos ocurridos durante la ejecución de las obras a cargo de dicha entidad. Es decir, ni el MTC estableció ni sustentó plazos a ser consignados en el Contrato de Concesión ni Proinversión le solicitó ello al Concedente.

Con base, entre otros, en la información remitida por el MTC, el Jefe de Proyecto en Asuntos Viales, los asesores legal y financiero y 2 consultores técnicos de Proinversión elaboraron y visaron el Tercer Proyecto de Contrato, respecto del cual se emitieron los siguientes informes:

- Informe Técnico n.° 6-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 31 de mayo de 2013 **(Apéndice n.° 40)**, dirigido al Jefe de Proyectos en Asuntos Viales, mediante el cual la consultora técnica de Proinversión señala las principales modificaciones de orden técnico que se efectuaron en el Proyecto de Contrato, a consecuencia de la información remitida por el MTC, y recomendó la aprobación del Tercer Proyecto de Contrato. Entre las mencionadas modificaciones se encuentran los plazos para la entrega al Concesionario de los Sub Tramos de la Concesión, que fueron consignados por la mencionada consultora técnica y no por el MTC, debido a que, mediante el Oficio n.° 270-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 39)**, este último no alcanzó a Proinversión las fechas de entrega de cada Sub Tramo al Concesionario, sino fechas estimadas de culminación de las intervenciones a su cargo, como se muestra en el siguiente cuadro:

[47] Con excepción de las fechas de fin señaladas para los Sub Tramos Dv. Chilete – Cajamarca y Dv. Chilete – Emp- PE-3N, que corresponden a las señaladas en el Oficio n.° 245-2013-MTC/09.

Cuadro n.° 11

Cuadro comparativo de fechas de fin de contratos de conservación, ejecución de obras y plazos de entrega de Sub Tramos

Sub Tramo	Oficio n.° 270-2013-MTC/09		Informe Técnico n.° 6-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 31.05.2013 Plazo de entrega[48]	Comentarios de la Comisión Auditora
	Fecha de fin Contrato de Conservación (el MTC y terceros)	Fecha de fin Obras		
Chiple – Cutervo	Junio 2016	Junio 2013	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	La fecha de suscripción del Contrato todavía no había sido definida por el Comité de Proinversión; por lo que, no es factible determinar si esta coincide o no con alguna de las fechas señaladas en el Oficio n.° 270-2013-MTC/09. Sin perjuicio de ello, cabe indicar que la fecha de fin del contrato de conservación se extendía más de 3 años luego de la fecha de emisión del informe técnico; no obstante, el mencionado informe determinó la fecha de entrega de dicho Sub Tramo sin evaluar el plazo que requeriría, de ser el caso, la resolución de los mencionados contratos de conservación. De no darse ello, era evidente que tales plazos del Contrato de Concesión no se iban a cumplir por el Concedente.
Cutervo – Cochabamba	Junio 2016	Junio 2013	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	
Cochabamba – Chota	Enero 2014	Mayo 2014	Junio 2014	La fecha de entrega señalada en el informe técnico es de 1 mes después de la fecha de fin de la ejecución de la obra.
Chota – Hualgayoc	Enero 2014	Agosto 2014	Setiembre 2014	La fecha de entrega señalada en el informe técnico es de 1 mes después de la fecha de fin de la ejecución de la obra.
Hualgayoc – Dv. Yanacocha	Sin contrato	No hay obra a cargo del MTC	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	El MTC no tenía contrato de conservación ni obra a su cargo en estos Sub Tramos.
Dv. Yanacocha – Cajamarca	Sin contrato	No hay obra a cargo del MTC	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	
Cajamarca – Km 1269+00	Febrero 2015	No hay obra a cargo del MTC	Marzo 2015	La fecha de entrega señalada en el informe técnico es de 1 mes después de la fecha de fin del contrato de conservación.
Km 1269+00 – San Marcos	Febrero 2015	No hay obra a cargo del	Marzo 2015	La fecha de entrega señalada en el informe técnico es de 1

[48] Si bien el informe técnico en cuestión no precisa si el plazo de "60 días de la Fecha de suscripción del Contrato" corresponde a días hábiles o calendario; debe tenerse en cuenta que la Cláusula 1.10.33 del Tercer Proyecto de Contrato define **Días** de la siguiente manera: *"Son los **días hábiles**, es decir, que no sean sábado, domingo o feriado no laborable en la ciudad de Lima. También se entienden como feriados los días en que los bancos en la ciudad de Lima no se encuentran obligados a atender al público por disposición de la Autoridad Gubernamental y los feriados regionales no laborables"* [Énfasis y subrayado agregados].

0047

Sub Tramo	Oficio n.° 270-2013-MTC/09		Informe Técnico n.° 6-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 31.05.2013 Plazo de entrega[48]	Comentarios de la Comisión Auditora
	Fecha de fin Contrato de Conservación (el MTC y terceros)	Fecha de fin Obras		
		MTC		mes después de la fecha de fin del contrato de conservación.
San Marcos – Cajabamba	Febrero 2015	Julio 2015	Agosto 2015	La fecha de entrega señalada en el informe técnico es de 1 mes después de la fecha de fin de la ejecución de la obra.
Cajabamba – Sausacocha	Febrero 2015	Mayo 2013	Junio 2015	La fecha de entrega señalada en el informe técnico es de 4 meses después de la fecha de fin del contrato de conservación.
Sausacocha – Huamachuco	Febrero 2015	Abril 2014	Mayo 2014	La fecha de entrega señalada en el informe técnico es de 1 mes después de la fecha de fin de la ejecución de la obra. Sin embargo, se advierte que la fecha de fin del contrato de conservación es posterior a la fecha de entrega señalada en el informe técnico; no obstante, el mencionado informe determinó la fecha de entrega de dicho Sub Tramo sin evaluar el plazo que requeriría, de ser el caso, la resolución del contrato de conservación. De no darse ello, era evidente que tales plazos del Contrato de Concesión no se iban a cumplir por el Concedente.
Huamachuco – Dv. Callacuyan	Febrero 2015	No hay obra a cargo del MTC	Marzo 2015	La fecha de entrega señalada en el informe técnico es de 1 mes después de la fecha de fin del contrato de conservación.
Dv. Callacuyan – Shorey	Febrero 2015	Febrero 2014	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	La fecha de suscripción del Contrato todavía no había sido definida por el Comité de Proinversión; por lo que, no es factible determinar si esta coincide o no con alguna de las fechas señaladas en el Oficio n.° 270-2013-MTC/09. Sin perjuicio de ello, cabe indicar que la fecha de fin de la ejecución de la obra se extendía hasta 9 meses luego de la emisión del informe técnico, y la fecha de fin del contrato de

0048

LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Sub Tramo	Oficio n.° 270-2013-MTC/09		Informe Técnico n.° 6-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 31.05.2013 Plazo de entrega[48]	Comentarios de la Comisión Auditora
	Fecha de fin Contrato de Conservación (el MTC y terceros)	Fecha de fin Obras		
Shorey – Dv. Otuzco	Febrero 2015	Febrero 2014	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	conservación, hasta 21 meses luego de la emisión de dicho informe; no obstante, el mencionado informe determinó la fecha de entrega de dichos Sub Tramos sin evaluar si las fechas estimadas de culminación de las obras a cargo del MTC permitirían cumplir la fecha de entrega de los Sub Tramos al Concesionario (teniendo en cuenta que esta última se computaban a partir de la suscripción del Contrato de Concesión, cuya fecha aún no había sido definida por el Comité de Proinversión) y sin evaluar el plazo que requeriría, de ser el caso, la resolución de los contratos de conservación. De no darse ello, era evidente que tales plazos del Contrato de Concesión no se iban a cumplir por el Concedente.
Dv. Otuzco – Trujillo	Febrero 2015	No hay obra a cargo del MTC	Julio 2015	La fecha de entrega señalada en el informe técnico es de 5 meses después de la fecha de fin del contrato de conservación.
Ciudad de Dios – Dv. Chilete	Julio 2012	No hay obra a cargo del MTC	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	La fecha de fin del contrato de conservación es anterior a la emisión del informe técnico.
Dv. Chilete – Cajamarca	Julio 2012	No hay obra a cargo del MTC	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	La fecha de fin del contrato de conservación es anterior a la emisión del informe técnico.
Dv. Chilete – Emp. PE-3N	Junio 2015	No hay obra a cargo del MTC	Julio 2015	La fecha de entrega señalada en el informe técnico es de 1 mes después de la fecha de fin del contrato de conservación.

Fuente: Oficio n.° 270-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 39)** e Informe Técnico n.° 6-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 **(Apéndice n.° 40)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

0049

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Del cuadro precedente, se observa que el cómputo de plazos para la entrega de ciertos Sub Tramos se efectúa a partir de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión; no obstante, a la emisión del informe técnico en cuestión, tal fecha todavía no había sido definida por el Comité de Proinversión[49]; asimismo, de la lectura del mencionado informe técnico, no se advierte el desarrollo del análisis que fundamente la determinación de todos los plazos en él establecidos, como exige el artículo 173.1 de la Ley n.° 27444, máxime si se tiene en cuenta que -como se indicó anteriormente-, el cuadro adjunto al Oficio n.° 270-2013-MTC/09 no indica las fechas en las que el MTC debía entregar cada Sub Tramo al Concesionario, sino que contiene las fechas de inicio y fin de los Contratos de Conservación por Niveles de Servicio suscritos respecto de algunos Sub Tramos de la Concesión, así como las fechas de inicio y fin de las obras a cargo del MTC.

Dicho análisis resultaba necesario, por cuanto se advierten las siguientes inconsistencias en el informe técnico que permitían evidenciar que ciertos plazos no podían ser cumplidos por el Concedente:

(i) Hay fechas de entrega de Sub Tramos que son anteriores a la fecha de fin de los contratos de conservación (contratos de servicio), suscritos entre el MTC y terceros. Si bien de la lectura de 3[50] de estos contratos se advierte la existencia de una cláusula que indica: *"(...) las partes acuerdan que el presente Contrato podrá ser reducido en sus alcances en caso se entregue en concesión algún tramo de la Carretera materia del presente contrato. Para tal fin las partes acordarán en su oportunidad y de ser necesario, el deductivo correspondiente"*, el plazo para efectuar ello, teniendo en cuenta lo establecido en la normativa de Contrataciones del Estado[51], tampoco es materia de análisis en el informe técnico, a pesar que existía una relación directa con el cálculo del plazo para la entrega de dicho Sub Tramo al Concesionario, pues era un paso previo para ello, pudiendo ocasionar el incumplimiento del MTC.

(ii) Hay plazos de entrega cuyo cómputo se realiza a partir de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión; no obstante, esta última no había sido definida por el Comité de Proinversión a la fecha de emisión del informe técnico, ni fue estimada en este último; por lo tanto, no es factible determinar si tales fechas eran anteriores o posteriores a las fechas de fin de los contratos de conservación suscritos entre el MTC y terceros. Cabe tener en cuenta que, en algunos casos, las fechas de fin de tales contratos eran posteriores a la emisión del informe técnico hasta por 3 años.

(iii) Hay plazos de entrega establecidos 1 mes después de la fecha de fin de la ejecución de la obra; sin embargo, como se ha señalado anteriormente, estas últimas fecha no incluyen el plazo para la recepción (hasta 32 días calendario, pudiendo ser ampliado en caso de observaciones) y liquidación de la obra (desde 120 días calendario a partir de la recepción

---

[49] En la práctica, el Contrato de Concesión fue suscrito el 28 de mayo de 2014.

[50] Mediante Oficio n.° 029-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 7 de junio de 2021, la Comisión Auditora solicitó a Provías Nacional los Contratos de Conservación por Niveles de Servicio n.° 096-2010-MTC/20, 034-2010- MTC/20, 010-2010-MTC/20, 010-2010-MTC/23, 010-2010-MTC/25, 010-2010-MTC/26, así como aquellos documentos en los que, de ser el caso, conste la reducción o corte de su plazo. Sin embargo, mediante Oficio n.° 15286-2021-MTC/20.11 de 14 de junio de 2021, Provías Nacional solo alcanzó los siguientes 3 Contratos de Conservación por Niveles de Servicio: 096-2010-MTC/20, 034-2010- MTC/20 y 010-2010-MTC/20.

[51] El artículo 174 del Decreto Supremo n.° 184-2008-EF, Reglamento del Decreto Legislativo n.° 1017 – Ley de Contrataciones del Estado, establece lo siguiente:

"***Artículo 174.- Adicionales y Reducciones***

Para alcanzar la finalidad del contrato y mediante resolución previa, el Titular de la Entidad podrá disponer la ejecución de prestaciones adicionales hasta por el límite del veinticinco por ciento (25%) del monto del contrato original, para lo cual deberá contar con la asignación presupuestal necesaria. El costo de los adicionales se determinará sobre la base de las especificaciones técnicas del bien o términos de referencia del servicio y de las condiciones y precios pactados en el contrato; en defecto de estos se determinará por acuerdo entre las partes.

Igualmente, podrá disponerse la reducción de las prestaciones hasta el límite del veinticinco por ciento (25%) del monto del contrato original.

En caso de adicionales o reducciones, el contratista aumentará o reducirá de forma proporcional las garantías que hubiere otorgado, respectivamente.

Los adicionales o reducciones que se dispongan durante la ejecución de proyectos de inversión pública deberán ser comunicados por la Entidad a la autoridad competente del Sistema Nacional de Inversión Pública". [Subrayado agregado].

de la obra), previsto en los artículos 211 y 212 del RLCE; aspecto que afectaba el cálculo del plazo para la entrega de dicho Sub Tramo al Concesionario.

- Informe Financiero n.° 9-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 31 de mayo de 2013 **(Apéndice n.° 41)**, dirigido a 2 Jefes de Proyecto en Asuntos Viales, mediante el cual el asesor financiero de Proinversión señala los aspectos financieros que fueron modificados en el Tercer Proyecto de Contrato.

- Informe Legal n.° 6-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 31 de mayo de 2013 **(Apéndice n.° 42)** , dirigido al Comité Especial de Proinversión, mediante el cual el asesor legal de Proinversión señala que, entre otros, se han efectuado precisiones o modificaciones al Proyecto de Contrato, cuyo detalle se sustenta en los respectivos informes técnicos y financieros. Dicho informe legal concluye que el Tercer Proyecto de Contrato se encuentra acorde con lo dispuesto en el TUO de Concesiones, su Reglamento, el Decreto Legislativo n.° 1012 y su respectivo Reglamento; por lo que, corresponde su aprobación por parte del Comité de Proinversión.

De la revisión del Tercer Proyecto de Contrato, se observa que los plazos de entrega de los Sub Tramos establecidos en su Cláusula 5.10 son los señalados en el Informe Técnico n.° 6-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 **(Apéndice n.° 40)**, con excepción del Sub Tramo Dv. Otuzco – Trujillo, para el cual el Tercer Proyecto de Contrato fijó como fecha de entrega el mes de **marzo de 2015**; mientras que, en el mencionado informe técnico, su fecha de entrega era **julio de 2015**; no obstante, aun con dicha modificación, la nueva fecha de entrega (marzo de 2015) correspondía a 1 mes después del fin del contrato de conservación suscrito por el MTC con terceros (**ver Cuadro n.° 6**).

En la misma fecha (31 de mayo de 2013), el Jefe de Proyecto en Asuntos Viales, el Director de Promoción de Inversiones y un representante del Comité de Proinversión suscribieron el Resumen Ejecutivo n.° 14-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 **(Apéndice n.° 43)**, dirigido al Comité de Proinversión, que menciona, entre otras modificaciones efectuadas al Proyecto de Contrato, la referida a la Cláusula 5.10, respecto de la cual señala que se ha completado la información de los plazos en que serán entregados al Concesionario los Sub Tramos de la Concesión y adjuntan, entre otros, el Informe Técnico n.° 6-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 **(Apéndice n.° 40)**. No obstante, el Jefe de Proyecto en Asuntos Viales no advirtió que los plazos de entrega de los Sub Tramos que se señalan en dicho informe técnico no habían sido definidos por el MTC, sino que fueron consignados por la consultora técnica de Proinversión que suscribió dicho informe, sin desarrollar el análisis que sustente la determinación de tales plazos, en contravención a lo exigido por el artículo 173.1 de la Ley n.° 27444; a pesar de lo cual, recomendó al Comité de Proinversión la aprobación del Tercer Proyecto de Contrato.

En mérito a dicho resumen ejecutivo, en sesión n.° 299 de 31 de mayo de 2013, el Comité de Proinversión adoptó el Acuerdo n.° 299-1-2013-Viales **(Apéndice n.° 44)**, mediante el cual aprobó el Tercer Proyecto de Contrato **(Apéndice n.° 45)**.

Con relación a la Versión Final del Contrato al 17 de julio de 2013

Respecto a la elaboración de la Versión Final del Contrato **(Apéndice n.° 46)**, el primer párrafo del artículo 9.3 del Decreto Legislativo n.° 1012 señala lo siguiente:

"9.3 El diseño final del contrato de Asociación Público-Privada, a cargo del Organismo Promotor de la Inversión Privada correspondiente, requerirá la opinión favorable de la entidad pública competente y del Ministerio de Economía y Finanzas, quienes emitirán opinión en un

plazo no mayor de quince (15) días hábiles respecto a las materias de su competencia. Si no hubiera respuesta en dicho plazo, se entenderá que la opinión es favorable. Asimismo, se requerirá la opinión de organismo regulador correspondiente, el que deberá emitirla únicamente dentro del mismo plazo."

En ese sentido, con base en la información remitida por el MTC mediante Oficio n.° 377-2013-MTC/09 de 21 de mayo de 2013 **(Apéndice n.° 47)** (que contiene la opinión técnica sobre las actividades de Mantenimiento Periódico Inicial solicitada por Proinversión con Oficio n.° 15-2013/PROINVERSIÓN/DPI/JPVI.06) **(Apéndice n.° 48)** y los comentarios recibidos por diversos interesados respecto del Tercer Proyecto de Contrato, el Jefe de Proyecto en Asuntos Viales, los asesores legal y financiero y 2 consultores técnicos de Proinversión elaboraron y visaron la VFC, respecto de la cual se emitieron los siguientes informes:

- Informe Técnico n.° 7-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 12 de julio de 2013 **(Apéndice n.° 49)**, dirigido al Jefe de Proyectos en Temas Viales, mediante el cual la consultora técnica de Proinversión señala los principales aspectos técnicos modificados en la VFC y recomienda su aprobación. Dicho informe no hace mención a modificación alguna de los plazos que tiene el Concedente para la entrega al Concesionario de los Sub Tramos de la Concesión.

- Informe Financiero n.° 13-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 12 de julio de 2013 **(Apéndice n.° 50)**, dirigido a 2 Jefes de Proyecto en Asuntos Viales, mediante el cual el asesor financiero de Proinversión señala los aspectos financieros contemplados en la VFC.

- Informe Legal n.° 8-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 12 de julio de 2013 **(Apéndice n.° 51)**, dirigido al Comité de Proinversión, mediante el cual el asesor legal de Proinversión concluye que la VFC se encuentra acorde con las disposiciones del Decreto Supremo n.° 059-96-PCM, Decreto Supremo n.° 060-96-PCM, Decreto Legislativo n.° 1012 y el Decreto Supremo n.° 146-2008-EF; asimismo, indica que, una vez aprobada por el Comité de Proinversión, corresponde remitir dicha Versión Final del Contrato al MTC, al Ministerio de Economía y Finanzas – MEF y Ositrán, para la emisión de sus respectivas opiniones, conforme a lo establecido en el artículo 9.3 del Decreto Legislativo n.° 1012 y, con la opinión favorable de dichas entidades, corresponde al Comité de Proinversión aprobar la Versión Final del Contrato y elevarla al Consejo Directivo de Proinversión, para su aprobación, y posteriormente, remitirla a la Contraloría General de la República para la emisión del informe Previo correspondiente.

De la revisión de la Cláusula 5.10 de la VFC, se advierte que la única variación de los plazos para la entrega de cada Sub Tramo de la Concesión respecto de la versión anterior, es que los plazos del Tercer Proyecto de Contrato estaban consignados en días hábiles y los de la Versión Final, en días calendario; aspecto que no fue analizado en el mencionado informe técnico, pero que implicaba una mayor reducción en los plazos que tenía el MTC para entregar los Sub Tramos al Concesionario, quedando redactados los plazos de la siguiente manera:

Cuadro n.° 12
Variaciones a los plazos de la entrega de los Sub Tramos de la Concesión

n.° Sub Tramo	Descripción	Plazo de entrega Tercer Proyecto del Contrato	Plazo de entrega VFC
1	Chiple – Cutervo	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	A los 60 Días Calendario de la Fecha de suscripción del Contrato
2	Cutervo – Cochabamba	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	A los 60 Días Calendario de la Fecha de suscripción del Contrato

n.° Sub Tramo	Descripción	Plazo de entrega Tercer Proyecto del Contrato	Plazo de entrega VFC
3	Cochabamba – Chota	Junio 2014	Junio 2014
4	Chota – Hualgayoc	Setiembre 2014	Setiembre 2014
5	Hualgayoc – Dv. Yanacocha	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	A los 60 Días Calendario de la Fecha de suscripción del Contrato
6	Dv. Yanacocha – Cajamarca	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	A los 60 Días Calendario de la Fecha de suscripción del Contrato
7	Cajamarca – Km 1269+00	Marzo 2015	Marzo 2015
8	Km 1269+00 – San Marcos	Marzo 2015	Marzo 2015
9	San Marcos – Cajabamba	Agosto 2015	Agosto 2015
10	Cajabamba – Sausacocha	Junio 2015	Junio 2015
11	Sausacocha – Huamachuco	Mayo 2014	Mayo 2014
12	Huamachuco – Dv. Callacuyan	Marzo 2015	Marzo 2015
13	Dv. Callacuyan – Shorey	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	A los 60 Días Calendario de la Fecha de suscripción del Contrato
14	Shorey – Dv. Otuzco	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	A los 60 Días Calendario de la Fecha de suscripción del Contrato
15	Dv. Otuzco – Trujillo	Marzo 2015	Marzo 2015
16	Ciudad de Dios – Dv. Chilete	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	A los 60 Días Calendario de la Fecha de suscripción del Contrato
17	Dv. Chilete – Cajamarca	A los 60 días hábiles de la Fecha de suscripción del Contrato	A los 60 Días Calendario de la Fecha de suscripción del Contrato
18	Dv. Chilete – Emp. PE-3N	Julio 2015	Julio 2015

Fuente: Cláusula 5.10 de la VFC al 17 de julio de 2013.
Elaboración: Comisión Auditora.

En la misma fecha (12 de julio de 2013), el Jefe de Proyecto en Asuntos Viales, el Director de Promoción de Inversiones y un representante del Comité de Proinversión suscribieron el Resumen Ejecutivo n.° 21-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 **(Apéndice n.° 52)**, dirigido al Comité de Proinversión, al cual adjuntaron los informes técnico, legal y financiero antes señalados. En dicho resumen ejecutivo se mencionan las modificaciones incorporadas a la VFC, entre ellas, que los plazos de entrega de Sub Tramos de la Cláusula 5.10, antes establecidos en días (hábiles), ahora debían expresarse en días calendario, y recomienda que la VFC sea aprobada por el Comité de Proinversión y remitida a Ositrán, MEF y MTC para sus respectivas opiniones. Sin embargo, de la lectura del resumen ejecutivo, no se advierte el desarrollo del análisis que fundamente que los plazos de entrega de Sub Tramos correspondan a días calendario, máxime si ello no fue materia del informe técnico antes señalado y reducía el plazo para la entrega de los Sub Tramos por parte

del Concedente.

En mérito a dicho resumen ejecutivo y sus informes adjuntos, en sesión n.° 309 de 17 de julio de 2013, el Comité de Proinversión adoptó el Acuerdo n.° 309-1-2013-Viales **(Apéndice n.° 53)**, mediante el cual decidió aprobar la VFC al 17 de julio de 2013, así como su remisión a Ositrán, MEF, MTC, para su respectiva opinión.

Con relación a las siguientes VFC

Posteriormente, con base a los comentarios formulados por Ositrán, MTC y MEF, el Jefe de Proyecto en Asuntos Viales, los asesores legal y financiero y los consultores técnicos de Proinversión incorporaron las modificaciones correspondientes a la VFC y emitieron los respectivos informes técnico, legal y financiero. Con base en ello, el Jefe de Proyectos en Asuntos Viales, el Director de Promoción de Inversiones y un representante del Comité de Proinversión elaboraron un Resumen Ejecutivo, que contenía adjuntos los mencionados informes. Dicho resumen ejecutivo recomendó la aprobación de la nueva VFC por parte del Comité de Proinversión. Dicho proceso se repitió hasta en 3 oportunidades, como se muestra en el siguiente cuadro:

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
Gerencia de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos

Cuadro n.° 13
Resumen de la elaboración y aprobación de las VFC al 02.10.2013, al 29.10.2013 y a noviembre de 2013

		VFC al 02.10.2013 (Apéndice n.° 54)	VFC al 29.10.2013 (Apéndice n.° 62)	VFC a noviembre de 2013 (Apéndice n.° 73)
Opiniones recibidas a la anterior VFC	**Ositrán**	Oficio n.° 027-13-SCD-OSITRAN de 07.08.2013, que remite el Informe n.° 030-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN de 02-08-2013, que contiene observaciones y recomendaciones respecto de dicha VFC.	Oficio n.° 033-13-SCD-OSITRAN de 21.10.2013 **(Apéndice n.° 63)**, que remite el Informe n.° 037-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN de 17.10.2013 **(Apéndice n.° 64)**, que contiene observaciones y recomendaciones respecto de dicha VFC.	Oficio n.° 039-2013-CD-OSITRAN de 04.11.2013 (**Apéndice n.° 83**), que remite el Informe n.° 044-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN de 01.11.2013 (**Apéndice n.° 95**), que contiene la opinión favorable sobre la VFC.
	MTC	Oficio n.° 608-2013-MTC/02 de 09.08.2013 **(Apéndice n.° 55)**, que remite el Informe n.° 1153-2013-MTC/09 de 09.08.2013 **(Apéndice n.° 56)**, que contiene observaciones y comentarios respecto de la VFC.	Oficio n.° 831-2013-MTC/02 de 29.10.2013 **(Apéndice n.° 65)**, que remite el Informe n.° 1540-2013-MTC/09 de 28.10.2013 **(Apéndice n.° 66)**, que contiene opinión favorable a la VFC.	Oficio n.° 834-2013-MTC/02 de 04.11.2013 **(Apéndice n.° 74)**, que remite el Informe n.° 1575-2013-MTC/09 de 04.11.2013 **(Apéndice n.° 75)**, que remite opinión favorable a la VFC.
	MEF	Comentarios remitidos a través de correo electrónico[52].	Oficio n.° 241-2013-EF/15.01 de 25 de octubre de 2013 **(Apéndice n.° 67)**, que remite el Informe n.° 733-2013-EF/63.01 de 24.10.2013 **(Apéndice n.° 68)**, que contiene comentarios a la VFC.	Oficio n.° 245-2013-EF/15.01 de 31.10.2013 **(Apéndice n.° 76)**, que remite el Informe n.° 763-2013-EF/63.01 de 31.10.2013 **(Apéndice n.° 77)**, que contiene la opinión favorable respecto a la VFC.
Matrices aprobadas por el Comité de Proinversión		En Sesión n.° 326 de 25 de setiembre de 2013, mediante el Acuerdo n.° 326-4-2013-Viales **(Apéndice n.° 57)**.	El Comité de Proinversión no aprobó matrices para esta VFC.	El Comité de Proinversión no aprobó matrices para esta VFC.
Informes	**Legal**	Informe Legal n.° 13-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 26 de setiembre de 2013, dirigido al Comité de Proinversión, suscrito por el asesor legal de Proinversión, en el que indica que la VFC al 2 de octubre de 2013 se encuentra acorde con las disposiciones del D.S. n.° 059-96-PCM y el DL n.° 1012, así como sus respectivos reglamentos.	Informe Legal n.° 15-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 29.10.2013, dirigido al Comité de Proinversión, suscrito por el asesor legal de Proinversión, que indica que la VFC al 29.10.2013 se encuentra acorde con las disposiciones del D.S. n.° 059-96-PCM y su Reglamento, así como, con el DL n.° 1012 y su Reglamento.	Informe Legal n.° 16-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 04.11.2013, dirigido al Comité de Proinversión, suscrito por el asesor legal de Proinversión, que concluye que la VFC contempla las disposiciones del TUO de Concesiones y su Reglamento, y que recoge las opiniones del MTC, MEF y Ositrán en los aspectos de su competencia; por lo que, corresponde que sea aprobada por el Comité de Proinversión y sometida a consideración del Consejo Directivo de Proinversión.
	Técnico	Informe Técnico n.° 12-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 26 de setiembre de 2013 **(Apéndice n.° 58)**, dirigido al Jefe de Proyectos en Temas Viales, suscrito por la consultora técnica de Proinversión, que recomienda la aprobación de la VFC al 2 de octubre de 2013. Cabe precisar que dicha VFC no contempla variaciones a los plazos de entrega de los Sub Tramos.	Informe Técnico n.° 14-2013/DPI/ADGP/JPVI.06 de 29.10.2013 **(Apéndice n.° 69)**, dirigido al Jefe de Proyectos en Asuntos Viales, suscrito por la consultora técnica de Proinversión, que recomienda la aprobación de la VFC al 29.10.2013. Cabe precisar que dicha VFC no contempla variaciones a los plazos de entrega de los Sub Tramos.	Informe Técnico n.° 15-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 04.11.2013 **(Apéndice n.° 78)**, dirigido al Jefe de Proyectos en Asuntos Viales, suscrito por la consultora de Proinversión, que recomienda aprobar dicha VFC. Cabe precisar que dicha VFC no contempla variaciones a los plazos de entrega de los Sub Tramos.

[52] Según lo mencionado en el Resumen Ejecutivo n.° 31-2013/DPI/SDGP/JPVI.06.

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

		VFC al 02.10.2013 (Apéndice n.° 54)	VFC al 29.10.2013 (Apéndice n.° 62)	VFC a noviembre de 2013 (Apéndice n.° 73)
	Financiero	Informe Financiero n.° 19-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 27 de setiembre de 2013 **(Apéndice n.° 59)**, dirigido a 2 Jefes de Proyecto en Asuntos Viales, suscrito por el asesor financiero de Proinversión, que recomienda considerar en la VFC los aspectos financieros desarrollados en dicho informe.	Informe Financiero n.° 24-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 29.10.2013**(Apéndice n.° 70)**, dirigido a 2 Jefes de Proyecto en Asuntos Viales, suscrito por el asesor financiero de Proinversión, que recomienda considerar en la VFC al 29.10.2013 los aspectos financieros desarrollados en dicho informe.	Informe Financiero n.° 25-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 04.11.2013 **(Apéndice n.° 79)**, dirigido al Director de Promoción de Inversiones y al Jefe de Proyecto en Asuntos Viales, suscrito por el asesor financiero de Proinversión, que concluye que la estructura del contrato de concesión está orientada a la oportuna y adecuada provisión de los servicios por parte del Concesionario; por lo que, recomienda su aprobación en los aspectos económicos y financieros indicados en dicho informe.
Resumen Ejecutivo		Resumen Ejecutivo n.° 31-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 27.09.2013[53] **(Apéndice n.° 60)**, suscrito por el Jefe de Proyecto en Asuntos Viales, el Director de Promoción de Inversiones y un representante del Comité de Proinversión, visado por el Jefe de Proyectos en Asuntos Viales, los asesores legal y financiero y 2 consultores técnicos, que recomienda al Comité de Proinversión aprobar la VFC al 02.10.2013.	Resumen Ejecutivo n.° 38-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 29.10.2013[54] **(Apéndice n.° 71)**, suscrito por el Jefe de Proyectos en Asuntos Viales, el Director de Promoción de Inversiones y un representante del Comité de Proinversión, visado además por los asesores legal y financiero y 2 consultores, que recomienda al Comité de Proinversión aprobar la VFC al 29.10.2013.	Resumen Ejecutivo n.° 40-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 05.11.2013[55] **(Apéndice n.° 80)**, suscrito y visado por el Jefe de Proyecto en Asuntos Viales, el Director de Promoción de Inversiones y un representante del Comité de Proinversión, y también visado por el Subgerente (e) de Gestión de Proyectos, los asesores legal y financiero y los consultores técnicos de Proinversión, que recomienda que esta VFC sea aprobada por el Comité de Proinversión y elevada al Comité de Proinversión, para la aprobación de este último.
Aprobación por el Comité de Proinversión		En sesión n.° 328 de 2 de octubre de 2013, visto el Resumen Ejecutivo n.° 31-2013/DPI/SDGP/JPVI.06, el Comité de Proinversión adoptó el Acuerdo n.° 328-10-2013-Viales **(Apéndice n.° 61)**, mediante el cual se aprobó la **VFC al 02.10.2013**.	En sesión n.° 337 de 30.10.2013, visto el Resumen Ejecutivo n.° 038-2013/DPI/SDGP/JPVI.06, el Comité de Proinversión adoptó el Acuerdo n.° 337-1-2013-Viales **(Apéndice n.° 72)**, mediante el cual se aprobó la **VFC al 29.10.2013**.	En sesión n.° 340 de 06.11.2013, visto el Resumen Ejecutivo n.° 40-2013/DPI/SDGP/JPVI.06, el Comité de Proinversión adoptó el Acuerdo n.° 340-2-2013-Viales **(Apéndice n.° 81)**, mediante el cual se aprobó la **VFC** y se decidió elevar dicho acuerdo al Consejo Directivo de Proinversión para su aprobación.
VFC		Visada por el Jefe de Proyectos en Asuntos Viales, asesores legal y financiero y los consultores de Proinversión. Esta VFC no contiene variaciones respecto de los plazos de entrega de los Sub Tramos establecidos en la VFC al 17.07.2013.	Visada por el Jefe de Proyectos en Asuntos Viales, asesores legal y financiero y los consultores de Proinversión. Esta VFC no contiene variaciones respecto de los plazos de entrega de los Sub Tramos establecidos en la VFC al 17.07.2013.	Visada por el Jefe de Proyectos en Asuntos Viales, asesores legal y financiero y consultores de Proinversión. Esta VFC no contiene variaciones respecto de los plazos de entrega de los Sub Tramos establecidos en la VFC al 17.07.2013.

Elaboración: Comisión Auditora.

[53] En dicho resumen también se mencionan como documentos adjuntos los Informes n.° 1, 2 y 4 actualizados por el Asesor de Transacción.

[54] En dicho Resumen Ejecutivo también se adjuntan los siguientes documentos: (i) Informe del Asesor de Transacción (Precisiones al Anexo XI); (ii) Informe Financiero n° 23-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 (Sobre las precisiones al Anexo XI); (iii) Matriz de modificaciones consideradas en la versión final del Contrato de Concesión al 29.10.2013 con respecto a la del 02.10.2013; (iv) Matriz de respuesta a los comentarios del MEF; y, (v) Matriz de respuesta a las observaciones vinculantes formuladas por Ositrán.

[55] También se adjuntan a dicho resumen ejecutivo los siguientes documentos: (i) Informe Técnico Ambiental n.° 66-2013/DPI; e, (ii) Informe n.° 01: Asesor de Transacción: Informe de riesgos y Matriz de riesgos.

Cabe señalar que, de la lectura de las opiniones emitidas por el MTC (que incluyeron, entre otras, la opinión[56] de Provías Nacional[57] *-que estuvo a cargo de la liberación de áreas y la ejecución de obras que el MTC debía entregar al Concesionario, conforme a las Cláusulas 5.10, 7.10 y 7.11*[58]), se observa que ninguna de ellas objetó los plazos de entrega Sub Tramos establecidos en la Cláusula 5.10 de la VFC y, si bien finalmente dicha entidad, con opinión de Provías Nacional, otorgó su opinión favorable sobre la VFC, no se observa en ninguna de sus opiniones que haya desarrollado el análisis que fundamente, entre otros, su conformidad sobre el cumplimiento de los plazos propuestos por Proinversión en la Cláusula 5.10 de la VFC, en contravención a lo exigido en el artículo 173.1 de la Ley n.° 27444, más aún si se tienen en cuenta que tales plazos debían ser cumplidos por el MTC y estaban vinculados, entre otros, al inicio de ciertas prestaciones a cargo del Concesionario, tales como: la ejecución de las obras de Rehabilitación y Mantenimiento[59], del Mantenimiento Periódico Inicial[60] y las labores de Conservación[61] de Bienes

---

[56] Contenidas en los siguientes documentos: 1) Memorándum n.° 1890-2013-MTC/20 de 5 de agosto de 2013 **(Apéndice n.° 133)**, correspondiente a la opinión previa de Provías Nacional respecto de la VFC al 17 de julio de 2013, 2) Memorándum n.° 2640-2013-MTC/20 de 29 de octubre de 2013 **(Apéndice n.° 134)**, correspondiente a la opinión favorable de Provías Nacional respecto de la VFC al 2 de octubre de 2013, y 3) Memorándum n.° 2684-2013-MTC/20 de 4 de noviembre de 2013 **(Apéndice n.° 135)**, correspondiente a la opinión favorable de Provías Nacional respecto de la VFC al 29 de octubre de 2013.

[57] El artículo 6 del Manual de Operaciones de Provías Nacional, aprobado por Resolución Ministerial n.° 394-2011-MTC/02, indica lo siguiente:
*"**Artículo 6**.- PROVÍAS NACIONAL tiene las siguientes funciones generales:*
a) Administrar la infraestructura de la Red Vial Nacional.
b) Coordinar, ejecutar y supervisar la conservación y mantenimiento de la infraestructura de la Red Vial Nacional.
(...)
d) Conducir la ejecución y supervisión de obras de infraestructura de la Red Vial Nacional, en el ámbito de su competencia.
(...)
h) Diseñar e implementar los Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario – PACRI y la liberación de las áreas que serán afectadas por el derecho de vía en la ejecución de proyectos de infraestructura relacionada con la Red Vial Nacional.
(...)".

[58] Las Cláusulas 7.10 y 7.11 establecen lo siguiente:
"7.10 El CONCEDENTE ejecutará obras de acuerdo a lo siguiente:
Rehabilitación y Mejoramiento
a) Cochabamba – Chota
b) Chota – Hualgayoc
c) Callacuyan – Shorey
d) Shorey – Dv. Otuzco
Mejoramiento
e) San Marcos – Cajabamba
f) Cajabamba – Sausacocha
Mejoramiento y Construcción
g) Sausacocha – Huamachuco".
"7.11 El CONCEDENTE, luego de ejecutar las obras, en los Sub Tramos indicados, los entregará al Concesionario en los plazos indicados en la Cláusula 5.10. Para la entrega se seguirá el procedimiento indicado en las Cláusulas 5.12 a 5.17.
El CONCEDENTE deberá hacer entrega de los Sub Tramos correspondientes, dentro de los que se incluye el Sub Tramo Hualgayoc – Dv. Yanacocha, con los Niveles de Servicio exigidos en el Anexo I del Contrato, lo cual se dejará constancia en el Acta de Entrega Parcial de bienes correspondiente.
(...)" [Subrayado agregado].

[59] Según la Cláusula 6.12 del Contrato de Concesión, una condición para el inicio de la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento estaba relacionada a la entrega de áreas de terreno, como se cita a continuación:
*"**INICIO DE EJJECUCIÓN DE LA REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO PERIÓDICO INICIAL***
***6.12** La ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento se deberá iniciar a más tardar a los sesenta (60) Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato. Para ello, será necesaria la verificación por parte del CONCEDENTE de las siguientes condiciones:*
a) Se haya efectuado la entrega de las áreas de terreno necesarias para dar inicio a la Rehabilitación y Mejoramiento, comprendidas en el Área de la Concesión correspondiente, de acuerdo a lo indicado en la Cláusula 5.10 y 5.11.
(...)".

[60] Según la Cláusula 6.13 del Contrato de Concesión, una condición para el inicio de la ejecución del Mantenimiento Periódico Inicial estaba relacionada a la entrega de áreas de terreno, como se cita a continuación:
*"**INICIO DE EJJECUCIÓN DE LA REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO PERIÓDICO INICIAL***
(...)
***6.13** El Mantenimiento Periódico Inicial se deberá iniciar a más tardar a los Trescientos Sesenta (360) Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato. Para ello, será necesaria la verificación por parte del CONCEDENTE de las siguientes condiciones:*
(...)
c) Se haya efectuado la entrega de las áreas de terreno, necesarias para dar inicio del [sic] Mantenimiento Periódico Inicial, comprendidas en el Área de la Concesión correspondiente, de acuerdo a lo indicado en la [sic] Cláusulas 5.10 y 5.11.
(...)".

[61] La Cláusula 7.1 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** establece lo siguiente:

de la Concesión[62]; por lo que, el incumplimiento de dichos plazos por parte del Concedente no solo significaba la postergación del inicio de las mencionadas prestaciones a cargo del Concesionario, sino que ello también dilataba la prestación del servicio con cumplimiento de Niveles de Servicios, afectando a los usuarios y, adicionalmente, podía conllevar a que se inicie el pago del PAMO – Pago Anual por Operación y Mantenimiento[63] (previsto para mayo de 2015[64]) a favor del Concesionario, aun cuando este último no hubiera recibido los Sub Tramos ni se encuentre realizando la operación y mantenimiento correspondientes que justifiquen dicho pago, tal como lo advirtió Ositrán en su opinión sobre la VFC al 2 de octubre de 2013 (a través del Informe n.° 037-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN de 17 de octubre de 2013 **(Apéndice n.° 64)**, adjunto al Oficio n.° 033-2013-CD-OSITRAN de 21 de octubre de 2013 **(Apéndice n.° 63)**), que se cita a continuación:

"(…)
V.2. Calidad del Servicio
V.2.1 Capítulo VI: Ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial
a) De los incentivos para la ejecución de las Obras
(…)
57. Debe tenerse presente que para el cálculo de PAMO se ha considerado que las obras a cargo del Concedente son entregadas sin retraso, con lo cual la exigencia de las actividades de mantenimiento y operación vinculadas a los Niveles de Servicio a cargo del Concesionario se realizan a partir de dicha fecha. En ese sentido, al realizarse el pago del PAMO a partir de una determinada fecha y no relacionarse con las actividades de mantenimiento y operación, el retraso en el inicio de dichas actividades origina que se remunere al Concesionario por una actividad que no realiza.

58. En virtud de lo señalado, se dan por levantadas las observaciones formuladas por el Regulador. Sin embargo, es importante señalar que corresponderá al Concedente realizar las gestiones necesarias para que la entrega de las obras a su cargo se realicen sin retraso y que sean aceptadas por el Concesionario con el plazo previsto, para de esta manera evitar que se remunere al Concesionario por actividades que no realiza.
(…)
V.2.2 . Capítulo VII: De la conservación

84. Con relación a las obras cuya ejecución se encuentran a cargo del Concedente, debe tenerse presente lo señalado en el literal a) de la sección V.2.1 del presente Informe, en el sentido que

---

"7.1 El CONCESIONARIO se obliga a efectuar la Conservación de los Bienes de la Concesión que haya recibido del CONCEDENTE, desde su recepción hasta la fecha de Caducidad de la Concesión, así como respecto de otros Bienes de la Concesión que incorpore o sean incorporados a la Concesión.
La obligación del CONCESIONARIO es mantener los Niveles de Servicio que establezca el Contrato, los mismos que deberá mantener durante toda la etapa de Explotación dentro de los parámetros indicados en el ANEXO I".

[62] Según la definición de la Cláusula 1.10.15 del Contrato de Concesión, **Bienes de la Concesión**: *"Son los bienes muebles o inmuebles que se encuentran incorporados a la Concesión o están afectados a ésta o constituyen bienes inseparables del objeto de la misma, los cuales fueron entregados por el CONCEDENTE al inicio o durante la Concesión, reemplazaron a otros, o fueron adquiridos o construidos por el CONCESIONARIO durante la vigencia de la misma, estos bienes son de titularidad del CONCEDENTE y le serán devueltos y/o entregados por el CONCESIONARIO, al término de la Concesión".*

[63] La Cláusula 1.10.68 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** define **PAMO** de la siguiente manera:
"1.10.68 Pagos del CONCEDENTE
a) Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)
Es la suma de dinero total anual, expresada en Dólares, que el Estado de la República del Perú asegurará al CONCESIONARIO, de acuerdo a su Propuesta Económica, destinada a cubrir los costos de operación y mantenimiento de la concesión, conforme a los términos y condiciones establecidas en el Contrato. El procedimiento y la periodicidad de pago están regulados en este Contrato de Concesión.
(…)".

[64] Según el numeral 3 del Apéndice 2 del Anexo XI del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, que señala lo siguiente:
"3. Mecanismo de administración de fondos
El CONCEDENTE instruirá al fiduciario en virtud a lo previsto en el Contrato de Fideicomiso para que realice las siguientes acciones con los recursos de la Cuenta Recaudadora:
a) Realizar los pagos al CONCESIONARIO o a quien éste designe, durante la vigencia de la Concesión, en las oportunidades y condiciones siguientes:
La fecha de pago del primer PAMO será al año de la Fecha de ´Suscripción del Contrato. Las fechas de los siguientes pagos, mientras persista la obligación, serán semestrales contabilizadas desde el pago del primer PAMO.
(…):".

corresponderá al Concedente realizar las gestiones necesarias para que la entrega de las obras a su cargo se realicen sin retraso y que sean entregadas al Concesionario en el plazo previsto. ***Debe tenerse presente que el retraso en la ejecución de las obras a cargo del Concedente originará a su vez el retraso en la exigencia del cumplimiento de los Niveles de Servicio, los cuales solo son exigibles una vez culminadas dichas obras, por lo que se estaría remunerando al Concesionario vía el pago del PAMO por una actividad que no realiza****.*
(...)". [Énfasis y subrayado agregados].

En ese sentido, al no haber sustentado su conformidad respecto de los plazos de entrega de los Sub Tramos consignados en la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión, Provías Nacional no solo incumplió una exigencia legal, sino que, además, ello no permitió que dicha entidad efectúe el análisis respecto a si cumpliría o no los plazos de entrega de tales Sub Tramos. Sin perjuicio de ello, dado que ninguna de las fechas de entrega de los 18 Sub Tramos tenía sustento, ello coadyuvó al incumplimiento del plazo de entrega de 12 Sub Tramos, tal como se explica en el siguiente apartado.

La falta de análisis y su impacto resulta aún más evidente si se tiene en cuenta que el 19 de agosto de 2013 (previo a la opinión favorable del MTC sobre la VFC), mediante Memorándum n.° 1978-2013-MTC/20 **(Apéndice n.° 82)**, el Director Ejecutivo de Provías Nacional remitió a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC el Informe de Evaluación del Plan Operativo Institucional 2013 de Provías Nacional, al primer semestre[65], de cuya lectura se advierte que las fechas proyectadas de culminación de las obras que dicha entidad venía ejecutando en al menos 3 Sub Tramos habían variado respecto de lo informado por el MTC a Proinversión en el Oficio n.° 270-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 39)** y superaban el plazo máximo de entrega al Concesionario establecido en la Cláusula 5.10 de la VFC (a pesar de lo cual no se advirtió y corrigió ello oportunamente), como se muestra a continuación.

Cuadro n.° 14
Variación de fechas estimadas de fin de obra, según Informe de Evaluación del POI 2013 de Provías Nacional, al primer semestre

n.°	Sub Tramo	Fecha estimada de fin de obra según Oficio n.° 270-2013-MTC/09 (Apéndice n.° 39)	Fecha de entrega al Concesionario según Cláusula 5.10 (A)	Fecha estimada de fin de obra según Informe de Evaluación del POI 2013 de Provías Nacional al I Semestre (B)	Atraso estimado de la entrega del Sub Tramo al Concesionario antes de la suscripción del Contrato de Concesión (A-B)
1	Chota – Hualgayoc	Agosto 2014	Setiembre 2014	Mayo 2015	**8 meses**
2	San Marcos – Cajabamba	Julio 2015	Agosto 2015	Marzo 2016	**7 meses**
3	Sausacocha – Huamachuco	Abril 2014	Mayo 2014	Febrero 2015	**9 meses**

Fuente: Oficio n.° 270-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 39)**, Contrato de Concesión, Informe de Evaluación del POI 2013 de Provías Nacional al primer semestre.
Elaboración: Comisión Auditora.

Lo anterior evidencia que, a la fecha en que el MTC emitió su opinión favorable sobre la VFC (a través de los Oficios n.os 831-2013-MTC/02 de 29 de octubre de 2013 **(Apéndice n.° 65)** y 834-2013-MTC/02 de 4 de noviembre de 2013) **(Apéndice n.° 74)**, Provías Nacional tuvo conocimiento

[65] Extraído de: [https://www.pvn.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/Eva_POI_2013_ls202013102311.pdf].

de las variaciones de las fechas estimadas de fin de las obras en los 3 Sub Tramos en cuestión y, por consiguiente, que se incumplirían sus fechas de entrega al Concesionario establecidas en la VFC, con lo cual se dilataría el inicio de las labores de operación y mantenimiento a cargo del Concesionario (situación que podía generar que se pague el PAMO sin contraprestación efectiva del Concesionario).

A pesar de ello, Provías Nacional no tomó las medidas correctivas oportunamente permitiendo que se mantengan los plazos de entrega establecidos en la Cláusula 5.10 de la VFC. Cabe indicar que no se tiene evidencia que el MTC haya comunicado tal retraso en la ejecución de obras a Proinversión.

De igual manera, se advierte que el riesgo de demora en la ejecución de las obras a cargo del Concedente y el consecuente pago del PAMO al Concesionario sin la prestación efectiva por parte de este, de la Operación y Mantenimiento de los Sub Tramos de la Concesión no había sido identificado en la Matriz de Riesgos ni su Informe Sustentatorio adjuntos a la VFC al 2 de octubre de 2013 y que, a pesar que dicho riesgo fue alertado por Ositrán al emitir opinión a la mencionada VFC (Oficio n.° 033-2013-CD-OSITRAN de 21 de octubre de 2013 **(Apéndice n.° 63)**), los funcionarios de Proinversión[66] no tomaron medidas que procuren su incorporación en la referida Matriz e Informe Sustentatorio, con sus respectivos mecanismos de gestión, mitigación y, de corresponder, la inclusión de dichos mecanismos en la VFC, conforme a lo señalado en la Directiva n.° 004-2012-PROINVERSIÓN[67]; asimismo, no se evidencia que dicho riesgo haya sido evaluado en los informes técnicos de Proinversión emitidos respecto de las modificaciones que se efectuaron posteriormente a dicha VFC, por lo que, dichos funcionarios tampoco cautelaron, en este caso, el sustento de los plazos de entrega establecidos en la Cláusula 5.10 respecto a 7 Sub Tramos en los que el Concedente debía ejecutar obras de manera previa a su entrega al Concesionario (Cláusula 7.10).

Por otro lado, el primer párrafo del artículo 23 del TUO de Concesiones (aplicable supletoriamente[68]) señala que *"Las bases de las Licitaciones Públicas Especiales y de los Concursos de Proyectos Integrales y los Contratos de Concesión correspondientes, serán aprobados por las PROMCEPRI"*, ahora Proinversión[69].

---

[66] El numeral 4.1 de la Directiva n.° 004-2012-´PROINVERSIÓN señala lo siguiente:
"4. RESPONSABILIDADES
4.1 Dirección de Promoción de inversiones
** Identificar los riesgos que puedan ocurrir en el diseño y estructuración de cada uno de los proyectos o versión final del Contrato, así como su asignación y mitigación. Asimismo, sustentar los cambios en la matriz preliminar de riesgos presentada en el Informe de Evaluación.*
(...)".

[67] ***"6. MATRIZ DE RIESGOS Y SU INFORME SUSTENTATORIO***
(...)
***6.2** El informe sustentatorio de riesgos deberá:*
6.2.1 Describir y analizar los riesgos identificados.
6.2.2 Plantear los mecanismos para su gestión y mitigación.
6.2.3 Contener la distribución de los riesgos entre las partes que forman parte del Contrato.
6.2.4 Indicar las cláusulas o incisos que contemplan los mecanismos planteados.
(...)" [Subrayado agregado].

[68] Según el artículo 9.7 del Decreto Legislativo n.° 1012, que se cita a continuación:
"9.7 Sin perjuicio de las disposiciones establecidas en la presente norma, serán de aplicación, en forma supletoria, las normas vigentes sobre concesiones de obras de infraestructura y servicios públicos, tales como el Texto Único Ordenado de las Normas con Rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al Sector Privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, aprobado por el Decreto Supremo N° 059-96-PCM y otras normas que resulten aplicables".

[69] Cabe tener en cuenta que, el artículo 1.1 de la Ley n.° 27111, Ley que aprueba la transferencia de PROMCEPRI a la COPRI y de Organismos Descentralizados a diversos Ministerios, señala lo siguiente: *"1.1 Transfiérase a la Comisión de Promoción de la Inversión privada (COPRI) las funciones, atribuciones y competencias otorgadas a la Comisión de Promoción de Concesiones Privadas (PROMCEPRI)".*
Posteriormente, el artículo 1.1 y 2 del Decreto Supremo n.° 27-2002-PCM, denominado "Fusionan diversas entidades relacionadas a la promoción de la inversión privada incorporándose en la Dirección Ejecutiva FOPRI que pasará a denominarse Agencia de Promoción de la Inversión", establecieron lo siguiente:
"Artículo 1.- Fusión por absorción

Asimismo, el segundo párrafo del artículo 9.3 del Decreto Legislativo n.° 1012 señala: *"El Informe Previo de la Contraloría General de la República respecto de la versión final del contrato de Asociación Público-Privada sólo podrá versar sobre aquellos aspectos que comprometan el crédito o la capacidad financiera del Estado, de conformidad con el inciso l) del Artículo 22 de la Ley N° 27785. Dicho Informe Previo no es vinculante, sin perjuicio del control posterior".*

En ese sentido, en Sesión n.° 558 de 12 de noviembre de 2013, visto el Memorándum n.° 38-2013-CPI-PROINVERSIÓN, el Consejo Directivo de Proinversión adoptó el Acuerdo n.° 558-1-2013-CPI **(Apéndice n.° 84)**, mediante el cual se aprobó la VFC y se delegó en el Comité de Proinversión la facultad de realizar modificaciones no sustanciales y precisiones de carácter formal o material a la VFC, así como realizar las modificaciones que se originen como consecuencia del Informe Previo que emita la Contraloría General de la República, debiendo dar cuenta de dichas modificaciones o precisiones al Consejo Directivo para su posterior ratificación.

Como se observa, si bien en las sucesivas modificaciones a la VFC no se efectuaron variaciones a los plazos de entrega de Sub Tramos establecidos en la Cláusula 5.10, la consultora técnica y el Jefe de Proyecto en Asuntos Viales de Proinversión tampoco adoptaron, en el marco de sus respectivas competencias, acciones conducentes a desarrollar el análisis técnico que sustente los plazos en cuestión, permitiendo que se mantengan en la VFC plazos que, si bien no habían sido objetados por Provías Nacional, no contaban con el sustento exigido por el artículo 173.1 de la Ley n.° 27444.

Sin perjuicio de lo anterior, mediante Oficio n.° 414-2013-DE-PROINVERSIÓN de 18 de noviembre de 2013 **(Apéndice n.° 85)**, el Director Ejecutivo de Proinversión solicitó a la Contraloría General de la República emitir el informe Previo previsto en el artículo 9.3 del Decreto Legislativo n.° 1012. Al respecto, mediante Oficio n.° 360-2013-CG/APP de 2 de diciembre de 2013, la Contraloría General solicitó a Proinversión información adicional, entre otros, un informe técnico de Proinversión en coordinación con el MTC sobre *"el nivel de avance en la ejecución de los sub tramos Cochabamba – Chota, Chota – Hualgayoc, Dv. Callacuyan – Shorey, Shorey – Dv. Otuzco, San Marcos – Cajabamba, Cajabamba – Sausacocha, Sausacocha – Huamachuco, Hualgayoc – Dv. Yanacocha, que están a cargo del MTC (...)".*

En respuesta, mediante Oficio n.° 433-2013-PROINVERSIÓN-DE de 4 de diciembre de 2013 **(Apéndice n.° 86)**, Proinversión alcanzó a la Contraloría General, entre otros, el Oficio n.° 1034-2013-MTC/09 **(Apéndice n.° 7)** de la misma fecha y el Informe n.° 1728-2013-MTC/09 de 3 de diciembre de 2013 **(Apéndice n.° 14)**, de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC, a través del cual señalan lo siguiente:

"Respecto, a los avances de la ejecución de obra al 30.11.2013:

- *Cochabamba – Chota : 81.52%*
- *Chota – Hualgayoc : 22.79%*
- *Dv. Callacuyan – Dv. Otuzco : 85.27%*
- *San Marcos – Cajabamba : 5.95%*
- *Cajabamba – Sausacocha : En aprobación de Estudio Definitivo. Inicio de obra para el Segundo Trimestre del 2014.*
- *Sausacocha – Huamachuco : 25.65%*
- *Hualgayoc – Dv. Yanacocha : 100.00% Obra Concluida.*

1.1 Fusiónase la Dirección Ejecutiva FOPRI con la Comisión de Promoción de la Inversión Privada – COPRI, la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras – CONITE, la Gerencia de Promoción Económica de la Comisión de Promoción del Perú – PROMPERÚ, a través de la transferencia a favor de la primera de las competencias, funciones y atribuciones de Comisión de Promoción de la inversión Privada – COPRI, la Comisión Nacional de Promoción del Perú – PROMPERÚ."

"Artículo 2.- Adscripción y denominación

A partir de la vigencia de la presente norma la Dirección Ejecutiva FOPRI, pasará a denominarse Agencia de Promoción de la Inversión y estará adscrita al Ministerio de Economía y Finanzas. La Agencia de Promoción de la Inversión podrá utilizar la denominación de PROINVERSIÓN".

De acuerdo a los avances indicados, se cumplirán con los plazos considerados para la entrega de los terrenos en las fechas establecidas en el Contrato de Concesión."

De la lectura del informe en cuestión, se advierte que este no cuenta con informes de Provías Nacional -*como entidad a cargo de la ejecución de las obras en cuestión*- ni con un análisis que sustente o acredite los porcentajes de avance de ejecución de obra en él señalados ni que se cumplirían los plazos de entrega de los terrenos establecidos en el Contrato de Concesión, contraviniendo el artículo 173.1 de la Ley n.° 27444, análisis que hubiera permitido advertir que las fechas estimadas de fin de las obras de 3 de dichos Sub Tramos habían variado (según el Informe de Evaluación del POI 2013 de Provias Nacional al primer semestre) y que se incumplirían sus plazos de entrega establecidos en el Contrato de Concesión.

Sin perjuicio de ello, con base en la información alcanzada por Proinversión, mediante Oficio n.° 02505-2013-CG/DC de 11 de diciembre de 2013 **(Apéndice n.° 87)**, la Contraloría General de la República remitió a dicha entidad el Informe Previo n.° 00003-2013-CG/APP, que concluye, entre otros:

"III. CONCLUSIONES

(...)

2. De la evaluación realizada a la documentación recibida, se concluye que:

(...)

2.3 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene a su cargo las expropiaciones, constitución de servidumbres y liberación de áreas; por lo que resulta necesario que dicho Ministerio adopte las medidas correspondientes a fin de entregar de manera oportuna las áreas necesarias al Concesionario, en los plazos previstos en el Contrato de Concesión; conforme a lo señalado en el acápite (v) del literal c. numeral 1 del rubro II Análisis del presente informe previo.

2.4 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene a su cargo la ejecución de intervenciones de rehabilitación, mejoramiento y construcción en los sub tramos señalados en la cláusula 7.10, por lo que teniendo en cuenta los plazos máximos establecidos en el Contrato de Concesión, resulta necesario que el MTC cumpla con la ejecución de las intervenciones en estos sub tramos, a efectos de su oportuna entrega al Concesionario en los plazos previstos; conforme a lo señalado en el acápite (xiv) del literal c. numeral I del rubro II Análisis del presente informe previo.

(...)

IV. RECOMENDACIONES

De la revisión de la documentación remitida por PROINVERSIÓN se recomienda lo siguiente:

(...)

2. Se recomienda al Ministerio de Transportes y Comunicaciones implemente las medidas necesarias que permitan asegurar el cumplimiento de las indicaciones señaladas en los numerales 2.3, 2.4, 2.6 y 2.8 del rubro III Conclusiones del presente informe previo.

(...)".

En mérito a ello, un representante del Comité de Proinversión, el Director de Promoción de Inversiones y el Jefe de Proyecto en Temas Viales suscribieron el Resumen Ejecutivo n.° 51-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 11 de diciembre de 2013 **(Apéndice n.° 88)**, visado también por el asesor legal y los 2 consultores técnicos de Proinversión, mediante el cual se indica que, producto de subsanaciones a errores materiales y de recomendaciones de la Contraloría General, se proponen modificaciones a la VFC, recomendando al Comité de Proinversión su aprobación, con cargo a dar cuenta de las mismas al Consejo Directivo de Proinversión para su ratificación posterior. Cabe señalar que dicho resumen ejecutivo no incluyó modificaciones a los plazos establecidos en la Cláusula 5.10.

Dicha VFC fue visada por el Jefe de Proyecto en Asuntos Viales, los asesores legal y financiero y los 2 consultores técnicos de Proinversión.

En mérito a ello, en sesión n.° 354 de 12 de diciembre de 2013, el Comité de Proinversión adoptó el acuerdo n.° 354-1-2013-Viales **(Apéndice n.° 89)**, mediante el cual se aprobaron las modificaciones no sustanciales y precisiones de carácter formal o material al Contrato de Concesión y las derivadas de las recomendaciones de la Contraloría General de la República; asimismo, acordaron dar cuenta de dichas modificaciones o precisiones al Consejo Directivo de Proinversión para su ratificación posterior, por lo que, aprobaron la VFC a diciembre de 2013 **(Apéndice n.° 90)**.

El 19 de diciembre de 2013, el Comité de Proinversión adjudicó la buena pro de la Licitación Pública Especial para la concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca – Trujillo y Dv. Chilete – Emp. PE-3N al postor Consierra Tramo II.

Luego, en Sesión n.° 569 de 9 de enero de 2014, el Consejo Directivo de Proinversión adoptó el Acuerdo de Proinversión n.° 569-1-2014-CPI **(Apéndice n.° 91)**, mediante el cual se decidió ratificar la aprobación del Contrato de Concesión, que incorpora las modificaciones no sustanciales, precisiones de carácter formal o material y señalan que además tomaron en cuenta las recomendaciones de la Contraloría General de la República. Sin embargo, tal como se advierte en los hechos expuestos en la presente auditoría de cumplimiento, en lo que corresponde al MTC, no se implementaron las recomendaciones y conclusiones remitidas por la Contraloría General de la República.

Posteriormente, mediante Oficio n.° 25-2014-PROINVERSIÓN-DE de 20 de enero de 2014 **(Apéndice n.° 92)**, el Director Ejecutivo de Proinversión solicitó al MTC *"manifestar vuestra conformidad expresa a los compromisos asumidos en el contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 (...)"*. En respuesta, mediante Oficio n.° 045-2014-MTC/01 de 16 de mayo de 2014 **(Apéndice n.° 93)**, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, emitió conformidad a los compromisos asumidos en el Contrato de Concesión.

Paralelamente, mediante Memorándum n.° 646-2014-MTC/20 de 7 de abril de 2014 **(Apéndice n.° 94)**, el Director Ejecutivo de Provías Nacional remitió al Jefe de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC el Informe de Evaluación del POI 2013 de Provías Nacional al segundo semestre[70], en el que se corroboran las variaciones de las fechas estimadas de culminación de las obras que dicha entidad venía ejecutando en los Sub Tramos: (i) Chota – Hualgayoc, (ii) San Marcos – Cajabamba, y (iii) Sausacocha – Huamachuco, que fueron señaladas en el Informe de Evaluación correspondiente al primer semestre de 2013.

No obstante, aun cuando el cumplimiento de las fechas de entrega de los 18 Sub Tramos no contó con sustento por parte de Provias Nacional y pese a que dicha entidad tuvo conocimiento de las variaciones señaladas en el párrafo precedente, las que impedirían que el MTC cumpla con la entrega de al menos los 3 Sub Tramos en cuestión en los plazos señalados en la VFC, Provías Nacional no adoptó medidas correctivas y permitió que el 28 de mayo de 2014, el MTC y la Concesionaria Vial Sierra S.A. – Norte, Convial Sierra Norte suscriban el Contrato de Concesión.

Cabe indicar que, en el marco de la evaluación de comentarios recibidos por la Comisión Auditora, los auditados señalaron que la opinión previa del MTC sobre la VFC constituye el único acto que vincula al Estado Peruano al cumplimiento de los compromisos contractuales, siendo que la información o documentación proporcionada por el MTC a Proinversión de manera previa y posterior a dicha opinión, no puede modificar el contenido de esta última ni generar obligaciones para el Estado. Al respecto, si bien el Decreto Legislativo n.° 1012 reguló expresamente la

[70] Extraído de: [https://www.pvn.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/Eva_POI_2013_IIs20ver_final1.pdf].

participación -en el presente caso- del MTC a través de la emisión de una opinión sobre la VFC, de manera previa a la suscripción del Contrato, ello no exime a los funcionarios y servidores públicos del MTC que interactúan con Proinversión y otras entidades involucradas en el proceso de promoción, antes y después de dicha opinión, de sustentar sus actuaciones, opiniones y decisiones, más aún si se tiene en cuenta que, como resultado del mencionado proceso de promoción, el Estado Peruano asume compromisos cuyo incumplimiento no solo acarrea la responsabilidad correspondiente, sino también la afectación a la población beneficiaria de los proyectos.

1.2 LA EJECUCIÓN CONTRACTUAL

El Apéndice 1 del Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** establece que la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca – Trujillo y Dv. Chilete – Emp. PE-3N se encuentra conformada por 18 Sub Tramos[71], respecto de los cuales, el Concedente debía entregar las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión[72] en los plazos establecidos en la Cláusula 5.10[73], como se desarrolla más adelante.

Para fines del presente análisis, se han dividido los 18 Sub Tramos de la siguiente manera:

Cuadro n.° 15
Relación de Sub Tramos de la Concesión

n.°	Sub Tramos	Intervención
1	Chiple – Cutervo	**Sub Tramos para Rehabilitación y Mejoramiento (en adelante, RyM)**
2	Cutervo – Cochabamba	
3	Cajamarca – Km 1269	**Sub Tramos para Mantenimiento Periódico Inicial (en adelante, MPI)**
4	Km 1269 – San Marcos	
5	Huamachuco – Dv. Callacuyan	
6	Dv. Yanacocha – Cajamarca	
7	Dv. Otuzco – Trujillo	
8	Ciudad de Dios – Dv. Chilete	
9	Dv. Chilete – Cajamarca	
10	Dv. Chilete – Empalme PE-3N	
11	Cochabamba – Chota	**Sub Tramos para Operación y Mantenimiento (en adelante, OyM)**
12	Chota – Hualgayoc	
13	Dv. Callacuyan – Shorey	
14	Shorey – Dv. Otuzco	
15	San Marcos – Cajabamba	
16	Cajabamba – Sausacocha	
17	Sausacocha – Huamachuco	
18	Hualgayoc – Dv. Yanacocha	

Fuente: Cláusulas 6.2, 7.10 y 7.11 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

[71] Según la definición establecida en la Cláusula 1.10.83 del Contrato de Concesión, **Sub Tramo** es: *"Parte componente de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca – Trujillo y Dv. Chilete – Emp. PE-3N".*

[72] Según la definición establecida en la Cláusula 1.10.10 del Contrato de Concesión, **Área de la Concesión**: *"Es la franja de territorio de dominio público ubicada dentro del Derecho de Vía, que a la fecha de Toma de Posesión no se encuentra ocupada o invadida, que será entregada al CONCESIONARIO para la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento, Mantenimiento Periódico Inicial y Explotación de la infraestructura vial. El Área de la Concesión se irá incrementando progresivamente hasta alcanzar el Derecho de Vía, luego de concluidos los procedimientos de responsabilidad del CONCEDENTE para la adquisición y expropiación de predios, según corresponda".*

[73] *"5.10 Las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión deberán ser entregadas por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO, en los siguientes plazos máximos (...)".*

1.2.1 Con relación a los Sub Tramos RyM

De acuerdo con las Cláusulas 6.1 y 6.2 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, el Concesionario tiene la obligación de ejecutar las obras de Rehabilitación y Mejoramiento de acuerdo a los Estudios Definitivos de Ingeniería - EDI (que fueron entregados al Concesionario durante la Licitación Pública Especial de la Concesión) en 2 Sub Tramos de la Concesión: (i) Chiple – Cutervo y (ii) Cutervo – Cochabamba, en un plazo máximo de 24 meses contados desde la suscripción del Contrato de Concesión (28 de mayo de 2014), plazo que **venció el 28 de mayo de 2016**.

No obstante, según las Cláusulas 6.1[74] y 6.12[75] del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento debía iniciar a más tardar a los 60 días calendario de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, es decir, el **27 de julio de 2014**, previa verificación del cumplimiento por parte del Concedente, entre otras, de la entrega de áreas de terreno necesarias para dar inicio a tales obras comprendidas en el Área de la Concesión, conforme a las Cláusulas 5.10 y 5.11 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

A su vez, la Cláusula 5.10[76] del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** indica que el Concedente debía entregar al Concesionario las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión en un plazo máximo de **60 días calendario de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión**, es decir, tenía hasta el **27 de julio de 2014** y la Cláusula 5.11[77] prevé que la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento se inicia cuando el Concedente haya entregado, cuanto menos, el 50% de las áreas de terreno liberadas necesarias para la ejecución de dicha intervención en el plazo antes señalado y cuya longitud sea de por lo menos 10 km continuos.

Al respecto, la Cláusula 5.11[78] **(Apéndice n.° 6)** también prevé que, en caso no se haya producido la entrega del área de terreno comprendida en el Área de Concesión dentro del plazo indicado en el párrafo precedente y dicho atraso no permita que el Concesionario inicie o continúe con la Rehabilitación y Mejoramiento ni presentarla para su aceptación en el plazo máximo de ejecución previsto en la Cláusula 6.1 **(Apéndice n.° 6)** (24 meses desde la suscripción del Contrato), el Concedente deberá otorgar una modificación de plazo para la ejecución de dicha intervención en las condiciones fijadas en las Cláusulas 6.14 a 6.16 **(Apéndice n.° 6)**.

---

[74] "6.1 (…). Para iniciar la ejecución de las intervenciones indicadas se deberá verificar el cumplimiento de las condiciones indicadas en la Cláusula 6.12 (…)".

[75] *"6.12 La ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento se deberá iniciar a más tardar a los sesenta (60) Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato. Para ello, será necesaria la verificación por parte del CONCEDENTE de las siguientes condiciones:*
a) Se haya efectuado la entrega de las áreas de terreno necesarias para dar inicio a la Rehabilitación y Mejoramiento comprendidas en el Área de Concesión correspondiente, de acuerdo a lo indicado en la [sic] Cláusulas 5.10 y 5.11.
(…)".

[76] *"5.10 Las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión deberán ser entregadas por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO, en los siguientes plazos máximos:*
(…)
Sub Tramo Chiple – Cutervo…A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Sub Tramo Cutervo – Cochabamba…A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
(…)"

[77] *"5.11 La Rehabilitación y Mejoramiento referido en la Cláusula 6.1 no podrá iniciarse en la medida que el CONCEDENTE no hubiera cumplido con entregar cuando menos el cincuenta por ciento (50%) de áreas de terreno liberadas necesarias para la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento, en los plazos indicados en la Cláusula 5.10. La entrega deberá realizarse en longitudes de por lo menos 10 Km continuos.*
(…)".

[78] *"5.11 (…)*
En caso no se produzca la entrega del área de terreno comprendida en el Área de la Concesión dentro de los plazos señalados en la Cláusula 5.10 y que tal atraso no permita al CONCESIONARIO iniciar o continuar con la Rehabilitación y Mejoramiento o el Mantenimiento Periódico Inicial y presentarlas para su aceptación en el plazo máximo de ejecución previsto en la Cláusula 6.1, el CONCEDENTE deberá otorgar una modificación de plazo para la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento o el Mantenimiento Periódico Inicial en las condiciones fijadas en las Cláusulas 6.14 a 6.16.
(…)".

Lo anterior evidencia inconsistencias entre las disposiciones contractuales que regulan el cómputo del plazo de ejecución de las obras RyM, toda vez que se indica que dicho cómputo inicia, por un lado, con la suscripción del Contrato (28 de mayo de 2014) y, por otro lado, con el cumplimiento de condiciones a cargo del Concedente y el Concesionario (eventos posteriores a la suscripción del Contrato, tales como la entrega de áreas de terreno de los Sub Tramos RyM a cargo de Provias Nacional).

Entrega de los Sub Tramos RyM

Las Partes suscribieron el Acta n.° 01-614-2014-MTC/20 de 10 de julio de 2014 **(Apéndice n.°96)**, en la que señalan que el Concedente[79] entregó parcialmente al Concesionario los Sub Tramos (i) Cochabamba – Cutervo y (ii) Cutervo – Chiple, y que este último Tomó Posesión[80] de dichos Sub Tramos de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 1.10.88 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**; no obstante, en dicha acta, el Concesionario también dejó constancia de la existencia de viviendas y áreas de cultivo dentro del Derecho de Vía[81] que *-según indica el Concesionario-* no permitirían el ensanchamiento de la vía, precisando que estas serían entregadas por el Concedente luego de su liberación.

Sin embargo, de la lectura del acta en cuestión se advierte que esta **no contiene datos que permitan identificar las Áreas y/o Bienes de la Concesión que fueron materia de dicha entrega parcial**, a pesar que la Cláusula 5.15[82] del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** exige que se indique de la forma más detallada posible y respecto de cada componente, entre otros, sus características y ubicación. No obstante, según indica el Regulador[83], en dicho acto "se hizo entrega parcial de terreno para la ejecución de las obras de Rehabilitación y Mejoramiento –RyM–, sin áreas liberadas".

Mediante Oficio n.° 4059-2014-GSF-OSITRAN de 25 de julio de 2014 **(Apéndice n.° 97)**, el Regulador solicitó al Concedente la documentación que acredite el cumplimiento de las condiciones para el inicio de la Rehabilitación y Mejoramiento previstas en las Cláusulas 5.11 y 6.12, literales a), c), d), e), f) y g)[84], del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, entre ellas, la

[79] A través de la Comisión designada por el Director Ejecutivo de Provias Nacional, mediante Resolución Directoral n.° 614-2014-MTC/20 de 2 de julio de 2014.

[80] Según la definición establecida en la Cláusula 1.10.88 del Contrato de Concesión, **Toma de Posesión**: *"Es el acto mediante el cual el CONCESIONARIO toma posición de manera parcial o total del Área de Concesión y de los Bienes de la Concesión para ser destinados a la ejecución del Contrato, dejando constancia de ello en el Acta de Entrega Parcial de Bienes. La Toma de Posesión se verifica de acuerdo a lo establecido en las Cláusulas 5.14 a 5.17 y 7.10 del Contrato".*

[81] *"CLAUSULA SEGUNDA. ACTO DE ENTREGA.*
(...)
Asimismo, EL CONCESIONARIO deja constancia de la existencia de propiedades (viviendas y áreas de cultivo) dentro de la zona de derecho de vía, que no se encuentran liberadas y que no permitirán el ensanchamiento de la vía, las que serán entregadas por EL CONCEDENTE luego de obtener su liberación".

[82] *5.15 Durante el acto de Toma de Posesión, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO suscribirán las Actas de Entrega Parcial de bienes, las cuales formarán parte del Acta Integral de Entrega de Bienes. En las respectivas Actas de Entrega Parcial de Bienes se establecerán las condiciones generales de su entrega y la afectación específica al cumplimiento del objeto de la Concesión, especificando de la forma más detallada posible y respecto de cada uno de sus componentes, sus características, ubicación, estado de conservación, anotaciones sobre su funcionamiento o rendimiento y demás aspectos de interés. El contenido de lo establecido en las Actas de Entrega Parcial de Bienes determinará la responsabilidad del CONCEDENTE y del CONCESIONARIO con relación a los Bienes de la Concesión a que se refiere la Cláusula 5.25 del Contrato, así como las obligaciones de Conservación establecidas en la Cláusula 7.1"* [Subrayado agregado]

[83] Según el Informe n.° 2871-2014-GSF-OSITRAN de 13 de octubre de 2014, adjunto al Oficio n.° 5570-2014-GSF-OSITRAN de la misma fecha.

[84] *"6.12 La ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento se deberá iniciar a más tardar a los sesenta (60) Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato. Para ello, será necesaria la verificación por parte del CONCEDENTE siguientes condiciones:*
a) Se haya efectuado la entrega de las áreas de terreno, necesarias para dar inicio a la Rehabilitación y Mejoramiento, comprendidas en el Área de Concesión correspondiente, de acuerdo a lo indicado en la Cláusulas 5.10 y 5.11 .
(...)
c) El CONCESIONARIO haya presentado copia legalizada de los contratos de construcción, en los términos establecidos en las Bases,
d) El CONCESIONARIO haya presentado la documentación que acredite la inscripción en la Oficina Registral correspondiente de los Estatutos de la(s) persona(s) jurídica(s) que actuará(n) como Constructor(es).

entrega de cuanto menos el 50% de las áreas de terreno liberadas en longitudes de por lo menos 10 km continuos en los plazos establecidos en la Cláusula 5.10.

Después de 17 días del vencimiento del plazo señalado en la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión (Apéndice n.° 6) (27 de julio de 2014), que también correspondía al plazo máximo para el inicio de la Rehabilitación y Mejoramiento (según la Cláusula 6.12), **con fecha 13 de agosto de 2014**, las Partes suscribieron el "Acta de Entrega de las áreas comprendidas dentro de la Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca – Trujillo y Dv. Chilete – Emp. PE-3N" **(Apéndice n.°98)**, a través de la cual el Concedente[85] entregó al Concesionario las áreas liberadas de ambos Sub Tramos RyM correspondientes a las siguientes progresivas: (i) **Sub Tramo Chiple – Cutervo**: Km 70+000 al 91+630 y, (ii) **Sub Tramo Cutervo – Cochabamba:** Km 0+000 al 29+100. Según dicha acta, tales áreas representan el **56.71%** de la extensión total de los Sub Tramos RyM y, para su entrega, las Partes indican haber verificado en campo la no existencia de interferencias, así como su disponibilidad.

En ese sentido, mediante Oficios n.° 2059 **(Apéndice n.° 99)** y 2083-2014-MTC/25 **(Apéndice n.° 100)** de 25 y 30 de setiembre de 2014, respectivamente, la DGCT del MTC comunicó al Regulador que verificó el cumplimiento de cada una de las condiciones establecidas en la Cláusula 6.12 del Contrato de Concesión, estableciendo como **fecha de inicio de la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento el 14 de agosto de 2014**, en contravención a la Cláusula 6.2, según la cual debía ser el 27 de julio de 2014.

De lo anterior se evidencia que el Concedente, a través de Provías Nacional, incumplió con entregar al Concesionario las áreas de terreno del Área de la Concesión de los Sub Tramos RyM dentro del plazo establecido en la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión (**27 de julio de 2014**).

Asimismo, mediante el Oficio n.° 6013-2014-GSF-OSITRAN de 30 de octubre de 2014 **(Apéndice n.°101)**, el Regulador trasladó al Concedente un listado de predios (elaborado por el Concesionario) ubicados dentro de las áreas de terreno entregadas al Concesionario, cuyos propietarios (terceros) no permiten el normal desarrollo de las obras alegando que el Concedente aún no ha efectuado el pago por tales predios; por lo que, el Regulador solicitó a este último confirmar y/o definir la fecha prevista de pago, pedido que fue reiterado mediante varios documentos[86], entre ellos, el Oficio n.° 2791-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 13 de noviembre de 2015 **(Apéndice n.° 106)**, en donde el Regulador, comunica al Concedente que estando próximo el Fenómeno del Niño, existe un mayor riesgo respecto a taludes cuyas conformación no puede ser concluida, debido a que *"aparentemente existe [sic] propietarios que no permiten tocar sus terrenos, dejando expuestos algunos sectores, a eventuales Emergencias Viales y derrumbes de mayor magnitud (...)".*

En respuesta a este último documento, el Concedente mediante el Oficio n.° 4006-2015-MTC/25 de 23 de noviembre de 2015 **(Apéndice n.° 108)**, hizo llegar al Regulador el estado situacional de

e) El CONCESIONARIO haya presentado copia legalizada notarialmente de los asientos del libro de matrícula de acciones o documento equivalente donde conste la conformación a la Fecha de Suscripción del Contrato del accionariado o de las participaciones del Constructor. Dicha documentación no será necesaria en caso la participación del Constructor se haya formalizado mediante la suscripción de un contrato,

f) El CONCESIONARIO haya cumplido con entregar la Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Rehabilitación y Mejoramiento, de acuerdo a lo señalado en la Cláusula 11 .2, y siguientes, y

g) El CONCESIONARIO haya contratado las pólizas de Seguros, de acuerdo a lo señalado en la Cláusula 12.3".

[85] A través de una comisión designada por el Director Ejecutivo de Provias Nacional, mediante Resolución Directoral n.° 591-2014-MTC/20 de 25 de junio de 2014.

[86] Oficio n.° 6507-2014-GSF-OSITRAN de 24 de noviembre de 2014 **(Apéndice n.° 102)**, Oficio n.° 433-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 11 de mayo de 2015 **(Apéndice n.° 103)**, Oficio n.° 2168-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 2 de octubre de 2015 **(Apéndice n.° 104)**, Oficio n.°2367-JCRV-GSF-OSITRAN de 19 de octubre de 2015 **(Apéndice n.° 105)** y Oficio n.° 2791-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 13 de noviembre de 2015 **(Apéndice n.° 106)**.

la liberación de áreas ocupadas en el Derecho de Vía para las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, adjuntando el listado de los predios con contingencias y la situación actual de las interferencias presentadas. Cabe resaltar que la lista incluye sectores que fueron entregados al Concesionario el 13 de agosto de 2014, supuestamente sin interferencias y con disponibilidad de áreas de terreno.

Mediante Oficio n.° 3113-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de 19 de julio de 2016 **(Apéndice n.° 109)**, el Regulador comunicó a la DGCT del MTC que las obras de Rehabilitación y Mejoramiento presentaban retraso en su ejecución y que, según lo indicado por el Concesionario, ello se debía a la falta de entrega de áreas, así como a los cambios de eje y modificaciones al EDI en curso; por lo tanto, el Regulador solicitó al Concedente la adopción de acciones necesarias para la entrega de áreas de la Concesión de conformidad con las Cláusulas 5.3 y 5.11 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, a fin de dar una solución definitiva al problema mencionado.

Ahora bien, luego de más de 2 años de vencido el plazo máximo que tenía el Concedente para la entrega de los Sub Tramos RyM y casi 4 meses de vencido el plazo contractual para que el Concesionario culmine la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento (28 de mayo de 2016), las Partes[87] suscribieron el "Acta n.° 008-2016 – Acta de Entrega Parcial de Bienes del Sub Tramo Chiple – Cutervo, Parte de la 'Concesión Carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2, Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca – Trujillo y Dv. Chilete – Emp. PE-3N' – 46+000 al 56+000" de **16 de setiembre de 2016 (Apéndice n.° 110)**, mediante la cual el Concedente[88] entregó al Concesionario las áreas de terreno comprendidas entre las progresivas 46+000 a 56+000 del Sub Tramo Chiple - Cutervo, quien Tomó Posesión de ellas y dejó constancia de observaciones relacionadas a la efectiva liberación de los terrenos y la existencia de interferencias[89].

En ese sentido, al 16 de setiembre de 2016, el Concedente entregó al Concesionario 60.73 km de un total de 90.09 km de los Sub Tramos RyM, quedando pendiente de entrega 29.36 km, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

[87] Cabe indicar que el 1 de setiembre de 2016, las Partes suscribieron el "Acta de Entrega Parcial de bienes n.° 07-2016" **(Apéndice n.° 107)**, en la que consta el intento de entrega por parte del Concedente al Concesionario de las áreas de terreno comprendidas en las progresivas 46+000 a 56+000 del Sub Tramo Chiple – Cutervo; sin embargo, ello no fue aceptado por el Concesionario, quien señaló en dicha acta que no se ha demostrado la liberación física y legal ni se ha acreditado el pago de los terrenos afectados. En la misma acta, el Concedente indica que se ratifica en que los terrenos en cuestión se encuentran liberados.

[88] A través de una comisión designada por el Director Ejecutivo de Provías Nacional, mediante Resolución Directoral n.° 571-2016-MTC/20 de 15 de agosto de 2016.

[89] *"2.3. La Concesionaria manifiesta que durante la inspección realizada ha constatado que persisten las observaciones referidas a la efectiva liberación física de los terrenos, así como la existencia de interferencias no liberadas por parte del Concedente, las cuales fueron advertidas en el Acta N° 07-2016 descrita en el numeral 1.6 precedente. Dichas observaciones se adjuntan como Anexo I a la presente Acta según lo prescrito por la cláusula 5.15 del Contrato de Concesión.*
Asimismo, la Concesionaria manifiesta que sin perjuicio de la recepción del tramo ubicado entre las progresivas 46+000 y 56+000 del Sub Tramo Chiple – Cutervo, y de las observaciones antes descritas, deja constancia, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 5.3. del Contrato de Concesión que, a fin de poder ejecutar las obras correspondientes ha [sic] dicho tramo, el Concedente deberá cumplir con efectuar el saneamiento respectivo de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.
2.4 Respecto del punto 2.3 del presente documento el Concedente se ratifica en la libre disponibilidad de la totalidad de las áreas liberadas para la ejecución de los trabajos en el tramo del 46+000 al 56+000 siguiendo los procedimientos de la Unidad Gerencial de Derecho de Vía para el saneamiento físico legal de los predios. Asimismo el Concedente hace notar que se viene realizando las acciones de saneamiento a los predios afectados el cual no es impedimento para la ejecución de los trabajos del concesionario" [Subrayado agregado].

Cuadro n.° 16
Entregas Parciales de Sub Tramos RyM

Sub Tramos	Extensión total (Km)	Plazo Máximo de Entrega[90]	Entregas Parciales (Km)		Extensión de áreas entregadas (Km)	Extensión Pendiente de entrega (Km)
			Acta 13.08.14	Acta 16.09.16		
Chiple – Cutervo	60.697	27.07.2014	21.63	10	31.63	29.067
Cutervo – Cochabamba	29.393	27.07.2014	29.1	-	29.1	0.293
TOTAL	90.09	-	50.73	10	60.73	29.36

Fuente: Contrato de Concesión, Actas de Entrega Parcial e Informe n.° 3579-2019-JCRV-GSF-OSITRAN de 18 de julio de 2019 **(Apéndice n.° 111)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

Con relación a la modificación de la fecha de culminación de la RyM

Según la Cláusula 6.10[91], 30 Días Calendario antes del inicio de las Obras RyM, el Concesionario debía elaborar un Programa de Ejecución de las Obras RyM (que contiene el planeamiento de la ejecución de dichas obras) y presentarlo ante el Regulador, quien tenía un plazo de 10 Días Calendario para emitir su opinión, fecha a partir de la cual, el Concedente contaba con el mismo plazo para emitir la conformidad respectiva.

Dicho Programa de Ejecución fue presentado por el Concesionario ante el Regulador mediante Carta CVSN-OSITRAN-002-2014 de 27 de junio de 2014 **(Apéndice n.° 112)** (en el plazo antes señalado). Al respecto, mediante Oficio n.° 3587-2014-GSF-OSITRAN de 3 de julio de 2014 **(Apéndice n.° 113)**, que tiene adjunto el Informe n.° 1859-2014-GSF-OSITRAN de 2 de julio de 2014[92] **(Apéndice n.° 114)**, el Regulador opinó favorablemente sobre dicho Programa de Ejecución.

Posteriormente, mediante Oficio n.° 6024-2014-GSF-OSITRAN de 31 de octubre de 2014 **(Apéndice n.° 115)**, el Regulador otorgó su conformidad a la versión actualizada del Programa de Ejecución[93] presentada por el Concesionario, que establecía como fechas de inicio y fin el 14 de agosto de 2014 y 14 de agosto de 2016, respectivamente. Cabe indicar que la DGPPT del MTC[94]

---

[90] Según la Cláusula 5.10, el plazo máximo que tenía el Concedente para la entrega de los Sub Tramos RyM era de 60 Días Calendario de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión.

[91] *"6.10 El planeamiento de la organización de la Rehabilitación y Mejoramiento y del Mantenimiento Periódico Inicial corresponde al CONCESIONARIO, el mismo que se reflejará en el respectivo Programa de Ejecución.*
Con una anticipación de treinta (30) Días Calendario al inicio de la Rehabilitación y Mejoramiento (...) el CONCESIONARIO deberá presentar al REGULADOR, en medios magnéticos y físicos el Programa de Ejecución respectivo que incluya todas las sub partidas y cantidades necesarias para la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento (...), contenidas en el Estudio Definitivo de Ingeniería (...), el mismo que deberá emitir su conformidad en un plazo máximo de diez (10) Días Calendario para el programa de la Rehabilitación y Mejoramiento (...), luego de la opinión previa del REGULADOR, el CONCEDENTE deberá emitir su conformidad en un plazo de diez (10) (...) Días Calendario (...).
(...)".

[92] *"(...)*
3. ANÁLISIS
PROGRAMA DE EJECUCIÓN (PE)
(...)
3.7 Al respecto el Programa de Ejecución – PE ha sido elaborado considerando los criterios mencionados en el párrafo anterior, los que se detallan
- *El PE considera diez Hitos equivalentes al 10% del monto total del presupuesto correspondiente al EDI e IA [sic] de la Rehabilitación y Mejoramiento, distribuido en el plazo de ejecución de 24 meses (...).*
- *El Calendario de Avance de Obra (CAO) propuesto por el Concesionario ha sido distribuido considerando el total de las subpartidas y cantidades necesarias para la Rehabilitación y Mejoramiento, en el plazo de 24 meses.*

(...)".

[93] Que consideró la fecha de inicio de obra comunicada por el Concedente con el Oficio n.° 2083-2014-MTC/25 de 1 de octubre de 2014 **(Apéndice n.° 100)**.

[94] Mediante Oficio n.° 089-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 2 de setiembre de 2021, la Comisión Auditora solicitó a la DGPPT del MTC el documento en el que conste la conformidad otorgada por el Concedente al Programa de Ejecución de las Obras RyM, de acuerdo a lo

ha manifestado que no encontró en su acervo documentario pronunciamiento sobre su conformidad al mencionado Programa de Ejecución.

La fecha de fin señalada en el mencionado Programa de Ejecución (14 de agosto de 2016) fue modificada hasta en 5 oportunidades, como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 17
Modificaciones de fecha de fin de plazo para ejecución de obras de RyM.

Descripción	Días calendarios (d.c.)	Nueva fecha de término de RyM	Motivo/Causa	Documento de aprobación
Suspensión	90	11/11/2016	Evento de fuerza mayor (precipitaciones en la zona)	Resolución de Gerencia de Supervisión n.° 025-2015-GSF-OSITRAN (8.6.2015) **(Apéndice n.° 117)**
Ampliación n.° 1	334	11/10/2017	Falta de entrega de áreas al Concesionario y falta de liberación de interferencias en sectores ya entregados al Concesionario	Oficio n.° 4831-2016-MTC/25[95] (15.12.2016) **(Apéndice n.° 118)**
Ampliación n.° 2	365	10/10/2018	Falta de entrega de áreas al Concesionario y la ejecución Obras no consideradas en EDI (Obras ONCE[96])	Oficio n.° 5411-2017-MTC/25 (22.12.2017) **(Apéndice n.° 120)**
Ampliación n.° 3	241	08/06/2019	Falta de entrega de áreas al Concesionario	Oficio n.° 4428-2018-MTC/25 (04.10.2018) **(Apéndice n.° 121)**
Ampliación n.° 4	199	23/12/2019	Falta de entrega de áreas al Concesionario	Oficio n.° 2377-2019-MTC/19 (07.06.2019) **(Apéndice n.° 122)**

Fuente: Oficio n.° 0239-2017-MTC/25 **(Apéndice n.° 119)**, Oficio n.° 5411-2017-MTC/25 **(Apéndice n.° 120)**, Oficio n.° 4428-2018-MTC/25 **(Apéndice n.° 121)** e Informe Pericial n.° 002-2019-ECTR/CVSN-MTC de 19 de agosto de 2019 **(Apéndice n.° 123)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

Del cuadro precedente se observa que las causas que generaron las 4 ampliaciones de plazo estuvieron relacionadas, entre otros, a que Provías Nacional incurrió en atrasos para la liberación y entrega de áreas al Concesionario, así como, por haberle entregado a este último áreas que no se encontraban totalmente liberadas, lo cual conllevó a que la fecha de culminación de las Obras RyM se extienda hasta el 23 de diciembre de 2019 (sin perjuicio que posteriormente se haya generado una suspensión de obligaciones, como se indica más adelante), es decir, más de 3 años que lo previsto en el Contrato de Concesión.

establecido en la Cláusula 6.10 del Contrato de Concesión. En respuesta, mediante Oficio n.° 4360-2021-MTC/19 de 7 de setiembre de 2021, la DGPPT señaló lo siguiente: *"(...) de la revisión efectuada al acervo documentario de esta Dirección General, sólo se ha encontrado el mencionado Oficio N° 1901-2014-MTC/25 (...)"*. Cabe indicar que, con el Oficio n.° 1901-2014-MTC/25 de 5 de setiembre de 2014 **(Apéndice n.° 116)**, la DGCT del MTC comunicó al Regulador el cumplimiento de las condiciones para el inicio de la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento (señaladas en la Cláusula 6.12 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**), de cuyo contenido no se advierte pronunciamiento alguno respecto a la conformidad que el Concedente debía otorgar respecto del Programa de Ejecución.

[95] Rectificada mediante Oficio n.° 0239-2017-MTC/25 de 17 de enero de 2017.

[96] Obras adicionales que no forman parte del presente Informe de Auditoría.

Con relación a la ampliación de plazo n.° 1, se advierte que el Concedente otorgó inicialmente una ampliación por 255 días calendario (Oficio n.°4232-2016-MTC/25 de 25 de octubre de 2016) **(Apéndice n.° 124)**; no obstante, en mérito a una solicitud del Concesionario (Carta CVSN-MTC-440-2016 de 16 de noviembre de 2016) **(Apéndice n.° 125)**, modificó su decisión inicial y otorgó una ampliación por 334 días calendario (Oficio n.° 4831-2016-MTC/25 de 15 de diciembre de 2016) **(Apéndice n.° 118)** que -según indica la DGCT del MTC- se basa en el informe técnico complementario presentado por el Concesionario (Carta CVSN-MTC-354-2016 de 26 de setiembre de 2016 **(Apéndice n.° 126)**, esto es, con posterioridad a la opinión emitida por el Regulador), el mismo que indica como causas de dicha solicitud la falta de entrega de áreas en los Sub Tramos RyM, así como la falta de liberación y existencia de interferencias en sectores ya entregados al Concesionario.

Asimismo, la Comisión Auditora solicitó[97] a Provías Nacional la documentación emitida por la Unidad Gerencial de Derecho de Vía que habría sustentado el otorgamiento de la ampliación de plazo n.° 1; en respuesta, mediante Oficio n.° 25118-2021-MTC/20.11 de 1 de setiembre de 2021 **(Apéndice n.° 127)** señaló:

> *"(...) mediante Memorándum N° 8574-2021-MTC/20.11 de fecha 23.08.2021* ***(Apéndice n.° 128)****, esta Dirección solicitó ante la Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes del MTC, el Informe N°326-2016-MTC/20.15.2/JATT, el cual fue remitido en físico por esta Dirección mediante Memorándum 7812-2021-MTC/20.15 de fecha 17.10.2016, toda vez que no obra en nuestros archivos copia o registro del mismo.*
> *En tal sentido, mediante correo adjunto, personal del MTC informa que luego de buscar en los archivos digitales, no se ubicó la información; sin perjuicio de ello, venimos agotando su búsqueda, tomando en consideración que son documentos con data antigua.".*

Cabe indicar que, a la fecha de cierre del presente Informe de Auditoría, dicha documentación no ha sido alcanzada a la Comisión Auditora.

Con relación a la ampliación de plazo n.° 2, se advierte entre sus antecedentes el Memorándum n.° 4561-2017-MTC/20 **(Apéndice n.° 129)** e Informe n.° 339-2017-MTC/20.15.2/JATT de 7 de diciembre de 2017 **(Apéndice n.° 130)**, emitidos por la Dirección y la Unidad Gerencial de Derecho de Vía de Provías Nacional, respectivamente, a través de los cuales informaron a la DGCT del MTC que la culminación del proceso de adquisición de predios estaba prevista para el mes de **agosto de 2018** y que se encontraba pendiente la definición de la solución técnica para la liberación de los predios afectados en zonas urbanas en los Sub Tramos RyM.

Con relación a la ampliación de plazo n.° 3, se advierte entre sus antecedentes el Memorándum n.° 10035-2018-MTC/20.15 de 5 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 131)**, mediante el cual la Unidad Gerencial de Derecho de Vía de Provías Nacional informa a la DGCT del MTC el estado situacional de la adquisición predial en los Sub Tramos RyM, para lo cual adjuntó una lista de 551 predios y su programa de pago, que estaba proyectado para ser realizado entre **setiembre de 2018 a abril de 2019**. De dicha lista se observa que el pago para la adquisición de 369 predios (ubicados en áreas que fueron entregadas al Concesionario) aún se encontraban pendiente a setiembre de 2018, tal como se detalla a continuación:

[97] Mediante Oficio n.° 076-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 18 de agosto de 2021.

Cuadro n.° 18
Predios con adquisición programada entre setiembre de 2018 y abril de 2019

Sector	Cantidad de Predios	Estado
Km 0+000 al 29+100	191	Áreas entregadas al Concesionario mediante Actas de 2014 y 2016
Km 46+000 a 56+000	25	
Km 70+000 al 91+630	153	
Sub Total (A)	**369**	
Km 29+100 al 46+00	76	Áreas pendientes de entrega al Concesionario
Km 56+000 al 70+000	106	
Sub total (B)	**192**	
Total (A+B)	**551**	

Fuente: Memorándum n.° 10035-2018-MTC/20.15 de 5 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 131)**, Actas de entrega de áreas de Sub Tramos RyM.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Adicionalmente, en el Memorándum n.° 10035-2018-MTC/20.15 **(Apéndice n.° 131)**, se señala la existencia de 397 predios ubicados en zonas urbanas de los Sub Tramos RyM que no tienen fecha de adquisición programada, debido a que -como se indica en el mencionado documento- la solución técnica para dichas áreas se encuentra pendiente de definición por parte de la DGCT del MTC y el Concesionario.

Con relación a la ampliación de plazo n.° 4, se advierte entre sus antecedentes el Memorándum n.° 6776-2019-MTC/20.22.4 de 31 de mayo de 2019 **(Apéndice n.° 132)**, a través del cual la Unidad Gerencial de Derecho de Vía de Provías Nacional alcanzó a la DGPPT del MTC el cronograma de pago de los predios pendientes de liberación de los Sub Tramos RyM, ubicados tanto en sectores entregados como en sectores pendientes de entrega al Concesionario, cuyo plazo de pago corresponde al periodo **agosto de 2019 a noviembre de 2019,** asimismo, en relación a las zonas urbanas de los Sub Tramos RyM, se menciona que se encuentra en elaboración expedientes técnicos para su solución y que luego de su aprobación, se iniciará el proceso de liberación y adquisición de predios, precisando que su fecha de adquisición se mantiene como "indefinida".

De lo señalado en párrafos precedentes, respecto de las ampliaciones de plazo n.° 2, 3 y 4, se evidencia que, **a mayo de 2019**, Provías Nacional aún no había culminado la adquisición de predios en sectores pendientes de entrega al Concesionario (a pesar de haber transcurrido más de 5 años del plazo máximo para su entrega al Concesionario, según la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión) **(Apéndice n.° 6)** ni la adquisición de predios en sectores que ya había entregado al Concesionario; advirtiéndose en este último caso que entregó áreas que incumplían lo establecido en la Cláusula 5.3 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. Cabe mencionar que lo expuesto no deviene de una opinión de la Comisión Auditora, sino de documentos emitidos por el propio MTC, tal como se desarrolla a lo largo del presente informe.

De los mayores gastos solicitados por la extensión del plazo de ejecución de la RyM generada por la demora en la entrega de áreas del Concedente

Mediante Carta n.° CVSN-MTC-151-2017 de 4 de abril de 2017 **(Apéndice n.° 140)**, el Concesionario comunicó al Concedente que la Partida 103.A - Mantenimiento de Tránsito Temporal y Seguridad Vial del presupuesto del EDI de RyM estuvo proyectada para un plazo de 27 meses, que venció el 9 de octubre de 2016; sin embargo, debido a que la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento se amplió hasta el 11 de octubre de 2017 (con la ampliación de plazo n.° 1) y que el Concesionario ha venido ejecutando dicha partida, este último solicitó al Concedente revisar y aprobar el presupuesto adjunto de la mencionada partida proyectada al 11 de octubre de 2017.

En ese sentido, con Oficio n.° 1494-2017-MTC/25 de 10 de abril de 2017 **(Apéndice n.° 136)**, el Concedente solicitó al Regulador que emita opinión sobre la partida señalada. Al respecto, mediante Oficio n.° 3688-2017-GSF-OSITRAN de 11 de mayo de 2017 **(Apéndice n.° 137)**, el Regulador comunicó al Concedente que el Contrato de Concesión no establece un procedimiento para la determinación de costos que la ejecución de la mencionada partida involucra e indica que existiendo incertidumbre para su determinación, recomienda el Trato Directo entre las Partes[98].

Adicionalmente, considerando la ampliación de plazo n.° 2 de la ejecución de Rehabilitación y Mejoramiento, mediante Carta n.° CVSN-MTC-529-2017 de 4 de diciembre de 2017 **(Apéndice n.° 138)**, el Concesionario alcanzó al Concedente el presupuesto correspondiente al cumplimiento del Programa de Monitoreo Ambiental (actividad prevista en el EDI de RyM) hasta el 10 de octubre de 2018.

Asimismo, mediante Carta CVSN-MTC-028-2018 de 22 de enero de 2018 **(Apéndice n.° 139)**, el Concesionario reiteró al Concedente que emita pronunciamiento sobre el presupuesto correspondiente al Mantenimiento de Tránsito y Seguridad Vial, que fue presentado con la Carta CVSN-MTC-151-2017 **(Apéndice n.° 140)**.

En atención a ello, mediante Oficio n.° 0511-2018-MTC/25 de 30 de enero de 2018 **(Apéndice n.° 141)**, el Concedente solicitó al Regulador el reporte de las cantidades y costos de los recursos utilizados para la ejecución de la partida 103, referida al Mantenimiento de Tránsito Temporal y Seguridad Vial, ello -*según indica el Concedente*- a efectos de reconocer y/o proponer el pago que le correspondería al Concesionario.

En respuesta, con Oficio n.° 01161-2018-GSF-OSITRAN de 7 de febrero de 2018 **(Apéndice n.° 142)**, el Regulador alcanzó su opinión al Concedente, mediante la Nota n.° 0176-2018-JCRV-GSF-OSITRAN de la misma fecha **(Apéndice n.° 143)**, en la que señaló que el Contrato de Concesión es a Suma Alzada y que no es su obligación realizar el control de los mayores recursos que el Concesionario utilizó a través del tiempo, asimismo, señaló que el precio unitario de la partida en cuestión era de S/ 49 462,10, sujeto a reajuste con la Fórmula Polinómica del EDI aprobado[99].

---

[98] *"(...)*
Al respecto, de acuerdo al Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado, la partida 103.A Mantenimiento de Tránsito Temporal y Seguridad Vial, indica lo siguiente
'103.1 Las actividades que se especifican en esta sección abarcan lo concerniente con el mantenimiento del tránsito en las áreas que se hallan en construcción durante el periodo de ejecución de obras'.
En tal sentido, el periodo de ejecución de las obras de Rehabilitación y Mejoramiento modificada por hechos no imputables a la Concesionario, de acuerdo a las cláusulas 6.15 y 6.16 del contrato de concesión, no establece un procedimiento para la determinación de los costos que este hecho involucra, por lo que existiendo incertidumbre para su determinación, se recomienda el Trato Directo entre las partes (...)".

[99] *"En consecuencia, de acuerdo con el Contrato de Concesión cláusula 2.1* ***(Apéndice n.° 6)****, la ejecución de RyM bajo la modalidad de Suma Alzada, lo indicado en la cláusula 6.17 y la Especificación técnica de la Partida 103: Mantenimiento de Tránsito Temporal y Seguridad Vial, es obligación de la supervisión mantener el control de su ejecución considerando como mínimo el equipamiento establecido en la especificación,*

Cabe indicar que dicho monto, según el EDI, corresponde al precio unitario mensual de la mencionada partida.

El Concedente alcanzó la precitada opinión del Regulador al Concesionario con Oficio n.° 1159-2018-MTC/25 de 14 de marzo de 2018 **(Apéndice n.° 144)**.

No obstante, el día anterior, mediante Carta CVSN-MTC-085-2018 de 13 de marzo de 2018 **(Apéndice n.° 145)**, el Concesionario solicitó al Concedente el reconocimiento y pago de la suma de S/. 39 706 112,67, más IGV, por concepto de gastos generales de la Rehabilitación y Mejoramiento por el período comprendido desde el 14 de agosto de 2016 hasta el 10 de octubre de 2018, correspondiente *-según indica el Concesionario-* a la extensión del plazo original de 24 meses establecido en el Contrato de Concesión para la ejecución de las obras mencionadas, que venció el 13 de agosto de 2016, debido a causas no imputables al Concesionario, que se citan a continuación (correspondientes a la suspensión de obligaciones y a las ampliaciones de plazo n.° 1 y 2):

> *"a) **Hasta el 11 de noviembre de 2016**, debido a una suspensión de obligaciones de RyM por lluvias extraordinarias ocasionadas por el Fenómeno del Niño.*
> *b) **Hasta el 10 de octubre de 2017**, debido a: (i) incumplimiento de entrega de terrenos; y, (ii) no liberación y existencia de interferencias en terrenos entregados; es decir, por hechos imputables al Concedente.*
> *c) **Hasta el 10 de octubre de 2018**, debido a: (i) mantenerse el incumplimiento de entrega de terrenos; (ii) mantenerse la no liberación y existencia de interferencias en terrenos entregados; y, (iii) deficiencias y omisiones del Estudio Definitivo de Ingeniería entregado por el Concedente y que determinaron la necesidad de realizar obras adicionales cuya ejecución con cargo al Concedente fue reconocida a través del 'Acta de Acuerdo para la ejecución de Obras Adicionales en el Marco de los Trabajos de Rehabilitación y Mejoramiento' de fecha 17 de mayo de 2017 suscrita en Trato Directo promovido por el Concesionario en ejercicio del mecanismo de solución de controversias estipulado en el Contrato de Concesión de la referencia; es decir, por hechos imputables al Concedente"* [Énfasis y subrayado agregado].

Adicionalmente, mediante Carta CVSN-OSITRAN-111-2018 de 18 de abril de 2018 **(Apéndice n.° 146)**, el Concesionario comunicó al Regulador que el plazo estimado para la culminación de la Rehabilitación y Mejoramiento fue ampliado hasta el 10 de octubre de 2018 (con la ampliación de plazo n.° 2) y que, a pesar de haberlo solicitado, el Concedente no se había pronunciado respecto

---

no es su obligación realizar un control de los mayores recursos que el Concesionario utilizó a través del tiempo (se adjunta copia de Especificación Técnica).
La función supervisora de OSITRAN, se circunscribe a verificar que las inversiones se ejecuten según lo establecido en el Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado, verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales, técnicas o administrativas, por parte de las Entidades Prestadoras.
No obstante ello, se informa respecto al número de meses solicitado por la [sic] Convial Sierra Norte S.A., comparado con el plazo establecido en el EDI aprobado de 27 meses. Al respecto el plazo de 24 meses de ejecución de RyM, según cláusula 6.10, se inicia con la comunicación del Concedente con oficio N° 2083-2014-MTC/25 (01.10.2014), determinando que la fecha de inicio de las obras es el 14.08.2014; plazo que ha sido modificado por las causales siguientes:

N°	Fecha Final	N° Meses	Ampliación de plazo según cláusula	Aprobación	Causal
(...)					
2	11/11/2016	3	Cláusula 17.1	Oficio N° 1295-2015-MTC/25 y Oficio 2009-2015-GSF-OSITRAN	Fuerza Mayor
3	11/10/2017	11	Cláusula 6.16	Oficio N° 275-2017-MTC/25 (23.01.2017)	Falta de Liberación
Meses Transcurridos		38			

En ese sentido las causales por las cuales se modificó el plazo se produjeron por hechos no imputables al Concesionario y como toda partida del Presupuesto aprobado en el EDI de Rehabilitación y Mejoramiento, el costo está establecido en S/. 49,462.10, con la Fórmula Polinómica de reajuste de precios del presupuesto total".

de la ampliación de aquellas partidas que habían sido calculadas para los 24 meses de ejecución de las obras establecidos en el Contrato, entre otras, la partida 206.A – Remoción de derrumbes, la cual se agotó en abril de 2016, pero que -según indica el Concesionario- ha seguido atendiendo; por lo que, solicita al Regulador considerar lo señalado a fin de verificar que la Rehabilitación y Mejoramiento se ha venido ejecutando de acuerdo a la disponibilidad de terrenos liberados.

Posteriormente, mediante Carta CVSN-MTC-190-2018 de 8 de junio de 2018 **(Apéndice n.° 147)**, el Concesionario comunicó al Concedente el inicio de un Trato Directo para resolver la controversia existente respecto de los sobrecostos y mayores gastos generales en los que incurrió el Concesionario como consecuencia de la no entrega y entrega tardía de los terrenos necesarios para la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento, debido a que -según indica el Concesionario- el Concedente no ha atendido sus comunicaciones relacionadas a los sobrecostos y mayores gastos generales e *"incluso, expresamente se ha negado a asumir su responsabilidad, como se observa de su Oficio N° 1159-2018-MTC/25"*. En dicha misiva, el Concesionario indica que el Trato Directo comprende las siguientes materias:

> *"(i) Se reconozca la situación de falta de entrega de los terrenos necesarios para las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento, por parte del Concedente, conforme a los términos pactados en el Contrato de Concesión;*
> *(ii) Obtener el cumplimiento específico de la obligación a cargo del Concedente, esto es, que éste proceda con la entrega, aunque sea en forma tardía, de la totalidad de los terrenos (en las condiciones estipuladas en el contrato de Concesión) pendientes y necesarios para que el Concesionario pueda terminar la ejecución de las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento.*
> *(iii) La determinación del plazo en que CONVIAL deberá legítimamente culminar con las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento, luego de que el Concedente cumpla íntegra y cabalmente con sus obligaciones incumplidas; y*
> *(iv) Se compense a la Concesionaria por los sobrecostos y mayores gastos generales derivados de la falta de entrega de terrenos, lo que comprende, pero no se limita a los sobrecostos en los que ha tenido que incurrir por* ***(a) mayores gastos generales derivados del mayor plazo de ejecución de las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento (comprendiendo tanto los derivados de las ampliaciones de plazo como los de la suspensión de plazo de ejecución de las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento*** *[sic]; (b) mayor mantenimiento de tránsito y seguridad vial; y (c) mayor monitoreo ambiental. En la medida que no se proceda con la entrega (aunque sea tardía) de la totalidad de los terrenos, conforme a las condiciones del Contrato de Concesión, se seguirá incurriendo en estos y otros sobrecostos y mayores gastos generales"* [Énfasis y subrayado agregados].

Con relación a ello, los especialistas técnico, legal y económico de la DGCT del MTC remitieron al Director General de la DGCT del MTC el Informe n.° 0880-2018-MTC/25 de 26 de junio de 2018 **(Apéndice n.° 148)**, que desarrolla el análisis de los mencionados especialistas respecto a la aplicación del principio de Enfoque por Resultados[100] para la suscripción de un acta de trato directo en el que las Partes acuerden el reconocimiento del costo generado al Concesionario por la demora en la entrega de los terrenos adquiridos para Obras RyM, precisando que dicho reconocimiento debe estar debidamente validado por un Perito y debe comprender: a) mayores gastos generales derivados del mayor plazo de ejecución de las actividades de RyM, b) mayor mantenimiento de tránsito y seguridad vial, y c) mayor monitoreo ambiental. Dicho informe también señala que el Concesionario deberá acreditar los mencionados conceptos y que el periodo evaluado por el Perito será desde el **14 de agosto de 2016 hasta la fecha de suscripción del acta de trato directo**.

[100] El artículo 40 del Decreto Supremo n.° 254-2017-EF, Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, establece que, en todas las fases vinculadas al desarrollo de los proyectos regulados por el mismo, se aplica, entre otros, el siguiente Principio:
"c) Enfoque de resultados
Las entidades públicas en el desarrollo de sus funciones adoptan las acciones que permitan la ejecución oportuna de la inversión privada, así como identifican e informan las trabas existentes que afecten el desarrollo de los proyectos regulados bajo el presente Texto Único Ordenado".

No obstante, el periodo señalado por los mencionados especialistas de la DGCT del MTC comprendió la suspensión de obligaciones del Concesionario por evento de fuerza mayor (no imputable a las Partes), hecho no relacionado a la falta de entrega de terrenos (imputable a Provías Nacional) y que no contó con un análisis legal y contractual que fundamente por qué dicha suspensión debía generar un reconocimiento de gastos generales a cargo del Concedente, análisis exigido por el artículo 182.1 del Texto Único Ordenado de la Ley n.° 27444[101], Ley del Procedimiento Administrativo General[102] y el numeral 2.3 del artículo 2 del Reglamento del Decreto Legislativo n.° 1224[103], aprobado por Decreto Supremo n.° 410-2015-EF[104].

Con base en dicho informe, el Director General de la DGCT del MTC suscribió el "Acta de Acuerdos en Trato Directo" de 28 de junio de 2018, junto con el Concesionario, en el que señalan, entre otros, que no se ha entregado la totalidad de las áreas de terrenos destinadas a la ejecución de las Obras RyM debidamente liberadas y **acuerdan que el Concedente compensaría al Concesionario por los siguientes conceptos: (i) mayores gastos generales, (ii) mayores costos de mantenimiento de tránsito y seguridad vial, y (iii) mayores costos de monitoreo ambiental, que este último asumió** por la extensión del plazo previsto en el Contrato de Concesión para la ejecución de dichas obras **desde el 14 de agosto de 2016 hasta el 28 de junio de 2018**, los cuales serían determinados por un Perito[105].

---

[101] Aprobado por Decreto Supremo n.° 006-2017-JUS.

[102] ***"Artículo 182.- Presentación de informes***
182.1 Toda autoridad cuando formule informes o proyectos de resoluciones fundamenta su opinión en forma sucinta y establece conclusiones expresas y claras sobre todas las cuestiones planteadas en la solicitud, y recomienda concretamente los cursos de acción a seguir, cuando éstos correspondan, suscribiéndolos con su firma habitual, consignando su nombre, apellido y cargo.
(...)".

[103] Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

[104] ***"Artículo 2.- Principios***
2.2 Constituyen reglas para la aplicación del Principio de Enfoque por Resultados en la toma de decisiones de las entidades públicas, las siguientes:
a. Entre dos o más alternativas legalmente viables, se debe optar por aquella que permita la ejecución oportuna del proyecto, promueva la inversión, garantice la disponibilidad del servicio y/o permita alcanzar o mantener los niveles de servicio del proyecto.
b. En todas las fases del proyecto, las entidades públicas deben dar celeridad a sus actuaciones, evitando acciones que generen retrasos basados en meros formalismos.
c. En caso de controversias durante la ejecución del proyecto, cuando se cuenten con pruebas, evaluaciones o elementos de juicio que permitan determinar que es más conveniente en términos de costo beneficio, optar por el trato directo en lugar de acudir al arbitraje, la entidad pública debe optar por resolver dichas controversias mediante trato directo
2.3 Para la aplicación de las reglas señaladas en el numeral precedente, el órgano competente de la entidad pública sustenta técnica, financiera y legalmente sus decisiones. Los órganos del Sistema Nacional de Control no pueden cuestionar su ejercicio por el solo hecho de tener una opinión distinta, de conformidad con lo establecido en la Sexta Disposición Complementaria Final de la Ley, así como con la Cuarta Disposición Complementaria Final de la Ley N° 29622, Ley que modifica la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y amplía las facultades en el proceso para sancionar en materia de responsabilidad administrativa funcional."

[105] ***"IV. CONTROVERSIA***
(...)
Posición del CONCESIONARIO
4.1 El CONCESIONARIO ha expresado las pretensiones siguientes:
(...)
(iv) Se compense al CONCESIONARIO por los sobrecostos y mayores gastos generales derivados de la falta de entrega de terrenos, lo que comprende, pero no se limita a los sobrecostos en los que ha tenido que incurrir por (a) mayores gastos generales derivados del mayor plazo de ejecución de las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento (comprendiendo tanto los derivados de las ampliaciones de plazo como los de la suspensión de plazo de ejecución de las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento [sic]; (b) mayor mantenimiento de tránsito y seguridad vial; y, (c) mayor monitoreo ambiental.
(...)
V. ACUERDOS
(...)
Respecto a la pretensión (ii)
5.2 Como parte del cumplimiento de la entrega total de áreas de terrenos y liberación de interferencias, las Partes acuerdan que:
*(i) Reconocen que, **hasta la fecha de firma de la presente Acta, no se han entregado la totalidad de las áreas de terrenos destinadas a la ejecución del RYM debidamente liberadas y, asimismo, quedando, aún en algunos sectores de sub tramos ya entregados, áreas pendientes de liberación de interferencias y/o saneamiento físico legal, por parte del CONCEDENTE, que imposibilitan al CONCESIONARIO ejecutar sus actividades en ellos**.*
(ii) Al vencimiento del plazo vigente a la firma de esta Acta para las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento, se entregarán los sectores de Rehabilitación y Mejoramiento ejecutados hasta dicho momento. Respecto de las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento no ejecutadas a dicha fecha, las Partes deberán acordar lo necesario para su solución, incluyendo la activación y finalización de un procedimiento de modificación contractual, suspensión de obligaciones y/o cualquier otro mecanismo previsto en el Contrato de Concesión.
(...)

Posteriormente, el 11 de marzo de 2019 las Partes suscribieron la "Adenda n.° 1 al Acta de Acuerdos en Trato Directo de fecha 28 de junio de 2018" **(Apéndice n.° 149)**, mediante la cual acordaron modificar el procedimiento de designación del perito contemplado en el Acta de Trato Directo de 28 de junio de 2018 **(Apéndice n.° 160)**. Cabe señalar que los Términos de Referencia adjuntos a dicha adenda contemplan que el periodo a evaluar por el Perito será desde el **15 de agosto de 2016** (esto es, un día después de lo señalado en el Acta de Trato Directo) **hasta el 28 de junio de 2018**. Asimismo, los honorarios de dicho Perito serían asumidos entre las Partes, en proporciones iguales[106] (honorarios que ascienden a S/ 50 000,00[107], inicialmente pagados por el Concesionario, de los cuales, correspondía al MTC reembolsar posteriormente S/ 25 000,00).

Como resultado de ello, el Perito designado por las Partes elaboró el Informe Pericial n.° 002-2019-ECTR/CVSN-MTC de 19 de agosto de 2019 **(Apéndice n.° 123)**, en el que calculó que el monto que el Concedente debía compensar al Concesionario por los conceptos señalados en el Acta de Trato Directo ascendía a **S/ 54 079 880,03**, según se muestra en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 19
Resumen de montos determinados por el Perito

Ítem	Concepto	Total (S/)
1	Mayores Gastos Generales Variables	39 657 232,18
2	Trabajos de mantenimiento de Tránsito y seguridad vial	6 173 174,62
3	Monitoreo ambiental	0,00
	Sub Total	**45 830 406,80**
	IGV (18%)	**8 249 473,22**
	Total	**54 079 880,03**

Fuente: Informe Pericial n.° 002-2019-ECTR/CVSN-MTC de 19 de agosto de 2019 **(Apéndice n.° 123)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

Respecto de la pretensión (iv)

*5.5. **El CONCEDENTE compensará al CONCESIONARIO por los mayores gastos generales, mayores costos de mantenimiento de tránsito y seguridad vial, así como mayores costos de monitoreo ambiental que el CONCESIONARIO ha asumido por la extensión del plazo previsto en el Contrato de Concesión para la realización de las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento, según lo determinado por el Perito.***

5.6. Las Partes acuerdan designar a un tercero independiente, esto es, a un Perito, a fin de que determine los montos que el CONCEDENTE debe compensar, según corresponda al CONCESIONARIO por los siguientes conceptos: (i) mayores gastos generales; (ii) mayor costo de mantenimiento de tránsito y seguridad vial; y (iii) mayor costo de monitoreo ambiental.

*5.7 El Perito deberá pronunciarse sobre la solicitud presentada por el CONCESIONARIO en su Carta CVSN-MTC-190-2018, con la que inició el presente Trato Directo y quien, a su vez, deberá acreditar debidamente dichos conceptos. Para el desarrollo de su trabajo, el Perito deberá revisar también los informes de avance y/o especiales elaborados por el REGULADOR o el Supervisor, **desde el 14 de agosto de 2016 hasta la fecha de suscripción de la presente Acta**; y, a su criterio los considerará en la elaboración de sus Informes. (...)*

5.8 Para la designación y contratación del Perito, las Partes acuerdan someterse al siguiente procedimiento:

(...)

*(ix) Las Partes tendrán un plazo máximo de cinco (5) días hábiles para presentar sus observaciones y comentarios a cada Informe Preliminar, plazo que será contado desde el día siguiente a su notificación. Dichas observaciones y comentarios deberán ser absueltas por el Perito en un plazo máximo de diez (10) días hábiles a través de un Informe Final, respectivamente. **Este pronunciamiento tendrá carácter vinculante, inapelable, y de cumplimiento obligatorio por y entre las Partes.***

5.9 Una vez emitido cada Informe Final del Perito, el CONCEDENTE se compromete a pagar dicho monto, más el IGV y el Aporte por Regulación, pago que deberá hacer a favor del CONCESIONARIO dentro de los quince (15) días hábiles siguientes de notificado el Informe Final del Perito, previa presentación de la factura correspondiente por parte del CONCESIONARIO.

(...)" [Énfasis y subrayado agregado].

[106] Según la Adenda n.° 1 al "Acta de Trato Directo de 28 de junio de 2018" **(Apéndice n.° 160)**, que señala lo siguiente:

"(...)

ANEXO I

TÉRMINOS DE REFERENCIA

(...)

6. FORMA DE PAGO

Los costos de la contratación del Perito serán asumidos por ambas Partes en proporciones iguales. Sin perjuicio de ello, inicialmente el pago del Perito será directamente realizado por el Concesionario.

Luego de presentado el Informe Final y haberse efectuado el Segundo Pago por parte del Concesionario a favor del Perito, el Concedente deberá reembolsar el cincuenta por ciento (50%) del costo del servicio de peritaje, dentro de los treinta (30) días calendarios siguientes, al Concesionario, debiendo este último presentar el comprobante de pago que cumpla con las normas aplicables para tal efecto.

(...)".

[107] Según Contrato de Servicios de 20 de mayo de 2019 **(Apéndice n.° 162)**, suscrito entre el Perito y el Concesionario.

No obstante, mediante Informe n.° 0399-2019-MTC/19.02 de 10 de octubre de 2019 **(Apéndice n.° 163)**, dirigido a la Dirección de la Inversión Privada en Transportes del MTC, los especialistas técnicos, abogado y economista de dicha dirección concluyen que los cálculos realizados por el Perito resultan incongruentes y contrarios a los alcances y exigencias del Contrato de Concesión, entre otros, debido a errores en sumas, diferencias entre montos consignados en el cuerpo del informe y los Anexos, por haber considerado costos unitarios mayores a los establecidos en el EDI, así como, por haber efectuado su análisis teniendo en cuenta que las labores de Mantenimiento de los Bienes solo se efectúan en la etapa de Explotación, pese a que el Contrato establece que ello se efectúa desde su recepción hasta la Fecha de Caducidad. Como resultado de ello, los mencionados especialistas concluyen que el Perito no ha cumplido con la labor encomendada mediante el Acta de Trato Directo y su respectiva Adenda n.° 1, no pudiendo entenderse el informe presentado como Informe Final susceptible de pago por parte del Concedente.

Adicionalmente, en el marco de la evaluación de comentarios, los auditados señalaron que la decisión del Concedente de objetar el pronunciamiento del Perito se basó en que la actuación de este último no respetó lo regulado en el Contrato de Concesión y en el EDI, documentos que debía tener en cuenta para su evaluación, siendo que determinó y validó todos los costos que fueron acreditados por el Concesionario, sin respetar los topes de la estructura de gastos generales del expediente técnico. Dicha actuación pericial derivó en una controversia entre las partes que se desarrolla más adelante.

Mediante Memorándum n.° 0176-2019-MTC/19.02 de 14 de octubre de 2019 **(Apéndice n.° 164)**, la Dirección de Inversión Privada en Transportes (en adelante, DIPT) del MTC solicitó al Coordinador de la Unidad Formuladora de Carreteras (en adelante, UFC) de dicha entidad evaluar el informe presentado por el Perito y determinar "su alcance en concordancia con el Contrato de Concesión y el Acta de Trato Directo (...) y su Adenda N° 1". En respuesta, la UFC emitió el Memorándum n.° 091-2019-MTC-19.02.UF de 23 de octubre de 2019[108] **(Apéndice n.° 165)**, indicando que la asesoría técnica, legal y financiera de la DIPT evaluó el informe del Perito en todos sus alcances tal como se indica en el Informe n.° 0399-2019-MTC/19.02 **(Apéndice n.° 163)** y recomendó a la DIPT remitir lo actuado al Regulador, quien ejerce la función de Supervisor de Obras[109].

Mediante Memorándum n.° 6190-2019-MTC/19 de 29 de octubre de 2019 **(Apéndice n.° 167)**, la DGPPT del MTC remitió a la UFC los informes de la Supervisión y de Ositrán de los años 2016, 2017 y 2018 y solicitó a esta última efectuar el cálculo de la compensación correspondiente a las Obras RyM por los conceptos de: (i) gastos generales, y (ii) costo de mantenimiento de tránsito y seguridad vial, durante el periodo del 15 de agosto de 2016 al 28 de junio de 2018, sobre la base

---

[108] *"(....)*
Al respecto, se establece lo siguiente:
- *Como corresponde, el Área de Asesoría Técnico, Financiero y Legal de la Dirección de Inversión Privada en Transportes, efectuó la evaluación en todos sus alcances a lo solicitado, tal y como se detalla en el análisis, conclusiones y recomendaciones en el Informe N° 0399-2019-MTC/19.02, de fecha 10.10.19.*
- *Sin embargo, ésta [sic] área técnica recomienda remitir lo actuado a EL REGULADOR, por ejercer las funciones de Supervisor de Obras, según Ley N° 26917 y Reglamento General de Supervisión de OSITRAN – Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011-CD-OSITRAN.*

(...)".

[109] En el Informe n.° 0958-2019-MTC/19.02 de 16 de diciembre de 2019 **(Apéndice n.° 166)** de la DIPT del MTC, se indica lo siguiente:
"(...)
3.5 Mediante Oficio N° 5468-2019-MTC/19 del 29 de octubre de 2019, la Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes solicitó al OSITRAN el cálculo de los gastos generales, mantenimiento de tránsito y seguridad vial, y monitoreo ambiental de la Rehabilitación y Mejoramiento de la Concesión, en el periodo correspondiente.
(...)
3.8 Finalmente, mediante informe N° 5452-2019-JCRV-GSF-OSITRAN del 7 de noviembre de 2019, comunicado mediante Oficio N° 9935-2019-GSF-OSITRAN, el Regulador dio respuesta al Oficio N° 5468-2019-MTC/19, sin brindar la información requerida en el periodo correspondiente, aportando datos e información complementaria.
(...)".

de la información remitida, conforme al Contrato de Concesión y considerando el presupuesto del EDI.

En mérito a ello, mediante Informe n.° 108-2019-MTC/19.02.UF de 5 de noviembre de 2019 **(Apéndice n.° 168)**, la UFC comunicó a la DIPT del MTC que estimó los siguientes valores: (i) Gasto General Variable, por la suma de **S/ 22 231 974,71,** y (ii) Costo de Mantenimiento de Tránsito y Seguridad vial, por la suma de **S/ 1 109 035,14**, correspondientes al periodo del **15 de agosto de 2016 al 28 de junio de 2018**, considerando los costos unitarios del EDI de RyM; asimismo, reiteró su recomendación respecto a trasladar la documentación relacionada a los mayores gastos generales al Regulador[110].

Mediante Informe n.° 0958-2019-MTC/19.02 de 16 de diciembre de 2019 **(Apéndice n.° 166)**, elaborado por los asesores técnicos y económico de la DIPT del MTC y que la Directora de dicha área hizo suyo, se comunicó a la DGPPT (antes DGCT) que el Concedente debía reconocer a favor del Concesionario el monto de S/ 26 808 935, 74 (correspondiente al reajuste de los montos calculados por la UFC por los conceptos de mayores gastos generales y mayor costo de mantenimiento de tránsito y seguridad vial, sumado a los gastos generales y la utilidad relacionados al mantenimiento de tránsito y seguridad vial), más el IGV y el Aporte por Regulación, que suman en total **S/ 31 902 633,53** correspondiente al periodo del **15 de agosto de 2016 al 28 de junio de 2018**, como se observa en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 20
Mayores gastos generales y mayor costo de mantenimiento de tránsito y seguridad vial calculados por la DIPT del MTC

	Mayores Gastos Generales (S/)	Mayor costo de Mantenimiento de Tránsito y Seguridad Vial	Mayor costo de monitoreo ambiental
Cálculo de U.F.	S/ 22 231 974,71	S/ 1 109 035,14	S/ -
Reajuste económico (IU 39) 13.728837704%	S/ 3 052 191,73	S/ 152 257,63	S/ -
Monto reajustado	S/ 25 284 166,44	S/ 1 261 292,77	S/ -
Gastos Generales 10.889402687%	N.A.	S/ 137 347,25	S/ -
Utilidad	N.A.	S/ 126 129,28	S/ -
Monto sin IGV			S/ 26 808 935,74
Aporte por Regulación 1%			S/ 268 089,36
IGV 18%			S/ 4 825 608,43
Total			**S/ 31 902 633,53**

Fuente: Informe n.° 0958-2019-MTC/19.02 de 16 de diciembre de 2019 **(Apéndice n.° 166)**.
Elaboración: Dirección de Inversión Privada en Transportes del MTC.

[110] *"3. Cabe precisar, que para el cálculo matemático del Gasto Variable, se ha tomado en consideración el "Estudio Definitivo para la Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Cochabamba - Cutervo - Santa Domingo de la Capilla - Chiple", específicamente el Análisis de Gasto General (Variables) y el periodo de tiempo indicado en el Memorándum No. 6190-2019-MTC/19 por la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (Del 15.08.16 al 28.06.18), siendo el monto de: S/.22,231,974.71 - Anexo N°01.*
4. Asimismo, para el Costo del Mantenimiento de Tránsito y Seguridad Vial, se ha considerado el precio unitario (S/.49,462.10), del presupuesto del "Estudio Definitivo para la Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Cochabamba - Cutervo - Santo Domingo de la Capilla – Chiple", con el periodo de tiempo indicado en el Memorándum No. 6190-2019-MTC/19 por la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (Del 15.08.16 al 28.06.18), siendo el monto Sl. 1, 109,035.14 - Anexo N°02.
5. Se indica que los montos calculados son referenciales debido a que han sido estimados en gabinete utilizando presupuesto del "Estudio Definitivo para la Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Cochabamba – Cutervo – Santo Domingo de la Capilla – Chiple".
6. En tal sentido, para este cálculo no se ha revisado la documentación alcanzada por la Dirección General, únicamente se ha aplicado criterios matemáticos. Por lo tanto, se reitera lo recomendado en el Memorándum n.° 091-2019-MTC-19.02.UF, a fin de que la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes se sirva disponer el traslado de la documentación al REGULADOR, por corresponder" [Subrayado agregado].

Con base en dicho informe, la DGPPT del MTC suscribió junto con el Concesionario el "Acta de fin de Trato Directo" de 20 de diciembre de 2019 **(Apéndice n.° 169)** (en adelante, Acta de Fin de Trato Directo), en la cual acordaron que el Concedente pagaría a favor del Concesionario la suma de S/ 26 808 935,74, por los conceptos antes señalados, más el Aporte por Regulación y el IGV correspondientes, con lo cual el monto a pagar al Concesionario ascendió a **S/ 31 902 633,53**; sin embargo, en dicha acta, las Partes señalaron que el Concesionario podía ejercer su derecho de acudir al arbitraje por el saldo restante del monto inicialmente calculado por el Perito, saldo que corresponde a S/. 19 021 471,06 más el Aporte por Regulación y el IGV respectivos. El monto reconocido por el MTC (S/ 31 902 633,53) fue pagado al Concesionario mediante Comprobante de Pago n.° 2020-00820 de 23 de enero de 2020 **(Apéndice n.° 436)**.

Al respecto, según lo informado por la Procuraduría Pública del MTC[111], se encuentra en trámite un proceso arbitral iniciado por el Concesionario contra el MTC ante el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima que versa, entre otros, sobre el pago del saldo indicado en el párrafo precedente.

Lo anterior evidencia que el monto reconocido y pagado por el MTC al Concesionario (S/ 31 902 633,53) por los mayores gastos generales y mayores costos de mantenimiento de tránsito y seguridad, constituye un perjuicio económico al Estado, ocasionado por: (i) el incumplimiento de Provías Nacional en entrega de áreas de terreno en los plazos establecidos en la Cláusula 5.10 y la entrega de áreas sin cumplir las condiciones establecidas en la Cláusula 5.3, que derivaron en las ampliaciones de plazo n.° 1 y 2, y (ii) por el reconocimiento y pago sin sustento legal ni contractual por el cual el Concedente se encontraba obligado a reconocer mayores gastos y costos por evento de fuerza mayor. Dicho perjuicio económico podría incrementarse como resultado del proceso arbitral iniciado por el Concesionario, lo cual fue aceptado por el MTC en el Acta de Trato Directo de 20 de diciembre de 2019 **(Apéndice n.° 169)**.

Lo expuesto evidencia que el MTC a través del Acta de Trato Directo otorgó al Concesionario la facultad de iniciar un arbitraje por la diferencia del monto pagado y el monto reconocido por el Perito, lo cual resulta relevante en la medida que, durante el proceso de evaluación de comentarios, ciertos auditados hicieron alusión al arbitraje en trámite señalando que la emisión del presente informe podría tener algún grado de injerencia en el referido proceso. Sobre ello, es pertinente resaltar que la auditoría de cumplimiento se enfoca en verificar el grado de cumplimiento de la normativa aplicable, las disposiciones internas y estipulaciones contractuales por parte de los actos y decisiones adoptadas por los funcionarios y servidores públicos en el ejercicio de sus funciones, los mismos que están documentados en el presente informe; por lo tanto, mediante el presente solo se recogen hechos o situaciones evidenciadas por la Comisión Auditora. Siendo así, labores de control ejecutadas de conformidad con el marco legal vigente no pueden configurar de modo alguno afectaciones a procesos arbitrales en trámite, tomando en cuenta que la Comisión Auditora y esta Entidad Fiscalizadora Superior no han tenido participación en los hechos o decisiones materia de los mismos.

Posteriormente y *-según lo indicado por las Partes-* ante la falta de liberación y/o desocupación de terrenos conforme a las condiciones previstas en el Contrato de Concesión para la continuación de la ejecución de las Obras RyM, la presencia de interferencias y/o restricciones que impiden el normal desarrollo de dichas obras, entre otros, las Partes suscribieron el "Acta de Acuerdos de Suspensión de Obligaciones correspondientes a Sectores de Rehabilitación y Mejoramiento" de 22 de julio de 2019[112] **(Apéndice n.° 170)**, en la que decidieron suspender, entre otras, la

[111] Mediante el Oficio n.° 5563-2021-MTC/07 de 4 de agosto de 2021, en atención a la solicitud de información realizada por la Comisión de Auditoría mediante el Oficio n.° 060-2021-CG/APP/AC de 2 de agosto de 2021.

[112] ***"CLÁUSULA TERCERA: OBJETO DE ESTA ACTA***

obligación del Concesionario de ejecutar la Rehabilitación y Mejoramiento en ciertos sectores de los Sub Tramos RyM hasta el 31 de diciembre de 2019[113], conforme al detalle que se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 21
Resumen de las Suspensiones de Obligaciones del Concesionario acordados en el "Acta de Acuerdos de Suspensión de Obligaciones correspondientes a Sectores de Rehabilitación y Mejoramiento" (22 de julio de 2019)

Sub Tramo	Progresivas	Estado de entrega	Obligaciones a suspender	Causa
Cutervo - Cochabamba	km 0+000 al km 29+000	Entregado	Ejecutar las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento previstas en las cláusulas 6.1, 6.2, 6.10 y 6.11 del Contrato de Concesión (incluye obligaciones accesorias) y Obras Adicionales.	Necesidad de evaluar, aprobar e implementar soluciones definitivas derivadas de Emergencias Viales, así como debido a la presencia de restricciones que afectan el desarrollo de actividades de RyM, sobre las cuales las Partes deberán definir su tratamiento y solución.
Chiple – Cutervo	km 32+000 al km 46+000	No entregado	Ejecutar las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento previstas en las cláusulas 6.1, 6.2, 6.10 y 6.11 del Contrato de Concesión (incluye obligaciones accesorias) y Obras Adicionales.	**Áreas de terreno pendientes de entregar por el Concedente y presencia de interferencias** y/o restricciones pendientes de solución.
	km 56+000 al km 62+740 km 64+200 al km 70+000	No entregado	Ejecutar las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento previstas en las cláusulas 6.1, 6.2, 6.10 y 6.11 del Contrato de Concesión (incluye obligaciones accesorias) y Obras Adicionales.	**Áreas de terreno pendientes de entregar por el Concedente y presencia de interferencias** y/o restricciones pendientes de solución.
	km 46+000 al km 56+000 km 70+000 al km 91+220	Entregado	Ejecutar las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento previstas en las cláusulas 6.1, 6.2, 6.10 y 6.11 del Contrato de	Necesidad de evaluar, aprobar e implementar soluciones definitivas derivadas de Emergencias Viales, así como debido a la presencia de

3.1 Las Partes concuerdan que resulta necesario proceder con un acuerdo de suspensión de obligaciones ante: ***(i) la falta de liberación y/o desocupación de terrenos conforme a las condiciones previstas en el Contrato de Concesión para la continuación de las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento; (ii) por la presencia de interferencias y/o restricciones que impiden el normal desarrollo de dichas actividades*** *y; (iii) presencia de sectores inestables y/o Emergencias Viales, sobre los cuales las Partes deberán definir su tratamiento y solución conforme a los procedimientos establecidos en el Contrato de Concesión.*
(...)" [Énfasis agregado].

[113] Cabe indicar que la Cláusula Tercera del acta en cuestión establece lo siguiente:
"(...)
3.2 Para los alcances y elaboración de la presente Acta se ha tomado en cuenta el Memorándum N° 6776-2019-MTC/20.22.4 del 31 de mayo de 2019.
(...)" [Subrayado agregado].
De la lectura del cronograma adjunto a dicho Memorándum, remitido por el Subdirector de Derecho de Vía de Provías Nacional al Director General de Programas y Proyectos de Transportes del MTC, se observa que las fechas de adquisición de predios se proyectan **hasta noviembre de 2019** y, en algunos casos, se indica que tales fechas son "indefinidas", debido al siguiente motivo: *"En elaboración de expediente técnico de solución por Zona Urbana. Esta subdirección iniciará el proceso de liberación y adquisición predial cuando se cuente con el resolutivo aprobado"* [Énfasis agregado].

Sub Tramo	Progresivas	Estado de entrega	Obligaciones a suspender	Causa
			Concesión (incluye obligaciones accesorias) y Obras Adicionales.	restricciones que afectan el desarrollo de actividades de RyM, sobre las cuales las Partes deberán definir su tratamiento y solución.
	km 31+140 al km 32+000 km 62+740 al km 64+200	No entregado	Ejecutar las actividades de Rehabilitación y Mejoramiento previstas en las cláusulas 6.1, 6.2, 6.10 y 6.11 del Contrato de Concesión (incluye obligaciones accesorias) y Obras Adicionales.	**Presencia de interferencias y/o restricciones pendientes de solución** en tanto que se trata de zonas urbanas.
	km 91+220 al km 91+630	Entregado		

Fuente: Acta de Acuerdos de Suspensión de Obligaciones correspondientes a Sectores de Rehabilitación y Mejoramiento" de 22 de julio de 2019 **(Apéndice n.° 170)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

Dicha suspensión de obligaciones fue prorrogada hasta en 2 oportunidades, mediante las Adendas n.° 1 **(Apéndice n.° 171)** y 2 **(Apéndice n.° 172)**, hasta el 31 de diciembre de 2021, advirtiéndose que, a esa fecha, habrán transcurrido más de 5 años desde la fecha estimada de inicio de Operación y Mantenimiento con exigencia de Niveles de Servicio de los Sub Tramos RyM (agosto de 2016[114]), sin que las Obras RyM se hayan culminado.

Cabe indicar que, de lo informado por Provías Nacional[115], al 21 de diciembre de 2020, aún se encontraban pendientes de liberación por parte de dicha entidad 13 predios ubicados en áreas que habían sido entregadas al Concesionario el 13 de agosto de 2014, como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 22
Sectores no liberados de los Sub Tramos RyM
(Chiple – Cutervo y Cutervo – Cochabamba) al 21 de diciembre de 2020

Sub Tramo	Ubicación	Predios por liberar	Estado de Entrega
Chiple - Cutervo	SECTOR LAGUNAS Comprendido entre Km 74+720 al Km 77+300	4	Entregado
	SECTOR LADRILLERA Comprendido entre las Progresivas Km 89+513 al Km 89+800	2	Entregado
	ZONA URBANA DE CHIPLE Comprendido entre las Progresivas Km 91+300 al Km 91+620	7	Entregado

Fuente: Informe N° 074-2020-MTC/20.11.1/AACJ de 21 de diciembre de 2020 (**Apéndice n.° 161**).
Elaboración: Comisión Auditora.

[114] Teniendo en cuenta el plazo máximo de ejecución de las obras RyM (28 de mayo de 2016, según la Cláusula 6.2) más 45 Días, correspondientes al proceso de designación, evaluación y dictamen del Comité de Aceptación (según el numeral 5 del Apéndice 5 del Anexo XI del Contrato de Concesión).
[115] Mediante Oficio n.° 0119-2021-MTC/19 de 10 de enero de 2021 **(Apéndice n.° 173)**.

Asimismo, de lo informado por Provías Nacional[116] al 10 de enero de 2021, siguen pendientes de entrega al Concesionario 29,36 km de los Sub Tramos RyM, que corresponden a 1 022 predios, de los cuales, dicha entidad indica que habría liberado 280 predios, quedando pendientes de liberación 742 predios, como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 23
Estado situacional de inmuebles no entregados en la extensión total de los Sub Tramos RyM (Chiple – Cutervo y Cutervo – Cochabamba), según Provías Nacional, al 10 de enero de 2021

Estado Situacional	Cantidad de Inmuebles
Predios no liberados	742
Predios liberados	280
Predios no entregados	**1022**

Fuente: Diagrama de predios afectados - Longitudinal de la Sierra Tramo II, remitido mediante Oficio n.° 0119-2021-MTC/19 de 10 de enero de 2021 **(Apéndice n.° 173)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

Lo hechos antes señalados evidencian que la falta de entrega de áreas al Concesionario en el plazo establecido en la Cláusula 5.10 y la entrega de áreas con presencia de interferencias y/o restricciones en contravención a lo establecido en la Cláusula 5.3 han conllevado a que el inicio de la etapa de Operación y Mantenimiento con exigencia de Niveles de Servicio de los Sub Tramos RyM (cuya fecha estimada era el 5 de agosto de 2016[117]) se postergue por más de 4 años y 4 meses (hasta diciembre de 2020, fecha de corte del presente Informe de Auditoría), afectando la prestación del Servicio a los Usuarios y generando un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos por una suma estimada de US$ 2 710 568,00 **(ver Apéndice n.° 8)**, sin contraprestación efectiva. Asimismo, ha ocasionado un beneficio al Concesionario por un monto estimado de US$ 218 975,00 **(ver Apéndice n.° 8)**, pagado con recursos provenientes de peajes cobrados a los Usuarios, por actividades de Operación y Mantenimiento que no realiza.

Asimismo, la postergación de la etapa de la Operación y Mantenimiento con exigencia de Niveles de Servicio de los Sub Tramos RyM por **más de 4 años y 4 meses**, también conllevó a que se dilate por dicho periodo la recaudación de peajes en la garita "Dv. Socota" que requiere, previo a su funcionamiento, que tales Sub Tramos se encuentren en servicio, según la Cláusula 9.4, literal f) del Contrato de Concesión[118] **(Apéndice n.° 6)**, impidiendo al Estado reducir los recursos públicos que destina (Cofinanciamiento) a los pagos de la Concesión[119] por una suma estimada de **US$ 932 000,00 (Ver Apéndice n.° 8)**

[116] Según Oficio n.° 0119-2021-MTC/19 de 10 de enero de 2021.

[117] Teniendo en cuenta el plazo máximo de ejecución establecido en la Cláusula 6.1 (hasta el 28 de mayo de 2016) y el plazo máximo que tenía el Comité de Aceptación para pronunciarse sobre la aceptación de las Obras RyM, establecido en el Anexo XI del Contrato de Concesión, Apéndice 5, numeral 5.

[118] *"El régimen tarifario es el conjunto de reglas contenidas en el Contrato que regula la Tarifa que estará autorizado a cobrar el CONCESIONARIO durante la Explotación de la Concesión, conforme a lo siguiente:*
(...)
f) Para efectos del cobro de la Tarifa o para su incremento, se tendrá en cuenta la puesta en servicio de los sub tramos de acuerdo a lo precisado en el cuadro N° 9-3.
Cuadro N° 9-3: Sub tramos puestos en servicio previos a cobro de tarifas o incremento

Unidades de peaje	*Sub Tramo*	*Longitud*	
UP Dv. Socota	*Chiple – Cutervo*	*60.697*	*90.090*
	Cutervo - Cochabamba	*29.393*	
(...)	*(...)*	*(...)*	*(...)*

(...)"

[119] Pago anual por Operación y Mantenimiento - PAMO, Pago por Rehabilitación y Mejoramiento – PRM y Pago Anual por Mantenimiento Periódico Inicial – PAMPI.

1.2.2 Con relación a los Sub Tramos MPI

La Cláusula 6.2 del Contrato de Concesión establece las obligaciones del Concesionario respecto a los Sub Tramos MPI, según lo siguiente:

"6.2 El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar la Rehabilitación y Mejoramiento y ***el Mantenimiento Periódico Inicial*** *correspondientes de la Concesión, sin perjuicio de las actividades de Conservación a que se refiere el Capítulo VII. La Rehabilitación y Mejoramiento será ejecutada de acuerdo a los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental y el* ***Mantenimiento Periódico Inicial de acuerdo a los Expedientes Técnicos y en los Sub Tramos respectivos de acuerdo al siguiente detalle****:*
(...)
Mantenimiento Periódico Inicial

- ***a. Cajamarca – Km 1269***
- ***b. Km 1269 – San Marcos***
- ***c. Huamachuco – Dv. Callacuyan***
- ***d. Dv. Yanacocha – Cajamarca***
- ***e. Dv. Otuzco – Trujillo***
- ***f. Ciudad de Dios – Dv. Chilete***
- ***g. Dv. Chilete – Cajamarca***
- ***h. Dv. Chilete – Empalme PE-3N***

(...)" [Énfasis agregado].

Asimismo, según la Cláusula 6.13[120] del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, la ejecución del MPI debía iniciar, a más tardar a los 360 días calendario de la fecha de suscripción del Contrato, plazo que venció el **23 de mayo de 2015**, y el Concesionario estaba obligado a ejecutar dicha intervención **en un plazo máximo de 24 meses, contados luego de haberlo iniciado**, conforme a lo señalado en la Cláusula 6.1[121].

De igual manera, para el inicio de la ejecución del MPI, la Cláusula 6.13[122] establece que el Concedente debía verificar, entre otras, la siguiente condición: *"Se haya efectuado la entrega de las áreas de terreno, [sic] necesarias para dar inicio del [sic] Mantenimiento Periódico Inicial, comprendidas en el Área de Concesión correspondiente, de acuerdo a lo indicado en la [sic] Cláusulas 5.10 y 5.11"*.

Con relación a los Sub Tramos MPI, la Cláusula 5.10[123] del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** establece la obligación del Concedente de entregar al Concesionario las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión en los plazos máximos que se indican a continuación:

---

[120] *"6.13 El Mantenimiento Periódico Inicial* ***se deberá iniciar a más tardar a los Trescientos Sesenta (360) Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato****. (...)"* [Énfasis agregado].

[121] *"6.1 El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar (...) el Mantenimiento Periódico Inicial en un plazo máximo de veinticuatro (24) meses, luego de haberlo iniciado. Para iniciar la ejecución de las intervenciones indicadas, se deberá verificar el cumplimiento de las condiciones indicadas en la Cláusula 6.12 y 6.13, respectivamente".*

[122] *"6.13 El Mantenimiento Periódico Inicial se deberá iniciar a más tardar a los Trescientos Sesenta (360) Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato.* ***Para ello, será necesaria la verificación por parte del CONCEDENTE de las siguientes condiciones****:*
(...)
c) ***Se haya efectuado la entrega de las áreas de terreno, necesarias para dar inicio del Mantenimiento Periódico Inicial, comprendidas en el Áreas de Concesión correspondiente, de acuerdo a lo indicado en la Cláusula 5.10 y 5.11****.*
(...)" [Énfasis agregado].

[123] *"5.10 Las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión deberán ser entregadas por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO, en los siguientes plazos máximos:*
(...)
Sub Tramo Chiple – Cutervo...A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Sub Tramo Cutervo – Cochabamba...A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
(...)".

Cuadro n.° 24
Plazos máximos de entrega de los Sub Tramos MPI

n.°	Sub Tramo	Plazo Máximo de Entrega
1	Cajamarca – Km 1269	Marzo 2015
2	Km 1269 – San Marcos	Marzo 2015
3	Huamachuco – Dv. Callacuyan	Marzo 2015
4	Dv. Yanacocha – Cajamarca	A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato (27 de julio de 2014)
5	Dv. Otuzco – Trujillo	Marzo 2015
6	Ciudad de Dios – Dv. Chilete	A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato (27 de julio de 2014)
7	Dv. Chilete – Cajamarca	A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato (27 de julio de 2014)
8	Dv. Chilete – Empalme PE-3N	Julio 2015

Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Comisión Auditora.

Asimismo, según la Cláusula 5.11[124] del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, de no producirse la entrega del área de terreno comprendida en el Área de Concesión dentro de los plazos antes señalados y que tal atraso no permita al Concesionario iniciar o continuar con el Mantenimiento Periódico Inicial (en adelante MPI) y presentarlo para su aceptación en el plazo máximo de ejecución previsto en la Cláusula 6.1 (**24 meses contados desde su inicio**), el Concedente debe otorgar una modificación del plazo para la ejecución de dicha intervención en las condiciones fijadas en las Cláusulas 6.14 a 6.16.

De igual manera, debe tenerse en cuenta que la Cláusula 5.3[125] establece, entre otros, que para cada Toma de Posesión[126] que hará el Concesionario, el Concedente declara y garantiza que los Bienes del Concedente estarán libres de cualquier carga, gravamen o derecho, así como libres de ocupantes y de cualquier restricción que pudiera afectar el normal desarrollo del Mantenimiento Periódico Inicial, obligándose este último al saneamiento físico legal a que hubiere lugar, sea por evicción y/o por acto propio.

---

[124] *"5.11 (...)*
En caso que no se produzca la entrega del área de terreno comprendida en el Área de Concesión dentro de los plazos señalados en la Cláusula 5.10 y que tal atraso no permita al CONCESIONARIO iniciar o continuar con la Rehabilitación y Mejoramiento o el Mantenimiento Periódico Inicial y presentarlas para su aceptación en el plazo máximo de ejecución previsto en la Cláusula 6.1, el CONCEDENTE deberá otorgar una modificación de plazo para la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento o el Mantenimiento Periódico Inicial en las condiciones fijadas en las Cláusulas 6.14 a 6.16.
(...)".

[125] *"5.3 Durante la vigencia de la Concesión, el CONCESIONARIO tiene sobre los Bienes de la Concesión los derechos exclusivos oponibles a terceros que este Contrato le otorga.*
El CONCEDENTE declara y garantiza que para cada Toma de Posesión, los Bienes del CONCEDENTE estarán libres de cualquier (i) carga, gravamen o derecho, así como libres de ocupantes y de cualquier restricción que pudiera afectar el normal desarrollo de la Rehabilitación y Mejoramiento y/o Mantenimiento Periódico Inicial o la futura Explotación, (ii) embargo, medida judicial, extrajudicial o administrativa, que pueda limitar, impedir o afectar su normal utilización para los fines del Contrato; obligándose el CONCEDENTE al saneamiento físico legal a que hubiere lugar, sea por evicción, y/o por acto propio del CONCEDENTE. Para efectos de la obligación de saneamiento a cargo del CONCEDENTE, el CONCESIONARIO deberá notificar a este sobre la existencia del acto propio del CONCEDENTE, dentro de los quince (15) Días Calendario de haber [sic] conocido.
Una vez recibida la notificación a la que se refiere el párrafo anterior, el CONCEDENTE asume la obligación de sanear dicha situación, lo cual deberá ejecutarse en un plazo no mayor a sesenta (60) Días Calendario. Cualquier retraso o efecto adverso que se genere en las actividades del CONCESIONARIO como consecuencia del evento que origina la obligación de saneamiento antes mencionada, le dará derecho a la suspensión de las obligaciones del CONCESIONARIO afectadas por dicho evento, por el periodo de la demora en el caso que dicho retraso o efecto adverso afecte el cumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO".

[126] La Cláusula 1.10.88 del Contrato de Concesión define **Toma de Posesión** como: *"Es el acto mediante el cual el CONCESIONARIO toma posesión de manera parcial o total del Área de Concesión y de los Bienes de la Concesión para ser destinados a la ejecución del Contrato, dejando constancia de ello en el Acta de Entrega Parcial de Bienes. La Toma de Posesión se verifica de acuerdo a lo establecido en las Cláusulas 5.14 a 5.17 y 7.10 del Contrato."*

0085

Con relación a la entrega de los Sub Tramos MPI

Respecto a los 8 Sub Tramos MPI mencionados en los párrafos anteriores, el Concedente realizó la entrega de 6 Sub Tramos en los plazos establecidos en el Contrato de Concesión, **1 de los Sub Tramos MPI fue entregado fuera de plazo, quedando pendiente, hasta la fecha de cierre del presente Informe de Auditoría, la entrega de 1 de los Sub Tramos MPI**.

Cabe indicar que el incumplimiento señalado en el párrafo precedente así como su efecto se desarrollan en el hecho 2.

1.2.2 Con relación a los Sub Tramos OyM

Según la Cláusula 7.10 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, de manera previa a su entrega al Concesionario, el Concedente está obligado a ejecutar obras de Rehabilitación, Mejoramiento y Construcción en 7 de 8 Sub Tramos OyM, conforme al siguiente detalle:

"(...)
Rehabilitación y Mejoramiento
a) Cochabamba – Chota
b) Chota - Hualgayoc
c) Dv. Callacuyan - Shorey
d) Shorey - Dv. Otuzco

Mejoramiento
e) San Marcos - Cajabamba
f) Cajabamba - Sausacocha

Mejoramiento y Construcción
g) Sausacocha – Huamachuco"

La Comisión Auditora solicitó a Provías Nacional documentación relacionada a la ejecución de tales obras; sin embargo, ese requerimiento no ha sido atendido por dicha entidad en su totalidad hasta la fecha de emisión del presente informe de auditoría[127].

Asimismo, las Cláusulas 7.11[128] y 7.12[129] del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** establecen que, luego de ejecutar las obras en los Sub Tramos antes señalados, estas debían ser entregados por el Concedente al Concesionario en los plazos indicados en la Cláusula 5.10 junto con el Sub Tramo Hualgayoc – Dv. Yanacocha (haciendo un total de 8 Sub Tramos OyM), con los Niveles de Servicio exigidos en el Anexo I del Contrato, para que este último inicie con la Operación y Mantenimiento de los mismos.

Sobre el particular, la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** establece la obligación del Concedente de entregar al Concesionario las áreas de terreno del Área de la

[127] Oficio n.° 029-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 7 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 175)** y sus reiterativos, los Oficios n.° 050-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 22 de julio de 2021 **(Apéndice n.° 176)** y 090-2021-CD/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 3 de setiembre de 2021 **(Apéndice n.° 177)**.

[128] "7.11 El CONCEDENTE, luego de ejecutar las obras, en los Sub Tramos indicados, los entregará al CONCESIONARIO en los plazos indicados en la Cláusula 5.10. Para la entrega se seguirá el procedimiento indicado en las Cláusulas 5.12 a 5.17.
El CONCEDENTE deberá hacer entrega de los Sub Tramos correspondientes dentro de los que se incluye el Sub Tramo Hualgayoc – Dv. Yanacocha, con los Niveles de Servicio exigidos en el Anexo I del Contrato, lo cual se dejará constancia en el Acta de Entrega Parcial de bienes correspondiente".
(...)".

[129] *"7.12 Una vez suscrita el Acta de Entrega Parcial de bienes señalada en la Cláusula precedente, el CONCESIONARIO se hará cargo de las labores de Explotación aún no implementadas en la vía entregada".*

Concesión, entre otros, de los Sub Tramos OyM en los plazos máximos que se citan a continuación:

Cuadro n.° 25

Plazos máximos de entrega de los Sub Tramos OyM

n.°	Sub Tramo	Plazo máximo según la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión
1	Cochabamba – Chota	Junio 2014
2	Chota – Hualgayoc	Setiembre 2014
3	Dv. Callacuyan – Shorey	A los 60 días calendario de la fecha de suscripción del Contrato (27 de julio de 2014)
4	Shorey – Dv. Otuzco	A los 60 días calendario de la fecha de suscripción del Contrato (27 de julio de 2014)
5	San Marcos – Cajabamba	Agosto 2015
6	Cajabamba – Sausacocha	Junio 2015
7	Sausacocha – Huamachuco	Mayo 2014
8	Hualgayoc – Dv. Yanacocha	A los 60 días calendario de la fecha de suscripción del Contrato (27 de julio de 2014)

Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Comisión Auditora.

De la entrega de los Sub Tramos OyM

El Concedente no entregó al Concesionario ninguno de los Sub Tramos OyM dentro de los plazos establecidos en la Cláusula 5.10. Ello se debió, entre otros, a retrasos en la ejecución de las obras que Provías Nacional debía culminar de manera previa a su entrega al Concesionario, así como, al presunto incumplimiento de Niveles de Servicio de los Sub Tramos OyM, como se observa en el cuadro n.° 26. Cabe mencionar que lo expuesto no constituye una apreciación de la Comisión Auditora, sino que se indica expresamente en los documentos del MTC, remitidos en el marco de la presente auditoría de cumplimiento.

Cuadro n.° 26

Problemática de los Sub Tramos OyM que impidió su entrega al Concesionario

n.°	Sub Tramo	Problemática advertida
1	Cochabamba – Chota	• La obra estuvo a cargo de la Unidad Gerencial de Obras de Provías Nacional y culminó el 31 de diciembre de 2014 (**6 meses luego del vencimiento del plazo máximo establecido en la Cláusula 5.10**). Según lo indicado por la Unidad Gerencial de Conservación, dicha obra presenta observaciones que corresponden ser atendidas por la Unidad Gerencial de Obras[130]. • En junio de 2016, el Concedente[131] y el Concesionario efectuaron una verificación aleatoria en los puntos más representativos del Sub Tramo y advirtieron condiciones de deterioro en la infraestructura vial[132]. En dicha oportunidad, el Concedente no pudo efectuar la entrega del Sub Tramo al Concesionario.
2	Chota – Hualgayoc	• La obra estuvo a cargo de la Unidad Gerencial de Obras de Provías Nacional y, al 9 de setiembre de 2015 (1 año luego del vencimiento del plazo máximo para su entrega), su fecha estimada de culminación era mayo de 2016[133]. • En marzo de 2016, Provías Nacional informa a la DGCT del MTC que la fecha de culminación de dicha obra se prorrogaría hasta julio de 2016 aproximadamente, debido a que existen *"(...) prestaciones adicionales en trámite y otras en gestión, que a su vez generarán* ampliaciones *de plazo ya que parte de las partidas se encuentra en la Ruta Crítica"*[134]. No obstante, en la práctica, dicha obra fue recibida por Provías Nacional el 20 de enero de 2017[135].Cabe indicar que no se cuenta con evidencia de que Provías Nacional haya intentado efectuar la entrega de dicho Sub Tramo al Concesionario hasta el año 2018 (fecha en la que se realizó el Trato Directo que se detalla en el siguiente acápite).
3	Dv. Callacuyan – Shorey	• El 23 de julio de 2014 (antes del vencimiento del plazo contractual), el Concesionario formuló observaciones respecto del estado de la infraestructura vial del Sub Tramo[136]. En dicha oportunidad, el Concedente no pudo efectuar la entrega del Sub Tramo al Concesionario. • Según la Unidad Gerencial de Conservación de Provías Nacional, el Sub Tramo no fue entregado al Concesionario debido a la existencia de observaciones propias de la obra de Rehabilitación y Mejoramiento (que estuvo a cargo de la Unidad Gerencial de Obras) y porque dicha obra no cumple los Niveles de Servicio[137]. • En junio de 2016 (casi más de 2 años luego del vencimiento del plazo establecido en la Cláusula 5.10), las Partes realizaron una verificación aleatoria de los puntos más representativos del Sub Tramo y evidenciaron defectos en la infraestructura vial, obstrucciones al libre escurrimiento de drenajes, entre otros[138]. En dicha oportunidad, el Concedente tampoco pudo efectuar la entrega del Sub Tramo al Concesionario.

[130] Según el Informe n.° 064-2015-MTC/20.7.JPR de 9 de setiembre de 2015 **(Apéndice n.° 12)**, adjunto al Memorandum n.° 3396-2015-MTC/20.7 **(Apéndice n.° 178)** de la misma fecha, elaborado por la Unidad Gerencial de Conservación de Provías Nacional y dirigido a la Unidad Gerencial de Obras, con copia a la Dirección Ejecutiva.
[131] A través de una comisión designada por Provías Nacional, mediante Resolución Directoral n.° 323-2016-MTC/20 de 13 de mayo de 2016 **(Apéndice n.°)**.
[132] Según Acta n.° 01-2016 de 15 de junio de 2016 **(Apéndice n.° 180)**.
[133] Según el Informe n.° 064-2015-MTC/20.7.JPR de 9 de setiembre de 2015 **(Apéndice n.° 12)**, adjunto al Memorandum n.° 3396-2015-MTC/20.7 **(Apéndice n.° 178)** de la misma fecha, elaborado por la Unidad Gerencial de Conservación de Provías Nacional y dirigido a la Unidad Gerencial de Obras, con copia a la Dirección Ejecutiva.
[134] Según Memorándum n.° 600-2016-MTC/20 de 8 de marzo de 2016 **(Apéndice n.° 181)**.
[135] Según indica la Resolución Directoral n.° 641-2019-MTC/20 de 30 de abril de 2019 **(Apéndice n.° 11)**, suscrita por el Director Ejecutivo de Provías Nacional, que aprobó la liquidación del contrato de ejecución de obra.
[136] Según Acta n.° 04-RD 580-2014-MTC/20 de 23 de julio de 2014 **(Apéndice n.° 182)**.
[137] Según el Informe n.° 064-2015-MTC/20.7.JPR de 9 de setiembre de 2015 **(Apéndice n.° 12)**, adjunto al Memorandum n.° 3396-2015-MTC/20.7 **(Apéndice n.° 178)** de la misma fecha, elaborado por la Unidad Gerencial de Conservación de Provías Nacional y dirigido a la Unidad Gerencial de Obras, con copia a la Dirección Ejecutiva.
[138] Según Acta n.° 05-2016 de 15 de junio de 2016 **(Apéndice n.° 183)**.

LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

n.°	Sub Tramo	Problemática advertida
4	Shorey – Dv. Otuzco	• El 23 de julio de 2014 (23 días calendario de vencido el plazo contractual), el Concesionario formuló observaciones respecto del estado de la infraestructura vial del Sub Tramo[139]. En dicha oportunidad, el Concedente no pudo efectuar la entrega del Sub Tramo al Concesionario. • Según la Unidad Gerencial de Conservación de Provías Nacional, el Sub Tramo no fue entregado al Concesionario debido a la existencia de observaciones propias de la obra de Rehabilitación y Mejoramiento (que estuvo a cargo de la Unidad Gerencial de Obras) y porque dicha obra no cumple los Niveles de Servicio[140]. • El 15 de junio de 2016, las Partes efectuaron una verificación aleatoria en los puntos más representativos del Sub Tramo y evidenciaron ahuellamientos severos y obras de saneamiento en la zona de Santa Rosa, parches realizados con concreto hidráulico que se encuentra en mal estado, entre otros[141]. En dicha oportunidad, el Concedente tampoco pudo efectuar la entrega del Sub Tramo al Concesionario.
5	San Marcos – Cajabamba	• La obra ejecutada en este Sub Tramo estuvo a cargo de la Unidad Gerencial de Obras de Provías Nacional y, a agosto de 2015 (**fecha en que debía ser entregada al Concesionario**), su fecha estimada de culminación era marzo de 2016[142]. • En marzo de 2016, Provías Nacional informa a la DGCT del MTC que la fecha de culminación de dicha obra se prorrogaría hasta julio de 2016 aproximadamente, debido a que existen *"(...) prestaciones adicionales en trámite y otras en gestión, que a su vez generarán ampliaciones de plazo ya que parte de las partidas se encuentra en la Ruta Crítica"*[143]. • Cabe indicar que no se cuenta con evidencia de que Provías Nacional haya intentado efectuar la entrega de dicho Sub Tramo al Concesionario hasta el año 2018 (fecha en la que se realizó el Trato Directo que se detalla en el siguiente acápite).
6	Cajabamba – Sausacocha	• Según la Unidad Gerencial de Conservación de Provías Nacional, no se ejecutó obra en dicho Sub Tramo debido a que dicha entidad resolvió de pleno derecho el contrato de consultoría de obra, en virtud del cual se debía elaborar el Estudio Definitivo para la ejecución de la obra[144]. A setiembre de 2015 (**2 meses luego del vencimiento del plazo para la entrega Concesionario**), la resolución del contrato se encontraba sometida a arbitraje, iniciada por el contratista, quien solicitó, entre otras, que la resolución se declare inválida e ineficaz. Dicho arbitraje concluyó en diciembre de 2017, declarando infundado el pedido del contratista. • En febrero de 2016, el Director Ejecutivo de Provías Nacional comunicó a la DGCT del MTC la resolución del contrato de consultoría de obra para la elaboración del Estudio Definitivo para el Mejoramiento del tramo Cajabamba – Sausacocha, solicitando evaluar la conveniencia de encargar la elaboración de dicho estudio y su ejecución al Concesionario o, en caso no sea viable, se indique si hay una nueva fecha para que Provías Nacional ejecute la mencionada obra. • En junio de 2016, las Partes efectuaron una verificación aleatoria de los puntos más representativos del Sub Tramo y evidenciaron, entre otros, que el

[139] Según Acta n.° 03-RD 580-2014-MTC/20 de 23 de julio de 2014 **(Apéndice n.° 184)**.
[140] Según el Informe n.° 064-2015-MTC/20.7.JPR de 9 de setiembre de 2015 **(Apéndice n.° 12)**, adjunto al Memorandum n.° 3396-2015-MTC/20.7 **(Apéndice n.° 178)** de la misma fecha, elaborado por la Unidad Gerencial de Conservación de Provías Nacional y dirigido a la Unidad Gerencial de Obras, con copia a la Dirección Ejecutiva.
[141] Según Acta n.° 06-2016 de 15 de junio de 2016 **(Apéndice n.° 185)**.
[142] Según Memorandum n.° 3806-2015-MTC/20 de 21 de diciembre de 2015 **(Apéndice n.° 186)**, remitido por la Dirección Ejecutiva de Provías Nacional a la DGCT del MTC.
[143] Según Memorándum n.° 600-2016-MTC/20 de 8 de marzo de 2016 **(Apéndice n.° 181)**.
[144] Según el Informe n.° 064-2015-MTC/20.7.JPR **(Apéndice n.° 12)** de 9 de setiembre de 2015, adjunto al Memorandum n.° 3396-2015-MTC/20.7 **(Apéndice n.° 178)** de la misma fecha, elaborado por la Unidad Gerencial de Conservación de Provías Nacional y dirigido a la Unidad Gerencial de Obras, con copia a la Dirección Ejecutiva.

0089

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

n.°	Sub Tramo	Problemática advertida
		ancho promedio del carril de este Sub Tramo era menor a 5 m y la infraestructura vial se encontraba en estado deteriorado[145]. En dicha oportunidad, el Concedente no pudo efectuar la entrega del Sub Tramo al Concesionario.
7	Sausacocha – Huamachuco	• La obra ejecutada en este Sub Tramo estuvo a cargo de la Unidad Gerencial de Obras de Provías Nacional y, si bien culminó en enero de 2015 (**8 meses luego del vencimiento del plazo para la entrega al Concesionario**), a setiembre del mismo año, aún se encontraba en la etapa de levantamiento de observaciones[146]. • En junio de 2016, las Partes efectuaron una verificación aleatoria en los puntos más representativos del Sub Tramo y evidenciaron, entre otros, desnivel en la calzada por la presencia de 21 tapas de buzones y que en la mayor parte del Sub Tramo el drenaje longitudinal y transversal se encuentra sin libre escurrimiento[147]. En dicha oportunidad, el Concedente no pudo efectuar la entrega del Sub Tramo al Concesionario.
8	Hualgayoc – Dv. Yanacocha	• En julio de 2014 (dentro del plazo contractual para su entrega al Concesionario), las Partes verificaron, entre otros, la falta de ejecución de 13,4 km de dicho Sub Tramo, la existencia de ahuellamientos, la presencia de elementos ajenos a la infraestructura vial, como montículos de desmonte, de agregados de construcción y embarcaderos de lecho (muros de piedra)[148]. En dicha oportunidad, el Concedente no pudo efectuar la entrega del Sub Tramo al Concesionario. • Según la Unidad Gerencial de Conservación de Provías Nacional, a setiembre de 2015 (**14 meses después del vencimiento del plazo para su entrega al Concesionario**), dicho Sub Tramo no pudo ser entregado por no cumplir los Niveles del Servicio y -según lo indicado por el Concesionario- por la existencia de 13,4 km de vía no construidos, señalando que ello corresponde ser atendido por la Unidad Gerencial de Obras[149]. • En junio de 2016 (**casi más de 2 años luego del vencimiento del plazo para su entrega al Concesionario**), las Partes efectuaron una verificación aleatoria en los puntos más representativos del Sub Tramos y evidenciaron, entre otros, la falta de pavimentos asfáltico en 13,13 km y, en las zonas asfaltadas, la presencia de fisuras en berma y baches en calzada[150]. En dicha oportunidad, el Concedente tampoco pudo efectuar la entrega del Sub Tramo al Concesionario. • La Comisión Auditora solicitó a Provías Nacional información relacionada al estado situacional de este Sub Tramo y a la falta de construcción de 13,4 km de la vía; sin embargo, dicho requerimiento no ha sido atendido por la mencionada entidad hasta la fecha de emisión del presente Informe de Auditoría[151].

Fuente: Informe n.° 064-2015-MTC/20.7.JPR de 9 de setiembre de 2015 **(Apéndice n.° 12)**, Acta n.° 01-2016 de 15 de junio de 2016 **(Apéndice n.° 180)**, Acta n.° 04-RD 580-2014-MTC/20 de 23 de julio de 2014 **(Apéndice n.° 182)**, Acta n.° 05-2016 de 15 de junio de 2016 **(Apéndice n.° 183)**, Acta n.° 03-RD 580-2014-MTC/20 de 23 de julio de 2014 **(Apéndice n.° 184)**, Acta n.° 06-2016 de 15 de junio de 2016 **(Apéndice n.° 185)**, Memorándum n.° 3806-2015-MTC/20 de 21 de diciembre de 2015 **(Apéndice n.° 186)**, Acta n.° 03-2016 de 15 de junio de 2016 **(Apéndice n.° 187)**, Acta n.° 04-2016 de 15 de junio de 2016 **(Apéndice n.° 189)**, Acta n.° 03-614-2014-MTC/20 de 11 de julio de 2014 **(Apéndice n.° 190)** y Acta n.° 02-2016 de 15 de junio de 2016 **(Apéndice n.° 191)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

[145] Según Acta n.° 03-2016 de 15 de junio de 2016 **(Apéndice n.° 187)**.
[146] Según Memorandum n.° 3396-2015-MTC/20.7 **(Apéndice n.° 178)** de 9 de setiembre de 2015, emitido por la Unidad Gerencial de Conservación de Provías Nacional, dirigido a la Unidad Gerencial de Obras, con copia a la Dirección Ejecutiva de Provías Nacional, que tiene adjunto el Informe n.° 064-2015-MTC/20.7.JPR **(Apéndice n.° 12)** de la misma fecha.
[147] Según Acta n.° 04-2016 de 15 de junio de 2016 **(Apéndice n.° 189)**, suscrita por las Partes.
[148] Acta n.° 03-614-2014-MTC/20 de 11 de julio de 2014 **(Apéndice n.° 190)**, suscrita por las Partes.
[149] Según Memorandum n.° 3396-2015-MTC/20.7 **(Apéndice n.° 178)** de 9 de setiembre de 2015, emitido por la Unidad Gerencial de Conservación de Provías Nacional, dirigido a la Unidad Gerencial de Obras, con copia a la Dirección Ejecutiva de Provías Nacional, que tiene adjunto el Informe n.° 064-2015-MTC/20.7.JPR de la misma fecha.
[150] Mediante Acta n.° 02-2016 de 15 de junio de 2016, suscrita por las Partes.
[151] Mediante Oficio n.° 050-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 22 de julio 2021 **(Apéndice n.° 176)**.

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Cabe indicar que, pese al vencimiento del plazo máximo para la entrega de los 8 Sub Tramos OyM (años 2014 y 2015) y los intentos, sin resultado favorable, de Provías Nacional para entregar 6 Sub Tramos OyM al Concesionario, no se ha evidenciado que, a consecuencia de ello, la DGCT del MTC (ahora DGPPT del MTC) haya activado alguno de los mecanismos establecidos en el Contrato de Concesión para solucionar la entrega de los mencionados Sub Tramos, tales como el peritaje técnico (previsto en la Cláusula 7.11 del Contrato de Concesión[152]) o el trato directo (previsto en la Cláusula 18.11 del Contrato de Concesión), coadyuvando a que dicha situación se mantenga hasta el año 2018 (fecha en la que la DGCT del MTC recién inició un trato directo relacionado a 7 Sub Tramos OyM, como se señala en el siguiente numeral), dilatando en la misma medida el inicio de la etapa de Operación y Mantenimiento con exigencia de Niveles de Servicio, afectando la prestación del Servicio a los Usuarios e impidiendo la recaudación de peajes que hubiera coadyuvado a reducir el Cofinanciamiento del Estado.

Del Trato Directo sobre los Sub Tramos OyM

Con la finalidad de verificar el estado real de los Sub Tramos OyM, las Partes y el Regulador realizaron una visita de inspección visual a los mismos, como resultado de la cual suscribieron el *"Acta de Inspección Visual de Estado Situacional de Sub Tramos Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2"* de 31 de mayo de 2018 **(Apéndice n.° 192)**, en el que señalan la problemática de cada Sub Tramo OyM[153] y

[152] *"7.11 (...)*
En caso no existir acuerdo sobre la recepción de alguno de los Sub Tramos indicados, cualquiera de las partes podrá solicitar que la controversia sea dirimida de acuerdo al procedimiento indicado en la Cláusula 6.27 y 6.28", que regula el Peritaje Técnico.

[153] ***"DE LA INSPECCION DE CAMPO:***
I. SUB·TRAMO: 03· COCHABAMBA (km 1456) - CHOTA (km. 1422), Long. = 34.14 Kms.
Sub-tramo con superficie de rodadura a nivel de carpeta asfáltica; localizándose sectores no intervenidos a nivel de afirmado a consecuencia de la falta de liberación de terrenos, precisando el representante de la UGDV[153] que esté en proceso de compensación y adquisición de 138 predios, cuyo proceso se estima culminar en el mes de octubre de 2018.
Se han identificado inestabilidad de taludes por las condiciones geológicas y geotécnicas de los materiales que conforman los taludes; asimismo, sectores con asentamientos ocasionados por insuficiencia de drenaje, falta de confinamiento del material de relleno y/o falta de capacidad de soporte a nivel de subrasante.
II. SUB-TRAMO: 04 - CHOTA (km 1422) - HUALGAYOC (km 1362), Long.= 60.02 Km.
Sub-tramo con superficie de rodadura a nivel de carpeta asfáltica, tratamiento superficial y afirmado, este último por la falta de liberación de terrenos, precisando el representante de la UGDV que está en proceso de compensación y adquisición de 1625 predios, de los cuales 217 se encuentran pagados al 100%, 986 se encuentran pagados al 50%. cuyo proceso culminara en el mes de julio de 2019: en el caso de sectores con tratamiento superficial no fueron intervenidos por posibles fallas geológicas.
Se han Identificado asentamientos ocasionados por insuficiencia de drenaje. falta de confinamiento del material de relleno, y/o falta de capacidad de soporte a nivel de subrasante, e inestabilidad de taludes por las condiciones geológicas y geotécnicas de los materiales que conforman los taludes.
III. SUB-TRAMO: 05 HUALGAYOC (km 1362) - DV. YANACOCHA (km 1311), Long.=50.01 Km.
Sub-tramo con superficie de rodadura a nivel de carpeta asfáltica y afirmado, este último no intervenido por la falla de liberación de terrenos, indicando el representante de la UGDV que está en proceso de compensación y adquisición de 10 predios, estimando su culminación en el mes de setiembre de 2018.
Se han identificado inestabilidad de taludes por las condiciones geológicas y geotécnicas de los materiales, asimismo sectores con asentamientos ocasionados por insuficiencia de drenaje, falta de confinamiento del material de relleno y/o falta de capacidad de soporte a nivel de subrasante.
IV. SUB-TRAMO: 09 SAN MARCOS (km 12 1) - CAJABAMBA (km 1152), Long. = 59.13 Km.
Sub-tramo con superficie de rodadura a nivel de carpeta asfáltica, tratamiento superficial y afirmado, los dos últimos no se intervinieron por presencia de camino pre-hispánico (Ministerio de Cultura) y falta de liberación de terrenos respectivamente, precisando el representante de la UGDV que está en proceso de compensación y adquisición de 1350 predios, de los cuales 656 se encuentran pagados al 100%. Estimando culminar el proceso en el mes de julio de 2019. Se han identificado asentamientos ocasionados por insuficiencia de drenaje, falta de confinamiento del material de relleno y/o falta de capacidad de soporte a nivel de subrasante, e inestabilidad de taludes por las condiciones geológicas y geotécnicas de los materiales que conforman los taludes.
V. SUB-TRAMO: 10- CAJABAMBA (km 1152)- SAUSACOCHA (Km 1110), Long.= 41.43 Km
Sub-tramo con superficie de rodadura a nivel de tratamiento superficial (a nivel de transitabilidad).
VI. SUB-TRAMO: 11 - SAUSACOCHA (km 1110) - HUAMACHUCO (km 1099), Long.=11.29 Km
Sub-tramo con superficie de rodadura a nivel de carpeta asfáltica, discurriendo 800 metros en zona urbana a nivel de afirmado, requiriendo aclaración del trazo por la DGCF[153].
Se han identificado inestabilidad de taludes por las condiciones geológicas y geotécnicas de los materiales que conforman los taludes.
VII. SUB-TRAMO: 13 - DV. CALLACUYAN (km 1055) - SHOREY (km 1039), Long.= 15.76 Km
Sub-tramo con superficie de rodadura a nivel de carpeta asfáltica; se ha identificado inestabilidad de taludes por las condiciones geológicas y geotécnicas de los materiales que conforman los taludes.

recomiendan la elaboración de Estudios Definitivos de Ingeniería que permitan alcanzar los Niveles de Servicio del Contrato de Concesión.

En consecuencia, mediante Oficio n.° 3058-2018-MTC/25 del 13 de julio de 2018 **(Apéndice n.° 193)**, dirigido al Concesionario, la DGCT del MTC señaló que la no entrega de ninguno de los Sub Tramos OyM se debía a que los mismos no satisfacen la totalidad de Niveles de Servicio del Contrato de Concesión; por lo que, propone el inicio de un Trato Directo para resolver la controversia *"(...) relacionada a la incertidumbre respecto del estado de los Sub Tramos de Operación y Mantenimiento, la cual genera un problema en la interpretación de las Partes y en la ejecución del Contrato de Concesión"*, para lo cual plantea las siguientes pretensiones:

> *"a) Con el fin de mantener la transitabilidad de la vía, delegar al Concesionario la implementación de una serie de actividades de Conservación en los Sub Tramos de Operación y Mantenimiento de la Concesión listados en las Cláusulas 7.10 y 7.11 del Contrato de Concesión, por un plazo de hasta siete meses prorrogables o hasta la suscripción de un posterior acuerdo que ayude a resolver la controversia materia de este Trato Directo.*
>
> *b) Buscar una solución integral a la problemática de los sub tramos de Operación y Mantenimiento, que comprenda la designación y encargo de un Perito quien realizará una evaluación del estado actual de la infraestructura vial, a fin de tomar decisiones, en conjunto, sobre el tratamiento que se dé a cada sector y sub tramo, según lo concluido por el Perito. Paralelamente, se debe gestionar la aprobación de la correspondiente Adenda para introducir las modificaciones pertinentes al Contrato de Concesión".*

Como resultado de ello, las Partes suscribieron el Acta de Acuerdo Parcial de Trato Directo de 16 de julio de 2018 **(Apéndice n.° 194)**, en la que acordaron, entre otros, que el Concesionario realizaría ciertas actividades destinadas a mantener la transitabilidad de la vía por un plazo de hasta 7 meses, prorrogables, o hasta la suscripción de un acuerdo posterior que ayude a resolver la controversia existente, relacionada a la entrega de los Sub Tramos OyM, tal como se detalla a continuación:

> *"Las Partes acuerdan que con el fin de mantener la transitabilidad de la vía, el CONCESIONARIO efectuará una serie de actividades en los Sub Tramos de Operación y Mantenimiento de la Concesión listados en las Cláusulas 7.10 y 7.11 del Contrato de Concesión, por un plazo de hasta siete (07) meses prorrogables por acuerdo de las Partes, o hasta la suscripción de un posterior Acuerdo que ayude a resolver la controversia materia de este Trato Directo. En tal sentido realizará, según corresponda y de ser el caso, las siguientes actividades:*
> *a. Limpieza de superficie de rodadura y bermas respetando el Área de la Concesión.*
> *b. Limpieza de cunetas.*
> *c. Limpieza y mantenimiento de alcantarillas libres de afectación.*
> *d. Limpieza de puentes y obras de arte.*
> *e. Limpieza, reposición, conservación de la señalización horizontal y vertical existentes.*

VIII. SUB-TRAMO: 14 - SHOREY (km 122) – Dv. OTUZCO (km 70), Long.: 51 .68 Km
Sub-tramo con superficie de rodadura a nivel de carpeta asfáltica, encontrándose sectores con la estructura del pavimento deteriorado (ahuellamiento severo y presencia de fisuras tipo piel de cocodrilo)
Se han identificado asentamientos ocasionados por insuficiencia de drenaje, falta de confinamiento del material de relleno, y/o falta de capacidad de soporte a nivel de subrasante; inestabilidad de taludes por las condiciones geológicas y geotécnicas de los materiales que, conforman los taludes.
En los cuadros adjuntos a la presente Acta se muestran, en forma referencial, la problemática que presentan cada uno de los sub-tramos, recomendando que se efectúen los Estudios Definitivos de Ingeniería correspondientes para alcanzar los Niveles de Servicio.
La Concesionaria deja establecido que la suscripción de la presente Acta no genera de manera alguna su consentimiento o aceptación para la entrega/recepción de los sub-tramos de O&M, la cual únicamente procederá llevarse a cabo en los términos establecidos en el Contrato de Concesión. El alcance de las reales intervenciones que la infraestructura requiera para ser entregada por el Concedente según lo establecido en el Contrato de Concesión podrá ser recién determinado con los estudios de ingeniería correspondientes" [Subrayado agregado].

f. Limpieza, reposición y conservación de las guardavías existentes.
g. Pintado y repintado de las marcas y señales del pavimento, para dotar de la seguridad vial necesaria en función a la zona (sea urbana o no urbana).
h. Replantado, arreglo y Conservación de las áreas verdes y demás componentes paisajísticos, ornamentales y ambientales integrantes de la Vía.
i. Peinado y limpieza de taludes laterales tanto en corte como en relleno.
j. Control y manejo de los sedimentos.
Retiro y limpieza de la vía de los derrumbes de magnitud igual o inferior a 200m3 por evento".

Mediante "Acta Complementaria al Acta de Acuerdo Parcial de Trato Directo de 16 de Julio del 2018" de 9 de noviembre de 2018 **(Apéndice n.° 195)**, las Partes definieron el detalle de las actividades señaladas en el párrafo precedente[154] y señalaron que el plazo de 7 meses en el que se realizarían se computaría desde la fecha de suscripción de esta acta.

Posteriormente, las Partes suscribieron el "Acta de Acuerdo Parcial de Trato Directo" de 7 de diciembre de 2018[155] **(Apéndice n.° 196)** (en adelante, Acta de Acuerdo Parcial de Trato

[154] Mediante esta Acta las Partes acuerdan actividades que ejecutará el Concesionario en los sectores asfaltados de los Sub Tramos OyM, listados en las Cláusulas 7.10 y 7.11 del Contrato de Concesión, a fin de mantener la transitabilidad en la vía, las cuales son:
- Limpieza de calzada y berma respetando el área de la Concesión.
- Limpieza de cunetas.
- Limpieza y mantenimiento de alcantarillas.
- Limpieza y de puentes y obra de arte.
- Limpieza, reposición, conservación de las señales horizontales y verticales existentes,
- Pintado y repintado de las marcas y señales del pavimento, para dotar de seguridad vial en función a la zona (sea urbana o no urbana).
- Replanteo, arreglo y conservación de las áreas verdes y demás componentes paisajísticos, ornamentales y ambientales integrantes de la vía.
- Peinado y limpieza de taludes laterales tanto en corte como en relleno.
- Retiro y limpieza de derrumbes menores o iguales a 200 m³ por evento.
- Sellado de fisuras y grietas en calzada.
- Parchado superficial en calzada.
- Reparación menor en Alcantarillas.

[155] ***"3.1 PERITAJE***
Las Partes acuerdan que, de manera complementaria al Acta de Inspección Visual de Estado Situacional de Sub Tramos Operación y Mantenimiento a que se refiere el punto 1.6 anterior, y con el fin de determinar el real estado de conservación de los Sub Tramos detallados en las Cláusulas 7.10 y 7.11 del Contrato de Concesión (en adelante "los Sub Tramos de Operación y Mantenimiento"), especialmente en relación al cumplimiento de los Niveles de Servicio Individuales aplicables a dichos Sub Tramos establecidos en el Anexo I del Contrato de Concesión, se deberá llevar a cabo un peritaje especializado (en adelante el "Peritaje Especializado")
(...).
*3.2. **RECEPCIÓN DE SUB-TRAMOS***
3.2.1. El Concesionario se compromete a recibir los Sub Tramos que se indican en el presente numeral, los cuales se encuentran recogidos en las Cláusulas 7.10 y 7.11 del Contrato de Concesión.(...) El procedimiento de entrega de los Sub Tramos deberá concluir a más tardar el 28 de diciembre de 2018.
Luego de terminada la Toma de Posesión, las Partes suscribirán un Acta de Entrega Parcial de Bienes en el marco de la Cláusula 1.10.4[155], a través de la cual las Partes entenderán ocurrida la Toma de Posesión y recibidos los Sub Tramos de Operación y Mantenimiento, que se indican a continuación:

N° ST	SUB TRAMO	LONGITUD (KM)
ST03	Cochabamba - Chota	34.14
ST04	Chota - Hualgayoc	60.02
ST05	Hualgayoc - Yanacocha	50.01
ST09	San Marcos - Cajabamba	59.13
ST11	Sausacocha - Huamachuco	11.29
ST13	Callacuyan - Shorey	15.76
ST14	Shorey - Dv Otuzco	51.68
TOTAL		282.03

(...)
3.2.4 No es materia de recepción el ST10, Cajabamba – Sausacocha.
*3.3. **SUSPENSIÓN DE OBLIGACIONES***
3.3.1. En consideración a la recepción parcial de Sub-Tramos a que se refiere el numeral 3.2.1 anterior, las Partes acuerdan, en virtud de lo dispuesto por la Cláusula 17.1 (b) del Contrato de Concesión, suspender todas las obligaciones del Concesionario que estén relacionadas de manera directa o indirecta a dichos, Sub Tramos, con excepción de aquellos compromisos asumidos en el Acta Complementaria del 9 de noviembre de 2018 (señalada en el numeral 1.11 anterior) y la atención de emergencias viales".

Directo), en la que acordaron, entre otros, la designación de las empresas ABRACO Ingeniería S.A.C. y Euroconsult Nuevas Tecnologías S.A. (en adelante, el Perito) para la realización del peritaje especializado a fin de determinar el real estado de conservación de los Sub Tramos OyM (que debía entregar el Concedente) y que el Concesionario se comprometía a recibir los Sub Tramos OyM (con excepción del Sub Tramo Cajabamba – Sausacocha), sujeto a la opinión favorable del Regulador respecto de la Suspensión de Obligaciones del Concesionario vinculadas directa o indirectamente con los Sub Tramos entregados, salvo los compromisos asumidos en el acta señalada en el párrafo precedente y en lo que concierne a la atención de emergencias viales[156].

En relación al Sub Tramo Cajabamba- Sausacocha no incluido entre los Sub Tramos que serían recibidos por el Concesionario con suspensión de obligaciones, mediante Informe n.° 1766-2018-MTC/25 de 30 de octubre de 2018 **(Apéndice n.° 197)**, la asesoría técnica, legal y económica de la DGCT del MTC señaló que el Sub Tramo mencionado no había sido intervenido por cuanto el proceso de licitación para la elaboración de sus estudios de ingeniería no prosperó. Cabe mencionar que el plazo para la entrega de dicho tramo, por el Concedente al Concesionario, venció en junio de 2015, de acuerdo con la cláusula 5.10 del Contrato de Concesión.

En ese sentido, mediante Carta n.° 022-2019-FAP de 19 de julio de 2019 **(Apéndice n.° 198)**, el Perito presentó el "Informe Final de Contrato de Locación Servicios 001 – Servicios de Peritaje Especializado" **(Apéndice n.° 199)**, a través del cual determinó que ninguno de los 7 Sub Tramos OyM en cuestión, que el Concedente había entregado al Concesionario (con suspensión de obligaciones), cumplían con la totalidad de parámetros de los Niveles de Servicios establecidos en el Contrato de Concesión.

Paralelamente y en virtud de los acuerdos adoptados en el Acta de Acuerdo Parcial de Trato Directo, las Partes suscribieron las Actas n.os 01-RD 2610-2018-MTC/20 de 28 de diciembre de 2018 **(Apéndice n.° 15)** y 02-RD 2610-2018-MTC/20 de 15 de enero de 2019 **(Apéndice n.° 16)**, mediante las cuales el Concedente[157] entregó al Concesionario 7 Sub Tramos OyM: (i) Chota – Hualgayoc, (ii) Hualgayoc – Dv. Yanacocha, (iii) San Marcos – Cajabamba, (iv) Sausacocha – Huamachuco, (v) Dv. Callacuyan – Dv. Shorey, (vi) Shorey – Dv. Otuzco, y (vii) Cochabamba - Chota[158]. Cabe precisar que esa entrega se realizó condicionando los efectos de la Toma de Posesión de dichos Sub Tramos por parte del Concesionario a la opinión favorable del Regulador respecto a la suspensión de obligaciones del Concesionario, en concordancia con el compromiso asumido en el Acta de Acuerdo del 7 de diciembre de 2018[159] **(Apéndice n.° 196)**.

Posteriormente, mediante Oficio n.° 0264-2019-MTC/25 de 17 de enero de 2019 **(Apéndice n.° 200)**, la DGCT del MTC solicitó opinión al Regulador sobre el proyecto de Acta de Acuerdos para la Suspensión de Obligaciones en los Sub Tramos recogidos en las cláusulas 7.10 y 7.11 (en

(...)
3.6.2. La entrada en vigencia y exigibilidad de la presente Acta de Acuerdo Parcial de Trato Directo, está sujeta a la condición suspensiva de la emisión de la opinión del Regulador (OSITRAN) respecto a los términos de la Suspensión de Obligaciones a que se refiere el numeral 3.3 anterior.
(...)".

[156] ***"1.10.36 Emergencia Vial***
Daño imprevisto que experimenta la vía por causas de las fuerzas de la naturaleza o de la intervención humana, y que obstaculiza o impide la transitabilidad de los usuarios de la vía".

[157] A través de una comisión designada por Provías Nacional, mediante Resolución Directoral n.° 2610-2018-MTC/20 de 26 de diciembre de 2018.

[158] Dicho Sub Tramo se entregó al Concesionario 18 días calendario luego del plazo establecido en el Acta de Acuerdo Parcial de Trato Directo.

[159] *"Cabe señalar además que según lo establecido en la cláusula 3.6.2 del Acta de Acuerdo Parcial del 7.12.18, para fines del Contrato de Concesión, los efectos de la presente Acta están sujetos a la condición suspensiva de la previa emisión de la opinión del Regulador o al acta de suspensión de las obligaciones referidas en la cláusula 3.3 el Acta de Acuerdo Parcial del 7.12.18, y a la suscripción de dicha acta de suspensión por las Partes. Una vez cumplido lo anterior, la presente Acta entrará en vigencia de manera automática, entendiéndose ocurrida la Toma de Posesión y recibidos los Sub Tramos antes mencionados por el Concesionario.*
(...)".

adelante, Acta de Suspensión), por la causal de acuerdo entre las Partes, de conformidad a lo establecido en el capítulo XVII del Contrato de Concesión.

Con Oficio n.° 1791-2019-GSF-OSITRAN de 26 de febrero de 2019 **(Apéndice n.° 201)**, el Regulador comunicó al Concedente su opinión favorable sobre el proyecto de Acta de Suspensión, adjuntando el Informe n.° 0980-2019-JCRV-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 202)**, conteniendo la opinión solicitada, en la cual si bien concluye que los términos establecidos en el proyecto de acta resultan razonables, también señala que el plazo de suspensión debe estar justificado técnicamente, debido a que si la suspensión se extiende por un plazo injustificado, se podría continuar pagando al Concesionario por un conjunto de actividades vinculadas a la operación de los Sub Tramos en cuestión (en referencia al Pago Anual por Operación y Mantenimiento - PAMO), pese a que la actuación de este último se encuentra acotada a un conjunto de actividades encargadas provisionalmente.

Con la opinión favorable del Regulador, las Partes suscribieron el Acta de Suspensión el 1 de marzo de 2019 **(Apéndice n.° 17)**, en la que acordaron suspender, por un plazo de 12 meses contados desde la suscripción de dicha acta (esto es, **hasta el 1 de marzo de 2020**), las siguientes obligaciones del Concesionario vinculadas a los Sub Tramos OyM 3, 4, 5, 9, 11, 13 y 14:

i) Las cláusulas 7.1, 7.2, 7.3, 7.6, 7.9 y 7.12 (Capítulo VII: De la Conservación)[160];
ii) El Capítulo VIII: Explotación de la Concesión, con excepción de los numerales 8.12 (a) (iii) y 8.12 (a) (iv)[161];
iii) El segundo párrafo del numeral 5.1 de la Sección 1 del Anexo I[162] (referidos a la evaluación de Niveles de Servicios en los Sub Tramos que son intervenidos por el Concedente);

[160] *"7.1 El CONCESIONARIO se obliga a efectuar la Conservación de los Bienes de la Concesión que haya recibido del CONCEDENTE, desde su recepción hasta la fecha de Caducidad de la Concesión, así como respecto de otros Bienes de la Concesión que incorpore o sean incorporados a la Concesión.*
La obligación del CONCESIONARIO es mantener los Niveles de servicio que establezca el Contrato, los mismos que deberá mantener durante toda la etapa de Explotación dentro de los parámetros indicados en el ANEXO I.
7.2 El CONCESIONARIO efectuará las labores de Conservación de la infraestructura, incluyendo las de seguridad, que sean necesarias para alcanzar y mantener los niveles de servicio que se encuentran establecidos en el ANEXO I del presente Contrato.
7.3 En la ejecución de las labores de Conservación Vial se respetará igualmente las Leyes y Disposiciones Aplicables sobre mantenimiento de vías en todo en lo que no se oponga a lo establecido en el ANEXO I.
Las labores de Conservación a efectuar por el CONCESIONARIO en los diferentes Sub Tramos se ajustarán siempre para alcanzar y garantizarlos [sic] Niveles de Servicio exigidos en el ANEXO I con la finalidad de brindar un servicio óptimo al usuario.
La lista y clasificación de las actividades de Conservación Vial se encuentran en las Especificaciones Técnicas Generales para la Conservación de Carreteras, aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Resolución Directoral N° 051-2007-MTC el 29 de agosto de 2007 o norma que la sustituya."
"7.6 La obligación asumida por el CONCESIONARIO conlleva la responsabilidad de definir las técnicas, procedimientos y la oportunidad de las labores de Conservación. A tales efectos, dentro de los plazos establecidos en el ANEXO I, el CONCESIONARIO presentará al REGULADOR con copia al CONCEDENTE, un programa referencial de Conservación. Dicho plan será aprobado por el REGULADOR en un plazo máximo de veinte (20) Días desde la fecha de su presentación.
(...)".
"7.9 Es obligación del CONCESIONARIO proporcionar al REGULADOR informes relativos al desarrollo de la Conservación de la Concesión para su evaluación conforme al procedimiento establecido en el ANEXO I del Contrato. En dicho documento se deberá incluir información sobre resultados de Niveles de Servicio de las actividades de Conservación realizadas. El costo de la preparación de los informes corresponderá al CONCESIONARIO conforme al formato aprobado por el REGULADOR."
"7.12 Una vez suscrita el Acta de Entrega Parcial de bienes señalada en la Cláusula precedente, el CONCESIONARIO se hará cargo de las labores de Explotación aún no implementadas en la vía entregada."

[161] *"8.12 Los Servicios Obligatorios que deberá implementar o proporcionar el CONCESIONARIO, serán los siguientes:*
a) Servicios que se implementarán en forma gratuita y según la regulación indicada en esta Cláusula:
(...)
iii) Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico, policlínico, según sea el caso.
iv) Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder de cien (100) kilómetros."

[162] *"5.1 (...)*
La evaluación de los niveles de servicio en los sub Tramos donde el CONCEDENTE está interviniendo se realizará a partir de la recepción del Sub Tramo por el CONCESIONARIO."

iv) Los numerales 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 de la Sección 1 del Anexo I[163] (referidos a Niveles de Servicios Individuales y Globales); y,
v) Cualquier otra cláusula o estipulación contractual que contenga obligaciones referidas al cumplimiento de Niveles de Servicio en los 7 Sub Tramos OyM entregados al Concesionario.

En consecuencia, si bien el Concesionario tomó posesión de los 7 Sub Tramos OyM, en virtud de la suspensión de obligaciones señalada, sus prestaciones se circunscribieron a ciertas actividades destinadas a mantener la transitabilidad de la vía, establecidas en el Acta Complementaria de 9 de noviembre de 2018 **(Apéndice n.° 195)**, así como a la atención de emergencias viales. Siendo así, no le es exigible el cumplimiento de Niveles de Servicios previstos en el Contrato de Concesión.

Cabe indicar que, si bien se encuentra publicada en el portal institucional del MTC una propuesta de Adenda n.° 1 al Contrato de Concesión[164] (que según lo señalado en dicho portal fue presentada el 30 de octubre de 2019) que contempla, entre otros, la posibilidad de que el Concedente encargue al Concesionario la elaboración de Expedientes Técnicos o Estudios Definitivos de Ingeniería para la ejecución de las intervenciones que resulten necesarias para alcanzar los Niveles de Servicio en los Sub Tramos OyM, dicha propuesta aún se encuentra en proceso de evaluación conjunta (a la fecha), según lo informado por la DGPPT del MTC[165]; evidenciándose que todavía no se ha materializado una solución para que los Sub Tramos OyM alcancen los Niveles de Servicio exigidos en el Contrato de Concesión y puedan ser entregados al Concesionario. Ello resulta relevante por cuanto, de resultar necesarias dichas intervenciones, su formulación y ejecución no solo implicaría una mayor demanda de recursos públicos, sino también de tiempo, prolongando por un periodo aún mayor el inicio de la totalidad de actividades de Operación y Mantenimiento con exigencia de Niveles de Servicio (aun cuando se viene pagando la totalidad de PAMO al Concesionario) y la recaudación de peajes derivada de la puesta en servicio de los mencionados Sub Tramos, evitando la reducción de Cofinanciamiento a cargo del Estado.

En ese sentido, si bien el Concedente entregó los mencionados Sub Tramos al Concesionario, ello no varió la situación que venía evidenciándose desde el vencimiento de los plazos establecidos en la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, por cuanto, aún no se han iniciado las labores de Operación y Mantenimiento con exigencia de Niveles de Servicio a cargo del Concesionario en estos Sub Tramos, aun cuando el Concesionario viene recibiendo el pago por tales labores desde el año 2015.

Cabe indicar que, con fecha 3 de junio de 2021, las Partes suscribieron la Adenda n.° 1 al Acta de Suspensión **(Apéndice n.° 18)**, mediante la cual acordaron extender la mencionada suspensión de obligaciones hasta el 30 de junio de 2021.

---

[163] *"Niveles de Servicio Individuales*
5.2 En el Apéndice 2 del presente Anexo se indican los niveles de servicio admisibles para: Superficie de rodadura, bermas, drenajes, puentes y viaductos, Área de la Concesión, seguridad vial (señalización vertical y áreas, señalización horizontal, y elementos de encarrilamiento y defensa), congestión vehicular, congestión en unidades de peaje.
5.3 Los niveles de servicio individuales se evaluarán de acuerdo a los valores y procedimientos indicados en los Apéndices2 y 7 de este Anexo I.
Nivel de Servicio Global de un Sub Tramo
5.4 El cálculo del Nivel de Servicio Global de un Sub Tramo presentado por el CONCESIONARIO, se realizará de acuerdo con la metodología de evaluación que se detalla a continuación:
(...)
5.5 Los valores admisibles del Nivel de Servicio Global para cada uno de los Sub Tramos según el Año de la concesión son los indicados en el Apéndice 6 del presente Anexo."

[164] Consultado el 13 de julio de 2021. Disponible en: [https://www.gob.pe/institucion/mtc/colecciones/327-proyecto-de-adenda-al-contrato-de-concesion-carretera-longitudinal-de-la-sierra-tramo-2].

[165] Mediante Oficio n.° 3087-2021-MTC/19 de 24 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 204)**.

Lo anterior evidencia que la no entrega de 1 Sub Tramo OyM y la entrega con suspensión de obligaciones de los otros 7 Sub Tramos OyM ha ocasionado que venga postergándose la fecha efectiva de Operación y Mantenimiento de dichos Sub Tramos; aun cuando se viene pagando al Concesionario el PAMO desde el año el 2015, fecha fija establecida en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, generando un perjuicio económico al Estado por el pago con recursos públicos por una suma estimada de US$ 15 655 861,00 **(Ver Apéndice n.° 8),** sin contraprestación efectiva. Asimismo, ha ocasionado un beneficio al Concesionario por un monto estimado de US$ 1 278 159,00 **(Ver Apéndice n.° 8)**, pagado con recursos provenientes de peajes cobrados a los Usuarios, por actividades de Operación y Mantenimiento que no realiza.

Dicha situación también viene afectando a los Usuarios de la Concesión, quienes **a más de 7 años y 3 meses** de la fecha de suscripción Contrato de Concesión, aún no tienen a su disposición una vía que cuente con los Niveles de Servicio y los Servicios Obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión.

Asimismo, el hecho de que se venga dilatando el inicio de la etapa de Operación y Mantenimiento con exigencia de Niveles de Servicio en los 8 Sub Tramos OyM (debido a la suspensión de obligaciones del Concesionario en 7 Sub Tramos y la no entrega de 1 Sub Tramo), también conllevó a que siga dilatándose el inicio de la recaudación de peajes en 4 unidades de peaje que requieren, previo a su funcionamiento, de la puesta en servicio de dichos Sub Tramos, impidiendo al Estado reducir los recursos públicos que destina (Cofinanciamiento) a los pagos de la Concesión[166] por una suma estimada de **US$ 14 849 000,00 (Ver Apéndice n.° 8).**

Los hechos expuestos revelan el incumplimiento de la siguiente normativa:

Ley n.° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, del 11 de abril de 2001

- **Artículo 173.1.- Presentación de informes**

  "173.1 Toda autoridad, cuando formule informes o proyectos de resoluciones fundamenta su opinión en forma sucinta y establece conclusiones expresas y claras sobre todas las cuestiones planteadas en la solicitud, y recomienda concretamente los cursos de acción a seguir, cuando éstos correspondan, suscribiéndolos con su firma habitual, consignando su nombre, apellido y cargo.
  (...)".

Decreto Supremo n.° 006-2017-JUS.Texto Único Ordenado de la Ley n.° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, del 20 de marzo de 2017.

- ***"Artículo 182.- Presentación de informes***
  182.1 Toda autoridad cuando formule informes o proyectos de resoluciones fundamenta su opinión en forma sucinta y establece conclusiones expresas y claras sobre todas las cuestiones planteadas en la solicitud, y recomienda concretamente los cursos de acción a seguir, cuando éstos correspondan, suscribiéndolos con su firma habitual, consignando su nombre, apellido y cargo.
  (...)".

[166] Pago anual por Operación y Mantenimiento - PAMO, Pago por Rehabilitación y Mejoramiento – PRM y Pago Anual por Mantenimiento Periódico Inicial – PAMPI.

Decreto Supremo n.° 410-2015-EF, Reglamento del Decreto Legislativo n.° 1224 – Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, de 27 de diciembre de 2015

- *"Artículo 2.- Principios*

2.2. Constituyen reglas para la aplicación del principio de Enfoque de Resultados en la toma de decisiones de las entidades públicas, las siguientes:

a. Entre dos o más alternativas legalmente viables, se debe optar por aquella que permita la ejecución oportuna del proyecto, promueva la inversión, garantice la disponibilidad del servicio y/o permita alcanzar o mantener los niveles de servicio del proyecto.

b. En todas las fases del proyecto, las entidades públicas deben dar celeridad a sus actuaciones, evitando acciones que generen retrasos basados en meros formalismos.

c. En caso de controversias durante la ejecución del proyecto, cuando se cuenten con pruebas, evaluaciones o elementos de juicio que permitan determinar que es más conveniente en términos de costo beneficio, optar por el trato directo en lugar de acudir al arbitraje, la entidad pública debe optar por resolver dichas controversias mediante trato directo.

2.3. Para la aplicación de las reglas señaladas en el numeral precedente, el órgano competente de la entidad pública sustenta técnica, financiera y legalmente sus decisiones. Los órganos del Sistema Nacional de Control no pueden cuestionar su ejercicio por el solo hecho de tener una opinión distinta, de conformidad con lo establecido en la Sexta Disposición Complementaria Final de la Ley, así como con la Cuarta Disposición Complementaria Final de la Ley N° 29622, Ley que modifica la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y amplía las facultades en el proceso para sancionar en materia de responsabilidad administrativa funcional".

Contrato de Concesión "Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Caja marca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N", suscrito el 28 de mayo de 2014.

- **Cláusula 5.3**

"5.3. (...)
El CONCEDENTE declara y garantiza que para cada Toma de Posesión, los Bienes del CONCEDENTE estarán libres de cualquier (i) carga, gravamen o derecho; así como libres de ocupantes y de cualquier restricción que pudiera afectar el normal desarrollo de la Rehabilitación y Mejoramiento y/o Mantenimiento Periódico Inicial o la futura Explotación, (ii) embargo, medida judicial, extrajudicial o administrativa, que pueda limitar, impedir o afectar su normal utilización para los fines del Contrato ; obligándose el CONCEDENTE al saneamiento fisico legal a que hubiere lugar, sea por evicción, y/o por acto propio del CONCEDENTE (...)".

- **Cláusula 5.10**

"5.10 Las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión deberán ser entregadas por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO, en los siguientes plazos máximos:
(...)

Sub Tramo Chiple-Cutervo	*A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato*
Sub Tramo Cutervo-Cochabamba	*A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato*
Sub Tramo Cochabamba-Chota	*Junio 2014*
Sub Tramo Chota-Hualgayoc	*Setiembre 2014*
Sub Tramo Hualgayoc-Dv. Yanacocha	*A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato.*
Sub Tramo Dv. Yanacocha – Cajamarca	*A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato.*
Sub Tramo Cajamarca - Km 1269+000	*Mar 2015*
Sub Tramo Km 1269+00 – San Marcos	*Mar 2015*
Sub Tramo San Marcos- Cajabamba	*Ago 2015*
Sub Tramo Cajabamba-Sausacocha	*Junio 2015*
Sub Tramo Sausacocha-Huamachuco	*Mayo 2014*
Sub Tramo Huamachuco–Dv. Callacuyan	*Mar 2015*
Sub Tramo Dv. Callacuyan-Shorey	*A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato.*
Sub Tramo Shorey-Dv. Otuzco	*A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato.*
Sub Tramo Dv. Otuzco – Trujillo	*Mar 2015*

Sub Tramo Ciudad de Dios – Chilete	*A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato.*
Sub Tramo Dv. Chilete-Cajamarca	*A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato*
Sub Tramo Dv. Chilete-Emp. PE-3N	*Jul2015"*

Cláusula 5.11

"5.11 La Rehabilitación y Mejoramiento referido en la Cláusula 6.1 no podrá iniciarse en la medida que el CONCEDENTE no hubiera cumplido con entregar cuando menos el cincuenta por ciento (50%) de áreas de terrenos liberadas necesarias para la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento, en los plazos indicados en la Cláusula 5.10. La entrega deberá realizarse en longitudes de por lo menos 10 km continuos.
(...)".

- **Cláusula 6.1**

"6.1 El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar la Rehabilitación y Mejoramiento en un plazo máximo de veinticuatro (24) meses, contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato (...). Para iniciar la ejecución de las intervenciones indicadas, se deberá verificar el cumplimiento de las condiciones indicadas en la Cláusula 6.12 (...)".

- **Cláusula 6.10**

"6.10 (...)
El Programa de Ejecución, en cada caso, deberá respetar los plazos máximos establecidos en la Cláusula 6.1.
(...)".

- **Cláusula 6.12**

"6.12. La ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento se deberá iniciar a más tardar a los sesenta (60) Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato. Para ello, será necesaria la verificación por parte del CONCEDENTE de las siguientes condiciones:
a) Se haya efectuado la entrega de las áreas de terreno necesarias para dar inicio a la Rehabilitación y Mejoramiento, comprendidas en el Área de Concesión correspondiente, de acuerdo a lo indicado en la Cláusula 5.10 y 5.11.
(...)".

- **Cláusula 7.10**

"7.10 El CONCEDENTE ejecutará obras de acuerdo a lo siguiente:

Rehabilitación y Mejoramiento
a) Cochabamba – Chota
b) Chota - Hualgayoc
c) Dv. Callacuyan - Shorey
d) Shorey - Dv. Otuzco
Mejoramiento
e) San Marcos - Cajabamba
f) Cajabamba - Sausacocha
Mejoramiento y Construcción
g) Sausacocha – Huamachuco"

- **Cláusula 7.11**

"7.11 El CONCEDENTE, luego de ejecutar las obras, en los Sub Tramos indicados, los entregará al CONCESIONARIO en los plazos indicados en la Cláusula 5.10. Para la entrega se seguirá el procedimiento indicado en las Cláusulas 5.12 a 5.17.
El CONCEDENTE deberá hacer entrega de los Sub Tramos correspondientes, dentro de los que se incluye

el Sub Tramo Hualgayoc - Dv. Yanacocha, con los Niveles de Servicio exigidos en el Anexo I del Contrato, lo cual se dejará constancia en el Acta de Entrega Parcial de Bienes correspondiente.
En caso no existir acuerdo sobre la recepción de alguno de los Sub Tramos indicados, cualquier de las partes podrá solicitar que la controversia sea dirimida de acuerdo al procedimiento indicado en la Cláusula 6.27 y 6.28".

Los hechos expuestos evidencian lo siguiente:

Para el caso de los Sub Tramos RyM

i) El monto reconocido y pagado por el MTC al Concesionario (S/ 31 902 633,53) por los mayores gastos generales y mayores costos de mantenimiento de tránsito y seguridad, constituye un perjuicio económico al Estado, ocasionado por: (a) el incumplimiento de entrega de áreas de terreno en los plazos establecidos en la Cláusula 5.10 y la entrega de áreas sin cumplir las condiciones establecidas en la Cláusula 5.3, que derivaron en las ampliaciones de plazo n.° 1 y 2, y (b) por el reconocimiento y pago sin sustento legal ni contractual de mayores gastos y costos por evento de fuerza mayor.

ii) El incumplimiento en la entrega de áreas de los Sub Tramos RyM al Concesionario ha ocasionado que las obras de Rehabilitación y Mejoramiento no se hayan culminado hasta la fecha, postergando el inicio de la etapa de Operación y Mantenimiento con exigencia de Niveles de Servicio (cuya fecha estimada era agosto de 2016[167]), aun cuando se viene pagando al Concesionario la totalidad del PAMO desde el año 2015 (fecha fija establecida en el Contrato de Concesión), generando un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de un monto estimado de US$ 2 710 568,00 **(Ver Apéndice n.° 8),** sin contraprestación efectiva. Asimismo, ha generado un beneficio a favor del Concesionario por el pago de un monto estimado de US$ 218 975,00 **(Ver Apéndice n.° 8)**, con recursos provenientes de peajes cobrados a los Usuarios por actividades de Operación y Mantenimiento no realizadas.

iii) Lo anterior también ha impedido que se inicie la recaudación de peajes en 1 nueva garita (para cuyo funcionamiento se requiere la puesta en servicio de los 2 Sub Tramos RyM) que hubiera reducido el Cofinanciamiento del Estado para los pagos al Concesionario por un monto estimado de US$ 932 000,00 **(Ver Apéndice n.° 8)**.

iv) Asimismo, **a más de 5 años**[168] de la fecha estimada de culminación de las Obras RyM, los Usuarios aún no tienen a su disposición los Sub Tramos RyM con los Niveles de Servicio y la totalidad de Servicios Obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión.

Para el caso de los Sub Tramos OyM

v) El incumplimiento en la entrega de 1 Sub Tramo OyM y la entrega con suspensión de obligaciones de los otros 7 Sub Tramos OyM ha ocasionado que siga postergándose el inicio de la etapa de Operación y Mantenimiento con exigencia de Niveles de Servicio (cuya fecha estimada era entre los años 2014 y 2015, según lo señalado en la Cláusula 5.10), aun cuando se viene pagando al Concesionario el PAMO desde el año el 2015 (fecha fija establecida en

[167] Teniendo en cuenta el plazo máximo de ejecución establecido en la Cláusula 6.1 (hasta el 28 de mayo de 2016) y el plazo máximo que tenía el Comité de Aceptación para pronunciarse sobre la aceptación de las Obras RyM, establecido en el Anexo XI del Contrato de Concesión, Apéndice 5, numeral 5.
[168] Teniendo en cuenta el plazo máximo de ejecución de las Obras RyM (24 meses desde la firma del Contrato de Concesión, esto es, hasta el 28 de mayo de 2016)

el Contrato de Concesión), generando un perjuicio económico al Estado por el pago con recursos públicos por una suma estimada de US$ 15 655 861,00 **(Ver Apéndice n.° 8),** sin contraprestación efectiva. Asimismo, ha ocasionado un beneficio al Concesionario por un monto estimado de US$ 1 278 159,00 **(Ver Apéndice n.° 8)**, pagado con recursos provenientes de peajes cobrados a los Usuarios, por actividades de Operación y Mantenimiento que no realiza.

vi) Lo anterior también coadyuvó a que no se recauden peajes en 4 nuevas garitas[169] que hubiera reducido el Cofinanciamiento del Estado para los pagos al Concesionario por un monto estimado de US$ 14 849 000,00 **(Ver Apéndice n.° 8)**.

vii) Dicha situación también viene afectando a los Usuarios de la Concesión, quienes **a más de 7 años y 3 meses** de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, aún no tienen a su disposición los Sub Tramos OyM con los Niveles de Servicio y la totalidad de Servicios Obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión.

Para el caso de los Sub Tramos MPI

viii) El efecto correspondiente a los Sub Tramos MPI se desarrolla en el Hecho n.° 2.

Lo anteriormente descrito se produjo debido a que, sin contar con un análisis de sustento, Proinversión consignó en las sucesivas versiones del contrato (incluyendo la VFC) plazos máximos en los que el Concedente debía entregar al Concesionario los Sub Tramos de la Concesión; asimismo, debido a que Provías Nacional emitió opinión favorable sobre la Versión Final del Contrato de Concesión sin contar con un análisis o informes de las áreas competentes que sustente su conformidad a los plazos establecidos en la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión para la entrega al Concesionario de los Sub Tramos de la Concesión, en los términos contractuales.

Las personas comprendidas en los hechos presentaron sus comentarios, conforme se detalla en el **Apéndice n.° 2**.

2. EL CONCEDENTE, CON OPINIÓN FAVORABLE DEL REGULADOR, APROBÓ LOS EXPEDIENTES TÉCNICOS DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO INICIAL PRESENTADOS POR EL CONCESIONARIO, AUN CUANDO INCUMPLÍAN LA EXTENSIÓN Y EL PARÁMETRO DE RUGOSIDAD EXIGIDOS CONTRACTUALMENTE. ASIMISMO, SIN CUMPLIR EL MARCO LEGAL VIGENTE, EL CONCEDENTE MODIFICÓ EL PARÁMETRO DE RUGOSIDAD EXIGIDO CONTRACTUALMENTE, OCASIONANDO QUE LUEGO SE RECHACE LO EJECUTADO POR EL CONCESIONARIO. ADEMÁS, EL CONCEDENTE NO ENTREGÓ AL CONCESIONARIO 1 SUB TRAMO MPI. TODO ELLO AFECTÓ LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO A LOS USUARIOS, FAVORECIENDO AL CONCESIONARIO, EN PERJUICIO DEL ESTADO POR APROXIMADAMENTE: 1) US$ 6 208 612,00, POR EL PAGO DE ACTIVIDADES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO SIN CONTRAPRESTACIÓN EFECTIVA, Y 2) US$ 12 247 993,80, POR EL OTORGAMIENTO DE DERECHOS DE COBRO POR OBRAS QUE NO HAN SIDO EJECUTADAS. ASÍ COMO UN BENEFICIO AL CONCESIONARIO POR ACTIVIDADES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO NO

[169] Dos de ellas, las garitas "Yamobamba" y "San Bernardino", requieren para su funcionamiento de la puesta en servicio de Sub Tramos OyM y MPI, de manera conjunta.

REALIZADAS DE APROXIMADAMENTE US$ 478 661,00, PAGADO CON PEAJES. ADEMÁS, IMPIDIÓ LA RECAUDACIÓN DE PEAJES EN NUEVAS GARITAS POR UN MONTO ESTIMADO DE US$ 18 580 000,00 QUE HUBIERA REDUCIDO EL COFINANCIAMIENTO PAGADO POR EL ESTADO AL CONCESIONARIO.

La Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión (**Apéndice n.° 6**) contiene los plazos máximos para la entrega de los 8 Sub Tramos MPI y sus cláusulas 6.2 y 6.6 establecen que el Concesionario se obliga, entre otros, a formular y ejecutar los Expedientes Técnicos del Mantenimiento Periódico Inicial (en adelante, ET del MPI), correspondientes a 8 Sub Tramos de la Concesión. Dichos ET del MPI son aprobados por el Concedente, con la opinión favorable del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ositrán o Regulador).

En el marco de lo establecido en dichas cláusulas, el Concesionario remitió al Concedente[170] y al Regulador los ET de 7 de los 8 Sub Tramos MPI (el ET faltante corresponde al Sub Tramo Cajamarca – Km 1269), quienes los revisaron y formularon sus respectivas observaciones. Sin embargo, el Concesionario comunicó al Concedente que no era posible subsanar parte de dichas observaciones, debido a la existencia de zonas urbanas en 6 de los 8 Sub Tramos MPI, y que los puntos de inicio y fin de los Sub Tramos señalados en el Contrato de Concesión no coincidían con los que figuraban en el campo.

Para continuar con la elaboración de los ET del MPI, mientras se solucionaba la problemática antes indicada, las Partes acordaron suspender las obligaciones contractuales a cargo del Concesionario relacionadas al MPI respecto de una longitud de 13.91 km, correspondientes a zonas urbanas identificadas en 6 de los 8 Sub Tramos MPI (que incluía el Sub Tramo Cajamarca – Km 1269 en toda su extensión), por un plazo de 150 días calendario, cuyo vencimiento fue el 16 de noviembre de 2015.

No obstante, luego de vencido el plazo de la suspensión de obligaciones sin que las Partes hayan arribado a una solución, el Concedente aprobó los ET del MPI, sin incluir las zonas urbanas de los Sub Tramos MPI, que suman una extensión total de 13.91 km. Ello, a pesar que el MPI debía ejecutarse en la longitud total de los mencionados Sub Tramos (460.59 km), que incluye las zonas urbanas antes señaladas, de conformidad con la cláusula 6.2 y el Apéndice 1 del Anexo I del Contrato de Concesión.

Asimismo, los ET del MPI presentados por el Concesionario y aprobados por el Concedente con opinión favorable del Regulador, consideraron un Nivel de Servicio bajo un parámetro de rugosidad (Índice de Rugosidad Internacional - IRI) distinto al exigido en el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, afectando la calidad del servicio a prestar; sin embargo, ello no fue observado por el Regulador ni por el Concedente durante el procedimiento de aprobación de dichos ET.

En ese sentido, la actuación del Concedente y el Regulador permitió que el Concesionario inicie la ejecución del MPI el 9 de marzo de 2016 considerando un IRI menos exigente al estipulado contractualmente, propiciando que el Concesionario invoque posteriormente la existencia de una

[170] Cabe señalar que Provías Nacional (proyecto adscrito al Despacho Viceministerial de Transportes del MTC) es competente, a través de su Dirección Ejecutiva para aprobar los Expedientes Técnicos del presente caso, conforme a lo establecido en el artículo 9 de su Manual de Operaciones, aprobado por Resolución Ministerial n.° 394-2011-MTC/02 de 6 de junio de 2011, que se cita a continuación:

*"**Artículo 9.-** La Dirección Ejecutiva tiene las siguientes funciones:*

(...)

r) Aprobar los estudios de ingeniería de detalle de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional, otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra forma que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo.

(...)".

Dicha redacción se mantuvo en el Manual de Operaciones aprobado por Resolución Ministerial n.° 154-2016-MTC-01.02.

controversia sobre el IRI aplicable al MPI. Asimismo, la actuación del Concedente al aprobar Expedientes Técnicos que no consideraron la longitud total del MPI ocasionó que el avance financiero del MPI sea reconocido al Concesionario en base a presupuestos de expedientes técnicos cuyas intervenciones incumplían la extensión exigida contractualmente.

Posteriormente, durante la ejecución del MPI, el Concesionario propuso al Concedente y al Regulador la modificación de los ET del MPI, entre otros, para no aplicar el IRI en 2 Sub Tramos, por la influencia del IRI geométrico. Ello fue observado por el Concedente y el Regulador, quienes además, en esa oportunidad, advirtieron que el IRI previsto en los ET del MPI aprobados con anterioridad por Provías Nacional y con opinión favorable del Regulador era distinto (menos exigente) que el establecido en el Contrato de Concesión, aun cuando ello no había sido observado antes de su aprobación ni opinión, respectivamente. No obstante, el Concesionario no levantó tales observaciones alegando que dicho IRI fue aprobado con los ET del MPI y que no era objeto de la modificación propuesta.

Al no llegar a un acuerdo respecto de lo indicado en el párrafo precedente, las Partes[171] iniciaron un Trato Directo, como resultado del cual, acordaron determinar un IRI aplicable para la recepción del MPI menos exigente y, por ende, distinto al previsto en el Anexo I del Contrato de Concesión, es decir, vía Trato Directo modificaron el Contrato de Concesión incumpliendo el procedimiento legal y contractual previsto para ello, luego de lo cual, el Concedente aprobó la modificación de los ET del MPI, permitiendo que el Concesionario ejecute el MPI considerando ese nuevo IRI distinto al previsto en el Contrato de Concesión. No obstante, cuando el Concesionario culminó la ejecución del MPI, este fue rechazado en octubre de 2019 por el Comité de Aceptación designado por el Concedente, por incumplir, entre otros, el IRI previsto en el Contrato de Concesión; situación que se mantiene hasta la fecha.

Lo anterior conllevó a que, habiendo transcurrido más de 4 años desde la fecha de culminación inicialmente establecida para el MPI, los Usuarios no cuenten con una vía que cumpla los Niveles de Servicio ni los Servicios Obligatorios exigidos en el Contrato de Concesión. Asimismo, ha ocasionado que se postergue el inicio de la etapa de Operación y Mantenimiento con cumplimiento de Niveles de Servicio en la extensión total de los Sub Tramos MPI (460,65 km), impidiendo que se recauden peajes en 4 nuevas unidades de peaje, por un monto estimado de **US$ 18 580 000,00 (Ver Apéndice n.° 205)**, que hubiese reducido el Cofinanciamiento del Estado (realizado con recursos públicos).

Dicha situación también ha ocasionado un perjuicio económico al Estado por el pago con recursos públicos al Concesionario por un monto estimado de **US$ 6 208 612,00 (Ver Apéndice n.° 205)**, por actividades de operación y mantenimiento que el Concesionario no realiza, así como un beneficio al Concesionario por este último concepto de aproximadamente **US$ 478 661,00 (Ver Apéndice n.° 205),** pagado con recursos provenientes de peajes cobrados a los Usuarios.

Asimismo, al haberse calculado los Certificados de Avance de Mantenimiento Periódico Inicial (en adelante, CAMPI[172]) considerando el presupuesto de los ET del MPI por una extensión mayor

[171] Por parte del Concedente, la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC es competente para resolver las controversias con el Concesionario, conforme a lo señalado en el literal e) del artículo 79 del Reglamento de Organización y Funciones – ROF del MTC, aprobado por Decreto Supremo n.° 021-2007-MTC de 6 de julio de 2007, que se cita a continuación:
*"**Artículo 79.-** La Dirección General de Concesiones en Transportes tiene las funciones específicas siguientes:*
(...)
e) Resolver las controversias con la parte contractual privada, en el marco de los contratos correspondientes.
(...)".

[172] El Apéndice 7 del Anexo XI del Contrato de Concesión define al CAMPI conforme a lo siguiente:
"Definición:

(460,65 km, establecida en el Contrato de Concesión) a la realmente ejecutada (446,65 km), se generó un perjuicio económico al Estado por el otorgamiento al Concesionario de derechos de cobro por obras que no han sido ejecutadas hasta la fecha, por un monto estimado de **US$ 12 247 993,80 (Ver Apéndice n.° 205).**

Los hechos descritos se desarrollan a continuación:

2.1 Del parámetro de rugosidad (IRI) aplicable para la recepción del MPI

Durante la Licitación Pública Especial para la Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios - Cajamarca - Chiple, Cajamarca - Trujillo y Dv. Chilete - EMP. PE-3N, se produjeron cambios y/o modificaciones en las Bases y el proyecto de Contrato de Concesión, entre otros, relacionados a los Niveles de Servicio para Rehabilitación y Mantenimiento (RyM) y el Mantenimiento Periódico Inicial (MPI), como se observa a continuación:

A. El Primer[173] **(Apéndice n.° 22)** y Segundo[174] **(Apéndice n.° 33)** Proyecto del Contrato de Concesión, elaborados por la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Proinversión (entidad que actuó como Organismo Promotor de la Inversión Privada respecto del proyecto en cuestión), consideraron Niveles de Servicio diferenciados para el Mantenimiento Periódico Inicial y para las Obras (denominación empleada en ese momento para referirse a la Rehabilitación y Mejoramiento[175]), entre otros, el Índice de Rugosidad para recepción y conservación, según se muestra en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 27
Niveles de Servicio para Superficie de Rodadura (1° proyecto de Contrato)

Parámetros	Medida	Mant. Periódico Inicial		Obra	
		Recepción	Conservación	Recepción	Conservación
Rugosidad	Rugosidad media móvil máximo, con un intervalo de 100m	2.5 IRI	3.5 IRI	2.00 IRI	3.5 IRI

Fuente: Primer y Segundo Proyecto del Contrato de Concesión.
Elaboración: Comisión Auditora.

Es el Certificado de avance de Mantenimiento Periódico Inicial emitido por el REGULADOR de conformidad con los términos y condiciones establecidos en el Apéndice N° 7 del Anexo XI.
(...)
Derechos de cobro generados por el CAMPI a favor del CONCESIONARIO
2. Cada CAMPI emitido por el REGULADOR dará derechos de cobro al CONCESIONARIO a fracciones del PAMPI, proporcionales al mismo, denominados FPAMPI. Por consiguiente, una vez expedido cada CAMPI, el CONCEDENTE tendrá la obligación irrevocable e incondicional de pagar al CONCESIONARIO, los correspondientes FPAMPI.
(...)" [Subrayado agregado].

[173] Aprobado en Sesión n.° 282 del 6 de marzo de 2013 por el Comité Pro Integración de Proinversión y comunicado a los interesados mediante Circular n.° 2 del 07 de marzo de 2013.

[174] Aprobado en Sesión n.° 286 del 3 de abril de 2013 por el Comité Pro Integración de Proinversión y comunicado a los interesados mediante Circular n.° 4 del 04 de abril de 2013.

[175] Contrato de Concesión:
"CAPITULO VI
(...)
OBRAS DE REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO PERIÓDICO INICIAL
6.2 El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las Obras y el Mantenimiento Periódico Inicial correspondientes de la Concesión, sin perjuicio de las actividades de Conservación a que se refiere la Sección VII. Las Obras serán ejecutadas de acuerdo a los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental y el Mantenimiento Periódico Inicial de acuerdo a los Expedientes Técnicos y en los Sub Tramos respectivos de acuerdo al siguiente detalle:
Obras de Rehabilitación y Mejoramiento
(...)
Mantenimiento Periódico Inicial
(...)".

Al respecto, mediante Carta BS/089/2013 de 21 de marzo de 2013 **(Apéndice n.° 206)**, uno de los postores de la mencionada licitación[176] formuló a Proinversión la siguiente consulta relacionada al IRI aplicable para el MPI:

> *"En el apéndice 2 se establecen los Parámetros de Condición y Serviciabilidad de Concesiones Viales, el Cuadro de Niveles de Servicio de la superficie de rodadura (concreto Asfáltico) en el parámetro de Rugosidad para la recepción de los trabajos de Mantenimiento Inicial (Rugosidad media móvil máxima, con un intervalo de 100m), se establece como nivel de servicio el valor de 2.50 IRI para la recepción y 3.5 para conservación.*
>
> *Como los trabajos en el proceso de Mantenimiento Inicial no comprenden la Intervención de la estructura del pavimento, estos trabajos poco hacen para mejorar el IRI de la vía, por lo cual es poco probable que se llegue a obtener un IRI de 2.5 para la recepción de estos trabajos.*
>
> *Por consiguiente para obtener un IRI de 2.5 para la recepción se deberá intervenir la estructura del pavimento y los trabajos ya no serían de Mantenimiento Inicial sino de Rehabilitación que comprende trabajos mayores y por ende generando mayor costo.*
>
> *Por lo expuesto solicitamos se modifique dicha exigencia y en lugar de exigir 2.5 se establezca 3.5 para la recepción y conservación de la vía".* [Subrayado agregado].

Mediante Oficio n.° 10-2013/PROINVERSIÓN/DPI/SDGP/JPVI.06 de 9 de abril de 2013 **(Apéndice n.° 207)**, Proinversión solicitó al MTC emitir opinión sobre la citada consulta, quien atendió dicha solicitud a través del Oficio n.° 323-2013-MTC/09 de 30 de abril de 2013 **(Apéndice n.° 208)**, emitido por el Director General de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC, que tiene adjunto el Informe n.° 576-2013-MTC/09 de 19 de abril de 2013 **(Apéndice n.° 209)**, que señala, entre otros, lo siguiente:

> *"(...)*
> *Al respecto debe precisarse que a la fecha el Ministerio de Transportes y Comunicaciones –MTC cuenta con Inventarios Viales Calificados, que han permitido determinar que las intervenciones necesarias a nivel de Mantenimiento Periódico Inicial para cada uno de los sectores en los que se ha dividido la Longitud de la Sierra, resultan ser idóneas para alcanzar los niveles de servicio establecidos en los documentos del proceso.*
>
> *A ello debe agregarse que el IRI es un índice que mide el estado funcional de la superficie de rodadura, más no la condición estructural del pavimento, por lo que no corresponde aceptar la solicitud presentada a Proinversión por uno de los postores interesados".* [Subrayado agregado].

A través de la mencionada cita, se evidencia que el MTC tenía claro conocimiento que el IRI para la recepción del MPI era diferente que el de conservación.

Cabe indicar que, mediante correo electrónico de 15 de junio de 2021[177] **(Apéndice n.° 210)**, Proinversión informó a la Comisión Auditora que dicha entidad no comunicó la respuesta del MTC al postor que formuló la consulta en cuestión, debido a que las Bases de la Licitación Pública Especial establecieron que el Comité de Proinversión (encargado de la conducción de la licitación) no estaba obligado a responder las sugerencias de los postores a los proyectos de Contrato.

[176] Besco S.A.
[177] En respuesta al requerimiento formulado por la Comisión Auditora, a través del Oficio n.° 028-2021-CG/APP/AC-LONGITUDIANL.SIERRA-II de 7 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 211)**.

B. El Tercer Proyecto del Contrato de Concesión[178] **(Apéndice n.° 45)** introdujo un cambio en las exigencias de los Niveles de Servicio (cambio que se mantuvo hasta la versión del Contrato de Concesión que fue suscrita por las Partes), señalando el mismo Nivel de Servicio para la Rehabilitación y Mejoramiento como para el MPI, manteniendo la diferencia para la "Recepción de Obras" y la "Conservación", tal como se muestra en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 28
Niveles de Servicio para Superficie de Rodadura para Obras RyM y MPI

PARAMETRO	MEDIDA	NIVEL DE SERVICIO
Rugosidad para recepción de las obras: m/km	Rugosidad cada 100m (Concreto Asfáltico)	2.00 IRI
	Rugosidad cada 100 m (TSB con sellado)	3.00 IRI
Rugosidad durante el periodo de conservación o servicio: m/km	Rugosidad cada 100m (Concreto Asfáltico)	3.50 IRI
	Rugosidad cada 100 m (TSB con sellado)	4.0 IRI

Fuente: Tercer Proyecto del Contrato de Concesión y Contrato de Concesión.
Elaboración: Comisión Auditora.

Dicha modificación tuvo como antecedente el Informe Técnico n.° 6-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 31 de mayo de 2013[179] **(Apéndice n.° 40)**, emitido por una consultora técnica de Proinversión, dirigido al Jefe de Proyectos de Temas Viales de dicha entidad, en el que señala lo siguiente:

> *"2.4.2 Niveles de Servicio Individuales y plazos de respuesta*
> *Se han remitido nuevos Niveles de Servicio, los mismos que consideran igual Nivel de Servicio para la Obra Nueva y para las intervenciones de Mantenimiento Periódico inicial.*
> *No obstante, en lo correspondiente a Superficie de Rodadura y Bermas, se ha diferenciado Rugosidad a exigirse para la recepción de Obra y durante el periodo de servicio, así como la que corresponde a concreto asfáltico y TSB con sellado".* [subrayado agregado].

El mencionado Nivel de Servicio se mantuvo hasta la versión del contrato suscrita por las Partes cuyo Anexo I establece en su Apéndice 2, entre otros, que la rugosidad **para la recepción del MPI es de 2.00 IRI** (para el caso de concreto asfáltico) **y 3.00 IRI** (para el caso de TSB con sellado). Tal como se indicó en el citado informe de Proinversión, se ha exigido el mismo Nivel de Servicio para las intervenciones de MPI y para la Obra Nueva, por lo que, ambos casos se agrupan en el parámetro denominado "Rugosidad para recepción de las obras: m/km".

2.2 De la aprobación de los ET del MPI

Las cláusulas 6.2[180] y 6.6[181] y el Apéndice 1 del Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** establecen que el Concesionario se obliga, entre otros, a formular y ejecutar los ET del

[178] Aprobado en Sesión n.° 299 del 31 de mayo de 2013 por el Comité de Pro Integración y comunicado a los interesados mediante Circular n.°5 del 31 de mayo de 2013.
[179] Con base en lo informado por el MTC mediante Oficio 344-2013-MTC/09 de fecha 8 de mayo de 2013.
[180] *"6.2 El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar la Rehabilitación y Mejoramiento y el Mantenimiento Periódico Inicial correspondientes de la Concesión, sin perjuicio de las actividades de Conservación a que se refiere el Capitulo VII. La Rehabilitación y Mejoramiento será ejecutada de acuerdo a los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental y el Mantenimiento Periódico Inicial de acuerdo a los Expedientes Técnicos y en los Sub Tramos respectivos (...).*
En caso el CONCEDENTE decida ejecutar obras en el Área de Concesión distintas a las señaladas en la presente Cláusula se obligará a efectuar las coordinaciones con el Concesionario para no afectar el cumplimiento de sus obligaciones".
[181] *"6.6 Los Expedientes Técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial de los Sub Tramos indicados en la Cláusula 6.2 los formulará el CONCESIONARIO, quien los presentará al CONCEDENTE con copia al REGULADOR (...)".*

MPI, correspondiente a los 8 Sub Tramos de la Concesión que se señalan a continuación (en adelante, **Sub Tramos MPI**):

Cuadro n.° 29
Sub Tramos MPI

Numeración según Apéndice 1 del Anexo I del Contrato de Concesión	Sub Tramo	Ruta	Longitud (km)
6	Dv. Yanacocha- Cajamarca	PE-3N	38.384
7	Cajamarca-Km 1269	PE-3N	3.702
8	Km 1269- San Marcos	PE-3N	58.301
12	Huamachuco-Dv. Callacuyán	PE-3N	44.331
15	Dv. Otuzco-Trujillo	PE-10A	70.440
16	Ciudad de Dios-Dv. Chilete	PE-08	91.489
17	Dv.Chilete-Cajamarca	PE-08	85.941
18	Dv.Chilete-Empalme PE-3N	PE-08A	67.971
TOTAL			**460.559**

Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Comisión Auditora.

Asimismo, la cláusula 6.6 de Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** prevé el procedimiento y plazos para la aprobación de los ET del MPI, como se cita a continuación:

"Los Expedientes Técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial de los Sub Tramos indicados en la Cláusula 6.2 los formulará el CONCESIONARIO, quien los presentará al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR, de acuerdo a lo indicado en el cuadro siguiente:

Estudios	*Presentación del Concesionario*	*Revisión*		*Levantamiento de observaciones*	*Evaluación levantamiento de observaciones*		*Levantamiento de observaciones*	*Evaluación levantamiento de observaciones*	
		Regulador	*Concedente*		*Regulador*	*Concedente*		*Regulador*	*Concedente*
Expediente Técnico	*150(1)*	*20(2)*	*10(3)*	*15(4)*	*20(5)*	*10(6)*	*15(7)*	*10(8)*	*10(9)*

Los plazos son los máximos y están considerados en Días Calendario.

(1) A partir de la Fecha de Suscripción del Contrato.
(2) A partir de la recepción oficial del Expediente Técnico por parte del CONCEDENTE y REGULADOR
(3) A partir de la recepción oficial de la opinión del REGULADOR
(4) A partir de la recepción oficial del pliego de observaciones del CONCEDENTE y REGULADOR
(5) A partir de la recepción oficial del levantamiento de observaciones presentado por el CONCESIONARIO.
(6) A partir de la recepción oficial de la opinión del REGULADOR
(7) A partir de la recepción oficial del pliego de observaciones del CONCEDENTE y REGULADOR.
(8) A partir de la recepción oficial del levantamiento de observaciones presentado por el CONCESIONARIO.
(9) A partir de la recepción oficial de la opinión favorable del REGULADOR".

En el marco de la precitada cláusula, el Concesionario debía presentar los ET del MPI a los 150 días calendario contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, plazo que

venció el 27 de octubre de 2014[182].

Sin embargo, 2 días luego del vencimiento de dicho plazo, mediante Carta n.° CVSN-MTC-079-2014 de 28 de octubre del 2014[183] **(Apéndice n.° 212)** (que fue recibida por el MTC el 29 de octubre de 2014, según consta en la Hoja de Ruta n.° 194022), el Concesionario remitió al MTC, con copia al Regulador, *"el Expediente Técnico (sic) para el Mantenimiento Periódico Inicial de los sub tramos indicados en la Cláusula 6.2 del Contrato de Concesión"* para su revisión y trámite; no obstante, como se desarrolla más adelante, con dicha carta, el Concesionario solo alcanzó los ET correspondientes a 7 de los 8 Sub Tramos MPI señalados en la Cláusula 6.2 (no presentó el ET del Sub Tramo Cajamarca – Km 1269), sin adjuntar los volúmenes 3 y 5 de dichos ET, los cuales fueron alcanzados posteriormente por el Concesionario con Carta n.° CVSN-MTC-081-2014 de 31 de octubre de 2014 **(Apéndice n.° 213)**, alegando que involuntariamente omitió acompañarlos a la Carta n.° CVSN-MTC-079-2014 **(Apéndice n.° 212)**.

Es pertinente señalar que el atraso en la presentación de los ET del MPI está sujeto a la aplicación de una penalidad de 3 UIT por cada Día[184] de atraso, según el Apéndice XI del Contrato de Concesión[185]; motivo por el cual el Regulador le aplicó una penalidad de 42[186] UIT[187] (equivalente a S/ 159 600.00), por el atraso de 2 Días en la presentación de cada uno de los ET

---

[182] El cómputo de los 150 días calendario terminó el sábado 25 de octubre de 2014; sin embargo, tratándose de un día inhábil, su vencimiento corresponde al primer día hábil siguiente, esto es, el lunes 27 de octubre de 2014, de conformidad a lo establecido en el artículo 183 del Código Civil (aplicable supletoriamente al presente caso), que se cita a continuación:

*"**Artículo 183.-** El plazo se computa de acuerdo al calendario gregoriano, conforme a las siguientes reglas:*
(...)
4.- El plazo excluye el día inicial e incluye el día del vencimiento.
5.- El plazo cuyo último día sea inhábil, vence el primer día hábil siguiente".

[183] Mediante Oficio n.° 118-2021-MTC/20.7 del 9 de agosto de 2021 que tiene adjunto el Memorándum n.° 01598-2021-MTC/20.8 del 6 de agosto de 2021, el Concedente señalo:" Los *Expedientes Técnicos del Mantenimiento Periódico Inicial recibidos con Memorándum n.° 2365-2014-MTC/25 del 30 de octubre de 2014, corresponden a la primera versión observada, información que fue eliminada después de 2 años, luego de contar con la versión final aprobada".*

[184] Según la Cláusula 1.10.33 del Contrato de Concesión, se define **Día** como: *"Son los días hábiles, es decir, que no sean sábado, domingo o feriado no laborable en la ciudad de Lima. También se entienden como feriados los días en que los bancos en la ciudad de Lima no se encuentran obligados a atender al público por disposición de la Autoridad Gubernamental y los feriados regionales no laborables".*

[185] "(...)
Tabla N° 3
Penalidades referidas al Capítulo VI del Contrato: Ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial.

Cláusula Contrato	Monto	Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
(...)	(...)	(...)	(...)
6.6	3.00	Atraso en la presentación y en el levantamiento de observaciones del Expediente Técnico de Mantenimiento Periódico Inicial por parte del Concesionario	Cada Día de atraso
(...)	(...)	(...)	(...)

(...)".

Al respecto, mediante Oficio n.° 080-18-GG-OSITRAN de 23 de marzo de 2018 **(Apéndice n.° 218)**, el Regulador declaró fundada en parte la impugnación del Concesionario sobre la penalidad impuesta por el atraso en la presentación de los ET del MPI. En dicho oficio, la Gerencia General de Ositran hace suyo el Informe n.° 009-18-GAJ-OSITRAN, de la Gerencia de Asesoría Jurídica, en el que se indica lo siguiente respecto al número de ET del MPI:

"43. Al respecto, el hecho que un Expediente Técnico esté conformado por un conjunto de documentos, no implica, como alega el Concesionario, que aquél solo esté obligado a presentar un único Expediente Técnico de Mantenimiento Periódico Inicial, ya que ello contraviene lo establecido expresamente en la cláusula 6.6 del Contrato de Concesión que dispone que el Concesionario presentará dichos Expedientes por cada uno de los Sub Tramos. En la misma línea, la Cláusula 6.2 del Contrato de Concesión indica que el Mantenimiento Periódico Inicial será ejecutado de acuerdo a los Expedientes Técnicos y en los Sub Tramos respectivos, tal como se cita a continuación:
*'**CAPÍTULO VI: EJECUCIÓN DE LA REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO PERIÓDICO INICIAL***
(...)
REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO PERIÓDICO INICIAL
6.2 (...). La Rehabilitación y Mejoramiento será ejecutada de acuerdo a los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental y el Mantenimiento Periódico Inicial de acuerdo a los Expedientes Técnicos y en los sub Tramos respectivos de acuerdo al siguiente detalle: (...)'
(Subrayado agregado)
6.6 Los Expedientes Técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial de los Sub Tramos indicados en la Cláusula 6.2 los formulará el CONCESIONARIO, quien los presentará al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR (...)
(Subrayado agregado).
(...)".

[186] Producto de la multiplicación de 7 ET del MPI, por 2 Días de atraso, por 3 UIT (por cada Día de atraso).

[187] La UIT para el año 2014 se determinó en S/ 3 800,00.

de los 7 Sub Tramos MPI. Dicha penalidad fue aplicada por el Regulador y comunicada al Concesionario con el Oficio n.° 080-18-GG-OSITRAN de 23 de marzo de 2018 **(Apéndice n.° 214)**, quien pagó la penalidad mediante transferencia bancaria de 28 de marzo de 2018, cuyo comprobante de pago fue remitida por el Regulador con Carta n.° CVSN-OSITRAN-099-2018 de 3 de abril de 2018 **(Apéndice n.° 215)**.

Producto de la revisión de los ET del MPI presentados por el Concesionario, el Concedente, a través de Provías Nacional, y el Regulador formularon sus respectivas observaciones. Cabe indicar que, como se señalará más adelante, desde la primera versión de los ET del MPI que presentó el Concesionario, dichos ET consideraron un IRI de 3.5 m/km (en contravención a lo exigido en el Contrato de Concesión, que era 2.0 m/km). No obstante, las observaciones de Provías Nacional y el Regulador no estuvieron relacionadas a objetar el mencionado IRI, sino, entre otras, a que los ET presentados por el Concesionario no consideraban el Sub Tramo 7: Cajamarca - Km 1269+00, según se indica a continuación:

- **Por parte del Regulador:** Mediante Oficio n.° 6279-2014-GSF-OSITRAN de 12 de octubre de 2014 **(Apéndice n.° 216)**, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán remitió al Concedente el Informe n.° 3253-2014-GSF-OSITRAN de 12 de noviembre del 2014 **(Apéndice n.° 217)**, en el que se señala, entre otros, que el Concesionario no presentó el ET correspondiente al Sub Tramo 7, tal como se cita a continuación:

  "3. ANÁLISIS.
  (...)
  3.6. (...)

DESCRIPCIÓN	*RESULTADO DE REVISIÓN*
a. Trabajos de Campo	
(...)	
Ejecutar replanteo topográfico en todo el tramo, los que incluyen los necesarios para los planteamientos de soluciones relacionados a la intervención en el pavimento, a los Puntos Críticos y Vulnerables, para la determinación de áreas, volúmenes y potencia de canteras y para otros fines.	*No realiza.* • *Descripción del Área del Proyecto, el alcance de la Topografía.* • *El replanteo topográfico de Sub Tramo 7* • *Levantamiento Topográfico de Hidrología, Hidráulica y Drenaje.* • *Estructura de Concreto, Obras de Arte y de Drenaje.* • *Puntos Críticos y Puntos Vulnerables, de Impacto Ambiental* • *Suelos y Pavimentos* • *Canteras, Botaderos y Fuentes de Agua*
(...)	
b. Trabajo de Gabinete	
Recopilación, revisión y análisis de toda información relacionada con los estudios, para tomar conocimiento de los antecedentes de las soluciones plateadas anteriormente, evaluar el desempeño de éstas y obtener los mejores criterios para el planeamiento de las soluciones del Mantenimiento Periódico Inicial.	*El estudio de MPI no menciona la información relacionada con los Antecedentes del área del Proyecto, ni las soluciones planteadas en ellas, evaluación del desempeño de estas, que permita los mejores criterios para las soluciones planteadas en el MPI.*
Cálculo de todos los parámetros que intervienen en los diseños y en el dimensionamiento de las soluciones definitivas a plantear, incluyendo los que se obtienen del Estudio de Tráfico.	*No se resumen todos los parámetros calculados que intervienen en los diseños y en el dimensionamiento de las soluciones definitivas que plantea.* *Tal es el caso de los Puntos Críticos, Puntos Vulnerables y Puntos Negros por cada uno de*

	los Sub Tramos.
En base a la evaluación realizada diseñar y/o acondicionar las obras de arte u de drenaje, u otras estructuras de protección necesarias.	*La evaluación no incluye el Sub Tramo 7.* *La evaluación realizada no incluye los Sub Drenes de cada uno de los Sub Tramos.* *La Evaluación de Problemas Hidrodinámicos, Evaluación de insuficiencia Hidráulica e insuficiencia de Drenaje, Planteamiento de soluciones, Análisis, Conclusiones y Recomendaciones, no incluyen todos los Sub tramos.*
(...)	
Definir las cantidades de obra resultantes de la selección de la alternativa óptima de Mantenimiento Periódico Inicial alternativa óptima de Mantenimiento Periódico Inicial.	*Presenta solo una alternativa y no se incluye el sub Tramo 7*
(...)	

(...)

3.11 En relación a las Especificaciones Técnicas, la normativa vigente a la fecha de emisión del estudio es la EG 2013, aprobada con RD N° 22-2013-MTC-14 del 17/07/2013, el estudio de MPI hace mención a la norma EG 2000 y otros que ya no se encuentran vigentes.

(...)" [Subrayado agregado].

- **Por parte del Concedente**: Mediante Oficio n.º 2150-2014-MTC/20 de 24 noviembre de 2014 **(Apéndice n.° 219)**, Provias Nacional remitió al Concesionario los Informes n.° 110-2014-MTC/20.9/PFCL (Diseño Vial) **(Apéndice n.° 220)**, 159-2014-MTC/20.9.maqr (Geología - Geotecnia) **(Apéndice n.° 221)**, 43-2014-MTC/20.9/JA (Estructuras y Obras de Arte) **(Apéndice n.° 222)**, 215-2014-MTC/20.9.EM (Hidrología-Hidráulica) **(Apéndice n.° 223)** y 245-2014- MTC/20.9.JCMP (Suelos y Pavimentos) **(Apéndice n.° 224)**, elaborados por los ingenieros especialistas de Provías Nacional, que contienen, entre otras, las siguientes observaciones referidas a la falta de estudios respecto al Sub Tramo 7: Cajamarca – Km 1269:

  a. Informe n.° 110-2014-MTC/20.09/PFCL-Revisión de la especialidad de diseño vial **(Apéndice n.° 220)**.

     "Revisión del Expediente

     De acuerdo a la revisión del Expediente Técnico para el Mantenimiento periódico Inicial de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios - Cajamarca - Chiple, Cajamarca - Trujillo y Dv Chilete - Emp. PE 3N, se alcanzan las siguientes consideraciones que el Concesionario deberá tener en cuenta.

     1. *(...) En ese sentido, el Concesionario ha obviado la presentación del Estudio del Mantenimiento Periódico Inicial del tramo: Cajamarca-Km 1269, por lo que se tendrá que alcanzar el referido estudio.*

     (...)

     Conclusión

     (...), el Expediente Técnico para el Mantenimiento Periódico Inicial; (...) se encuentra en calidad de ***observado*** *en las especialidades de Topografía, Trafico, Señalización y Seguridad Vial".*

  b. Informe n.° 43-2014-MTC-20.9/JA- Revisión de la especialidad estructuras y obras de arte **(Apéndice n.° 225)**.

     "(...)

     3. De la revisión de la información alcanzada en el Volumen 1 Anexo D Estructuras y Obras de arte, en el ítem 1.01 señalan que el subtramo T07: Cajamarca - km 1269+000 no pudo realizarse el levantamiento topográfico y por consiguiente la evaluación de las estructuras pertenecientes a ese tramo. En tal sentido indico lo siguiente:

- *Presentan el inventario de obras de drenaje existentes en los tramos en estudio, faltando en el referido Tramo 07.*

(...)

CONCLUSIONES.

El capítulo de estructuras y obras de arte del Expediente técnico para el Mantenimiento Periódico Inicial Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 Ciudad de Dios - Cajamarca - Chiple, Cajamarca - Trujillo y Dv. Chilete - Emp. PE-3N, se encuentra incompleto de acuerdo a los términos de referencia del contrato de concesión, razón por la que se encuentra observado.

(...)" [Subrayado agregado].

c. Informe n.° 245-2014-MTC720.9-JCMP – Revisión de la especialidad suelos y pavimentos **(Apéndice n.° 224)**.

"(...)

En el mismo folio se desarrolla el tema de Diseño Adicional Añadido, en donde expone criterios adicionales de actuación.

***Observación.** - Indica que con el fin de controlar el umbral IRI en 3m/km, consideró la colocación de una capa asfáltica. El expediente debe describir las zonas donde se propone colocar una capa asfáltica por IRI mayor a 3m/km y si este se da por condición funcional o estructural.*

***Observación.** -También realizará actuaciones en donde se registren ahuellamientos mayores a 12 mm a través de la colocación de una carpeta asfáltica. Al igual que lo requerido en la observación anterior la concesionaria deberá precisar los sectores que señala serán intervenidos por éste (sic) criterio, definiendo si este ahuellamiento se da por condición funcional o estructural.*

***Observación.** - Asimismo indica que realizará actividades de colocar una capa asfáltica en sectores que presentasen algún tipo de fisuración de severidad ancha. Igualmente el expediente debe indicar que sectores serán intervenidos por presencia de fisuras de severidad ancha, a la vez de definir si este tipo de fisuras se dan por insuficiencia estructural o inadecuado comportamiento de la capa asfáltica.*

(...)".

De lo anterior, se desprende, que, si bien en el rubro observaciones de su informe, el Especialista de Suelos y Pavimento de Provias Nacional mencionó que el Concesionario consideró un IRI = 3.0 m/km para concreto asfáltico, dicho valor de IRI no fue de materia de objeción (a pesar que contravenía el Nivel de Servicio exigido en el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión , que era de **2.0 m/km para concreto asfáltico**), toda vez que las observaciones del citado especialista estuvieron relacionadas a que el Concesionario describa las zonas donde propone colocar una capa asfáltica y si ello se da por condición funcional o estructural, mas no al valor del IRI.

Al respecto, mediante diversas comunicaciones[188] dirigidas al Concedente, el Concesionario alegó que parte de las observaciones formuladas por Provías Nacional y el Regulador no podían ser subsanadas, debido a la indefinición de los puntos de inicio y fin de los Sub Tramos; por lo que, solicitó al Concedente la determinación de dichos puntos, especialmente del Sub Tramo 7: Cajamarca – Km 1269 (cuyo ET no había sido presentado por el Concesionario), por cuanto los hitos que figuran en el Contrato de Concesión no coincidían con los hitos que figuraban en campo. Asimismo, en la última de dichas comunicaciones (Carta n.° CVSN-MTC-110-2014 del 5 de diciembre de 2014 **(Apéndice n.° 226)**), el Concesionario solicitó al Concedente una prórroga de plazo adicional de 20 días calendario para el levantamiento de las observaciones remitidas previamente mediante el Oficio n.° 2150-2014-MTC/20 de 24 noviembre de 2014 **(Apéndice n.° 219)**. No obstante, dicho pedido no obtuvo respuesta por parte del Concedente.

[188] CVSN-MTC-025-2014(12.07.14) **(Apéndice n.° 230)**, CVSN-MTC-060-2014 (11.09.14) **(Apéndice n.° 231)** y CVSN-MTC-110-2014 (05.12.2014) **(Apéndice n.° 226).**

En dicho contexto, dentro del plazo establecido en la Cláusula 6.6[189] (15 Días Calendario), mediante Carta n.° CVSN-MTC 112-2014 de 9 de diciembre de 2014 **(Apéndice n.° 227)**, el Concesionario remitió al Concedente, con copia al Regulador, el levantamiento de las observaciones a los ET, para su revisión.

Producto de su evaluación, mediante Oficio n.° 7031-2014-GSF-OSITRAN de 17 de diciembre de 2014 **(Apéndice n.° 228)**, el Regulador remitió al Concedente el Informe n.° 3652-2014-GSF-OSITRAN de 17 de diciembre de 2014 **(Apéndice n.° 229)**, señalando que persistían las observaciones formuladas sobre los ET y que estos no habían sido elaborados en concordancia con los Términos de Referencia establecidos en el Anexo n.° 9 de las Bases de la Licitación Pública Especial de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 y las cláusulas 6.6 y 6.2 del Contrato de Concesión. Cabe indicar que, en dicho Informe, el Regulador no observó que el parámetro de rugosidad considerado por el Concesionario en los ET de MPI no cumplía con el Nivel de Servicio exigido en el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión (IRI=2.00 m/km para concreto asfáltico).

De igual manera, mediante Oficio n.° 140-2015-MTC/20 de 26 de enero de 2015 **(Apéndice n.° 232)**, el Concedente remitió al Concesionario observaciones a los ET del MPI, formuladas por los diferentes especialistas de Provías Nacional, para lo cual adjuntó los Informes n.os 122-2014-MTC/20.9.PFCL **(Apéndice n.° 233)**, 179-2014-MTC/20.9.maqr **(Apéndice n.° 234)**, 263-2014-MTC/20.9.JCMP **(Apéndice n.° 235)**, 009-2015-MTC/20.9.EM **(Apéndice n.° 236)** y 006-2015-MTC/20.9.JA **(Apéndice n.° 237)**, señalando que persistían las observaciones formuladas con el Oficio n.° 2150-2014-MTC/20 del 24 noviembre de 2014 **(Apéndice n.° 219)**. Es preciso señalar que el especialista de Suelos y Pavimentos, en el Informe n.° 263-2014-MTC/20.9.JCMP **(Apéndice n.° 235)** mencionó que el IRI considerado en los ET es de 3 m/km para concreto asfáltico; sin embargo, no objetó dicho IRI, a pesar que incumplía el Nivel de Servicio exigido en el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión (IRI=2 m/km para concreto asfáltico) **(Apéndice n.° 6)**, tal como se cita a continuación:

"(...)
En el mismo folio se desarrolla el tema de Diseño Adicional Añadido, en donde expone criterios adicionales de actuación.
Observación (24/11/14).- Indica que con el fin de controlar el umbral IRI en 3m/km, consideró la capa asfáltica.
El expediente debe describir las zonas donde se propone colocar una capa asfáltica por IRI mayor a 3 m/Km y si este se da por condición funcional o estructural.

[189] Asimismo, la cláusula 6.6 de Contrato de Concesión prevé el procedimiento y plazos para la aprobación de los ET del MPI, como se cita a continuación:

"Los Expedientes Técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial de los Sub Tramos indicados en la Cláusula 6.2 los formulará el CONCESIONARIO, quien los presentará al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR, de acuerdo a lo indicado en el cuadro siguiente:

Estudios	Presentación del Concesionario	Revisión		Levantamiento de observaciones	Evaluación levantamiento de observaciones		Levantamiento de observaciones	Evaluación levantamiento de observaciones	
		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente
Expediente Técnico	150(1)	20(2)	10(3)	15(4)	20(5)	10(6)	15(7)	10(8)	10(9)

Los plazos son los máximos y están considerados en Días Calendario.
(1) A partir de la Fecha de Suscripción del Contrato.
(2) A partir de la recepción oficial del Expediente Técnico por parte del CONCEDENTE y REGULADOR
(3) A partir de la recepción oficial de la opinión del REGULADOR
(4) A partir de la recepción oficial del pliego de observaciones del CONCEDENTE y REGULADOR
(5) A partir de la recepción oficial del levantamiento de observaciones presentado por el CONCESIONARIO.
(6) A partir de la recepción oficial de la opinión del REGULADOR
(7) A partir de la recepción oficial del pliego de observaciones del CONCEDENTE y REGULADOR.
(8) A partir de la recepción oficial del levantamiento de observaciones presentado por el CONCESIONARIO.
(9) A partir de la recepción oficial de la opinión favorable del REGULADOR".

Observación.- *Se debe verificar, en atención a lo observado anteriormente (VALORACIÓN ESTRUCTURAL CUALITATIVA, ANEXO G, etc.), si se mantiene la calificación propuesta."*

Observación (24/11/14).- También realizará actuaciones en donde se registren ahuellamientos mayores a 12 mm a través de la colocación de una carpeta asfáltica. Al igual que lo requerido en la observación anterior la concesionaria deberá precisar los sectores que señala serán intervenidos por éste (sic) criterio, definiendo si este ahuellamiento se da por condición funcional o estructural.

Observación.- Se debe verificar, en atención a lo observado anteriormente (VALORACIÓN ESTRUCTURAL CUALITATIVA, ANEXO G, etc), si se mantiene la calificación propuesta.

Observación (24/11/14).- asimismo indica que realizará actividades de colocar una capa asfáltica en sectores que presentasen algún tipo de fisuración de severidad ancha. Igualmente el expediente debe indicar que sectores serán intervenidos por presencia de fisuras de severidad ancha, a la vez definir si este tipo de fisuras se dan por insuficiencia estructural o inadecuado comportamiento de la capa asfáltica.

Observación.- *se debe verificar. En atención a lo observado anteriormente (VALORACIÓN ESTRUCTURAL CUALITATIVA, ANEXO G, etc), si se mantiene la calificación propuesta."*

En virtud de ello, mediante Carta CVSN-MTC-011-2014 [sic] de 3 de febrero de 2015 **(Apéndice n.° 238)**, el Concesionario reiteró al Concedente (con copia al Regulador) su pedido de definición de los puntos de inicio y final de los Sub Tramos MPI y, en particular, del Sub Tramo Cajamarca – Km. 1269+000. Adicionalmente, solicitó al Concedente un "aplazamiento de plazo" para el levantamiento de observaciones a los ET del MPI por 30 días. Dicha solicitud fue atendida por la DGCT del MTC a través del Oficio n.° 445-2015-MTC/25 del 10 de febrero de 2015 **(Apéndice n.° 239)**, que otorgó al Concesionario una ampliación por 30 días calendario, contados a partir de la recepción de este último documento (plazo que vencía el 19 de marzo de 2015).

Asimismo, en atención a la carta señalada en el párrafo precedente, mediante Oficio n.° 0840-2015-GSF-OSITRAN de 10 de febrero de 2015 **(Apéndice n.° 240)**, el Regulador comunicó al Concedente que, para la elaboración de los ET, era imprescindible definir, en el más breve plazo, la ruta del Sub Tramo 7: Cajamarca-Km 1269, así como los puntos de inicio y fin de los 8 Sub Tramos MPI.

Ante ello, mediante Oficio n.° 619-2015-MTC/25 de 25 de febrero de 2015 **(Apéndice n.° 241)**, el Concedente remitió al Concesionario el Informe n.° 065-2015-MTC/14.07 **(Apéndice n.° 242)**, emitido por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del MTC, mediante el cual se establecieron los puntos de inicio y fin de los Sub Tramos de la Concesión[190].

No obstante, mediante Carta n.° CVSN-MTC-039-2015 de 17 de marzo de 2015[191] **(Apéndice n.° 243)**, el Concesionario comunicó al Concedente, con copia al Regulador, el estado situacional de los Sub Tramos MPI, en particular, de los puntos de inicio y fin del Sub Tramo 7: Cajamarca – Km 1269 y los sectores en los cuales la Concesión atraviesa zonas urbanas, señalando, entre otros, que constató que lo señalado por el MTC respecto de los puntos de inicio y fin de los Sub Tramos de la Concesión no corresponde con lo verificado en el campo y que el Sub Tramo Cajamarca – Km 1269 atraviesa la zona urbana de la ciudad de Cajamarca, como se cita a continuación:

"3. Punto de Inicio y Final de los Sub Tramos. -

(...)

3.4. Con fecha 02.03.15, mediante Oficio 619-2015-MTC/25 la Dirección General de Concesiones nos notificó el "INFORME TECNICO DE UBICACIÓN GEOREFERENCIACIÓN DE PUNTOS NOTABLES EN LA RUTAS NACIONALES PE-3N, PE-08, PE-08A Y PE-10A" documento elaborado por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, estableciendo los puntos de inicio y fin de los

[190] Dicho informe fue remitido por el Concesionario al Regulador con Carta CVSN-OSITRAN-090-2015 de 29 de abril de 2015.

[191] Cabe indicar que la fecha de recepción consignada en el cargo de recepción de dicho documento, por parte del MTC, es del 30 de marzo de 2015.

Sub Tramos, así como los itinerarios de ruta.

3.5. Tras la recepción del mencionado informe y de la revisión realizada in situ de algunos de los Pks [192] de inicio y fin señalados en el mismo, sumados a las conclusiones derivadas de la recepción de los Sub Tramos que tuvo lugar entre los días 18 y 20 de marzo de 2015, ***se ha constatado que algunas de estas conclusiones reflejadas en el mencionado informe no corresponden con lo verificado en campo para los Sub Tramos km 1269-San Marcos y Cajamarca- km 1269 y Huamachuco- Dv. Callacuyan en las diligencias de entrega del 20.03.15****.*

(...)

5.De las zonas urbanas. -

5.1 En el ámbito de los tramos de MPI, la vía atraviesa poblaciones importantes y con densidades de población altas. Como consecuencia del desarrollo poblacional algunas de las municipalidades se han desarrollado en torno del eje de la vía, absorbiendo la vía dentro del entramado de calles que conforman la ciudad.

(...)

5.5 Con fecha 20.03.15 la Concesionaria y la Comisión designada para la entrega del ***Sub Tramo Cajamarca-km 1269+00*** *realizaron la correspondiente visita de inspección verificándose que* ***el Sub Tramo se encuentra en zona urbana de la ciudad de Cajamarca*** *y es parte de la vía de evitamiento, dicho Sub Tramo es objeto de mantenimiento por parte de la Municipalidad Provincial de Cajamarca y no ha tenido intervención de la Unidad Gerencial de Conservación de Provias Nacional. Asimismo,* ***el punto inicial se encuentra ubicado físicamente en un punto distinto de aquel indicado por el Informe de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, y el punto final de este Sub Tramo (detallado en el Apéndice 1 Anexo I del Contrato de Concesión) no ha sido físicamente determinable****, con lo cual es materialmente imposible elaborar el Expediente Técnico de este Sub Tramo con lo cual, es nuestra pinión (sic), deberá quedar excluído (sic) hasta que el Concedente logre definir si este Sub Tramo formará parte de la Concesión.*

6. Conclusiones. -

(...)

6.1 Entre tanto, el Concedente no defina estos Pks de Inicio y Fin de los Sub Tramos, ***la concesionaria se verá imposibilitada de cumplir con sus obligaciones contractuales****.*

6.2 Una vez que el Concedente identifique al Concesionario cada uno de los puntos de inicio y final de los sub tramos, se requerirá que el Concedente otorgue una ampliación de plazo al Concesionario a fin de que con esta información fáctica, esta pueda proceder a la elaboración del Expediente Técnico de Mantenimiento Periódico Inicial respectivo.

6.3 Los derechos de vía establecidos en 20m según las Resoluciones Ministeriales mencionadas, físicamente, no pueden ser aplicados en las zonas urbanas que se encuentran en la Concesión, por lo cual advertimos que las Defensas Posesoria según cláusula 5.42 del Contrato de Concesión no podrán ser ejercidas por la Concesionaria, en tanto existan Sub Tramos cuyo derecho de vía no ha sido liberado y que probablemente no llegue a serlo.

6.4 Existen zonas urbanas aledañas al Corredor Vial que en la actualidad son mantenidas por las propias Municipalidades, ello con conocimiento y la anuencia de PROVIAS NACIONAL, situación que consideramos podría generar que la intervención de la Concesionaria en dichas zonas genere conflictos con las Municipalidades y/o Gobiernos Regionales, así como problemas sociales con los pobladores." [Énfasis agregado].

En mérito a ello, mediante Oficio n.° 1309-2015-MTC/25 de 5 de mayo de 2015 **(Apéndice n.° 244)**, el Concedente comunicó al Regulador que las Partes habían considerado pertinente proceder con la Suspensión de Obligaciones[193] establecidas en la Cláusula 6.2 del Contrato de Concesión, referidas al MPI, así como lo relacionado a la ejecución de las Defensas Posesorias,

[192] La sigla Pk corresponde a Punto Kilométrico, medida longitudinal del eje del vial que sirve de referencia para identificar tramos.

[193] Al respecto, la Cláusula 17.1 del Contrato de Concesión señala lo siguiente:

"17.1 El incumplimiento de las obligaciones de cualquiera de las Partes contempladas en este Contrato, no será considerada como causa imputable de incumplimiento a alguna de ellas durante el tiempo y en la medida que tal incumplimiento sea causado por alguna de las siguientes causales e impida la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento, Mantenimiento Periódico Inicial o durante la Explotación:

(...)

b) Acuerdo entre las Partes, derivado de circunstancias distintas a las referidas en el Literal anterior, en cuyo caso será necesario contar con la previa opinión del REGULADOR.

(...)".

única y exclusivamente respecto de 13.91[194] km de los Sub Tramos MPI que atraviesan zonas urbanas, para lo cual, el Concedente solicitó al Regulador emitir opinión respecto a dicha propuesta de suspensión de obligaciones, adjuntando el respectivo proyecto de acta.

Por su parte, mediante Cartas CVSN-MTC-095-2015 **(Apéndice n.° 245)** y CVSN-OSITRAN-107-2015 **(Apéndice n.° 246)** de 12 y 13 de mayo de 2015, el Concesionario remitió al Concedente y al Regulador, respectivamente, informes de levantamiento de observaciones a los ET del MPI, los cuales no consideraron las zonas urbanas de los Sub Tramos MPI (13.91 km), debido a que *-según señala el Concesionario-* resultaba materialmente imposible desarrollar los ET del MPI respecto de dichas áreas; además, indica que las Partes elaboraron un acta para suspender obligaciones en tales zonas urbanas que, a esas fechas, aún no contaba con la opinión del Regulador.

Al respecto, mediante Oficio n.° 1615-2015-MTC/25 de 27 de mayo de 2015 **(Apéndice n.° 247)**, el Concedente[195] alcanzó al Concesionario los Informes n.° 092-2015-MTC/20.9-EM **(Apéndice n.° 248),** 056-2015-MTC/20.9.maqr **(Apéndice n.° 249)**, 102-2015-MTC/20.9.JCMP **(Apéndice n.° 250)**, 106-2015-MTC/20.9/PFCL **(Apéndice n.° 251)** y 044-2015-MTC/20.9/JA **(Apéndice n.° 252)**, emitidos por los Especialistas en Hidrología-Hidráulica, Geología-Geotécnica, Suelos y Pavimentos, Diseño Vial y Estructuras, y Obras de Arte de Provías Nacional, respectivamente, que señalaron que persistían las observaciones formuladas. Cabe precisar que ninguna de las observaciones en cuestión, y en especial las formuladas por el especialista de Suelos y Pavimentos, estaba referida a que el IRI considerado por el Concesionario en los ET del MPI (3.5m/km) era distinto al exigido en el Contrato de Concesión (2m/km), para la recepción de obras en concreto asfáltico.

Mediante Carta CVSN-OSITRAN-140-2015 de 5 de junio del 2015 **(Apéndice n.° 253)**, el Concesionario alcanzó al Regulador información complementaria a la remitida con la Carta CVSN-OSITRAN-107-2015 **(Apéndice n.° 246)**, sobre el levantamiento de observaciones a los ET del MPI, referida a presupuestos y diagramas Gantt en versión digital, indicando a su vez que los presupuestos son referenciales, toda vez que está pendiente la opinión del Regulador para la suspensión de obligaciones en los tramos urbanos de los Sub Tramos MPI.

Asimismo, en atención al Oficio n.° 1615-2015-MTC/25 antes señalado, el Concesionario remitió al Concedente la Carta CVSN-148-2015 de 11 de junio de 2015 **(Apéndice n.° 254)**, con la documentación correspondiente a la subsanación de las observaciones formuladas por este último en las disciplinas de Hidrología, Geología-Geotecnia, Suelos y Pavimentos, Diseño Vial y Estructuras y Obras de Arte.

Mientras tanto, respecto al pedido de suspensión de obligaciones, con fecha 16 de junio de 2015, mediante Oficio n.° 2012-2015-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 255)**, el Regulador remitió al Concesionario, con copia al Concedente, los siguientes documentos:

- Informe Técnico n.° 457-2015-GSF-GAL-OSITRAN de 16 de junio de 2015 **(Apéndice n.° 256)**, en el que se indica que la suspensión de obligaciones establecida en las Cláusulas 6.2, 5.42 y 5.43, referidas a las labores del MPI, resulta procedente, tal como se cita a continuación:

  "V. CONCLUSIONES.
  45. Atendiendo a la causal de suspensión de obligaciones, contemplada en el literal b) de la cláusula

[194] Que se indican más adelante, en este mismo documento.
[195] Mediante Memorándum n.° 1462-2015-MTC/20 de 27 de mayo de 2015, el Director Ejecutivo de Provias Nacional remite a la DGCT de MTC los informes de los especialistas en Hidrología-Hidráulica, Geología-Geotécnica, Suelos y Pavimentos, Diseño Vial y Estructuras, y Obras de Arte de Provias Nacional

17.1 del contrato de concesión, las Partes han propuesto suscribir un Acta de acuerdo de suspensión de la obligación del contractuales (sic) establecidas en la cláusula 6.2 del Contrato de Concesión referida a la ejecución de las labores del MPI así como de las obligaciones contempladas en las clausulas (sic) 5.42 y 5.43 del Contrato de Concesión referidas a las Defensas Posesorias a cargo del Concesionario y el Mantenimiento ordinario correspondiente, única y exclusivamente respecto a los sectores urbanos de los Sub Tramos que se indican en el cuadro siguiente por un período de 150 días calendario:

SUB TRAMO	DESCRIPCIÓN	RUTA	MPI (LONG)	SUSPENSIÓN DE OBLIGACIONES (KM)	Del KM	Al KM
06	Yanacocha - Cajamarca	PE-3N	38.384	1.940	0+000	1+940
07	Cajamarca - Km 1269+000	PE-3N	3.702	3.700	1269+000	1272+700
08	Km 1269 - San Marcos	PE-3N	58.301	1.000	1209+000	1209+700
					1243+300	1243+600
12	Huamachuco - Dv. Callacuyan	PE-3N	44.331	3.680	178+969	182+649
15	Dv. Otuzco-Trujillo	PE-3N	70.440			
16	Ciudad De Dios - Chilete	PE-3N	91.489	0.300	90+700	91+000
17	Dv Chilete - Cajamarca	PE-3N	85.941	3.290	91+000	91+600
					173+880	176.580
18	Dv. Chilete-Emp.PE-3N	PE-3N	67.971			
TOTAL			460.559	13.910		

46. El requerimiento de suspensión de las obligaciones se sustenta en que el Concesionario no podrá realizar el Expediente Técnico de Mantenimiento Periódico Inicial de las zonas urbanas de Cajamarca, San Marcos, Namora, Tembladera, y Chilete, debido a la saturación poblacional, pérdida del Derecho de vía establecido en la Resolución Ministerial N° 234-2013-MTC/02, interferencias ejecutadas por los Gobiernos Locales ó Regionales (saneamiento, electrificación, y otros) algunas de las cuales restringen el paso de vehículos pesados, cuyo estándar no es compatible con los trabajos de MPI previstos e identificados con el trazo realizado por la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles y comunicada por el Concesionario con carta N° CVSN-OSITRAN-090-2015 (20.04.2015).

47. En consecuencia, en concordancia con lo previsto en el Contrato de Concesión, y a fin de poder continuar con la elaboración del Expediente Técnico de Mantenimiento Periódico Inicial por parte del Concesionario, resulta procedente la mencionada suspensión.
(...)" [Subrayado agregado]

- Memorándum n.° 214-15-GAJ-OSITRAN de 1 de junio de 2015 **(Apéndice n.° 257)**, mediante el cual el Gerente de Asesoría Jurídica de Ositrán comunica al Gerente de Supervisión y Fiscalización de dicha entidad que la causal de suspensión de obligaciones se encuentra sustentada y vinculada a las obligaciones que se pretenden suspender y que el acuerdo de las partes no transgrede los términos contractuales; y,

- Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización n.° 28-2015-GSF-OSITRAN de 16 de junio de 2015 **(Apéndice n.° 258)**, emitida por el Gerente de Supervisión y Fiscalización de Ositrán, mediante la cual declara procedente y con eficacia anticipada la solicitud de suspensión de obligaciones solicitada por las Partes.

Posteriormente, las Partes suscribieron el Acta de Acuerdo para la Suspensión Temporal de Obligaciones Contractuales de 19 de junio de 2015 **(Apéndice n.° 259)**, en la cual adoptaron los siguientes acuerdos:

- Suspender temporalmente, **por 150 días calendario** contados desde la firma de dicho documento, las obligaciones contractuales del Concesionario establecidas en la cláusula 6.2 del Contrato de Concesión[196], referidas entre otras a la ejecución del Mantenimiento Periódico Inicial, en 8 zonas o sectores urbanos, que incluye todo el Sub Tramo 7: Cajamarca – km 1269 + 000 y 7 zonas o sectores urbanos distribuidos en 5 Sub Tramos MPI, que suman en total una longitud de 13.91 km, detalladas en el Cuadro n.° 30 del presente documento.

- Permitir el inicio de la ejecución de las obras MPI parcialmente en 7 Sub Tramos.

- Suspender las obligaciones contempladas en las Cláusulas 5.42 y 5.43 del Contrato de Concesión[197], referidas a las defensas posesorias a cargo del Concesionario, así como el Mantenimiento Ordinario correspondiente, en los Sub Tramos y sectores urbanos que se indican a continuación:

Cuadro n.° 30
Sectores urbanos de Sub Tramos MPI con Suspensión de Obligaciones

Sub tramo	Descripción	Metraje materia de la Suspensión (Km)	Del Km	Al Km
ST 06	Yanacocha - Cajamarca	1.940	0+000	1+940
ST 07	Cajamarca - Km 1269+000	3.700	1269+000	1272+700
ST 08	Km 1269 - San Marcos	1.000	1209+000	1209+700
			1243+300	1243+600
ST 12	Huamachuco - Dv. Callacuyan	3.680	178+969	182+649
ST 16	Ciudad de Dios - Chilete	0.300	90+700	91+000
ST 17	Dv. Chilete - Cajamarca	3.290	91+000	91+600
			173+880	176.580
TOTAL		**13.910**		

Fuente: Acta de Acuerdo para la Suspensión Temporal de Obligaciones Contractuales.
Elaboración: Comisión Auditora.

En ese sentido, la suspensión de obligaciones se inició el **19 de junio de 2015**, con la firma de la mencionada acta, y debía culminar el **16 de noviembre de 2015**.

Durante la suspensión de obligaciones en los sectores señalados y respecto del levantamiento de observaciones presentado por el Concesionario sobre los sectores no comprendidos en dicha suspensión, mediante Oficio n.° 940-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 26 de junio de 2015 **(Apéndice n.° 260)**, el Regulador remitió al Concedente, con copia al Concesionario, el Informe n.° 526-2015-JCRV-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 261)**, en el que señala, entre otros, que los ET presentan observaciones importantes que no permiten concluir con el proceso de revisión, ninguna de las cuales estaba vinculada al IRI, como se indica a continuación:

[196] *"6.2 El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar la Rehabilitación y Mejoramiento y el Mantenimiento Periódico Inicial correspondientes de la Concesión, sin perjuicio de las actividades de Conservación a que se refiere el Capítulo VII. La Rehabilitación y Mejoramiento será ejecutada de acuerdo a los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental y el Mantenimiento Periódico Inicial de acuerdo a los Expedientes Técnicos y en los Sub Tramos respectivos (...)".*

[197] "5.42. El CONCESIONARIO tiene la obligación de ejercitar las siguientes modalidades de defensa posesoria a partir de la Toma de Posesión, tanto para el caso de intento de usurpación del área comprometida en el Área de la Concesión, como en el caso de actividades incompatibles con el buen uso de dicha área por parte de terceros, siempre que el CONCEDENTE efectivamente le hubiese entregado dichas áreas desocupadas (...).
5.43. El ejercicio de las defensas antes descritas no exime de responsabilidad al CONCESIONARIO, el cual, ante un supuesto como los descritos en el párrafo precedente, deberá coordinar inmediatamente con el CONCEDENTE las acciones legales que haya interpuesto o que vaya a interponer, en cuyo caso, el CONCEDENTE estará en libertad de entablar las acciones legales que considere idóneas a fin de mantener indemne su derecho sobre los Bienes de la Concesión, siempre que estos reclamos se originen en hechos ocurridos después de la transferencia de dichos bienes al CONCESIONARIO."

"(...)
*37. Dichos Expedientes Técnicos formulados a nivel de carpeta asfáltica en el ST 06: Yanacocha-Cajamarca, ST 08: Km 1269-San Marcos, ST 12: Huamachuco-DV. Callacuyan, ST15: Dv. Otuzco – Trujillo, ST 16: Ciudad de Dios-Chilete, ST 17: Chilete-Cajamarca, ST 18: Chilete-Emp. PE 3N, exceptuando el ST 07: Cajamarca-Km 1269+000, y las zonas urbanas de Cajamarca, San Marcos, Namora, Tembladera y Chilete, por la saturación poblacional, pérdida del Derecho de vía, e interferencias ejecutadas por los Gobiernos Locales o Regionales (saneamiento, electrificación y otros), presentan observaciones importantes respecto a su contenido, **lo que no permiten concluir con el proceso de revisión**, tal es el caso de los Puntos Negros no identificados, análisis de filtraciones, aguas subterráneas y sub drenes existentes y las que en forma particular se indica en el numeral 32, verificando que las presentaciones que ha realizado son parciales, y no se encuentra documentados todos los Sub Tramos.*
(...)" [Énfasis y subrayado agregado].

Asimismo, de la revisión al levantamiento de observaciones, mediante Oficio n.° 2285-2015-MTC/25 de 15 de julio de 2015 **(Apéndice n.° 262)**, la DGCT de MTC[198] remitió al Concesionario los Informes n.os120-2015-MTC/20.9-EM de 1 de julio de 2015 **(Apéndice n.° 263)**, 088-2015-MTC/20.9.maqr de 7 de julio de 2015 **(Apéndice n.° 264)**, 134-2015-MTC/20.9-JCMP de 8 de julio de 2015 **(Apéndice n.°)**, 132-2015-MTC/20.9/PFCL de 16 de junio de 2015 **(Apéndice n.° 266)** y 67-2015-MTC-20.9/JA de 6 de julio de 2015 **(Apéndice n.° 267)**, de los especialistas en Hidrología -Hidráulica, Geología-Geotecnia, Suelos y Pavimentos, Diseño Vial y Estructuras y Obras de Arte de Provías Nacional, respectivamente, que contienen las observaciones formuladas por dichos especialistas y que cuentan con la conformidad de la Oficina Técnica de Concesiones de dicha entidad, solicitando su subsanación. Es pertinente señalar que ninguna de las observaciones formuladas por el especialista de Suelos y Pavimentos estaba referida a que el IRI considerado por el Concesionario en los ET del MPI (3.5m/km) era distinto al exigido en el Contrato de Concesión (2m/km), para la recepción de obras en concreto asfáltico.

Mediante Cartas n.° CVSN-OSITRAN-184-2015 de 16 de julio de 2015 **(Apéndice n.° 269)** y CVSN-MTC-205-2015 de 23 de julio de 2015 **(Apéndice n.° 270)**, el Concesionario remitió al Regulador y al Concedente, respectivamente, el levantamiento de las observaciones formuladas anteriormente por ambas entidades.

Como resultado de la evaluación a dicho levantamiento de observaciones, el Regulador remitió al Concedente el Oficio n.° 1431-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 10 de agosto de 2015 **(Apéndice n.° 271)**, que tiene adjunto el Informe n.° 769-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 10 de agosto de 2015 **(Apéndice n.° 272)**, que indica que las observaciones formuladas por Ositrán habían sido atendidas, con excepción de la normatividad aplicable relacionada a Especificaciones Técnicas, la cual *-según indica dicha entidad-* debía ser modificada en la versión final del ET.

De la revisión del informe mencionado en el párrafo precedente se evidencia una inconsistencia entre el análisis y sus conclusiones, por cuanto el apartado correspondiente al análisis señala que se mantenían las observaciones a los ET del MPI referidas a: i) la definición de cantidades de obra resultante de la selección de la alternativa óptima de MPI, y ii) la normativa aplicable a las Especificaciones Técnicas, pero las conclusiones indican que las observaciones del Regulador fueron levantadas, precisando como única excepción la referida a la normativa aplicable, sin hacer referencia alguna a la primera observación (definición de cantidades de obra resultante de la selección de la alternativa óptima de MPI), tal como se cita a continuación:

[198] Dichos informes fueron alcanzados a la DGCT del MTC por la Dirección Ejecutiva de Provías Nacional, mediante Memorándum n.° 1945-2015-MTC/20 de 8 de julio de 2015 **(Apéndice n.° 268)**.

"3. ANÁLISIS.

(...)

16. De la verificación de las obligaciones esenciales que debe de cumplir el Concesionario, establecidas en las Bases para la licitación Pública Especial, Anexo n.° 9 tenemos lo siguiente:

DESCRIPCIÓN	RESULTADO DE REVISIÓN
a. Trabajos de Campo	
(...)	
3.Ejecutar replanteo topográfico en todo el tramo, los que incluyen los necesarios para los planteamientos de soluciones relacionados a la intervención en el pavimento, a los Puntos Críticos y Vulnerables, para la determinación de áreas, volúmenes y potencia de canteras y para otros fines.	**Revisión 1:** No realiza. • Descripción del Área del Proyecto, el alcance de la Topografía. • El replanteo topográfico de Sub Tramo 7 • Levantamiento Topográfico de Hidrología, Hidráulica y Drenaje. • Estructura de Concreto, Obras de Arte y de Drenaje. • Puntos Críticos y Puntos Vulnerables, de Impacto Ambiental • Suelos y Pavimentos • Canteras, Botaderos y Fuentes de Agua **Revisión 2:** Se mantiene la observación, no presentan Descripción del área del proyecto y el alcance de la topografía. (....) **Revisión 3:** Se mantiene la observación en lo siguiente: • Topografía de las obras de drenaje subterráneo: Sub Drenes • No presentan las obras intervenidas en el ST 18: Dv. Chilete -Empalme PE-3N (...) **Revisión 4.** (...) Observación levantada
(...)	(...)
b. Trabajo de Gabinete	
7.Recopilación, revisión y análisis de toda información relacionada con los estudios, para tomar conocimiento de los antecedentes de las soluciones plateadas anteriormente, evaluar el desempeño de éstas y obtener los mejores criterios para el planeamiento de las soluciones del Mantenimiento Periódico Inicial.	**Revisión N° 1** • El estudio de MPI no menciona la información relacionada con los antecedentes del área del Proyecto, ni las soluciones planteadas en ellas, evaluación del desempeño de estas, que permita los mejores criterios para las soluciones planteadas en el MPI. **Revisión N° 2** • Se mantiene la observación **Revisión N° 3** • Presenta el análisis parcial de los antecedentes
8.-Cálculo de todos los parámetros que intervienen en los diseños y en el dimensionamiento de las soluciones definitivas a plantear, incluyendo los que se obtienen del Estudio de Tráfico.	**Revisión N° 1** • No se resumen todos los parámetros calculados que intervienen en los diseños y en el dimensionamiento de las soluciones definitivas que plantea. • Tal es el caso de los Puntos Críticos, Puntos Vulnerables y Puntos Negros por cada uno de los Sub Tramos. **Revisión N° 2**

	• *Se mantiene la observación, no presenta parámetros técnicamente calculados dimensionados o diseños de soluciones definitivas que plantea, identifica visualmente y análisis geológico de los problemas detectados en los puntos críticos, y vulnerables.* ***Revisión N° 3*** • *Sustenta la identificación de los problemas detectados*
9. En base a la evaluación realizada diseñar y/o acondicionar las obras de arte u de drenaje, u otras estructuras de protección necesarias.	***Revisión N° 1*** • *La evaluación no incluye el Sub Tramo 7.* • *La evaluación realizada no incluye los Sub Drenes de cada uno de los Sub Tramos.* • *La Evaluación de Problemas Hidrodinámicos, Evaluación de insuficiencia Hidráulica e insuficiencia de Drenaje, Planteamiento de soluciones, Análisis, Conclusiones y Recomendaciones, no incluyen todos los Sub tramos.* ***Revisión N° 2*** • *Se mantiene la observación* ***Revisión N° 3*** • *La evolución realizada no incluye los Sub Drenes de cada uno de los Sb Tramos.* ***Revisión N° 4*** • *En Anexo N° 2 presenta el sustento de análisis de las filtraciones y sub drenes basada en la observación de los lugares donde existe presencia de agua, plantea la relación de Sub Drenes proyectados en cuatro de los seis Sub Tramos en evaluación.*
(...)	
14.Definir las cantidades de obra resultantes de la selección de la alternativa óptima de Mantenimiento Periódico Inicial alternativa óptima de Mantenimiento Periódico Inicial (sic).	***Revisión N° 1*** • *Presenta solo una alternativa y no se incluye el sub Tramo 7* ***Revisión N° 2*** • *Se mantiene la observación* ***Revisión N° 3*** • *Se mantiene la observación* ***Revisión N° 4*** • *Se mantiene la observación*
3.10 El volumen Puntos Críticos y Puntos Vulnerables no está suscrito por el Representante Legal, ni por el Jefe de Estudios (folio167 y precisa que los lugares detectados que a continuación se indican no realizará actuaciones porque exceden el alcance de los trabajos correspondientes a un Estudio de mantenimiento Periódico Inicial.	***Revisión 2*** • *Se mantiene la observación porque el volumen presentado no está suscrito por el representante legal del consultor.* • *Respecto a descartar sectores de la Concesión, el concesionario asevera que exceden el alcance de los trabajos correspondientes a MPI, sin embargo los documentos presentados, no incluyen el alcance de los estudios elaborados, no presenta una justificación conceptual y analítica de la condición presentada por lo tanto no demuestra tal aseveración.* ***Revisión 3*** • *Solo se excluyen el ST07: Cajamarca-Km 1269+000,*

	y las zonas urbanas de Cajamarca, San Marcos, Namora, Tembladera. ***Revisión 4*** • *Observación levantada en los volúmenes que forman parte de la presente revisión.*
3.11. En relación a las Especificaciones Técnicas, la normativa vigente a la fecha de emisión del estudio es la EG 2013, aprobada con RD N° 22-2013-MTC-14 del 17/07/2013, es estudio de MPI hace mención a la norma EG 2000 y otros que ya no se encuentran vigentes.	***Revisión N° 1*** *...el estudio de MPI hace mención a la norma EG 2000 y otros que ya no se encuentran vigentes.* ***Revisión N° 2*** *Se mantiene la observación, no existe uniformidad de criterio en el expediente MPI.* ***Revisión N° 3*** *Se mantiene la observación* ***Revisión N° 4*** *El Concesionario indica el uso de la norma EG en cumplimiento de los TDR, no obstante, las bases del Concurso en el ítem 5. Especificaciones Técnicas, también indican respecto a la normativa emplear, lo siguiente:* *(...)* *Resaltando que en el último párrafo precisa que para futuras obras y labores de conservación, se emplearán dichas normas "a las actualizaciones de las mismas que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones hiciera".* *Por tanto se mantiene la observación*
(...)	

(...)

"V. CONCLUSIÓN

20. *De la revisión realizada a la presentación parcial del Expediente Técnico de Mantenimiento Periódico Inicial final, se verifica que las observaciones fueron levantadas a excepción a la normativa aplicable considerando las actualizaciones que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones hiciera, en concordancia con las Bases para Licitación Pública Especial numeral 5.1 Especificaciones Técnicas Generales, (...)*
21. *Por lo indicado, considerando que la elaboración y la calidad técnica del Expediente Técnica de Mantenimiento Periódico Inicial, elaborada para un período de diseño de diez (10) años, de acuerdo a las cláusulas 6.6 y 6.2 del Contrato de Concesión, las Bases, Términos de Referencia, y a la Propuesta Técnica es responsabilidad de la Concesionaria Convial Sierra Norte S.A., se solicita la presentación de la versión final, en cuyo caso los desajuste, errores y/u omisión que se detecte posteriormente a su aprobación, son de exclusiva responsabilidad.*
22. *Se solicita que el Expediente Técnico de Mantenimiento Periódico Inicial, contenga un Resumen Ejecutivo que incluya los siete (7) Sub Tramos que son objeto de estudio, conteniendo los Presupuestos, Cronogramas de cada Sub Tramo, Cronograma Total, entre otros; y los Expedientes Técnicos de MPI por cada Sub Tramo en concordancia con los Términos de Referencia, debe ser entregada en versión digital editable y archivo en pdf, por cada volumen entregado, de tal manera que facilite la revisión y entrega de documentación a la Supervisión correspondiente".*
    [subrayado agregado].

De lo expuesto, se verifica que en las sucesivas revisiones del Regulador a los ET del MPI, este no formuló observaciones relacionadas a que las intervenciones contempladas en dichos ET consideraron un IRI distinto al exigido en el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión, para la recepción de obras en concreto asfáltico. Cabe indicar que, de haber alguna observación sobre el IRI, el Regulador tendría que haberla advertido y, por ende, no emitir opinión favorable. Ello no se advierte de la documentación remitida, aun cuando en el Volumen I, Anexo F - Suelos y Pavimentos de los ET del MPI **(Apéndice n.° 273)**, el Concesionario consideró un IRI de 3.5 m/km.

Por lo tanto, con su opinión favorable[199], el Regulador permitió que el Concedente continúe con el procedimiento de aprobación de los mencionados ET, sin cautelar que las intervenciones en ellos previstas cumplan con la finalidad de alcanzar los Niveles de Servicio del Contrato de Concesión, en contravención a lo exigido en la Cláusula 1.10.60 del Contrato de Concesión[200] **(Apéndice n.° 6)**. Asimismo, con dicha actuación, el Regulador incumplió la función supervisora a su cargo de verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales del Concesionario, prevista en el literal a) del artículo 7.1 de la Ley n.° 26917[201], Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, concordante con el literal a) del artículo 3.1 de la Ley n.° 27332[202], Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos.

Por su parte, mediante Informe n.° 075-2015-MTC/20.9.CHB de 20 de agosto de 2015 **(Apéndice n.° 274)**, el Coordinador de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional comunicó al Jefe de la misma Oficina que las observaciones en la especialidad de Diseño Vial habían sido levantadas por el Concesionario; dando así su conformidad a dicha especialidad.

Posteriormente, con Carta CVSN-MTC-234-2015 de 28 de agosto de 2015 **(Apéndice n.° 275)**, el Concesionario remitió al Concedente información adicional sobre el levantamiento de observaciones de la Carta CVSN-MTC-205-2015 **(Apéndice n.° 270)**, correspondiente a la especialidad de Suelos y Pavimentos. En relación a ello, el ingeniero especialista de Suelos y Pavimentos de Provias Nacional alcanzó al Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones el Informe n.° 165-2015-MTC/20.9-JCMP de 10 de setiembre de 2015 **(Apéndice n.° 276)**, mediante el cual otorgó su conformidad a dicha especialidad. Ello a pesar que del contenido de dicho informe se evidencia que el mencionado especialista tuvo conocimiento que el IRI para concreto asfáltico considerado por el Concesionario era de 3.00 m/km y no de 2.00 m/km, en contravención a lo exigido en el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión; sin embargo, dicho valor de IRI

---

[199] *"6.6 Los Expedientes Técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial de los Sub Tramos indicados en la Cláusula 6.2 los formulará el CONCESIONARIO, quien los presentará al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR, de acuerdo a lo indicado en el cuadro siguiente:*

Estudios	Presentación del Concesionario	Revisión		Levantamiento de observaciones	Evaluación levantamiento de observaciones		Levantamiento de observaciones	Evaluación levantamiento de observaciones	
		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente
Expediente Técnico	150(1)	20(2)	10(3)	15(4)	20(5)	10(6)	15(7)	10(8)	10(9)

Los plazos son los máximos y están considerados en Días Calendario.

(1) A partir de la Fecha de Suscripción del Contrato.
(2) A partir de la recepción oficial del Expediente Técnico por parte del CONCEDENTE y REGULADOR
(3) A partir de la recepción oficial de la opinión del REGULADOR
(4) A partir de la recepción oficial del pliego de observaciones del CONCEDENTE y REGULADOR
(5) A partir de la recepción oficial del levantamiento de observaciones presentado por el CONCESIONARIO.
(6) A partir de la recepción oficial de la opinión del REGULADOR
(7) A partir de la recepción oficial del pliego de observaciones del CONCEDENTE y REGULADOR.
(8) A partir de la recepción oficial del levantamiento de observaciones presentado por el CONCESIONARIO.
(9) A partir de la recepción oficial de la opinión favorable del REGULADOR.

En caso el CONCEDENTE no se pronuncie en el plazo señalado, no se entenderá aprobado el Expediente Técnico." [Subrayado agregado].

[200] *"1.10.60 Mantenimiento Periódico Inicial: Son aquellos trabajos a ejecutar en la vía existente en los primeros años de la concesión a fin de alcanzar y/o superar los Niveles de Servicio exigidos en el Anexo I del Contrato"*. [Subrayado agregado].

[201] ***"Artículo 7.- Funciones***
7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:
a) Administrar, fiscalizar y supervisar los contratos de concesión con criterios técnicos desarrollando todas las actividades relacionadas al control posterior de los contratos bajo su ámbito.
(...)".

[202] ***"Artículo 3.- Funciones***
3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:
a) Función supervisora: comprende la facultad de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las entidades o actividades supervisadas, así como la facultad de verificar el cumplimiento de cualquier mandato o resolución emitida por el Organismo Regulador o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de la entidad o actividad supervisadas;
(...)".

no fue objetado por el mencionado especialista a lo largo del proceso de revisión de los ET del MPI, tal como se señala a continuación:

"(…)
En folio 00000108, en el desarrollo del tema de Diseño, se señala que Adicionalmente, AASHTO propone una ecuación para correlacionar el módulo resiliente y el CBR: M_R (MPa)=17.6(CBR) $^{0.64}$
(…)
En el mismo folio se desarrolla el tema de Diseño Adicional Añadido, en donde expone criterios adicionales de actuación.
***Observación (24/11/14)**. - Indica que con el fin de controlar el umbral IRI en 3m/km, consideró la colocación de una capa asfáltica. El expediente debe describir las zonas donde se propone colocar una capa asfáltica por IRI mayor a 3m/km y si este se da por condición funcional o estructural.*
(…)
***Comentario (22/05/15).** En relación a este punto la concesionaria indica en el numeral 7.8.2 Diseño Adicional Añadido, que Con (sic) ello se busca dar una mejor condición al pavimento en cuanto a la condición funcional y mejorar percepción que puedan tener los usuarios que transmitan dicha carretera (sic), con lo cual define su posición por una condición funcional, relevándose la presente observación*
***Observación**. -También realizará actuaciones en donde se registren ahuellamientos mayores a 12 mm a través de la colocación de una carpeta asfáltica. Al igual que lo requerido en la observación anterior la concesionaria deberá precisar los sectores que señala serán intervenidos por este criterio, definiendo si este ahuellamiento se da por condición funcional o estructural.*
(…)
***Comentario (22/05/15). -** En relación a este punto la concesionaria indica en el numeral 7.8.2 Diseño Adicional Añadido, que a fin de controlar este parámetro se consideró la colocación de una capa asfáltica. Con ellos se busca mejorar la percepción que puedan tener los usuarios y restituir características funcionales al pavimento existente…(sic), con lo cual define su posición por una condición funcional, relevándose la presente observación.*
***Observación (24/11/14).** - Asimismo indica que realizará actividades de colocar una capa asfáltica en sectores que presentasen algún tipo de fisuración de severidad ancha. Igualmente, el expediente debe indicar que (sic) sectores serán intervenidos por presencia de fisuras de severidad ancha, a la vez de definir si este tipo de fisuras se dan por insuficiencia estructural o inadecuado comportamiento de la capa asfáltica.*
***Comentario (08/07/15). -**En su respuesta la concesionaria concluye en que los trabajos de sello no fueron definidos por insuficiencia estructural, con lo cual se releva la presente observación*
(…)
*En conclusión y de acuerdo a lo expresado en el presente informe, **se establece la procedencia del expediente en el aspecto de pavimento** (…)"* [Énfasis y subrayado agregados].

En ese sentido, al no haber formulado observación respecto del IRI para concreto asfáltico considerado por el Concesionario en los ET de los 7 Sub Tramos MPI, el mencionado especialista de Provias Nacional dio conformidad a los ET del MPI, contraviniendo el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Posteriormente, mediante Oficio n.° 1884-2015-MTC/20 de 1 de octubre de 2015 **(Apéndice n.° 277)**, el Director Ejecutivo de Provías Nacional comunicó al Concesionario que, con la documentación alcanzada por este último con la Carta No. CVSN-MTC-260-2015 de 25 de setiembre de 2015 **(Apéndice n.° 278)**, *"se estaría subsanando las observaciones que fueran realizadas oportunamente por PROVIAS NACIONAL"*; por lo que, solicitó al Concesionario la presentación, con carácter muy urgente, de los ET integrados, para su revisión correspondiente.

En atención al Oficio n.° 1884-2015-MTC/20, mediante Carta n.° CVSN-MTC-269-2015 de 13 de octubre del 2015 **(Apéndice n.° 279)**, el Concesionario remitió al Concedente los ET del MPI, pero estos no incluyeron los volúmenes correspondientes al Anexo F – Suelos y Pavimentos, los cuales fueron alcanzados al día siguiente por el Concesionario, a través de la Carta CVSN-MTC-270-2015 de 14 de octubre de 2015 **(Apéndice n.° 280)**.

No obstante, mediante Oficio n.º 1980-2015-MTC/20 de 22 de octubre de 2015 **(Apéndice n.° 281)**, el Director Ejecutivo de Provias Nacional alcanzó al Concesionario los Informes n.os 162-2015-MTC/20.9.MAQR de 19 de octubre de 2015 **(Apéndice n.° 282)**, 104-2015-MTC/20.9.JA de 19 de octubre de 2015 **(Apéndice n.° 283)** y 183-2015-MTC/20.9.EM de 20 de octubre de 2015 **(Apéndice n.° 284)**, elaborados por los ingenieros especialistas en Geología-Geotecnia, Estructuras y Obras de Arte e Hidrología-Hidráulica de Provías Nacional, respectivamente, para que subsane las observaciones en ellos formuladas, las cuales *-según señaló el Director Ejecutivo-* eran reiterativas y la demora en su levantamiento venía generando el retraso en la aprobación de los ET; por lo que solicitó su atención urgente. Cabe señalar que ninguna de estas observaciones indica que el IRI considerado en los ET del MPI incumplía lo exigido en el Contrato de Concesión.

Mediante Carta n.° CVSN-MTC-293-2015 de 2 de noviembre de 2015 **(Apéndice n.° 285)**, el Concesionario remitió al Concedente la Carta n.º 10-2015/EV-1404-H/RL **(Apéndice n.° 286)** de la consultora HOB Consultores S.A del 2 de noviembre de 2015, que contiene el levantamiento de las observaciones correspondientes a las especialidades de Hidrología e Hidráulica, Estructuras y Obras de Arte y Geología y Geotecnia, para su revisión y aprobación[203].

Producto de la revisión de dicho levantamiento de observaciones y habiéndose vencido el plazo de suspensión de obligaciones (16 de noviembre de 2015) sin que las partes hayan arribado a una solución sobre el tratamiento de las zonas urbanas, mediante Informe n.º 101-2015-MTC/20.9 de 23 de noviembre de 2015 **(Apéndice n.° 287)**, el Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional comunicó al Director Ejecutivo de dicha entidad que los ET de los 8 Sub Tramos MPI (a pesar de que el Sub Tramos Cajamarca – Km 1269 no había sido presentado por el Concesionario) contaban con la autorización de la DGCT del MTC[204], la opinión favorable del Regulador y la conformidad de la propia Oficina Técnica de Concesiones, recomendando la aprobación de dichos ET, señalando -entre otros- lo siguiente:

"(...)

2. *De la Ingeniería de Detalle*

- *El Concesionario mediante Carta N.° CVSN MTC-269-2015 del 13 de octubre de 2015 y mediante Carta N.° CVSN-MTC-293-2015 del 03 de noviembre de 2015, presenta al EL CONCEDENTE (MTC) los Expedientes Técnicos Reformulados para las Obras de Mantenimiento Periódico Inicial (MPI) de los Sub Tramos:* ***Cajamarca-Km. 1269****, Km.1269-San Marcos, Huamachuco- Callacuyan, Dv. Yanacocha – Cajamarca, Dv. Otuzco-Trujillo, Ciudad de Dios - Dv. Chilete, Dv. Chilete – Cajamarca y Dv. Chilete – Emp. PE-3N (...), que contiene el levantamiento de todas las observaciones efectuadas oportunamente, solicitando se proceda a su aprobación correspondiente.*

3. *ANALISIS*

- *Los Expediente Técnicos para las Obras de Mantenimiento Periódico Inicial (MPI) de los Sub Tramos:* ***Cajamarca-Km. 1269****, Km.1269-San Marcos, Huamachuco- Callacuyan, Dv. Yanacocha – Cajamarca, Dv. Otuzco-Trujillo, Ciudad de Dios - Dv. Chilete, Dv. Chilete – Cajamarca y Dv. Chilete – Emp. PE-3N (...), ha (sic)sido revisados por los Ingenieros Especialistas de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, habiendo emitido su opinión favorable con los Informes n.° 075-2015-MTC/20.9.CHB de 20 de agosto de 2015 (Diseño Vial), 165-2015-MTC/20.9.CMP de 10 de*

[203] Dicho documento fue remitido por la DGCT del MTC a Provias Nacional con Memorando n.° 4208-2015-MTC/25 de 4 de noviembre de 2015 **(Apéndice n.° 288)**.

[204] Si bien dicho informe hace referencia a la autorización de la DGCT del MTC, este no menciona el documento en el que consta tal autorización. Asimismo, no se tiene evidencia que la DGCT del MTC se haya pronunciado respecto del levantamiento de observaciones. Cabe señalar que, mediante Oficio n.° 050-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA II de 22 de julio de 2021, la Comisión Auditora solicitó a Provías Nacional el documento en el que conste la mencionada "autorización emitida por la DGCT del MTC "; en respuesta, mediante Oficio n.° 118-2021-MTC/20.7 de 9 de agosto de 2021 **(Apéndice n.° 289)**, dicha entidad alcanzó el Memorándum N° 2365-2014-MTC/25 de 30 de octubre de 2014 **(Apéndice n.° 290)**; sin embargo, de la lectura de dicho documento se advierte que este corresponde al traslado que hizo la entonces DGCT del MTC a Provías Nacional de los ET del MPI presentados por el Concesionario para su revisión, mas no contiene evaluación u opinión de la DGCT del MTC sobre dichos ET.

setiembre de 2015 (Suelos y Pavimentos), 190-2015-MTC/20.9.EM de 4 de noviembre de 2015 (Hidrología-Hidráulica), 116- 2015-MTC/20.9.JA de 5 de noviembre 2015 (Estructuras y Obras de Arte) y 185-2015-MTC/20.9.maqr de 12 de noviembre de 2015 (Geología-Geotecnia)., los mismos que cuenta con la conformidad del suscrito.

- *Los Estudios Complementarios a Nivel de ingeniería de Detalle de los Puntos Críticos y Vulnerables, serán presentados en fecha posterior, en cumplimiento a lo acordado en el Acta de Acuerdo de fecha 13.11.2015.*

4. ***DE LA PRESENTACIÓN:***

- *Los Expediente Técnicos para las Obras de Mantenimiento Periódico Inicial (MPI) de los Sub Tramos: **Cajamarca-Km. 1269**, Km.1269-San Marcos, Huamachuco- Callacuyan, Dv. Yanacocha – Cajamarca, Dv. Otuzco-Trujillo, Ciudad de Dios - Dv. Chilete, Dv. Chilete – Cajamarca y Dv. Chilete – Emp. PE-3N (...), está contenido (sic) en los documentos que se detallan en el Anexo N° 01 que se adjunta al presente.*

5. ***CONCLUSIONES***

- *Los Expediente Técnicos para las Obras de Mantenimiento Periódico Inicial (MPI) de los Sub Tramos: **Cajamarca-Km. 1269**, Km.1269-San Marcos, Huamachuco- Callacuyan, Dv. Yanacocha – Cajamarca, Dv. Otuzco-Trujillo, Ciudad de Dios - Dv. Chilete, Dv. Chilete – Cajamarca y Dv. Chilete – Emp. PE-3N (...), cuenta con la autorización de la Dirección General del Concesiones en Transporte del MTC, la opinión favorable del Regulador[205] y la conformidad de la Oficina Técnica de Concesiones de PROVIAS NACIONAL.*

6. ***RECOMENDACIONES***

- *Aprobar Los [sic] Expedientes Técnicos para las Obras de Mantenimiento Periódico Inicial (MPI) de los Sub Tramos: **Cajamarca – Km 1269**, Km 1269 – San Marcos, Huamachuco – Callacuyan, Dv. Yanacocha – Cajamarca, Dv. Otuzco – Trujillo, Ciudad de Dios – Dv. Chilete, Dv. Chilete – Cajamarca y Dv. Chilete – Emp. PE-3N de la Carretera Longitudinal de la Sierra, que se sustenta en la documentación indicada en el punto 4.*

(...)". [Énfasis agregado]

De la lectura del precitado informe, se advierte que los apartados referidos al análisis, conclusiones y recomendaciones hacen referencia a la evaluación de los ET correspondiente a **8 Sub Tramos MPI**; sin embargo *-como se indicó anteriormente-* el Concesionario no había presentado el ET del Sub Tramo Cajamarca – Km 1269, lo cual se corrobora de la revisión del Anexo n.° 1 del mencionado informe **(Apéndice n.° 287)**, denominado "Expedientes Técnicos para las Obras de Mantenimiento Periódico Inicial de la Concesión Carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Cajamarca-Trujillo y DV. Chilete-EMP.PE-3N", en el que no se hace mención alguna al ET del Sub Tramo en cuestión.

No obstante, dicho informe fue remitido por el Director Ejecutivo de Provías Nacional a la Unidad de Asesoría Legal de la misma entidad con Memorándum n.° 3468-2015-MTC/20 de 23 de noviembre de 2015 **(Apéndice n.° 13)**, indicando que dicho informe contaba con la conformidad de la Dirección Ejecutiva y solicitando que se prosiga con el trámite de aprobación respectiva. Al respecto, con Memorándum n.° 2047-2015-MTC/20.3 de 26 de noviembre de 2015 **(Apéndice n.° 291)**, el Gerente de la Unidad de Asesoría Legal de Provias Nacional remitió al Jefe de la Oficina de Concesiones el proyecto de Resolución Directoral de aprobación de los ET del MPI, para su visación de conformidad y tramitación correspondiente.

En ese sentido, pese al vencimiento del plazo de suspensión de obligaciones (16 de noviembre de 2015) sin que las Partes hayan arribado a una solución respecto de las zonas urbanas en los Sub Tramos MPI (que incluía todo el Sub Tramo 7: Cajamarca – Km 1269) y después de 393 Días Calendario de la presentación del ET de MPI por parte del Concesionario (plazo que superó la fecha máxima prevista en el Contrato de Concesión para el inicio de la ejecución del MPI, que

[205] El Regulador mediante Oficio n.° 1431-2015-JCRV-GSF-OSITRAN del 10 de agosto de 2015 **(Apéndice n.° 271)** e Informe n.° 769-2015-JCRV-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 272)** de la misma fecha indicó que las observaciones al Expediente Técnico han sido atendidas.

debía ser el 23 de mayo de 2015[206]), el Director Ejecutivo de Provías Nacional emitió la Resolución Directoral n.° 1223-2015-MTC/20 de 26 de noviembre de 2015 **(Apéndice n.° 292)**, que contó con el visto de la Oficina Técnica de Concesiones y la Unidad Gerencial de Asesoría Legal, mediante la cual resuelve aprobar los **ET correspondientes a los 8 Sub Tramos MPI[207]**, a pesar que el ET del Sub Tramo Cajamarca – Km 1269 no fue presentado por el Concesionario; situación que había sido advertida anteriormente por el Regulador y el propio Provías Nacional con Oficio n.° 6279-2014-GSF-OSITRAN de 12 de octubre de 2014 **(Apéndice n.° 216)** y Oficio n.° 2150-2014-MTC/20 de 24 noviembre de 2014 **(Apéndice n.° 219)**, respectivamente.

Lo anterior también se corrobora de la revisión del Anexo 1 de la mencionada resolución directoral, que contiene la documentación correspondiente a los ET del MPI, por cuanto se advierte que dicho anexo no hace mención alguna a la documentación correspondiente al ET del Sub Tramo 7: Cajamarca – Km 1269.

De igual manera, de la revisión del "Plano detalle de intervención en pavimento" **(Apéndice n.° 293)**, documento que forma parte de los ET[208] del MPI, se advierte que dicho documento tampoco contiene información sobre los puntos de inicio, fin y longitud real del Sub Tramo 7: Cajamarca – Km 1269, como se muestra a continuación:

Cuadro n.° 31
Sub Tramos del Mantenimiento Periódico Inicial

TRAMOS DE ESTUDIO	LONG. CONTRATO (km)	INICIO km.	FIN km.	LONG REAL (km)
T06: Dv. Yanacocha - Cajamarca	38.384	1+300	34+120	32.82
T07: Cajamarca - km.1269+000	3.702	NO SE PUDO IDENTIFICAR		
T08: km.1269+000 - San Marcos	58.301	1210+000	1269+000	59.000
T12: Huamachuco - Dv. Callacuyan	44.331	140+800	179+200	38.400
T15: Dv. Otuzco - Trujillo	70.440	00+000.00	70+000	70.000
T16: Ciudad de Dios - Dv. Chilete	91.489	00+000.00	91+380	91.380
T17: Dv. Chilete- Cajamarca	85.941	91+380	173+820	82.440
T18: Dv. Chilete- Emp.PE-3N	67.971	00+000.00	73+752	73.752
TOTAL	**460.559**			**447.792**

Fuente: Plano detalle de intervención en pavimento de los sub tramos: T06, T08, T09, T12, T16 y T17
Tabla 131 Tabla Actuaciones del sub tramo T18.
Elaboración: Comisión Auditora.

Por lo tanto, los ET del MPI aprobados por Provías Nacional consideraron una longitud menor a la establecida en el Contrato de Concesión, por 12.767 km, la cual se aproxima a la longitud de las zonas urbanas (que incluyen todo el Sub Tramo 7: Cajamarca – Km 1269) identificada en el Acta de Suspensión de Obligaciones (13.91 km). Tal como se ha indicado, a la fecha de aprobación de los ET del MPI, había vencido el plazo de suspensión de obligaciones sin que las

[206] Según la Cláusula 6.13 del Contrato de Concesión, que establece:
"6.13 El Mantenimiento Periódico Inicial se deberá iniciar a más tardar a los Trescientos Sesenta (360) Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato. (...)" [Subrayado agregado].

[207] La parte resolutiva de la Resolución Directoral n.° 1223-2015-MTC/20 de 26 de noviembre de 2015 **(Apéndice n.° 292)** establece lo siguiente:
"SE RESUELVE:
*Artículo Primero.- Aprobar los Expedientes Técnicos para las Obras de Mantenimiento Periódico Inicial (MPI) de los Sub Tramos: **Cajamarca-Km.1269**, Km, 1269-San Marcos, Huamachuco - Callacuyan, Dv. Yanacocha - Cajamarca, Dv. Otuzco - Trujillo, Cuidad de Dios - Dv. Chilete, Dv. Chilete - Cajamarca y Dv. Chilete - Emp. PE-3N del Tramo 2: Ciudad de Dios - Cajamarca - Chiple, Cajamarca - Trujillo y Dv. Chilete - Emp. PE-3N de la Carretera Longitudinal de la Sierra, presentado por la CONCESIONARIA VIAL SIERRA NORTE S.A, materia del Contrato de Concesión suscrito el 28.05.2014, que está conformado por los documentos indicados en el Anexo 01, que forma parte integrante de la presente Resolución.*
(...)" [Énfasis agregado].

[208] Los ET de MPI remitidos por el Concedente mediante Oficio n.°3087-2021-MTC/19 de 24 de junio de 2021.

Partes hubieran acordaron su ampliación[209] ni arribado a una solución respecto de los mencionados sectores urbanos.

De igual manera, de la revisión de la documentación que forma parte del Anexo de la Resolución Directoral n.° 1223-2015-MTC/2 emitida por Provías Nacional y **con la que se aprueban los ET de los 8 Sub Tramos MPI**, se advierte que el parámetro de rugosidad (IRI) considerado por el Concesionario en las intervenciones planteadas en el apartado "Diseño Adicional Añadido" es de 3.5 m/km para concreto asfáltico, lo cual no corresponde al IRI exigido en el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión, para recepción de obra, que era de 2m/km (para concreto asfáltico).

A continuación, se cita el mencionado Anexo de la Resolución Directoral:

VOLUMEN I ANEXO F SUELOS Y PAVIMENTOS
"7.8.2 Diseño Adicional Añadido

Adicional al trabajo de diseño realizado de acuerdo a lo recomendado por AASHTO, se ha optado por considerar criterios extras de actuación sustentados en diferentes parámetros de pavimentos auscultados sobre la vía en estudio.

En este sentido, se ha establecido como criterios adicionales de actuación las siguientes consideraciones:

- *Evaluación Funcional IRI >3.0 m/km: Si bien el contrato de concesión establece como umbral del parámetro IRI un valor de 3.5 m/km, se ha optado por definir actuaciones bajando dicho parámetro a un valor de 3.0 m/km. A fin de controlar este parámetro se consideró la colocación de una capa asfáltica. Con ello se busca dar una mejor condición al pavimento en cuanto a la condición funcional y mejorar percepción que puedan tener usuarios que transitan por dicha carretera.*
  (...)

En cuanto a la definición de actuaciones previas, las actividades de fresados fueron definidos de acuerdo a las características individuales que presentase cada sector para cada uno de los parámetros de pavimento auscultados. Se realizó un trabajo de programación consistente en poder definir el porcentaje exacto de actuaciones preparatorias de acuerdo a cuando se sobrepasaban ciertos umbrales de conservación en los indicadores de IRI, Ahuellamiento y Deterioros Superficiales. En este sentido, los criterios definidos fueron los que se describen a continuación:

- *Evaluación Funcional IRI: Para todos aquellos sectores con valores con IRI individual cada 100 mts. Superiores a 3.5 m/km, se optó por realizar trabajos de fresado y reposición de carpeta asfáltica. Con ello se logró corregir de forma puntual los datos de rugosidad que estén por encima del umbral exigido en el respectivo contrato de concesión.*
  (...)" [Subrayado agregado].

De lo anterior también se observa que el Concesionario planteó actuaciones para no superar el IRI de 3.5 m/km (para concreto asfáltico), para lo cual contempló efectuar una evaluación funcional en los sectores en donde el IRI haya sido mayor a 3.00m/km, a fin de cumplir los umbrales máximos de IRI de 3.5m/km. Ello contravino el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, que disponía que el IRI aplicable para la recepción del MPI era de 2 m/km (para concreto asfáltico).

[209] Mediante Oficio n.° 075-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 24 de agosto de 2021 la Comisión Auditora solicitó al Regulador lo siguiente: *"De corresponder. documentos referidos a la(s) ampliación(es) de plazo de Suspensión de Obligaciones correspondiente al Acta de Acuerdo para la Suspensión Temporal de Obligaciones Contractuales de 19 de junio de 2015".* En respuesta, mediante Oficio n.° 08822-2021-GSF-OSITRAN de 27 de agosto de 2021, el Regulador señaló lo siguiente: *"No existe ampliación de plazo de Suspensión de Obligaciones correspondiente al Acta de Acuerdo del 19 de junio de 2015".*

Lo expuesto también se advierte de las intervenciones planteadas por el Concesionario en los ET del MPI, en las que no se considera el IRI exigido en el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión (**2m/km para concreto asfáltico**), sino un IRI distinto, como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 32
Intervenciones planteadas para cada Sub Tramo en los ET del MPI presentadas por el Concesionario

Sub Tramo	ET (Periodo de diseño estructural de 10 años)
06 -Dv. Yanacocha- Cajamarca (Anexo F – Suelos y Pavimentos de los ET)	Intervención Estructural: Refuerzo Carpeta Asfáltica espesor variable (4cm, 5cm y 5.5 cm) Intervención Funcional: **(IRI >3.0 m/km)** Colocación Carpeta Asfáltica (e=4cm). Actuaciones Previas: Para aquellos sectores con valores de **IRI mayores a 3.5 m/km**, ahuellamientos mayores a 12 mm y presencia de fisuración grave, se ejecutará trabajos de fresado y reposición de carpeta asfáltica.
08: km 1269+000 – San Marcos (Anexo F – Suelos y Pavimentos de los ET)	Intervención Estructural Refuerzo Carpeta Asfáltica espesor variable (4cm, 6cm, 8cm y 11cm) Intervención Funcional: **(IRI >3.0 m/km)** Colocación Carpeta Asfáltica (e=4cm). Intervención Superficial: Sello Asfáltico (SE) y Carpeta Asfáltica espesor variable (4cm,6cm y 8cm) Actuaciones Previas: Para aquellos sectores con valores de **IRI mayores a 3.5 m/km**, ahuellamientos mayores a 12 mm y presencia de fisuración grave, se ejecutará trabajos de fresado y reposición de carpeta asfáltica.
12: Huamachuco-Dv. Callacuyan (Anexo F – Suelos y Pavimentos de los ET)	Intervención Estructural: Refuerzo Carpeta Asfáltica espesor variable (4cm, 6cm y 7.5cm) Intervención Funcional: **(IRI >3.0 m/km)** Colocación Carpeta Asfáltica (e=4cm). Intervención Superficial: Sello Asfáltico (SE) Actuaciones Previas: Para aquellos sectores con valores de **IRI mayores a 3.5 m/km**, ahuellamientos mayores a 12 mm y presencia de fisuración grave, se ejecutará trabajos de fresado y reposición de carpeta asfáltica.
15: Trujillo -DV. Otuzco (Anexo F – Suelos y Pavimentos de los ET)	Intervención Estructural: Refuerzo Carpeta Asfáltica espesor variable (4cm, 5cm, 5.5cm y 7cm) Intervención Funcional: **(IRI >3.0 m/km)** Colocación Carpeta Asfáltica (e=4cm). Intervención Superficial: Sello Asfáltico (SE) Actuaciones Previas: Para aquellos sectores con valores de **IRI mayores a 3.5 m/km**, ahuellamientos mayores a 12 mm y presencia de fisuración grave, se ejecutará trabajos de fresado y reposición de carpeta asfáltica.

Sub Tramo	ET (Periodo de diseño estructural de 10 años)
16: Ciudad de Dios -Dv. Chilete (Anexo F – Suelos y Pavimentos de los ET)	Intervención Estructural: Refuerzo Carpeta Asfáltica espesor variable (4cm, 6cm y 7cm) Intervención Funcional: **(IRI >3.0 m/km)** Colocación Carpeta Asfáltica (e=4cm). Intervención Superficial: Sello Asfáltico (SE) Actuaciones Previas: Para aquellos sectores con valores de **IRI mayores a 3.5 m/km**, ahuellamientos mayores a 12 mm y presencia de fisuración grave, se ejecutará trabajos de fresado y reposición de carpeta asfáltica.
17: Dv. Chilete-Cajamarca (Anexo F – Suelos y Pavimentos de los ET)	Intervención Estructural: Refuerzo Carpeta Asfáltica (e=4cm). Intervención Funcional: **(IRI >3.0 m/km)** Colocación Carpeta Asfáltica (e=4cm). Intervención Superficial: Sello Asfáltico (SE) Actuaciones Previas: Para aquellos sectores con valores de **IRI mayores a 3.5 m/km**, ahuellamientos mayores a 12 mm y presencia de fisuración grave, se ejecutará trabajos de fresado y reposición de carpeta asfáltica.
18: Dv. Chilete-Empalme PE-3N (Anexo F – Suelos y Pavimentos de los ET)	Intervención Estructural: Refuerzo Carpeta Asfáltica (e=6cm). Intervención Funcional: **(IRI >3.0 m/km)** Colocación Carpeta Asfáltica (e=6cm). Actuaciones Previas: Para aquellos sectores con valores de **IRI mayores a 3.5 m/km**, ahuellamientos mayores a 12 mm y presencia de fisuración grave, se ejecutará trabajos de fresado y reposición de carpeta asfáltica.

Fuente: ET del MPI, aprobados mediante Resolución Directoral n.° 1223-2015-MTC/20-MTC/20 **(Apéndice n.° 292)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

Del cuadro anterior se advierte lo siguiente:

- Los ET del MPI aprobados por Provías Nacional con opinión favorable del Regulador han previsto actuaciones previas para aquellos sectores con valores de IRI superiores a 3.5 m/km, con la finalidad de corregir los datos de rugosidad que estén por encima de dicho umbral. Ello a pesar que el umbral exigido en el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión es: IRI = 2.0 m/km para concreto asfáltico.
- Los ET del MPI consideran una intervención funcional para valores de IRI mayores a 3.0 m/km, con la finalidad de cumplir un IRI de 3.5 m/km para concreto asfáltico. Sin embargo, el IRI exigido en el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión es de 2.0 m/km para concreto asfáltico.

Cabe señalar que, en el marco de la evaluación de comentarios, los auditados señalaron **(Apéndice n.° 2)** que el Regulador formuló observaciones durante el proceso de revisión de los ET del MPI relacionadas al parámetro (IRI), sin embargo, de la revisión efectuada por la Comisión Auditora a la documentación que contiene las observaciones del Regulador, se advierte que las mismas corresponden a Puntos Críticos, Puntos Vulnerables y Puntos Negros, aspectos que no están vinculados al parámetro de rugosidad IRI aplicable para la recepción de obras.

De mismo modo, los auditados señalan **(Apéndice n.° 2)** que, según el diseño estructural para

pavimentos contemplado en los ET del MPI, y de la aplicación de la ecuación específica para calcular el IRI de la guía AASHTO, se obtendría un IRI incluso menor a 2.0m/km, no obstante, debe tenerse en cuenta que las observaciones formuladas por la Comisión Auditora no se encuentran relacionadas al diseño estructural, sino al diseño funcional desarrollado en los ET del MPI, el mismo que, como se ha señalado en párrafos precedentes, incumplía el parámetro (IRI) exigido en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Adicionalmente, en el marco de la evaluación de comentarios, los auditados señalaron que tanto el Regulador, como Provias Nacional, verificaron que el IRI considerado en los ET del MPI sea concordante con el exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión, para lo cual mencionaron la especificación técnica de la Sección 410.A Mezcla Asfáltica en Caliente contenida en dichos ET, en el que se cita lo siguiente:

> *"(...) (f5) Regularidad Superficial*
> *La regularidad superficial de la superficie de rodadura será medida y aprobada por el Supervisor, para lo cual, por cuenta y cargo del Contratista, deberá determinarse la rugosidad en unidades IRI.*
> *Para la determinación de la rugosidad podrán utilizarse métodos topográficos, rugosímetros, perfilómetros tipo de alto rendimiento u otro método debidamente aprobado por el Supervisor.*
> *La medición de la rugosidad sobre la superficie de rodadura terminada, deberá efectuarse en toda su longitud y debe involucrar ambas huellas por tramos preestablecidos o aprobados por el Supervisor, en los cuales las obras estén concluidas, registrando mediciones en secciones cada 100 m.* ***La rugosidad, en términos IRI, tendrá un valor máximo de 2,0 m/km****". [Subrayado agregado].*

Lo anterior no acredita que los ET del MPI hayan sido elaborados considerando el IRI exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión, sino, más bien, pone en evidencia que dichos ET presentaban inconsistencias, toda vez que, por un lado, establecían criterios de intervención funcional que consideraban expresamente un IRI de 3.5 m/km como umbral máximo establecido en el Contrato, tal como se ha citado en el Cuadro n.° 32, y, por otro lado, especificaciones técnicas que contemplaban un IRI de 2.0 m/km para la partida 410.A Mezcla Asfáltica en Caliente, siendo que tales inconsistencias no fueron advertidas por el Regulador ni por el Concedente a lo largo del procedimiento de aprobación de los ET en el marco de sus respectivas competencias. Adicionalmente, la conducta del Concedente con posterioridad, evidencia que su deficiencia en la revisión de los ET del MPI conllevó a que se modifique irregularmente el mismo, tal como se explicará más adelante.

En ese sentido, al opinar favorablemente y aprobar los ET del MPI, el Regulador y Provías Nacional, respectivamente, en el marco de sus competencias específicas, no cautelaron que las intervenciones a ejecutar por el Concesionario alcancen a cabalidad el Nivel de Servicio exigido en el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión, referido al parámetro de rugosidad aplicable para la recepción de obras (IRI=2.0 m/km para concreto asfáltico), cuyo cumplimiento era obligatorio. Con dicha actuación, el Regulador y Provías Nacional propiciaron que, posteriormente, durante la modificación de los ET del MPI, el Concesionario alegue la existencia de una controversia respecto del IRI aplicable para la recepción del MPI y que, a consecuencia de ello, se le otorgue una ampliación de plazo para la ejecución del MPI. Adicionalmente, al haber aprobado los ET que incumplían la extensión total del MPI, el Concedente ocasionó que el avance financiero del MPI sea reconocido al Concesionario en base a presupuestos de ET cuyas intervenciones incumplían las exigencias contractuales **(Apéndice n.° -205)**.

Asimismo, si bien la Cláusula 6.6[210] establece que la aprobación de los ET del MPI es el resultado de un procedimiento que comprende hasta 3 revisiones por parte del Regulador y el Concedente (la primera a los ET presentados por el Concesionario y la segunda y tercera sobre sus respectivos levantamientos de observaciones), en la práctica, dicho procedimiento requirió revisiones adicionales por parte de ambas entidades, debido a la persistencia de observaciones a la documentación de subsanación presentada por el Concesionario, como se observa en el cuadro siguiente:

[210] Asimismo, la cláusula 6.6 de Contrato de Concesión prevé el procedimiento y plazos para la aprobación de los ET del MPI, como se cita a continuación:

"Los Expedientes Técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial de los Sub Tramos indicados en la Cláusula 6.2 los formulará el CONCESIONARIO, quien los presentará al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR, de acuerdo a lo indicado en el cuadro siguiente:

Estudios	Presentación del Concesionario	Revisión		Levantamiento de observaciones	Evaluación levantamiento de observaciones		Levantamiento de observaciones	Evaluación levantamiento de observaciones	
		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente
Expediente Técnico	150(1)	20(2)	10(3)	15(4)	20(5)	10(6)	15(7)	10(8)	10(9)

Los plazos son los máximos y están considerados en Días Calendario.

(10) A partir de la Fecha de Suscripción del Contrato.
(11) A partir de la recepción oficial del Expediente Técnico por parte del CONCEDENTE y REGULADOR
(12) A partir de la recepción oficial de la opinión del REGULADOR
(13) A partir de la recepción oficial del pliego de observaciones del CONCEDENTE y REGULADOR
(14) A partir de la recepción oficial del levantamiento de observaciones presentado por el CONCESIONARIO.
(15) A partir de la recepción oficial de la opinión del REGULADOR
(16) A partir de la recepción oficial del pliego de observaciones del CONCEDENTE y REGULADOR.
(17) A partir de la recepción oficial del levantamiento de observaciones presentado por el CONCESIONARIO.
(18) A partir de la recepción oficial de la opinión favorable del REGULADOR".

Cuadro n.° 33
Resumen del procedimiento de aprobación de los ET del MPI

Revisión	Emisor	Documento	Descripción	Fecha De Recepción	Plazo (*) (D.C.)	Fecha Prevista Para Levant. de Observac.	Días Transcurridos Respuesta (***)	Retraso (D.C.)
				(A)	(B)	(C)		(C)-(A)
Revisión N° 01	Concesionario	Carta CVSN-MTC-079-2014 **(Apéndice n.° 212)**	Presenta ET	29/10/2014	150	27/10/2014		2
	Regulador	Oficio n.° 6279-2014-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 216)**	Formula observaciones	13/11/2014	20	18/11/2014	15	0
	Concedente	Oficio n.° 2150-2014-MTC/20 **(Apéndice n.° 219)**	Formula observaciones	24/11/2014	10	23/11/2014 (****)	10	0
Revisión N° 02	Concesionario	Carta CVSN-MTC-112-2014**(Apéndice n.° 227)**	Presenta levantamiento de observaciones al Concedente (con copia al Regulador)	9/12/2014	15	9/12/2014	15	0
	Regulador	Oficio n.° 7031-2014-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 228)**	Regulador formula observaciones	19/12/2014	20	29/12/2014	10	0
	Concedente	Oficio n.° 140-2015-MTC/20 **(Apéndice n.° 232)**	Concedente formula observaciones	27/01/2015	10	29/12/2014	39	29
	Concedente	Oficio n:° 445-2015-MTC/25 **(Apéndice n.° 239)**	Concedente aprueba aplazamiento por 30 dc, a partir del 17/02/2014	17/02/2015 (**)	30 (**)	-	-	-
Revisión N° 3	Concesionario	Carta CVSN-OSITRAN-107-2015 **(Apéndice n.° 246)**	Presenta levantamiento de observaciones al Regulador	13/05/2015	51 (**)	19/03/2015	106	55
	Concesionario	Carta CVSN-MTC-95-2015 **(Apéndice n.° 245)**	Presenta levantamiento de observaciones al MTC	13/05/2015	15	19/03/2015	106	55
	El Regulador no se pronunció hasta el 23/05/2015; sin embargo, posteriormente, emite el Oficio n.° 940-2015-JCRV-GSF-OSITRAN (30/06/2015) (ver siguientes filas), que tiene como uno de sus antecedentes la Carta CVSN-OSITRAN-107-2015.				10	23/05/2015	-	-

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Revisión	Emisor	Documento	Descripción	Fecha De Recepción	Plazo (*) (D.C.)	Fecha Prevista Para Levant. de Observac.	Días Transcurridos Respuesta (***)	Retraso (D.C.)
				(A)	(B)	(C)		(C)-(A)
	Concedente	Oficio n.°1615-2015-MTC/25 **(Apéndice n.° 247)**	Formula observaciones	2/06/2015 (******)	10	2/06/2015	10	0
Revisión Adicional (Revisión N°4)	Concesionario	Carta CVSN-MTC-148-2015 **(Apéndice n.° 254)**	Concesionario presenta levantamiento de observaciones al Concedente	11/06/2015	15	17/06/2015	9	0
	Regulador	Oficio n.° 940-2015-JCRV-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 260)**	Regulador formula observación	1/07/2015	-	-	20	-
	Concedente	Oficio n.° 2285-2015-MTC/25 **(Apéndice n.° 262)**	Concedente formula observación	21/07/2015	-	-	20	-
Revisión Adicional (Revisión N° 5)	Concesionario	Carta CVSN-OSITRAN-184-2015 **(Apéndice n.° 269)**	Concesionario presenta levantamiento de observaciones al Regulador	16/07/2015	15	16/07/2015	15	0
	Concesionario	Carta CVSN-MTC-205-2015 **(Apéndice n.° 270)**	Concesionario presenta levantamiento de observaciones al Concedente	23/07/2015	15	5/08/2015	2	0
	Regulador	Oficio n.°1431-2015-JCRV-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 271)**	Regulador concluye que las observaciones han sido atendidas, con excepción de la normatividad aplicable relacionada a Especificaciones Técnicas.	13/08/2015	-	-	21	-
	Concesionario	Carta CVSN-MTC-234-2015 **(Apéndice n.° 275)**	Concesionario presenta información adicional a la Absolución de observaciones hechas con Carta CVSN-MTC-205-2015	28/08/2015	15	5/08/2015	38	23
	Concesionario	Carta CVSN-MTC-260-2015 **(Apéndice n.° 278)**	Concesionario solicita aprobación de los Expedientes Técnico MPI	25/09/2015	-	-	28	-
	Concedente	Oficio n.° 1884-2015-MTC/20 **(Apéndice n.° 277)**	Concedente se pronuncia en torno a la Carta CVSN-MTC-260-2015 y solicita la presentación de los ET Integrados	2/10/2015	-	-	7	-

0133

LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Revisión	Emisor	Documento	Descripción	Fecha De Recepción	Plazo (*) (D.C.)	Fecha Prevista Para Levant. de Observac.	Días Transcurridos Respuesta (***)	Retraso (D.C.)
				(A)	(B)	(C)		(C)-(A)
Presentación de ET integrado	Concesionario	Carta CVSN-MTC-269-2015 **(Apéndice n.° 279)**	Concesionario presenta el ET integrados	13/10/2015	15	17/10/2015	11	0
	Concedente	Oficio n.° 1980-2015-MTC/20 **(Apéndice n.° 281)**	Concedente formula observación relacionada a la normatividad aplicable a Especificaciones Técnicas.	26/10/2015	-	-	12	-
	Concesionario	Carta CVSN-MTC-293-2015 **(Apéndice n.° 285)**	Concesionario presenta levantamiento de observaciones al Concedente	2/11/2015	15	10/11/2015	7	0
APROB. ET-MPI	Concedente	Resolución Directoral n.° 1223-2015-MTC/20 **(Apéndice n.° 292)**	Concedente aprueba los ET-MPI	**26/11/2015**	-	-	24	-

(*) Plazo: para el caso del **Concesionario**, es el plazo para absolver las observaciones. Para el caso del **Regulador** y **Concedente**, es el plazo para emitir su opinión, observación y/o pronunciamiento.
La Cláusula 6.6 establece plazos hasta la 3° revisión.
A partir de la 4° revisión, no se cuenta con plazo para el pronunciamiento por parte de las entidades.

(**) Con Oficio n.° 445-2015-MTC/25 del 10 de febrero de 2015 **(Apéndice n.° 239)**, el Concedente aprobó un aplazamiento del plazo de levantamiento de observaciones a los ET-MPI por 30 días calendario a partir del 17/02/15. Al respecto, si bien se tuvo a la vista el cargo de recepción del citado documento, se advierte que su sello de cargo no consigna fecha de recepción, en tal sentido, se consideró la fecha de recepción (17/02/2015) señalada en el Informe n.° 02228-2021-JCRV-GSF-OSITRAN del 23 de abril de 2021 **(Apéndice n.° 294)** (Hallazgo sobre presunto incumplimiento de obligaciones de levantar oportunamente las observaciones al ET del MPI).

(***) A partir de la 5° revisión, el Concesionario presentó Cartas separadas tanto al Concesionario y Concedente, en tal razón los días transcurridos se computa desde la fecha de emisión de observaciones de cada Entidad y su respuesta por el Concesionario.

(****) Siendo que la fecha 23/11/2014 cae en día domingo, para el cómputo del retraso se considera el día siguiente hábil, es decir: 24/11/2014.

(*****) La fecha de recepción es ilegible, en tal sentido, se consiga la fecha registrada en el Informe n.° 02228-2021-JCRV-GSF-OSITRAN del 23 de abril de 2021 (Hallazgo sobre presunto incumplimiento de obligaciones de levantar oportunamente las observaciones al ET del MPI)

(******) Se considera la fecha de recepción[211] mencionada en el informe n.° 02228-2021-JCRV-GSF-OSITRAN del 23 de abril de 2021 (Hallazgo sobre presunto incumplimiento de obligaciones de levantar oportunamente las observaciones al ET del MPI).

Elaboración: Comisión Auditora.

[211] Mediante Oficio n.° 053-2021-CG/AAP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II la Comisión Auditora solicitó al Concedente el cargo de recepción del oficio n.° 1615-2015-MTC/25, el cual fue remitido mediante Oficio n.° 3840-2021.MTC/19 de 10 de agosto de 2021, no obstante de la lectura del citado documento, si bien se aprecia el sello o escritura de CARGO y el código del aparente número de expediente, estas no consignan fecha de recepción.

0134

LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Del cuadro precedente se observa lo siguiente:

- El plazo de aprobación de los ET del MPI se extendió por un total de **393 Días Calendario** (desde la presentación de los ET hasta la aprobación de los ET del MPI el 26 de noviembre de 2015), superando así la fecha máxima establecida en la Cláusula 6.13 para el inicio de la ejecución del MPI (23 de mayo de 2015).

- El Concesionario incurrió en un atraso de 78 Días Calendario (equivalente a 53 Días hábiles) en el levantamiento de observaciones, el mismo que se encuentra sujeto a una penalidad de 3 UIT por cada Día de atraso, conforme a lo establecido en el Anexo IX del Contrato de Concesión. Al respecto, la Comisión Auditora[212] solicitó al Regulador información sobre la aplicación de la mencionada penalidad, quien atendió dicho requerimiento mediante Oficio n.° 7993-2021-GSF-OSITRAN de 9 de agosto de 2021**(Apéndice n.° 295)**, en el que informa a la Comisión Auditora que, con Oficio n.° 171-2021-GG-OSITRAN de 6 de agosto de 2021[213], el Regulador confirmó la penalidad impuesta al Concesionario por el atraso de 53 Días en el levantamiento de observaciones, por cada uno de los 7 ET del MPI, correspondiente a 1 113 UIT.

- En las 3 primeras revisiones, se observa que el Concedente incumplió los plazos máximos en los que debía pronunciarse, establecidos en la Cláusula 6.6, incurriendo en un atraso de 29 Días Calendario, que coadyuvaron a que se extienda el plazo efectivo de aprobación de los ET del MPI y que se postergue, en la misma medida, el plazo de ejecución del MPI y el inicio de la etapa de Operación y Mantenimiento con exigencia de Niveles de Servicio.

- Ninguna de las observaciones a los ET de MPI realizadas por el Regulador y el Concedente estuvieron relacionadas al incumplimiento del IRI exigido en el Contrato de Concesión.

Debe tenerse en cuenta que las revisiones adicionales a las establecidas en la Cláusula 6.6 del Contrato de Concesión (3 revisiones), estuvieron relacionadas, entre otros, a observaciones sobre Puntos Críticos y Vulnerables (formuladas desde la primera revisión), cuyo tratamiento fue acordado por las Partes mediante "Acta de Acuerdo para la Formulación de Soluciones Definitivas de los Puntos Críticos y Vulnerables en el Marco del Contrato de Concesión del Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Cajamarca-Trujillo y DV. Chilete-Emp.PE-3N" de 13 de noviembre de 2015, en la que señalaron que, por su complejidad, ciertos Puntos Críticos y Vulnerables requerían de estudios complementarios, los cuales excedían el objeto del servicio del MPI y; por lo tanto, su desarrollo no formaría parte de los ET del MPI.

2.3 Del inicio de la ejecución del MPI y del Programa de Ejecución del MPI

Tal como se ha indicado, la Cláusula 6.13[214] señala que el MPI debía ser iniciado por el

---

[212] Requerimiento efectuado mediante Oficio n.° 026 –2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II del 2 de junio de 2021 y reiterado mediante Oficio n.° 046-2021-CG/APP/AC-LOMGITUDINAL.SIERRA II del 15 de julio de 2021,

[213] Mediante Oficio n.° 171-2021-GG-OSITRAN de 6 de agosto de 2021, el Regulador comunicó al Concesionario que declaró infundada la impugnación presentada por este último respecto de la penalidad impuesta, solicitándole realizar el pago de dicha penalidad observando los términos y condiciones establecidos en la Cláusula 15.8 del Contrato de Concesión. Dicha cláusula señala lo siguiente:

"15.8 El monto de las penalidades será abonado por el CONCESIONARIO a la cuenta de Emergencias Viales del Fideicomiso de Administración en el plazo de diez (10) Días contados a partir del día siguiente de la notificación que reciba por parte del REGULADOR.

El plazo para el abono de las penalidades a que se refiere la presente Cláusula será suspendido ante la impugnación de la penalidad por el CONCESIONARIO, reiniciándose el cómputo de dicho plazo en caso se confirme su imposición por el REGULADOR".

A la fecha de emisión del presente, se desconoce si el Concesionario pagó o no dicha penalidad.

[214] *"6.13 El Mantenimiento Periódico Inicial se deberá iniciar a más tardar a los Trescientos Sesenta (360) Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato. Para ello, será necesaria la verificación por parte del CONCEDENTE de las siguientes condiciones:*

a) El CONCESIONARIO haya acreditado el cierre financiero para el Mantenimiento Periódico Inicial.

Concesionario, a más tardar, a los 360 días calendario desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, esto es, máximo el 23 de mayo de 2015, para lo cual el Concedente debía verificar, entre otras condiciones: (i) que Provías Nacional haya efectuado la entrega de las áreas de terreno necesarias para dar inicio al MPI, de acuerdo a lo indicado en las Cláusulas 5.10[215] y 5.11[216], y (ii) que el Concesionario haya presentado el Programa de Ejecución y haya obtenido la conformidad por parte del Regulador.

Con relación a los Sub Tramos MPI, la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión[217] **(Apéndice n.° 6)** establece la obligación del Concedente de entregar al Concesionario las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión en los plazos máximos que se indican a continuación:

Cuadro n.° 34
Plazos máximos de entrega de los Sub Tramos MPI

n.°	Sub Tramo	Plazo Máximo de Entrega
1	Cajamarca – Km 1269	Marzo 2015
2	Km 1269 – San Marcos	Marzo 2015
3	Huamachuco – Dv. Callacuyan	Marzo 2015
4	Dv. Yanacocha – Cajamarca	A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato (27 de julio de 2014)
5	Dv. Otuzco – Trujillo	Marzo 2015
6	Ciudad de Dios – Dv. Chilete	A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato (27 de julio de 2014)
7	Dv. Chilete – Cajamarca	A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato (27 de julio de 2014)

b) El CONCEDENTE haya aprobado los Expedientes Técnicos que incluye los componentes de Ingeniería e Impacto Ambiental para la ejecución del Mantenimiento Periódico Inicial.
c) Se haya efectuado la entrega de las áreas de terreno, necesarias para dar inicio del Mantenimiento Periódico Inicial, comprendidas en el Área de Concesión correspondiente, de acuerdo a lo indicado en la Cláusulas 5.10 y 5.11.
d) Se haya presentado el Programa de Ejecución y obtenida la conformidad del REGULADOR,
e) Se encuentre vigente la copia legalizada de los contratos de construcción, en los términos establecidos en las Bases,
f) Se encuentre vigente la inscripción en la Oficina Registral correspondiente de los Estatutos de la(s) persona(s) jurídica(s) que está(n) actuando como Constructor (es).
g) El CONCESIONARIO haya cumplido con entregar la Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Mantenimiento Periódico Inicial, de acuerdo a lo señalado en la Cláusula 11 .2, y siguientes.
h) El CONCESIONARIO mantenga vigente las pólizas de Seguros de acuerdo a lo señalado en la Cláusula 12.3
i) El CONCESIONARIO haya cumplido con el incremento del capital social de acuerdo a lo indicado en la Cláusula 3.5 (b)".

[215] *"5.10 Las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión deberán ser entregadas por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO, en los siguientes plazos máximos:*
(...)
Sub Tramo Cajamarca – Km 1269+00 Mar 2015
Sub Tramo Km 1269+00 – San Marcos Mar 2015
Sub Tramo Huamachuco – Dv. Callacuyan Mar 2015
(...)
Sub Tramo Dv. Otuzco – Trujillo Mar 2015
Sub Tramo Ciudad de Dios – Dv. Chilete A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Sub Tramo Dv. Chilete – Cajamarca A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
Sub Tramo Dv. Chilete – Emp. PE-3N A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato
(...)".

[216] *"5.11 (...)*
En caso que no se produzca la entrega del área de terreno comprendida en el Área de Concesión dentro de los plazos señalados en la Cláusula 5.10 y que tal atraso no permita al CONCESIONARIO iniciar o continuar con la Rehabilitación y Mejoramiento o el Mantenimiento Periódico Inicial y presentarlas para su aceptación en el plazo máximo de ejecución previsto en la Cláusula 6.1, el CONCEDENTE deberá otorgar una modificación de plazo para la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento o el Mantenimiento Periódico Inicial en las condiciones fijadas en las Cláusulas 6.14 a 6.16."

[217] Durante el proceso de promoción a cargo de Proinversión, dicha entidad elaboró y aprobó la Versión Final del Contrato de Concesión (VFC), cuya Cláusula 5.10 contempló, entre otros, los plazos de entrega de los 8 Sub Tramos MPI (los cuales se mantuvieron en la versión suscrita del Contrato de Concesión). Dicha VFC contó con la opinión favorable del MTC (que incluyó la opinión de Provías Nacional) y con la conformidad de dicho Ministerio respecto de los compromisos en ella asumidos; no obstante, tanto la opinión favorable como la mencionada conformidad no contaron con un análisis que sustente, entre otros, que dicha entidad cumpliría dichos plazos máximos de entrega de los Sub Tramos (como se desarrolla en el Hecho n.° 1), lo cual coadyuvó a que el plazo de entrega de 2 Sub Tramos MPI sea incumplido (como se desarrolla en el Hecho n.° 2).

n.°	Sub Tramo	Plazo Máximo de Entrega
8	Dv. Chilete – Empalme PE-3N	Julio 2015

Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Comisión Auditora.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que la Cláusula 5.3[218] establece, entre otros, que para cada Toma de Posesión[219] que hará el Concesionario, el Concedente declara y garantiza que los Bienes del Concedente estarán libres de cualquier carga, gravamen o derecho, así como libres de ocupantes y de cualquier restricción que pudiera afectar el normal desarrollo del Mantenimiento Periódico Inicial, obligándose este último al saneamiento físico legal a que hubiere lugar, sea por evicción y/o por acto propio.

Respecto a los 8 Sub Tramos MPI mencionados en los párrafos anteriores, el Concedente realizó la entrega de 6 Sub Tramos[220] en los plazos establecidos en el Contrato de Concesión, **1 de los Sub Tramos MPI fue entregado fuera de plazo** (Sub Tramo Dv. Chilete - Cajamarca), **quedando pendiente, hasta la fecha de emisión del presente Informe de Auditoría, la entrega de 1 de los Sub Tramos MPI** (Sub Tramo Cajamarca – Km 1269).

Ahora bien, considerando lo antes indicado, a continuación concentraremos el análisis en el SubTramo cuya entrega se encuenta pendiente y el Sub Tramo entregado fuera del plazo contractual:

(i) Sub Tramo Dv. Chilete – Cajamarca

Según la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, las áreas de terreno del Área de Concesión de dicho Sub Tramo debían ser entregadas al Concesionario a los 60 días calendario de la fecha de suscripción del Contrato, **plazo que vencía el 27 de julio de 2014**.

---

[218] *"5.3 Durante la vigencia de la Concesión, el CONCESIONARIO tiene sobre los Bienes de la Concesión los derechos exclusivos oponibles a terceros que este Contrato le otorga.*
El CONCEDENTE declara y garantiza que para cada Toma de Posesión, los Bienes del CONCEDENTE estarán libres de cualquier (i) carga, gravamen o derecho, así como libres de ocupantes y de cualquier restricción que pudiera afectar el normal desarrollo de la Rehabilitación y Mejoramiento y/o Mantenimiento Periódico Inicial o la futura Explotación, (ii) embargo, medida judicial, extrajudicial o administrativa, que pueda limitar, impedir o afectar su normal utilización para los fines del Contrato; obligándose el CONCEDENTE al saneamiento físico legal a que hubiere lugar, sea por evicción, y/o por acto propio del CONCEDENTE. Para efectos de la obligación de saneamiento a cargo del CONCEDENTE, el CONCESIONARIO deberá notificar a este sobre la existencia del acto propio del CONCEDENTE, dentro de los quince (15) Días Calendario de haber [sic] conocido.
Una vez recibida la notificación a la que se refiere el párrafo anterior, el CONCEDENTE asume la obligación de sanear dicha situación, lo cual deberá ejecutarse en un plazo no mayor a sesenta (60) Días Calendario. Cualquier retraso o efecto adverso que se genere en las actividades del CONCESIONARIO como consecuencia del evento que origina la obligación de saneamiento antes mencionada, le dará derecho a la suspensión de las obligaciones del CONCESIONARIO afectadas por dicho evento, por el periodo de la demora en el caso que dicho retraso o efecto adverso afecte el cumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO".

[219] La Cláusula 1.10.88 del Contrato de Concesión define **Toma de Posesión** como: *"Es el acto mediante el cual el CONCESIONARIO toma posesión de manera parcial o total del Área de Concesión y de los Bienes de la Concesión para ser destinados a la ejecución del Contrato, dejando constancia de ello en el Acta de Entrega Parcial de Bienes. La Toma de Posesión se verifica de acuerdo a lo establecido en las Cláusulas 5.14 a 5.17 y 7.10 del Contrato."*

[220] Los 6 Sub Tramos MPI que fueron entregados dentro del plazo máximo señalado en la Cláusula 5.10, son los siguientes:

1. El Sub Tramo Dv. Yanacocha – Cajamarca fue entregado al Concesionario mediante Acta n.° 02-614-2014-MTC/20 de 11 de julio de 2014 **(Apéndice n.° 298)**.
2. El Sub Tramo Ciudad de Dios – Dv. Chilete fue entregado al Concesionario mediante Acta n.° 01-RD 580-2014-MTC/20 de 23 de julio de 2014 **(Apéndice n.° 299).**
3. El Sub Tramo Dv. Otuzco – Trujillo fue entregado al Concesionario mediante Acta n.° 01-2015 – Sub Tramo Dv. Otuzco – Trujillo de 20 de marzo de 2015 **(Apéndice n.° 300).**
4. El Sub Tramo Huamachuco – Callacuyan fue entregado al Concesionario mediante Acta n.° 02-2015- Sub Tramo Huamachuco – Callacuyán de 20 de marzo de 2015 **(Apéndice n.° 301).**
5. El Sub Tramo Km 1269 – San Marcos fue entregado al Concesionario mediante Acta n.° 03-2015- Sub Tramo Km 1269 – San Marcos de 20 de marzo de 2015 **(Apéndice n.° 302).**
6. El Sub Tramo Dv. Chilete - Empalme PE-3N fue entregado al Concesionario mediante Acta de Recepción del Sub Tramo Dv. Chilete-Emp. PE - 3N, Ruta PE-08A de 4 de agosto de 2014 **(Apéndice n.° 303).**

No obstante, mediante Memorándum n.° 1514-2014-MTC/20 de 21 de julio de 2014 **(Apéndice n.° 296)**, Provías Nacional remitió a la DGCT del MTC el Informe n.° 0125-2014-MTC/20.7 **(Apéndice n.° 297)** *"(...) que señala existen actividades pendientes en el Sector Km 155+000 al Km 173+800, a nivel de transitabilidad por parte del Contratista Conservador, las mismas que se ejecutarán en un plazo estimado de 75 días posteriores a la fecha señalada en el Contrato de Concesión"*
[Subrayado agregado].

No obstante, mediante Acta n.° 02-RD 580-2014-MTC/20 de **23 de julio de 2014 (Apéndice n.° 304)**, el Concedente[221] intentó entregar al Concesionario el Sub Tramo en cuestión; lo cual no fue aceptado por este, alegando lo siguiente:

> *"(...) el Contrato no prevé la posibilidad de realizar entregas parciales de los Sub Tramos. En ese sentido, tomando en consideración el Informe N° 0125-2014-MTC/20.7 que señala [sic] existen actividades pendientes en el Sector Km. 155+000 al Km. 173+800, el Concesionario comunica que no recibe el Sub Tramo Dv. Chilete – Cajamarca por no poder entregarse este Sub Tramo en su totalidad".*

Posteriormente, mediante Informe n.° 204-2014-MTC/20 de 22 de octubre de 2014 **(Apéndice n.° 305)**, la Unidad Gerencial de Conservación comunicó a la Dirección Ejecutiva de Provías Nacional lo siguiente: *"(...) habiéndose cumplido el plazo de postergación de la entrega al Concesionario del Sub Tramo Dv. Chilete – Cajamarca, recomienda informar a la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, a fin de que coordine con el Concesionario la entrega del Sub Tramo"*; hecho que fue comunicado por el Director Ejecutivo de Provías Nacional al Director General de Concesiones en Transportes del MTC, con Memorándum n.° 2514-2014-MTC/20 de la misma fecha **(Apéndice n.° 306)**.

En ese sentido, luego de **110 días calendario del vencimiento del plazo establecido en la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión (27 de julio de 2014)**, las Partes suscribieron el Acta n.° 01-RD 1165-2014-MTC/20 de 14 de noviembre de 2014 **(Apéndice n.° 307)**, mediante el cual el Concedente[222] entregó al Concesionario el Sub Tramo en cuestión; sin perjuicio de lo cual, en el Anexo I de dicha acta, este último dejó constancia de diversas observaciones respecto del estado actual de la infraestructura vial.

Dicho retraso en la entrega del Sub Tramo en cuestión -entre otros- ha coadyuvado a que se dilate, por el mismo plazo (**110 días calendario**) el inicio de las labores de Conservación[223] a cargo del Concesionario, previstas desde la Toma de Posesión del mencionado Sub Tramo el 27 de julio de 2014[224].

Lo anterior evidencia que el Concedente, a través de la Oficina Técnica de Concesiones de Provías Nacional entregó el Sub Tramo Dv. Chilete - Cajamarca fuera del plazo establecido en la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión.

---

[221] A través de una comisión designada por Provías Nacional, mediante Resolución Directoral n.° 580-2014-MTC/20 de 23 de junio de 2014.
[222] A través de una comisión designada por Provías Nacional, mediante Resolución Directoral n.° 1165-2014-MTC/20 de 11 de noviembre de 2014.
[223] Al respecto, la Cláusula 7.1 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:
"7.1 El CONCESIONARIO se obliga a efectuar la Conservación de los Bienes de la Concesión que haya recibido del CONCEDENTE, desde su recepción hasta la fecha de Caducidad de la Concesión, así como respecto de otros Bienes de la Concesión que incorpore o sean incorporados a la Concesión.
(...)".
[224] A efectos de valorizar dicha obligación, mediante Oficio n.° 020-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-2 de 21 de mayo de 2021, la Comisión Auditora solicitó al Concesionario el modelo económico financiero de la Concesión; sin embargo, dicho requerimiento no ha sido atendido por este último hasta la fecha de emisión del presente Informe de Auditoría.

(ii) Sub Tramo Cajamarca – Km 1269+00

Según la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, el plazo máximo que tenía el Concedente para entregar al Concesionario el Sub Tramo Cajamarca – Km 1269+00 (con una extensión de 3,702 km) venció en **marzo de 2015**.

Al respecto, mediante "Acta n.° 04-2015" de 20 de marzo de 2015 **(Apéndice n.° 308)**, las Partes indican que en la visita del Sub Tramo, verificaron que el punto inicial se encuentra ubicado físicamente en un punto distinto de aquel indicado por el informe de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, y el punto final de este Sub Tramo (detallado en el Apéndice 1 del Anexo I del Contrato de Concesión) no ha sido físicamente determinable. Asimismo, en dicha acta las Partes señalan que, según la Cláusula 5.3 del Contrato de Concesión, el Concedente tiene la obligación de entregar al Concesionario los Bienes de la Concesión libres de cualquier carga, gravamen o derecho, así como libres de ocupantes y de cualquier restricción que pudiera afectar el normal desarrollo del MPI o su futura Explotación, e indican que el Sub Tramo en cuestión se encuentra en una zona urbana de la ciudad de Cajamarca, que forma parte de la vía de evitamiento y que viene siendo objeto de mantenimiento por la Municipalidad Provincial de Cajamarca, no siendo intervenida por parte de la Unidad Gerencial de Conservación de Provías Nacional. En ese sentido, las Partes señalan en el acta en cuestión que el Concedente no hizo entrega al Concesionario del Sub Tramo Cajamarca – Km 1269.

Es pertinente señalar que el informe de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles que se menciona en el párrafo precedente corresponde al "Informe Técnico de la Ubicación Georeferenciación [sic] de puntos notables en las Rutas Nacionales PE-3N, PE-08, PE-08A y PE-10A" **(Apéndice n.° 309)**, que fue remitido por la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC al Concesionario, mediante Oficio n.° 619-2015-MTC/25 de 25 de febrero de 2015 **(Apéndice n.° 241)**. En dicho informe, se incluye un resumen con la ubicación de puntos de la concesión, entre ellos, los relacionados al Sub Tramo Cajamarca – Km 1269.

Dicho Sub Tramo no ha sido entregado al Concesionario hasta diciembre de 2020 (fecha de corte de la presente evaluación)[225], ocasionando que el Concesionario no incurra en costos por las labores de Mantenimiento[226] desde marzo de 2015 (fecha contractual para la entrega de dicho Sub Tramo) hasta agosto de 2017 (fecha estimada de aceptación e inicio de Operación y Mantenimiento con exigencia de Niveles de Servicio).

Asimismo, su no entrega sumada al hecho que el Concesionario no ha presentado el ET correspondiente a este Sub Tramo han ocasionado que no se ejecute el MPI en el mismo (de una extensión de 3,702 km) hasta la actualidad, coadyuvando a que tampoco sea factible el inicio de la etapa de Operación y Mantenimiento en los términos establecidos en el Contrato de Concesión, prevista desde agosto de 2017, sin perjuicio de lo cual, el concesionario viene percibiendo el íntegro del PAMO desde el 2015, fecha fija de pago establecida en el Contrato de Concesión, financiado con recursos públicos (Cofinanciamiento) y peajes cobrados a los Usuarios, lo que ha contribuido a que se genere el efecto económico que se desarrolla en el **Apéndice n.° 205** .

---

[225] Conforme a lo señalado en el Informe de Desempeño 2020 de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán, versión de junio de 2021. Extraído de: [https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2021/07/id-2020-longitudinal-sierra-tramo-2.pdf].
Cabe indicar que, mediante Oficio n.° 029-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL-SIERRA-II de 7 de junio de 2021, la Comisión Auditora solicitó a Provías Nacional, entre otros, documentación relacionada a la entrega del Sub Tramo Cajamarca + Km 1269; sin embargo, dicho requerimiento no ha sido atendido por la mencionada entidad hasta la fecha de emisión del presente Informe de Auditoría.

[226] A efectos de valorizar dicha obligación, mediante Oficio n.° 020-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-2 de 21 de mayo de 2021, la Comisión Auditora solicitó al Concesionario el modelo económico financiero de la Concesión; sin embargo, dicho requerimiento no ha sido atendido por este último hasta la fecha de emisión del presente Informe de Auditoría.

En ese sentido, a la fecha de aprobación de los ET del MPI, el Concedente había entregado al Concesionario 7 de los 8 Sub Tramos MPI.

Con relación al Programa de Ejecución, es pertinente señalar que su formulación está a cargo del Concesionario, para lo cual se requiere que, previamente, el Concedente haya aprobado los ET del MPI, por cuanto dicho programa incluye todas las sub partidas y cantidades necesarias para la ejecución del MPI, contenidas en sus respectivos ET, según la Cláusula 6.10[227], la cual también establece que el Concesionario debe presentar el Programa de Ejecución ante el Regulador con una anticipación de 60 Días Calendario al inicio del MPI, esto es, hasta el 24 de marzo de 2015.

Sin embargo, como se ha indicado en el apartado precedente, la aprobación de los ET del MPI se extendió hasta el 26 de noviembre de 2015, superando la fecha primigenia para la presentación del Programa de Ejecución y el inicio del MPI.

No obstante, con Carta CVSN-OSITRAN-050-2016 de 22 de febrero del 2016 **(Apéndice n.° 310)**, el Concesionario presentó ante Regulador el Programa de Ejecución. Al respecto, producto de su revisión y evaluación al levantamiento de observaciones, el Regulador otorgó su conformidad al mencionado programa y puso ello en conocimiento del Concesionario y de la DGCT del MTC mediante el Oficio n.° 992-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de 8 de marzo de 2016 (recibido por el MTC el 9 de marzo de 2016) **(Apéndice n.° 311)**, que tiene adjunto el Informe n.° 500-2016-GSF-OSITRAN de 7 de marzo de 2016 **(Apéndice n.° 312)**, que señala lo siguiente:

> ***"INICIO DEL MANTENIMIENTO PERIODICO INICIAL***
>
> *12. El Contrato de Concesión en la cláusula 6.13, Indica que el plazo para Iniciar los trabajos de Mantenimiento Periódico inicial es a los 360 días calendario: 28.05.2015; al respecto el Concedente en cumplimiento a la Cláusula 6.13, comunica con Oficio Nº 1565-2015-MTC/25 (25.05.2015), que el Concesionario no ha cumplido con acreditar las condiciones para determinar el Inicio de los mencionados trabajos, fecha en que el Expediente Técnico del MPI se encontraba en elaboración.*
>
> *13. Con los estudios técnicos de (sic) para los trabajos de MPI, el Concesionario determina las partidas, sub partidas, metrados y presupuestos. Por tanto, la actividad previa de aprobación de los Expedientes Técnicos del MPI se cumplió el 26.11.2015, fecha de aprobación del Expediente Técnico de MPI.*
>
> *14. En la medida que a la fecha el Concedente no ha determinado la nueva fecha de inicio del MPI, la obligación de presentar el programa (sic) sesenta (60) días calendario antes de la fecha de inicio, no es aplicable.*
> *(...)*
>
> ***CONCLUSIONES***
>
> *16. Con la aprobación del Expediente Técnico del Mantenimiento Periódico Inicial en fecha posterior al plazo establecido en la cláusula 6.13 la fecha de Inicio de las labores de Mantenimiento Periódico Inicial será determinado luego con la verificación por parte del Concedente, del cumplimiento de las condiciones previas indicadas en la mencionada cláusula.*

[227] *"6.10 El planeamiento de la organización de la Rehabilitación y Mejoramiento y del Mantenimiento Periódico Inicial corresponde al CONCESIONARIO, el mismo que se reflejará en el respectivo Programa de Ejecución.*
Con una anticipación de treinta (30) Días Calendario al inicio de la Rehabilitación y Mejoramiento y de (60) [sic] Días Calendario al inicio del Mantenimiento Periódico Inicial el CONCESIONARIO deberá presentar al REGULADOR, en medios magnéticos y físicos el Programa de Ejecución respectivo que incluya todas las sub partidas y cantidades necesarias para la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento o el Mantenimiento Periódico Inicial, contenidas en el Estudio Definitivo de Ingeniería o Expedientes Técnicos, según corresponda, el mismo que deberá emitir su conformidad en un plazo máximo de diez (10) Días Calendario para el programa de la Rehabilitación y Mejoramiento y de quince (15) Días Calendario para el programa del Mantenimiento Periódico Inicial; luego de la opinión previa del Regulador, el CONCEDENTE deberá emitir su conformidad en un plazo de diez (10) y de quince (15) Días Calendario, respectivamente.
(...)".

(...)

18. Por consiguiente el Programa de Ejecución de las labores de Mantenimiento Periódico Inicial propuesto por el Concesionaria Vial Sierra Norte SA - Convial Sierra Norte, es conforme a la dispuesto en el Contrato de Concesión correspondiente.

19. Con la Información del Expediente Técnico aprobado y autenticado, y la fecha de inicio de labores de MPI determinado por el Concedente, el Programa de Ejecución será actualizado a la fecha de inicio para el control técnico del avance."

Con la opinión previa del Regulador, correspondía que la DGCT del MTC emita su conformidad al Programa de Ejecución hasta el 28 de marzo de 2016[228], conforme al plazo establecido en la Cláusula 6.10; sin embargo, dicha conformidad fue emitida por el Concedente el 2 de mayo de 2016 mediante Oficio n.° 1564-2016-MTC/25 **(Apéndice n.° 313)**, que tiene adjunto el Informe n.° 0337-2016-MTC/25 **(Apéndice n.° 314)**, en el que se señala que el inicio del plazo de ejecución del MPI era el 9 de marzo de 2015 (sic)[229] (no obstante, como se indica más adelante, la fecha real de inicio de ejecución del MPI fue 9 de marzo de 2016).

En ese sentido, mediante Oficio n.° 1634-2016-MTC/25 de 10 de mayo de 2016 **(Apéndice n.° 315)**, la DGCT del MTC comunicó al Regulador que el Concesionario cumplió con las condiciones establecidas en la Cláusula 6.13 para el inicio de la ejecución del MPI, tal como se detalla a continuación:

"Considerando lo anterior, es decir, lo estipulado en la cláusula 6.13, el siguiente cuadro muestra la acreditación del Concesionario con respecto a cada uno de los requisitos contenidos en dicha cláusula:

Requisitos de acuerdo con la cláusula 6.13	***Documento***	***Fecha de acreditación***
Acreditación del Cierre Financiero	*Oficio N° 3140-2015-MTC/25*	*27/10/2015*
Aprobación de los Expediente Técnicos	*Resolución Directoral N° 1223-2015-MTC725*	*26/11/2015*
Aprobación del Programa de Ejecución por parte del Regulador	*Oficio N° 992-2016-JCRV-OSITRAN*	*8/3/2016*
Vigencia de los Contratos de Construcción	*CVSN-MTC-235-2015*	*2/9/2015*
Inscripción Registral de los Estatutos		
Entrega de Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de MPI	*CVSN-MTC-214-2015*	*28/8/2015*
Acreditación de vigencias de las pólizas de seguros	*Carta CVSN-MTC-331-2015*	*21/12/2015*
Incremento del Capital Social	*Carta CVSN-MTC-173-2015*	*30/6/2015*

(...)".

[228] El cómputo del plazo terminó el 24 de marzo de 2016; sin embargo, habiendo sido un día feriado (Jueves Santo), resulta aplicable de manera supletoria el artículo 183 del Código Civil; por lo que, su vencimiento se extiende hasta el día hábil siguiente, esto es, el 28 de marzo de 2016.

[229] *"V. CONCLUSIONES:*

- *Los trabajos de Mantenimiento Periódico Inicial de la Carretera Longitudinal de la Sierra Norte Tramo 2 se ejecutarán bajo la modalidad de Suma Alzada, las mismas que ha considerado las partidas, sub partidas y cantidades del Expediente Técnico aprobado del MPI expresadas en forma porcentual y programados en Hitos (10%), considerando el plazo de ejecución de 24 meses indicados en la Clausula 6.10.*
- *Considerando las disposiciones del Contrato de Concesión, así como los documentos presentados por el Concesionario, la fecha que debe considerarse como el inicio de las labores del MPI será el* ***9 de marzo de 2015****, fecha en la cual el Regulador dio conformidad al PE-MPI.*
- *Finalmente, y atendiendo a las disposiciones del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá finalizar las obras correspondientes al MPI en un plazo de 2 arios luego de haberlas iniciado". [Énfasis agregado]*

Cabe indicar que la Cláusula 6.13 establece 9 condiciones para el inicio de la ejecución del MPI, siendo que, la condición faltante en el cuadro precedente corresponde a la entrega de áreas de terreno de los Sub Tramos MPI. Al respecto, a la fecha de emisión del Oficio n.° 1634-2016-MTC/25, se evidencia que el Concedente entregó al Concesionario 7 de los 8 Sub Tramos MPI (el Sub Tramo restante es Cajamarca – Km. 1269+000, respecto del cual el Concesionario tampoco presentó ET como se indicó previamente).

En mérito al Oficio n.° 1634-2016-MTC725 **(Apéndice n.° 315)**, el Regulador remitió a la DGCT del MTC el Oficio n.° 2602-2016-JCVR-GSF-OSITRAN de 17 de junio de 2016 **(Apéndice n.° 316)**, que tiene adjunto el Informe n.° 1279-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de la misma fecha **(Apéndice n.° 317)**, en el que señala que el Programa de Ejecución del MPI actualizado es conforme a lo dispuesto en el Contrato de Concesión y que habiéndose acreditado el cumplimiento de las condiciones para el inicio del MPI el 8 de marzo de 2016 (con la conformidad del Regulador al Programa de Ejecución), se establece como fecha de inicio y fin de la ejecución del MPI el **9 de marzo de 2016** y el **9 de marzo de 2018,** respectivamente. Ello evidencia un atraso de 291 Días Calendario respecto de la fecha de inicio establecida primigeniamente en la Cláusula 6.13 (**23 de mayo de 2015**) del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

2.4 De la modificación del ET del MPI

La Cláusula 6.5 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

> *"Durante el cumplimiento de los Programas de Ejecución el CONCESIONARIO podrá proponer modificaciones a los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental para la Rehabilitación y Mejoramiento y/o a los Expedientes Técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial, las cuales deberán ser aprobadas por el CONCEDENTE en un plazo de Diez (10) Días Calendario desde la recepción de la opinión previa del REGULADOR el cual deberá emitirla en un plazo máximo de quince (15) Días Calendario,* ***sin que ello signifique la reducción de los niveles de servicio establecidos en el presente Contrato*** *ni la generación de mayor cofinanciamiento a cargo del CONCEDENTE"* [Énfasis agregado].

Durante la ejecución del MPI, mediante diversas cartas[230] (una por cada uno de los 7 ET del MPI aprobados), el Concesionario propuso al Concedente y al Regulador la modificación del Capítulo de Pavimentos (Anexo F Suelos y Pavimentos), entre otros, en lo referido a no considerar IRI como parámetro de diseño en las intervenciones de los Sub Tramos 6 (Sector 2) y 18, alegando la gran influencia de la geometría en la medición del IRI.

Cabe indicar que, ninguna de dichas propuestas de modificación del Concesionario estaba vinculada a la modificación del IRI de 3.5m/km considerado en los ET del MPI aprobados por el MTC con opinión favorable del Regulador.

Al respecto, si bien la Cláusula 6.5 no regula expresamente el plazo para la formulación de observaciones, resulta aplicable al Regulador[231] y al Concedente, de manera supletoria, el plazo

---

[230] Cartas N°s CVSN-OSITRAN-271-2016 de 28 de setiembre de 2016 **(Apéndice n.° 318)**, CVSN-OSITRAN-269-2016 de 27 de setiembre de 2016 **(Apéndice n.° 319)**, CVSN-OSITRAN-259-2016 13 de setiembre de 2016 **(Apéndice n.° 320)**, CVSN-OSITRAN-256-2016 de 12 de setiembre 2016 **(Apéndice n.° 321)**, CVSN-OSITRAN-258-2016 de 13 de setiembre 2016 **(Apéndice n.° 322)**, CVSN-OSITRAN-260-2016 de 14 de setiembre 2016 **(Apéndice n.° 323)** y CVS-OSITRAN-281-2016 de 11 octubre de 2016 **(Apéndice n.° 324)**.

[231] Ello también fue señalado por el Regulador en su Informe n.° 2529-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de 9 de diciembre de 2016 **(Apéndice n.° 325)**, adjunto al Oficio n.° 5383-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de la misma fecha **(Apéndice n.° 326)**, que contiene la opinión previa sobre las modificaciones planteadas a los ET del MPI.

máximo de 30 Días establecido en la Cláusula 15.2, literal b)[232]; asimismo, al no estar previsto el plazo para que el Concesionario presente el levantamiento de observaciones, correspondía que las entidades en cuestión lo establecieran (Cláusula 15.3[233]).

En ese sentido, tanto el Regulador (a través de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y el Supervisor de Campo – Consorcio Supervisor Sierra II) como el Concedente (a través del Especialista en Suelos y Pavimentos del Área de Gestión de Estudios de la Unidad Gerencial de Estudios de Provias Nacional) formularon diversas observaciones y las comunicaron al Concesionario para su levantamiento. Dicho proceso se repitió hasta en 3 oportunidades, tal como se muestra en el **Apéndice n.° 432** del presente documento.

De dicho **Apéndice n.° 432** se advierte que, al comunicar sus observaciones, el Regulador determinó el plazo que tenía el Concesionario para presentar el respectivo levantamiento; no obstante, se verificó que este último incurrió en un retraso estimado de hasta 8 Días Calendario en la presentación del levantamiento de dichas observaciones (cabe indicar que no estaba prevista la formulación de observaciones en la Cláusula 6.5, que regula el procedimiento de modificación de los ET, ni la aplicación de penalidades por retraso). Asimismo, se observa que, al comunicar las observaciones formuladas por Provías Nacional, la DGCT del MTC no señaló plazo alguno para que el Concesionario presente el levantamiento respectivo, evidenciándose que dicha entidad no adoptó acciones que coadyuven a evitar la dilación en el procedimiento de levantamiento de observaciones.

A continuación, se señalan los aspectos más relevantes de las observaciones formuladas por el Regulador y Provías Nacional, así como del levantamiento de las mismas presentadas por el Concesionario:

Primera revisión:

Por parte del Regulador

- Formuló observaciones relacionadas a la evaluación de tráfico y condición superficial del pavimento, mas no realizó observación alguna vinculada al IRI aplicable para la aceptación del MPI.

Por parte de Provías Nacional

- Si bien no fue materia de la propuesta de modificación del Concesionario, por primera vez, Provías Nacional[234] señaló que el IRI aplicable para recepción del MPI que el Concesionario

---

[232] *"15.2 En los casos previstos en este Contrato en los que el ejercicio de las funciones que debe cumplir el CONCEDENTE o el REGULADOR requieran contar con una opinión previa, por parte de cualquiera de las entidades citadas, y que no se hubiesen establecido plazos, materias o procedimientos distintos para estos efectos, de manera expresa en las Cláusulas correspondientes, se deberán respetar las siguientes reglas supletorias:*
(...)
b) El plazo máximo para emitir una opinión es de treinta (30) Días, salvo otras disposiciones expresas del Contrato. Este plazo se cuenta desde el día siguiente que la solicitud de opinión es recibida por la entidad correspondiente. En caso de presentar una misma solicitud en fechas distintas, se contará el plazo a partir de la notificación de la última solicitud.
(...)".

[233] *"15.3 El CONCESIONARIO cumplirá con todos los requerimientos de información y procedimientos establecidos en este Contrato o que puedan ser establecidos por el CONCEDENTE y el REGULADOR en las materias de su competencia.*
(...)".

[234] Las observaciones realizadas por el especialista de suelos y pavimentos de Provias Nacional fueron informados a través de los siguientes documentos: Informe n.° 040-2016-MTC/20.6.4.JCMP (ST 15) de 20 de setiembre de 2016 **(Apéndice n.° 327)**, Informe n.° 041-2016-MTC/20.6.4.JCMP(ST 16) de 21 de setiembre de 2016 **(Apéndice n.° 328)**, el Informe n.° 043-2016-MTC/20.6.4.JCMP (ST 17) de 22 de setiembre de 2016 **(Apéndice n.° 329)**, Informe n.° 042-2016-MTC/20.6.4.JCMP (ST 12) de 22 de setiembre de 2016 **(Apéndice n.° 330)**, Informe n.° 047-2016-MTC/20.6.4.JCMP (ST 8) de 30 de setiembre de 2016 **(Apéndice n.° 331)**, el Informe n.° 049-2016-MTC/20.6.4.JCMP (ST 6) de 30 de setiembre de 2016 **(Apéndice n.° 332)** e Informe n.° 056-2016-MTC/20.6.4.JCMP (ST 18) de 09 de noviembre de 2016 **(Apéndice n.° 333)**. Dichos

debió haber considerado en los ET de MPI es de 2 m/km (concreto asfáltico) y 3 m/km (TSB con sellado) según lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión, tal como se detalla en el **Apéndice n.° 433** del presente documento.

- Recomendó que se considere el IRI exigido en el Contrato de Concesión en los Sub Tramos 6 (Sector 2: P.K. 10+100-24+900) y 18, en contraposición a lo propuesto por el Concesionario (quien planteó no considerar el IRI en tales Sub Tramos, por la influencia de la geometría en medición del IRI).

Segunda Revisión:

Por parte del Concesionario

- Remitió al Regulador y Concedente la absolución de observaciones, reiterando su propuesta de modificación de los ET, argumentando que el IRI aplicable para los Sub Tramos MPI deben ser aquellos considerados para el periodo de Conservación, esto es 3.5 m/km (Concreto asfáltico) y 4.0m/km (TSB con sellado).

Por parte del Regulador

- Formuló observaciones relacionadas a la variación del periodo de diseño de 10 a 5 años contempladas en las modificaciones al ET de MPI, sin incluir, en esta revisión, observaciones referidas al IRI aplicable para la recepción del MPI.

Por parte de Provias Nacional

- Reiteró su posición[235] respecto a que el IRI aplicable para la recepción del MPI en los 7 Sub Tramos es de 2.0 m/km (carpeta asfáltica) y 3.0 m/km (TSB con sellado), según lo exigido en el Contrato de Concesión.

Tercera Revisión:

Por parte del Concesionario

- Con relación a las observaciones de Provias Nacional relacionadas al IRI, reiteró que el límite del Nivel de Servicio a cumplir tras los trabajos de MPI es el correspondiente al periodo de conservación, esto es, 3.5 m/Km para concreto asfáltico y 4.0m/km para TSB con sellado; asimismo, indicó que los ET del MPI aprobados inicialmente con Resolución Directoral n.° 1223-2015-MTC/20 de 26 de noviembre 2015 consideraron el IRI de 3.5 m/km (carpeta asfáltica).

Por parte del Regulador

- Con Oficio n.° 5383-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de 9 de diciembre de 2016, el Regulador, con opinión del Consorcio Superior Sierra 2 (Supervisor in situ), alcanzó al Concedente el Informe n.° 2529-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de la misma fecha, en el que concluye que el IRI aplicable

Informes fueron comunicados por la DGCT del MTC al Concesionario través de los Oficios Nos 3835-2016-MTC/25 **(Apéndice n.° 334)**, 4050-2016-MTC/25 **(Apéndice n.° 335)**, 4049-2016-MTC/25 **(Apéndice n.° 336)**, 4051-2016-MTC-25 **(Apéndice n.° 337)**, 3944-2016-MTC/25 **(Apéndice n.° 338)**, 4038-2016-MTC/25 **(Apéndice n.° 339)** y 4460-2016-MTC/25 **(Apéndice n.° 340)**.

[235] El especialista de suelos y pavimentos de Provias Nacional mediante los Informes Nos 055-2016-MTC/20.6.4-JCMP (ST 15) de 8 de noviembre de 2016 **(Apéndice n.° 341)**, 058-2016-MTC/20.6.4-JCMP (ST 12) de 10 de noviembre de 2016 **(Apéndice n.° 342)**, 062-2016-MTC/20.6.4-JCMP (ST 16) de 1 de noviembre de 2016 **(Apéndice n.° 343)**, 061-2016-MTC/20.6.4-JCMP (ST17) de 11 de noviembre de 2016 **(Apéndice n.° 344)**, 057-2016-MTC/20.6.4-JCMP (ST 8) de 10 noviembre de 2016 **(Apéndice n.° 345)** y 059-2016-MTC/20.6.4-JCMP (ST 6) de 11 noviembre de 2016 **(Apéndice n.° 346)** remitió sus observaciones al ET de MPI. Dichos Informes fueron comunicados por la DGCT del MTC al Concesionario través de los Oficios Nos 4443-2016-MTC/25 **(Apéndice n.° 347)**, 4462-2016-MTC/25 **(Apéndice n.° 348)**, 4495-2016-MTC/25 **(Apéndice n.° 349)**, 4511-2016-MTC-25 **(Apéndice n.° 350)**, 4461-2016-MTC/25 **(Apéndice n.° 351)** y 4458-2016-MTC/25 **(Apéndice n.° 352)**.

para la recepción del MPI es el establecido en el Contrato de Concesión, siendo el umbral del **IRI de 2.00 (carpeta asfáltica)**, como se cita a continuación:

"IV. CONCLUSIONES.
(...)
51. En el Contrato de Concesión de la Longitudinal de la Sierra Tramo 2, con los trabajos de Mantenimiento Periódico Inicial, se debe de alcanzar los Niveles de servicio establecidos en el Anexo 1 del Contrato de Concesión en ocho Sub Tramos de la Concesión, para el efecto con fines de recepción de las obras de MPI (clausula 1.10.65), ***el nivel de servicio del pavimento o Rugosidad, expresada en el IRI*** *(Índice de Regularidad Internacional),* ***será medido según el nivel establecido en el Contrato de Concesión y considerando el umbral del IRI de 2.00.***
(...)" [Énfasis agregado].

En tal razón, se evidencia que, por primera vez (de manera posterior a la aprobación de los ET del MPI y de la emisión de su opinión favorable), el Regulador advirtió que el **IRI aplicable para la recepción del MPI es de 2m/km (para concreto asfáltico)** según lo establecido en el Contrato de Concesión.

- De modo complementario y a fin de ampliar la información alcanzada con el Oficio n.° 5383-2016-JCRV-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 326)**, el Regulador remitió al Concedente el Oficio n.° 246-2017-GSF-OSITRAN de 10 de enero de 2017 **(Apéndice n.° 353)**, que tiene adjunto el Informe n.° 69-2017-JCRV-GSF-OSITRAN de la misma fecha **(Apéndice n.° 354)**, a través del cual indica[236] que, **para la aceptación o recepción del MPI, se considera el umbral de IRI de 2.00 para superficie con Concreto Asfáltico**; mientras que, para **Tratamiento Superficial Bicapa TSB se considera un IRI de 3.00**, de conformidad con lo señalado en el Contrato de Concesión.

Por parte de Provias Nacional

- Remitió[237] al Concesionario nuevas observaciones sobre la propuesta de modificación de los ET del MPI, **reiterando su posición respecto a que el parámetro de rugosidad aplicable para la aceptación de las obras es de 2.00 m/km (carpeta asfáltica) y 3.00 m/km (TSB con sellado)**, posición que coincide con la opinión del Regulador emitida mediante Oficio n.° 5383-

[236] ***"III. ANÁLISIS***
De la regulación del contrato de concesión sobre las actividades de Mantenimiento Periódico Inicial
(...)
21. Como se aprecia de todas las cláusulas contractuales citadas, la actividad de Mantenimiento Periódico inicial es equivalente a Obra; razón por la cual, corresponde la aplicación del parámetro referido a Recepción de obras.
(...)
Niveles de servicio de los trabajos de MPI
(...)
27. Los parámetros para medir la rugosidad a la Aceptación o Recepción de las obras; indica ***los límites de: IRI 2.00 para Superficie con concreto Asfáltico y IRI 3.00 para tratamientos Superficial Bicapa TSB.*** *El MPI no es una actividad de conservación, sino que constituye obra, por lo tanto, debe aplicarse el parámetro de Rugosidad para la Recepción de obra.*
28. Además, no podría aplicársele a obras ejecutadas con Mantenimiento Periódico Inicial un parámetro que corresponde a labores menores: Conservación, cuyo objetivo es preservar, recuperar o retardar la pérdida de las condiciones estructurales y funcionales del pavimento.
29. Cabe indicar que el nivel de servicio del periodo de conservación es menos exigente, porque la superficie asfáltica (Concreto Asfaltico (SIC) o Tratamiento Superficial Bicapa TSB), luego de la aceptación de las obras, ha sido expuesto a los esfuerzos propios del servicio y el deterioro de la estructura asfáltica a través del tiempo, lo que se traduce en un incremento del IRI, estableciéndose para la etapa de Conservación y mediciones anuales, los límites de: IRI 3.5 para superficie con concreto Asfáltico y IRI 4.00 para tratamiento Superficial Bicapa TSB.
(...)
31. En virtud de todo lo expuesto, se puede concluir que la rugosidad o IRI que corresponde al Mantenimiento Periódico Inicial es el correspondiente al IRI que se exige para la Aceptación o Recepción de Obras.
(...)".

[237] El especialista de suelos y pavimentos de Provias Nacional mediante los Informes Nos 008-2017-MTC/20.6.4-JCMP (ST 8) de 23 de enero de 2017 **(Apéndice n.° 355)**, 009-2017-MTC/20.6.4-JCMP (ST 6) de 24 de enero de 2017 **(Apéndice n.° 356)** y 006-2017-MTC/20.6.4.JCMP (ST 18) de 19 de enero de 2017 **(Apéndice n.° 357)**. Dichos Informes fueron comunicados por la DGCT del MTC al Concesionario través de los Oficios Nos 0530-2017-MTC/25 **(Apéndice n.° 358)**, 0421-2017-MTC/25 **(Apéndice n.° 359)** y 0529-2017-MTC/25 **(Apéndice n.° 360)**

2016-JCRV-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 326)**.

De lo anterior se observa que, durante el proceso de modificación de los ET del MPI, el Concesionario reconoció expresamente que el IRI que consideró en los ET inicialmente aprobados por Provias Nacional y que contaron con la opinión favorable del Regulador, fue de 3.5m/km. Ello corrobora que los ET inicialmente aprobados contenían inconsistencias en torno al IRI exigible para la recepción del MPI que no fueron advertidos oportunamente por el Regulador y Provias Nacional.

2.5 Del Acta de Trato Directo

Ante dicha situación, el Concesionario remitió al Concedente la Carta CVSN-MTC-067-2017 de 10 de febrero de 2017 **(Apéndice n.° 361)**, que tiene adjunto el Informe Legal elaborado por el Estudio Echecopar sobre los Niveles de Servicios **(Apéndice n.° 362)**, que señaló que el IRI aplicable para las labores del MPI es de 3.5m/km (Concreto Asfáltico) correspondiente al periodo de Conservación, el mismo que fue aceptado por el Concedente con la aprobación del ET del MPI, tal como se detalla a continuación:

> *"El MPI constituye una actividad de conservación al igual que el Mantenimiento o Conservación Vial Periódico.*
>
> *Los Niveles de servicio son indicadores que califican y cuantifican el estado de la vía, por lo que teniendo en cuenta que las labores correspondientes al MPI no constituyen en sí la ejecución de obras, sino una serie de intervenciones a una vía ya existente puesta a disposición del Concesionario para su conservación, corresponde que los Niveles de servicio con los que se mida la superficie de rodadura sean aquellos correspondientes a la conservación y no a la recepción de obras por cuanto en estricto no ha existido una ejecución de obras.*
>
> ***El Expediente Técnico de Conservación presentado por el Concesionario, revisado y aprobado por el Concedente y el Regulador), se formula para el cumplimiento de un IRI de 3.5 m/km. Así, mediante Resolución Directoral N° 1223-2015-MTC/20 con el cual se aprobaron los Expedientes Técnicos para la ejecución del MPI, aprueban a su vez que el Nivel de servicio exigible para los sub tramos objeto de MPI es de 3.5 m/km.***
>
> *Las Bases del Concurso facultan al Concesionario para proponer la utilización de Especificaciones Técnicas Complementarias, cuando las que tengan vigentes no contemplen procedimientos, técnicos o materiales de uso corriente en otros países. Así, en tanto la influencia de la geometría en la medición de los Niveles de Servicio referidos al IRI en la ejecución del MPI no se tiene en cuenta como una singularidad en la normativa peruana, pero si (sic) en la internacional, resulta procedente que el Concesionario plantee su aplicación para poder dar cumplimiento a los valores de IRI contemplados en el Contrato de Concesión".* [Énfasis agregado].

Además, en la misma fecha (10 de febrero de 2017), mediante Carta CVSN-MTC-068-2017 **(Apéndice n.° 363)**, el Concesionario envió al Concedente el Informe Legal elaborado por el Investment Developmet Advisors of Finance & Regulation Institute (FRI-ESAN) **(Apéndice n.° 364)**, referido a los Niveles de Servicio aplicables para los Sub Tramos del Mantenimiento Periódico Inicial aprobados por Provías Nacional, que formula, entre otros, las siguientes conclusiones:

> *"De la lectura del Contrato de Concesión el Mantenimiento Periódico Inicial se enmarca dentro de la conceptualización de Conservación y no de Obra.*
>
> *El Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, que establece directrices de aplicación jurídica general, realiza una diferenciación entre los conceptos de Mantenimiento y Obra; así, se puede sostener que las actividades de Mantenimiento no pueden ser consideradas como Obras.*
>
> *Siendo que, el Mantenimiento Periódico Inicial es Conservación y no Obra, resulta evidente que el Nivel*

de Servicio de IRI a aplicar en el Mantenimiento Periódico Inicial es el correspondiente al Periodo de Conservación de acuerdo al Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión: **3.5** (en caso de concreto asfáltico) **o 4.00** (en caso de TSB con sellado). Esta misma consideración es la que se ha adoptado a través de la Resolución Directoral N° 1223-2015-MTC/20 de fecha 26 de noviembre de 2015" [Énfasis y subrayado agregados].

En ese sentido, sin haber subsanado las observaciones formuladas por Provias Nacional[238], mediante Carta CVNS-MTC-123-2017 de 21 de marzo de 2017 **(Apéndice n.° 365)**, el Concesionario solicitó al Concedente el inicio de un Trato Directo, en el marco de lo establecido en la Cláusula 18.11[239] del Contrato de Concesión, a fin de resolver la controversia referida al **IRI aplicable para la aceptación del MPI**.

Dicho pedido fue complementado por el Concesionario con la Carta CVSN-MTC-225-2017 de 18 de mayo de 2017 **(Apéndice n.° 366)**, mediante la cual también solicitó al Concedente el inicio del Trato Directo[240] respecto a la existencia de alteraciones de perfil por aspectos no constructivos principalmente con diseño geométrico (singularidades) en los Sub Tramos 6 y 18, planteando que **se excluya la medición de IRI en aquellos sectores que presentan singularidades o la ejecución de labores constructivas para la corrección del diseño geométrico de tales sectores**.

En ese sentido, el Trato Directo planteado por el Concesionario estaba relacionado a resolver la controversia sobre: (i) la determinación del IRI aplicable para la aceptación del MPI y (ii) el tratamiento para sectores con influencia de diseño geométrico (singularidades).

En mérito a dicha solicitud y a fin de evaluar la controversia suscitada entre las Partes desde la perspectiva técnica, el Concedente contrató al Consultor Ing. Wilfredo Gutiérrez Lazares, quien emitió el "Informe Técnico del Servicio de Consultoría para los Alcances en la Determinación de los Niveles de Servicio de Rugosidad del Pavimento (IRI)-Aplicación al Mantenimiento Periódico Inicial" de 22 de mayo de 2017 **(Apéndice n.° 367)**, en el que recomendó –a su criterio- flexibilizar el IRI a un valor intermedio que libere la controversia, tal como se cita a continuación:

> *"Se estima que luego de evaluar las condiciones de calidad de los Niveles de Servicio, las posiciones de las partes sobre el valor de IRI, la incertidumbre existente a la falta de una normatividad, a la propuesta de mantener investigaciones tecnológicas y científicas, se recomienda un valor de IRI de equilibrio que libere la controversia. Se recomienda emplear una tolerancia en porcentaje sobre el valor más exigente del rango correspondiente al IRI, que con la finalidad de iniciar investigaciones conducentes a la normalización, se podrá emplear entre 5% a 10% del IRI inicial de 2.5 m/km."*

De igual manera, a solicitud del Concedente, el Estudio Rubio Leguía Normand elaboró el informe legal de 30 de mayo de 2017 **(Apéndice n.° 368)**, respecto de la determinación de los Niveles de Servicio de rugosidad del pavimento – IRI para el MPI, en el que se concluye, entre otros, lo siguiente:

---

[238] Mediante Oficios n.os 0421-2017-MTC/25 **(Apéndice n.° 359)**, 529-2017-MTC/25 **(Apéndice n.° 360)** y 0530-2017-MTC/25 de 31 de enero de 2017 **(Apéndice n.° 358)** y los dos últimos de 6 de febrero de 2017.

[239] *"18.11 Las Partes declaran que es su voluntad que todos los conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica sobre materias de carácter disponible que pudieran surgir con respecto a la interpretación, ejecución, cumplimiento y cualquier aspecto relativo a la existencia, validez o eficacia del Contrato o Caducidad de la Concesión con excepción de los actos administrativos que emita el REGULADOR en ejercicio de sus funciones a que se refiere la Cláusula 18.2, serán resueltos por trato directo entre las Partes.*

[240] *"(...)*
Las singularidades por IRI Geométrico no provienen de aspectos constructivos sino del diseño geométrico de la vía existente. Como consecuencia de los anterior, en concepto técnico de la Concesionaria, solo existen dos alternativas para ser abordadas por las Partes en el marco de la ejecución de las actividades de MPI que de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión corresponden a los sub Tramos 18 y 06:
a) Como Singularidades, caso en el cual, se excluye la medición de la Rugosidad en los sectores donde tienen influencia.
b) Eliminación de las Singularidades con la proyección de la ejecución de actividades constructivas que corrijan el diseño geométrico de los sectores indicados.
(...)".

"(…)
5. En razón a ello, estimamos que el nivel de servicio de rugosidad para la recepción de Obras de 2.00 IRI es aplicable únicamente para la Rehabilitación y el Mejoramiento. Asimismo, tampoco podría ser exigible el nivel de servicio de rugosidad durante el periodo de Conservación o servicio a la recepción de las Obras del MPI, toda vez que, como señalamos anteriormente, se realizan Obras que serán objeto de recepción.

6. Por lo mencionado, se necesitaría un IRI específico para la recepción de Obras del MPI, lo cual no se encuentra previsto en el Contrato de Concesión, ni las Bases. Así la Concesionaria y el Concedente podrá resolver esta controversia (i) en el marco del trato directo ii) mediante la suscripción de una adenda al Contrato de Concesión. En la primera solución, el Concedente y la Concesionaria acordarían el IRI aplicable, teniendo como sustento el literal c) de la Décimo Sexta Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Públicos Privadas y Proyectos en Activos, N° 1224 (en adelante, "Ley Marco de APPs")[241], toda vez que cuentan con información suficiente para determinarlo, sin necesidad de recurrir a un Arbitraje. (…)

La segunda solución sería que, en concordancia con el artículo 22 de la Ley Marco de APPs, el Concedente y la Concesionaria suscriban una adenda al Contrato de Concesión, en la cual se acuerda que la Concesionaria realizará un nivel de servicio de rugosidad de acuerdo a la norma técnica mencionada o, por el contrario, podría ser diferente, de modo que establezca un IRI más flexible o exigible. (…)".

En mérito a los citados Informes los analistas técnico y legal de la DGCT del MTC emitieron el Informe n.° 0443-2017-MTC/25 de 30 de mayo de 2017 **(Apéndice n.° 370)**, dirigido a la DGCT del MTC, en el que señalaron que: *"(…) no existe un Nivel de Servicio de IRI que pueda ser utilizado para el momento de la aceptación de las Obras de MPI, ante ello, no podemos hablar de otra cosa que no sea un vacío en el Contrato de Concesión"*. No obstante, al abordar el análisis de una posible modificación contractual, los mencionados analistas indicaron lo siguiente:

*"3.54 No debe perderse de vista que la posible adenda se encontraba en función de corregir la existencia de un vacío contractual, por lo cual resulta necesario hacer un análisis previo, **determinando si dicho vacío implica una modificación contractual** (por ejemplo, el contrato no regula consecuencias en caso de incumplimiento) **o si implica contradicciones o imprecisiones que muy bien por temas de eficiencia, podrían ser resueltos en el marco del Trato Directo**.*
(…)
*3.58 De este modo, para el presente caso, el Contrato de Concesión regula la consecuencia en caso de incumplimiento del término de ejecución de la obra de MPI, por tanto, el vacío existente con respecto a la aceptación y su posible consecuencia, sí encuentra regulación en caso de incumplimiento, **faltando determinar únicamente una imprecisión en el Contrato de Concesión con respecto al IRI, legalmente posible de efectuar en el marco el [sic] Trato Directo como veremos más adelante**.*
(…)" [Énfasis agregado].

En dicho informe, los mencionados analistas de la DGCT del MTC también señalaron, entre otros, lo siguiente:

"(…)
4.11 Finalmente de lo expuesto en el ítem 4.2, teniendo en cuenta la Normativa existente y en opinión de los que suscriben se recomienda emplear los siguientes valores de IRI:

[241] ***"Décimo Sexta:*** *Constituyen reglas para la aplicación del principio de Enfoque de Resultados en la toma de decisiones de las entidades públicas, las siguientes:*
a. Entre dos o más alternativas legalmente viables, se debe optar por aquella que permita la ejecución oportuna del proyecto, promueva la inversión, garantice la disponibilidad del servicio y/o permita alcanzar o mantener los niveles de servicio del proyecto.
b. En todas las fases del proyecto, las entidades públicas deben dar celeridad a sus actuaciones, evitando acciones que generen retrasos basados en meros formalismos.
c. En caso de controversias durante la ejecución del proyecto, cuando se cuenten con pruebas, evaluaciones o elementos de juicio que permitan determinar que es más conveniente en términos de costo beneficio, optar por el trato directo en lugar de acudir al arbitraje, la entidad pública debe optar por resolver dichas controversias mediante trato directo".

Superficie de Rodadura	Nivel de Servicio por IRI
Carpeta Asfáltica	2.5 m/km
TSB Con sellado	3.5 m/km

(...)

V. CONCLUSIONES

(...).

5.4. Existe una importante referencia en la EG 2013, Especificaciones Generales de Carreteras, que señala que no habrá exigencia sobre el cumplimiento del IRI en tramos que incluyan singularidades.

5.5. El valor del IRI geométrico se define como la [sic] componente generada por el diseño geométrico de una carretera, considerando la geografía de la carretera de sierra, no puede desconocerse esta característica.

5.6. Asimismo, la posibilidad de desarrollar una argumentación tautológica (Obra es todo lo que tiene un Expediente Técnico, el MPI tiene un Expediente Técnico, ergo el MPI es Obra) deja de lado elementos propios de la ejecución, centrándose exclusivamente el(sic) cuestiones formales.

5.7. Legalmente, la posibilidad de dar solución a la controversia en el marco del Trato Directo es posible si consideramos la aplicación del principio de ***Enfoque por Resultados****.*

5.8. ***La determinación de un IRI equivalente a 2.5, guarda relación con la predictibilidad que debe tener toda administración pública, si tomamos en cuenta que para el Tramo 4 de la Carretera Longitudinal de la Sierra (proyecto en cartera), se ha determinado un IRI de 2.5.***

(...)

5.10. Finalmente, no pretende aprobarse situaciones no contenidas en la normativa técnica peruana; sin embargo, tampoco puede desconocerse la existencia de situaciones y fenómenos que se generan debido a cuestiones geográficas o propias de la evolución de todo proceso constructivo" [Énfasis agregado].

Al respecto, se observa que los analistas técnico y legal de la DGCT del MTC argumentaron la aplicación del principio de Enfoque por Resultados para viabilizar la solución de la controversia (IRI aplicable para la recepción del MPI) a través del Trato Directo. De manera previa al análisis de dicho argumento, corresponde remitirnos a los artículos 2.2 y 2.3 del Decreto Supremo n.° 410-2015-EF (en adelante, Reglamento de APP), que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo n.° 1224 – Decreto Legislativo del Marco de Promociones de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, vigentes a la fecha de los hechos en cuestión, que establecen las reglas para la aplicación del mencionado principio, que se citan a continuación:

*"**Artículo 2.- Principios***

(...)

2.2 Constituyen reglas para la aplicación del principio de Enfoque por Resultados en la toma de decisiones de las entidades públicas, las siguientes:

a) Entre dos o más alternativas legalmente viables, se debe optar por aquella que permita la ejecución oportuna del proyecto, promueva la inversión, garantice la disponibilidad del servicio y/o ***permita alcanzar o mantener los niveles de servicio del proyecto****.*

b) En todas las fases del proyecto, las entidades públicas deben dar celeridad a sus actuaciones, evitando acciones que generen retrasos basados en meros formalismos.

c) En caso de controversias durante la ejecución del proyecto, cuando se cuenten con pruebas, evaluaciones o elementos de juicio que permitan determinar que es más conveniente en términos de costo beneficio, optar por el trato directo en lugar de acudir al arbitraje, la entidad pública debe optar por resolver dichas controversias mediante trato directo.

2.3 ***Para la aplicación de las reglas señaladas en el numeral precedente, el órgano competente de la entidad pública sustenta técnica, financiera y legalmente sus decisiones****. Los órganos del Sistema Nacional de Control no pueden cuestionar su ejercicio por el solo hecho de tener una opinión distinta, de conformidad con lo establecido en la Sexta Disposición Complementaria Final de la Ley, así como con la Cuarta Disposición Complementaria Final de la Ley N° 29622[242], Ley que modifica la Ley N° 27785, Ley*

[242] *"**Cuarta.- Criterios para el ejercicio del control ante decisiones discrecionales***

Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y amplía las facultades en el proceso para sancionar en materia de responsabilidad administrativa funcional" [Énfasis agregado].

En ese sentido, para aplicar el principio de Enfoque por Resultados en la toma de decisiones, debe tenerse en cuenta, entre otros, que la alternativa elegida permita alcanzar o mantener los Niveles de Servicio del proyecto y que cuente con sustento técnico, financiero y legal, esto último implica respetar el marco legal y contractual aplicables. Por lo tanto, si bien al amparo del mencionado principio resulta factible la solución de controversias a través del trato directo, no es viable que mediante dicho mecanismo se efectúen modificaciones contractuales, toda vez que si la solución arribada por las Partes consiste en suscribir una adenda, se deben observar las disposiciones que regulan la modificación contractual establecidas en el Decreto Legislativo n.° 1224, su Reglamento y en el propio Contrato de Concesión, cuyo cumplimiento es obligatorio[243].

En consecuencia, de la lectura del Informe n.° 0443-2017-MTC/25 **(Apéndice n.° 370)**, se advierte que los analistas de la DGCT del MTC alegaron la existencia de un presunto vacío contractual respecto del IRI aplicable para la recepción del MPI y la ampararon bajo la aplicación del principio de Enfoque por Resultados a través de un Trato Directo, recomendando que dicho IRI sea de **2.5 m/km para concreto asfáltico** y **3.5 m/km para TSB con sellado**. Ello a pesar que -tal como se ha explicado con anterioridad- el Contrato de Concesión establecía que el IRI para la recepción del MPI era de **2.0 m/km para concreto asfáltico** y **3.00 m/km para TSB con sellado**, aspecto que había sido

---

En los casos en que la legislación vigente autorice a los funcionarios expresamente algún grado de discrecionalidad para determinada toma de decisión, los órganos del Sistema Nacional de Control no pueden cuestionar su ejercicio por el solo hecho de tener una opinión distinta. Tales decisiones solo pueden observarse si fueron tomadas sin una consideración adecuada de los hechos o riesgos en el momento oportuno, o por los resultados logrados según los objetivos o metas planteados, o cuando en los casos que la normativa permita varias interpretaciones, la decisión se aparte de la interpretación adoptada por el órgano rector competente en la materia".

[243] En la misma línea se pronunció el Ministerio de Economía y Finanzas, con oportunidad de emitir opinión sobre interpretación del Principio de Enfoque por Resultados regulado en el numeral 3 del artículo 4 del Decreto Legislativo n.° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos (que derogó el Decreto Legislativo n.° 1224), cuya redacción guarda similitud con el artículo 2.2 del Reglamento de APP (aplicable al presente caso). Dicha opinión está contenida en el Informe n.° 075-2020-EF/68.02, cuya parte pertinente se cita a continuación:

"2.19 El Principio de Enfoque por Resultados establece que las entidades públicas que se encuentran dentro del ámbito de aplicación del Decreto Legislativo N° 1362, en el desarrollo de sus funciones, adoptan las acciones que permitan la ejecución de la inversión privada dentro de los respectivos plazos, evitan retrasos derivados de meros formalismos; así como, identifican, informan o implementan acciones orientadas a resolver la problemática que afecta los proyectos.

2.20 Así, con el objetivo de orientar la aplicación práctica de dicho Principio por parte de las entidades públicas durante la toma de sus decisiones, se han establecido las siguientes reglas:

a) Entre dos o más alternativas legalmente viables, se debe optar por la que permita la ejecución del proyecto en los plazos correspondientes, la que promueva la inversión, la que garantice la disponibilidad del servicio, la que permita alcanzar o mantener los niveles de servicio del proyecto o la que resulte más conveniente en términos de costos, eficiencia o sostenibilidad; ello, cabe precisar, en respeto del marco normativo y el contractual acordado por las partes.

b) En todas las fases del proyecto, se da celeridad a las actuaciones, evitando acciones que generen retrasos basados en meros formalismos, entendiéndose estos como actuaciones no relevantes para la toma de decisiones, por lo que en su consideración no se deberá afectar el interés público ni contravenir el marco normativo.

c) En el caso de controversias durante la ejecución del proyecto, cuando se cuente con pruebas, evaluaciones o elementos de juicio que permitan determinar que es más conveniente, en términos de costo beneficio, optar por el trato directo, en lugar de acudir al arbitraje; se opta por resolver dichas controversias mediante trato directo.

2.21 No obstante, como toda decisión adoptada por una entidad pública en ejercicio de su facultad discrecional, se requerirá que dicha entidad demuestra también en estos casos la viabilidad técnica, económica, financiera y legal de la alternativa elegida.

2.22 Asimismo, se debe añadir que lo antes mencionado no constituye una autorización y/o habilitación para modificar un contrato de APP, pues si la intención de modificar el contrato surge de la voluntad de las partes, entonces deberá sujetarse al procedimiento de modificación contractual regulado en el artículo 55 del Decreto Legislativo N° 1362.

2.23 En consecuencia, el Principio de Enfoque por Resultados no debe entenderse como una autorización para que la entidad pública opte por cualquier alternativa en virtud de la simple invocación a la pronta ejecución del proyecto o a la promoción de la inversión, ni como una habilitación para modificar o dejar de aplicar términos contractuales previamente establecidos por las partes, así como tampoco para eximirse de supuestos y/o procedimientos regulados por la normativa vigente (por ejemplo, la suscripción de adendas).

*2.24 Por el contrario, este Principio se aplicará siempre que la alternativa escogida por la entidad pública competente **sea legalmente viable, no afecte el interés público, no contravenga la normativa ni el marco contractual respectivo**; consecuentemente, debe contar con la viabilidad técnica, económica, financiera y legal, que exige la normativa y que se encuentra bajo responsabilidad de la entidad pública competente.*

(...)".

alertado a la DGCT del MTC por el Regulador[244] y por Provías Nacional[245], en el marco de sus respectivas competencias[246]. Asimismo, los mencionados analistas concluyeron que no podía desconocerse la existencia del IRI geométrico, a pesar que la normativa técnica peruana vigente no contempla especificación técnica que regule el tratamiento de las singularidades por diseño geométrico, característica que -*según el Concesionario*- afectaría a los Sub Tramos 6 (Sector 2: P.K. 10+100-24+900) y 18.

Con su actuación, los mencionados analistas técnico y legal de la DGCT del MTC propiciaron la reducción del Nivel de Servicio referido al IRI aplicable para la recepción del MPI y la no aplicación de dicho Nivel de Servicio en los Sub Tramos 6 (Sector 2: P.K. 10+100-24+900) y 18 por la existencia de singularidades, pese a que ello contravenía la Cláusula 6.5 (que establece expresamente que la modificación de los ET del MPI no conlleva a la reducción de los Niveles de Servicio) y el numeral 2.2 del Reglamento de APP (que solo prevé la aplicación del principio de enfoque por resultados para mantener los Niveles de Servicio), además, constituía una modificación del Contrato de Concesión (dado que el IRI en cuestión se encuentra establecido en el Apéndice 2 de su Anexo I) a través de un Trato Directo, en contravención a la normativa aplicable; alternativa que tampoco hubiera sido aplicable en caso de que hubiera existido el presunto vacío contractual alegado por dichos analistas, pues cualquier regulación que se incorpore al Contrato de Concesión -como se ha señalado anteriormente- debe sujetarse al marco legal y contractual aplicable para una modificación contractual.

Es decir, legalmente no es viable que las Partes modifiquen el Contrato de Concesión (mediante la incorporación de disposiciones no previstas en este) vía trato directo, lo que contraviene las Cláusulas 19.1 y 19.2[247], así como el artículo 22 del Decreto Legislativo n.° 1224[248] y los artículos

---

[244] Mediante Oficio n.° 5383-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de 9 de diciembre de 2016 **(Apéndice n.° 326)** y Oficio n.° 0246-2017-GSF-OSITRAN de 10 de enero de 2017 **(Apéndice n.° 371)**.

[245] Mediante Oficios n.os 0421-2017-MTC/25 **(Apéndice n.° 359)**, 529-2017-MTC/25 **(Apéndice n.° 360)** y 0530-2017-MTC/25 de 31 de enero de 2017 **(Apéndice n.° 358)** y los dos últimos de 6 de febrero de 2017, respectivamente

[246] Cabe señalar que, en el ámbito de su competencia, el **Regulador** es competente, entre otros, para supervisar al Concesionario en el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales, técnicas o administrativas, conforme a lo señalado en la Cláusula 15.5 del Contrato de Concesión, el literal a) de la Ley n.° 26917 y el literal a) del artículo 3.1 de la Ley n.° 27332. Asimismo, **Provías Nacional** es el proyecto del MTC encargado, entre otros, de las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte relacionada a la Red Vial Nacional, que ejerce a través de su Dirección Ejecutiva la función de *"aprobar los estudios de ingeniería de detalle de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional, otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra forma que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo"*, según lo establecido en los artículos 3 y 9, literal r), del Manual de Operaciones de Provías Nacional, aprobado por Resolución Ministerial n.° 154-2016-MTC/01.02 de 17 de marzo de 2016, respectivamente.

[247] *"19.1 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra Parte, con copia al REGULADOR, con el debido sustento técnico y económico financiero y con la conformidad de los Acreedores Permitidos según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido, en el caso de ser aplicable. El CONCEDENTE resolverá la solicitud contando con la opinión técnica del REGULADOR. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmado por los representantes debidamente autorizados de las Partes.*
La solicitud que en ese sentido realice el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE deberá respetar la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas, el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.
De conformidad con el Artículo 33 del TUO, las Partes podrán modificar el presente Contrato, previo acuerdo por escrito, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.
Para efectos de lo establecido en los párrafos precedentes, debe tomarse en cuenta que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente Contrato, requiere de la opinión previa del REGULADOR, quien la emitirá sobre la propuesta consensuada.
De igual modo, las Partes podrán presentar una solicitud al REGULADOR destinada a la revisión del Contrato, por causas que a criterio de una de las Partes no se haya previsto a la Fecha de Suscripción del Contrato, tales como incremento del tráfico proyecto superior al estudio de demanda. Para este caso, se requerirá informe previo del REGULADOR.
19.2 Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente Sección, es de aplicación al presente Contrato lo dispuesto en el Artículo 9 del Decreto Supremo N° 146-2008-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada, y sus modificatorias".

[248] ***"Artículo 22.- Modificaciones contractuales, modificado por Decreto Legislativo n.° 1251***
22.1 El Estado, de común acuerdo con el inversionista, podrá modificar el contrato de Asociación Público Privada manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establezca el Reglamento.
22.2 En un plazo máximo de diez (10) días hábiles de recibida la solicitud de adenda, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local convoca a las entidades públicas que deben emitir opinión a la adenda propuesta, quienes asisten al proceso de evaluación conjunta, a la cual también puede

53, 55, 57.1, 57.2 y 57.3 de su Reglamento[249], normas vigentes a esa fecha. Lo expuesto, además contraviene la Cláusula 19.1 del Contrato de Concesión que establece que se debía tramitar bajo el procedimiento de modificación contractual toda enmienda, adición o modificación del contrato.

Por otro lado, la Asesoría Económica de la DGCT del MTC remitió a dicha Dirección General el Informe n.° 444-2017-MTC/25 de 30 de mayo de 2017 **(Apéndice n.° 372)**, cuyo numeral 2.1 indica que este contiene la evaluación costo beneficio respecto a optar por el trato directo en lugar del arbitraje, empleando como presunto sustento el literal c) del artículo 2 del Reglamento de APP[250],

---

ser convocado el inversionista. En esta etapa se puede solicitar información sobre el diseño del proyecto y contrato al Organismo Promotor de la Inversión Privada, que estuvo a cargo del proceso de promoción en que se originó el contrato, o del órgano que haga sus veces.
En los contratos de Asociaciones Público Privadas a cargo de Proinversión las propuestas de modificación a dichos contratos se presentan ante dicha entidad dentro del periodo establecido en el Reglamento, quien convoca y conduce el proceso de evaluación conjunta, y emite opinión de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.
(...)
22.3 Culminado el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local evalúa y sustenta las modificaciones contractuales; y solicita opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia, y tratándose de materias de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas, debe requerirse la opinión previa favorable de dicho Ministerio. Los acuerdos que contengan modificaciones al contrato Asociación Público Privada que no cuenten con opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, no surten efectos y son nulos de pleno derecho.
22.4 Los plazos y procedimientos dispuestos en el presente artículo, son establecidos en el Reglamento. De no emitirse opinión dentro de los plazos previstos, son consideradas como favorables."

[249] *"**Artículo 53.- Modificaciones contractuales, modificado por Decreto Supremo n.° 068-2017-EF***
53.1 Las partes pueden convenir en modificar el contrato de Asociación Público Privada, manteniendo el equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.
53.2 En todo momento el Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local debe mantener el Valor por Dinero a favor del Estado.
53.3 Durante el proceso de evaluación de adendas, es obligación del Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local, publicar en su portal institucional, las propuestas de adenda que se presenten durante su evaluación".
*"**Artículo 55.- Evaluación conjunta***
55.1 Las modificaciones contractuales a solicitud del inversionista deben estar sustentadas y adjuntar los términos de la modificación propuesta. Esta propuesta de adenda es publicada por el Ministerio, Gobierno Regional o gobierno Local en su portal institucional, dentro del plazo de cinco (05) días calendario de recibida.
55.2 Recibida la propuesta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local en el plazo máximo de diez (10) días hábiles, convoca a las entidades públicas que deben emitir opinión a la adenda propuesta para el inicio del proceso de evaluación conjunta, adjuntando la información presentada por el inversionista, así como cualquier otra información adicional que resulte necesaria para la evaluación por parte de las entidades públicas.
55.3 Las entidades públicas convocadas asisten al proceso de evaluación conjunta, en la cual se identifican: i) los temas y/o materias de la adenda de competencia de cada una de las entidades, ii) el cumplimiento de las condiciones señaladas en el presente Titulo, y iii) se elabora el plan de trabajo de proceso de evaluación.
55.4 Conforme el plan de trabajo, las entidades ponen en conocimiento la información que debe ser requerida al inversionista para la evaluación de las modificaciones contractuales, informan la necesidad de solicitar información sobre el diseño del proyecto y contrato al Organismo Promotor de la Inversión Privada que estuvo a cargo del proceso de promoción en que se originó el contrato, o del órgano que haga sus veces, y, emiten comentarios y/o consultas preliminares a los temas y/o materias de la adenda. Corresponde únicamente al Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local determinar la concurrencia del inversionista y sus financistas, de ser necesario.
55.5 Las entidades públicas pueden suscribir actas y realizar reuniones presenciales o virtuales que resulten necesarias considerando para ello el principio de Enfoque de Resultados. En caso el inversionista presente cambios a la propuesta de adenda, éstas se incorporan a la evaluación sin que ello implique retrotraer el análisis.
55.6 El proceso de evaluación conjunta finaliza cuando el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local así lo determine, lo cual debe ser informado a las entidades públicas y al inversionista.
55.7 Las disposiciones indicadas en el presente artículo son aplicables en lo que corresponda cuando la adenda es solicitada por el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local."
*"**Artículo 57.- Opiniones previas***
57.1 En base a la información proporcionada en el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local determina y sustenta las modificaciones contractuales y solicita la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia.
57.2 Contando con la opinión del organismo regulador, la entidad pública solicita la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento, las garantías, así como ante cambios en los parámetros económicos y financieros del contrato, y aquellos cambios que puedan generar modificaciones al equilibrio económico financiero del contrato de Asociación Público Privada o que puedan generar contingencias fiscales al Estado.
57.3 Los acuerdos indistintamente a la denominación que adopten, que contengan modificaciones al contrato de Asociación Público Privada, que regulen aspectos de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas y que no cuenten con opinión previa favorable de éste, no surten efectos y son nulos de pleno derecho.
(...)".

[250] *"**Artículo 2 .- Principios***
(...)
2.2 Constituyen reglas para la aplicación del principio de Enfoque por Resultados en la toma de decisiones de las entidades públicas, las siguientes:
(...)

como se señala a continuación:

"(...)
II. OBJETO:
2.1 El presente informe tiene como objeto identificar que es más conveniente en términos de costo beneficio, si optar por el trato directo o, en lugar de ello, acudir al arbitraje; esto según lo dispuesto en el literal c) del artículo 2 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo N° 410-2015-EF.
III. ANÁLISIS:
(...)
3.3 Es importante resaltar que ***el presente informe solo evalúa comparativamente el costo beneficio de estas dos alternativas. Por lo que el análisis de pruebas, evaluaciones o elementos de juicio son ajenos a este informe, por no ser de competencia del suscrito. En consecuencia, no es materia de evaluación los términos de los acuerdos que finalmente se arriben en el posible Trato Directo, por lo que la presente evaluación no debe considerarse determinante para la decisión final que sea adoptada****.*
IV.CONCLUSIONES
3.1 El objeto del informe es identificar que es más conveniente en términos de costo beneficio, si optar por el trato directo o, en lugar de ello, acudir al arbitraje; esto según lo dispuesto en el literal c) del artículo 2 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, aprobado por Decreto Supremo Nº 410- 2015-EF.
(...)
3.4 La cuantificación de los beneficios provienen de la reducción del costo operativo vehicular (VOC) que puede generarse por tener una infraestructura vial en mejores condiciones. Asimismo, se ha considerado como un beneficio la reducción en el tiempo de viaje. Los costos provienen del uso de recursos y pagos en que incurre el Estado para ambos casos.
3.5 Para cualquier variación porcentual del VOC o tiempo de viaje, la alternativa de trato directo generaría una mayor reducción de estos costos o, otras palabras, la alternativa de trato directo generaría mayores beneficios en términos de valor presente a los usuarios que la alternativa de arbitraje (ver tabla Nº 4).
3.6 Los costos de un arbitraje identificados para el Estado podrían ascender a S/. 735 835,00; en tanto los costos identificados para la alternativa de trato directo podría ascender a S/. 156 000,00.
3.7 En consideración de los cálculos efectuados, el ratio beneficio-costo es matemáticamente mayor para la alternativa de trato directo que para la alternativa de arbitraje.
(...)" [Subrayado y resaltado agregado].

Luego de la emisión de estos documentos por parte de los analistas técnico y legal y la asesoría económica de la DGCT del MTC, así como de los pronunciamientos de Provías Nacional y el Regulador respecto al IRI exigible para la recepción del MPI (2.0 m/km, según el Contrato de Concesión) y a pesar de no contar con informes que sustenten financieramente la reducción del Nivel de Servicio referido al IRI para la recepción del MPI y la no aplicación de dicho IRI en 2 Sub Tramos MPI, según lo exigido en el artículo 2.3 del Reglamento del Decreto Legislativo n.° 1224 (vigente a esa fecha), el 31 de mayo de 2017, el Director General de la DGCT del MTC[251] suscribió el Acta de Acuerdo de Trato Directo (en adelante, el Acta de Trato Directo) **(Apéndice n.° 373)** junto con el Concesionario, en la que decidieron lo siguiente:

"I. CLAUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES
(...)
1.5 EL ***CONCEDENTE y el Regulador presentaron observaciones****, mediante diversas comunicaciones*

c) En caso de controversias durante la ejecución del proyecto, cuando se cuenten con pruebas, evaluaciones o elementos de juicio que permitan determinar que es más conveniente en términos de costo beneficio, optar por el trato directo en lugar de acudir al arbitraje, la entidad pública debe optar por resolver dichas controversias mediante trato directo".

[251] El Concedente, a través de la DGCT del MTC, es competente para resolver las controversias con el Concesionario, de conformidad con lo establecido en el artículo 79 del Reglamento de Organización y Funciones – ROF del MTC, aprobado por Decreto Supremo n.° 021-2007-MTC de 6 de julio de 2007, que se cita a continuación:
*"**Artículo 79.-** La Dirección General de Concesiones en Transportes tiene las funciones específicas siguientes:*
(...)
e) Resolver las controversias con la parte contractual privada, en el marco de los contratos correspondientes.
(...)".

remitidas al CONCESIONARIO, respecto de los asuntos materia de modificación por parte del CONCESIONARIO ***relacionadas con el Nivel de servicio de Rugosidad con el que se realizaría la aceptación de los trabajos de Mantenimiento Periódico Inicial*** *(en adelante "MPI"), así como de otras materias adicionales al pedido del CONCESIONARIO.*

(…)

III. CLÁUSULA TERCERA: NIVELES DE SERVICIO DE RUGOSIDAD

(…)

3.2 Considerando, por parte del CONCEDENTE, el Principio de Enfoque por Resultados contenido en el Decreto Legislativo N° 1224, y con base en lo anterior, las Partes acuerdan que la verificación del Parámetro de Rugosidad, permitirá la aceptación de los trabajos de MPI, los cuales se efectuarán considerando un 2.5 IRI (m/km) para la medida de la Rugosidad cada 100m para superficies de rodadura Concreto Asfáltico y un 3.5 IRI (m/km) para Rugosidad cada 100m para superficies de rodadura de TSB con sellado.

IV. CLÁUSULA CUARTA: SINGULARIDADES EN LA CARRETERA

4.1. El Manual de Carreteras, en Las [sic] Especificaciones Técnicas Generales para Construcción (EG-2013) establece que:

"No habrá exigencia sobre el cumplimiento de rugosidad superficial en tramos que incluyan singularidades, entendiendo por tales todas aquellas alteraciones del perfil longitudinal de la carretera que incrementen el IRI y no provengan de deficiencias constructivas, como puede ser intersecciones con otras vías, puentes, pozos de inspección, etc., los cuales serán definidos por el Supervisor, con su ubicación respectiva (carril abscisa), antes de proceder con la determinación del IRI". (en adelante, "Singularidades").

4.2. Las Partes reconocen la existencia de Singularidades por Diseño Geométrico en los Sub tramos 6 y 18 que impiden aplicar el Nivel de Servicio de Rugosidad establecido en el Contrato de Concesión para su aceptación, por lo que dicho Nivel de Servicio no se incluirá en la aceptación de los trabajos del MPI. Dado lo anterior, el Criterio de Diseño Funcional por Rugosidad tampoco se incluirá en el diseño del pavimento del Expediente Técnico.

4.3. A la fecha, en el Perú no existe una normativa específica que determine el mecanismo de verificación del nivel de Rugosidad a utilizar en carreteras que presenten Singularidades por Diseño Geométrico. Ante la ausencia de este mecanismo, las Partes acuerdan que:

4.3.1 En el Sub Tramo 18, el CONCESIONARIO levantará las observaciones que le han sido formuladas por el CONCEDENTE a las modificaciones propuestas, sin considerar las relacionadas con el Criterio de Diseño Funcional por Rugosidad, de conformidad con lo establecido en el numeral 4.2. Por tanto, en la superficie de rodadura en la que no se haya previsto intervención alguna por defectos estructurales, por ahuellamientos o por deterioros, será renovada con una sobrecapa de TSB o Slurry Seal, todo lo cual será incluido en el correspondiente Expediente Técnico.

4.3.2 En el Sub Tramo 6, el CONCESIONARIO levantará las observaciones que le han sido formuladas por el CONCEDENTE a las modificaciones propuestas, sin considerar el Criterio de Diseño Funcional por Rugosidad, de conformidad con lo establecido en el numeral 4.2. Por tanto, en la superficie de Rodadura en la que no se haya previsto intervenciones por defectos estructurales, por ahuellamientos o por deterioros, será renovada con una sobrecapa de TSB o Slurry Seal, todo lo cual será incluido en el correspondiente Expediente Técnico.

(…)" [Énfasis y subrayado agregados].

En ese sentido, en contra de lo señalado por Provías Nacional y el Regulador, y pretendiendo amparar su actuación bajo la aplicación del principio de Enfoque por Resultados, el Director General de la DGCT del MTC suscribió el Acta de Trato Directo **(Apéndice n.° 373)** en la que acordó: (i) no incluir el Nivel de Servicio referido al IRI para la recepción del MPI de 2 de los 7 Sub Tramos en los que el Concesionario venía ejecutando dicha intervención, y (ii) reducir el IRI aplicable para la

recepción del MPI en los 5 Sub Tramos restantes[252], contraviniendo las reglas de aplicación del mencionado principio establecidas en los artículos 2.2, literal a), y 2.3 del Reglamento de APP, por cuanto dichos acuerdos no permiten mantener o alcanzar los Niveles de Servicio del proyecto, sino que los reducen, y tampoco cuentan con informes que desarrollen el análisis financiero que sustenten las soluciones arribadas en el trato directo. Asimismo, con dicha actuación, el Director General de la DGCT del MTC modificó términos contractuales (IRI exigido en el Contrato de Concesión) vía trato directo, incumpliendo las Cláusulas 19.1 y 19.2, así como el artículo 22 del Decreto Legislativo n.° 1224 y los artículos 53, 55, 57.1, 57.2 y 57.3 de su Reglamento, vigentes a esa fecha, que regulan el procedimiento de modificación contractual. Además, contravino lo anteriormente opinado por el Regulador y Provías Nacional (respecto a que el IRI aplicable para los Sub Tramos MPI era el señalado en el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión), es decir, el MTC decidió firmar un acta de trato directo **(Apéndice n.° 373)** que desconoció lo señalado por Provías Nacional y el Regulador respecto a que el IRI exigible para la recepción del MPI era 2m/km.

Mediante Oficio n.° 2778-2017-MTC/25 de 5 de julio de 2017 **(Apéndice n.° 374)**, el Concedente comunicó al Regulador que las Partes habían solucionado la controversia surgida entre ellas y le alcanzó una copia fedateada del Acta de Trato Directo.

Al respecto, con Oficio n.° 5427-2017-GSF-OSITRAN de 19 de julio de 2017 **(Apéndice n.° 375)**, el Regulador remitió al Concedente el Informe n.° 2434-2017-JCRV-GSF-OSITRAN de la misma fecha **(Apéndice n.° 376)**, cuya parte pertinente se cita a continuación:

> ***"Del Acta de Trato Directo***
> *(...)*
> *31. De acuerdo a lo analizado en el presente informe, consideramos que para fines (sic) del Contrato de Concesión de la Longitudinal de la Sierra Tramo 2,* ***es claro al establecer niveles de servicio para las obras incluyendo el MPI.*** *De esta manera, contrariamente a lo señalado por las partes en el Acta de Trato Directo que suscribieron, no existe incertidumbre o indefinición respecto al parámetro de rugosidad para la aceptación del MPI.*
> *32. Por tanto y en concordancia con el Contrato de Concesión, el objeto del MPI de "...**alcanzar o superar los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo I"** y el nivel de Servicio o indicador definido para la **aceptación o recepción de las obras** establecida en el Anexo I, Apéndice 2 es el siguiente:*

PARAMETRO	*MEDIDA*	*NIVEL DE SERVICIO*
Rugosidad para la recepción de obras: m/km	*Rugosidad cada 100m. (Concreto Asfaltico)*	*2.00 IRI*
Rugosidad para la recepción de obras: m/km	*Rugosidad cada 100m. (TSB con sellado)*	*3.00 IRI*

> *(...)*
> *34. Finalmente, manteniendo el factor de competencia US$ 30,376,853.41 anual, hasta quince años por US $ 455,652,801.15, con la suscripción del "Acta de Acuerdo de Trato Directo" el Concedente aceptó modificar las obligaciones asumidas por la Concesionaria a la firma del contrato de concesión, en los siguientes puntos:*
>
> *a. Cláusula 6.2, la extensión del MPI (460.64 km) modifica la extensión [sic] y nivel de servicio en la longitud de 350.50 km con Rugosidad de 2.5 y longitud de 110.13 km con Rugosidad por definir con los "Estudios de Niveles de Rugosidad":*

[252] Si bien la Cláusula 6.2 del Contrato de Concesión establece que el MPI se ejecuta en 8 Sub Tramos, a la fecha de suscripción de la mencionada Acta de Trato Directo, el Concedente solo había entregado al Concesionario 7 Sub Tramos, quedando pendiente la entrega del Sub Tramo Cajamarca – Km 1269; situación que se mantiene hasta la fecha de emisión del presente Informe de Auditoría.

NIVEL DE SERVICIO (IRI)			2.00	2.5	Por definir (*)
N°	SUB TRAMOS	Sin acta de Trato Directo (U$D)	Clausula 6.2 Longitud (km)	Acta de Trato Directo Longitud (km)	Acta de Trato Directo Longitud (km)
ST 06	Yanacocha- Cajamarca	10,861,595.76	38.38		38.38
ST 07	Cajamarca- km.1269+000	0	3.78		
ST 08	km.1269+000- San Marcos	9,651,086.92	58.3	58.3	
ST 12	Huamachuco- Dv. Callacuyan	5,141,938.90	44.33	44.33	
ST 15	Dv. Otuzco- Trujillo	9,395,105.12	70.44	70.44	
ST 16	Cuidad de Dios- Dv. Chilete	9,830,864.95	91.49	91.49	
ST 17	Dv. Chilete- Cajamarca	13,808,569.05	85.94	85.94	
ST 18	Dv. Chilete- Emp.PE-3N	16,120,137.20	67.97		67.97
Pto con IGV (US$)		74,809,297.90	460.64 km	350.50 km	110.13 km

b. *El Acta de Trato directo indica que, debido a la existencia de singularidades por el Diseño geométrico, el nivel de servicio en los sub tramos ST 06: Yanacocha - Cajamarca (38.38 km) y ST 18: Chilete - Emp. PE-3N (67.97 km), serían medidos en base al resultado de los "Estudios de Niveles de Rugosidad".*

c. *Como consecuencia de las modificaciones al nivel de rugosidad de 2.5 en 350.50 km y rugosidad por definir en 110.13 km, el monto de inversión ha sido disminuido notablemente, lo que va en perjuicio del nivel de intervención que el Concesionario tenía establecido efectuar de conformidad con el Contrato de Concesión.*

IV. CONCLUSIONES.

35. Según lo establecido por el Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a ejecutar el MPI para ocho sub tramos, en la extensión de 460.06 km, hasta llegar o superar el nivel de servicio del Anexo No I - Niveles de Servicio.

36. El Contrato de Concesión estableció que los niveles de servicio para Superficie de Rodadura en la recepción de las Obras son de 2.00 IRI. De esta manera, como se ha desarrollado en el presente informe, el MPI debe ser ejecutado considerando el nivel de servicio exigido en el Contrato de Concesión.

37. El Acta de Acuerdo de Trato Directo suscrita por las partes, modifica condiciones contractuales de la cláusula 6.2 en longitud y nivel de servicio exigidos para MPI, afectándose la inversión inicial en la vía, disminuyendo la calidad de la inversión y sin tomar en cuenta que la determinación del factor de competencia del Mantenimiento Periódico Inicial determinado durante el proceso, se encuentra vinculado a los niveles de servicios establecidos en el Contrato de Concesión.

38. La intervención del Sub tramo 07: Cajamarca – Km 1269 + 000 y zonas urbanas de los sub tramos en MPI en una longitud de 13.99 km, no fue definida por el Concedente; en ese sentido, en tanto no se cuenta con el Expediente Técnico aprobado, lo que no permitirá reportar el porcentaje real de avance.

(...)" [Subrayado agregado].

Acorde con lo advertido por el Regulador y por Provías Nacional, así como del análisis expuesto, se observa que los acuerdos adoptados por las Partes en el marco del Trato Directo constituyeron modificaciones contractuales, en lo referido al IRI aplicable para la recepción del MPI (que era un Nivel de Servicio establecido en el Anexo I del Contrato de Concesión); por lo que, para su implementación, resultaba necesario que las Partes se sujeten previamente a las reglas de modificación contractual establecidas en en el artículo 22 del Decreto Legislativo n.° 1224, así como los artículos 53, 55, 57.1, 57.2 y 57.3 de su Reglamento (vigentes a esa fecha), y las Cláusulas 19.1 y 19.2 del Contrato de Concesión.

La contravención normativa expuesta resulta más relevante si se tiene en cuenta que los acuerdos adoptados, que incumplieron el IRI para recepción del MPI exigido en el Contrato de Concesión, podían conllevar a una variación de la inversión que el Concesionario se había obligado a ejecutar inicialmente con la suscripción del Contrato de Concesión y que estaba vinculada a alcanzar los Niveles de Servicio establecidos en el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato (entre ellos, el IRI

aplicable a la recepción del MPI, que era 2.0 m/km para concreto asfáltico)[253], inversión que se viene pagando al Concesionario a través del PAMPI[254] mediante el cofinanciamiento[255] del Estado y los ingresos provenientes del cobro de peajes. Como se explica más adelante, el propio Concesionario reconoció que ejecutar el MPI con un IRI de 2.0 m/km era más costoso que ejecutarlo con un IRI de un rango menos exigente.

Lo expuesto contraviene lo establecido en el artículo 57.3 del Reglamento del Decreto Legislativo n.° 1224 (vigente en la fecha en que se suscribió el Trato Directo), que señala que los acuerdos que contengan modificaciones contractuales, que regulen aspectos de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas (en adelante, MEF) y que no cuenten con opinión previa favorable de este, no surten efectos y son nulos de pleno derecho, por cuanto los mencionados acuerdos constituyeron modificaciones contractuales (reducción e inaplicación de Niveles de Servicio) relacionadas con cambios en los parámetros económicos y financieros de la Concesión (como lo son la posible variación de inversiones a cargo del Concesionario, cuyo pago es financiado con el Cofinanciamiento del Estado), lo cual forma parte del ámbito competencial de dicho Ministerio[256], a pesar de lo cual, tales acuerdos no contaron con su opinión previa favorable.

No obstante, en mérito al Acta de Trato Directo **(Apéndice n.° 373)**, mediante Cartas n.os CVSN-MTC-326- 2017[257] **(Apéndice n.° 377)**, CVSN-MTC-324-2017[258] **(Apéndice n.° 378)**, CVSN-MTC-320-2017[259] **(Apéndice n.° 379)**, CVSN-MTC-315-2017[260] **(Apéndice n.° 380)** y CVSN-MTC-310-2017[261] **(Apéndice n.° 430)**, el Concesionario continuó con el trámite para la modificación de los ET del MPI, para lo cual remitió al Concedente el levantamiento de las observaciones[262] que originaron la controversia y que fueron resueltas con el Acta de Trato Directo. Dichas cartas fueron remitidas a Provias Nacional por la DGCT del MTC con Memorándum n.° 3692-2017-MTC/25 de 1 de agosto de 2017 **(Apéndice n.° 381)**.

Producto de la revisión a dicho levantamiento de observaciones, mediante Memorandos n.os 2956[263]

---

[253] Según la Cláusula 1.10.60 del Contrato de Concesión, el **Mantenimiento Periódico Inicial** se define como: *"Son aquellos trabajos a ejecutar en la vía existente en los primeros años de la concesión a fin de alcanzar y/o superar los Niveles de Servicio exigidos en el Anexo I del Contrato de Concesión"*.

[254] La Cláusula 1.10.68 establece lo siguiente:

"1.10.68 Pagos del CONCEDENTE

(...)

b) Pago Anual por Mantenimiento Periódico Inicial (PAMPI)

Es la suma de dinero total anual, expresada en Dólares, que el Estado de la República del Perú asegurará al CONCESIONARIO, de acuerdo a su Propuesta Económica, una vez que haya recibido los sub tramos donde se ejecute el Mantenimiento Periódico Inicial, conforme a los términos y condiciones establecidos en el Contrato. El procedimiento y la periodicidad de pago están regulados en este Contrato de Concesión.

(...)".

[Subrayado agregado]

[255] Según la Cláusula 1.10.20 del Contrato de Concesión, el **Cofinanciamiento** se define como: *"Es el monto que abonará el CONCEDENTE al CONCESIONARIO por la Rehabilitación y Mejoramiento, por el Mantenimiento Periódico Inicial y por la Operación y Mantenimiento, descontada la recaudación de peajes menos la provisión de Emergencias Viales"*.

[256] Cabe tener en cuenta que los cambios en los parámetros económicos y financieros del contrato constituyen una materia que se encuentra dentro del ámbito competencial del Ministerio de Economía y Finanzas, según lo establecido en el artículo 57.2 del Reglamento del Decreto Legislativo n.° 1224, que se cita a continuación:

"57.2 Contando con la opinión del organismo regulador, la entidad pública solicita la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento, las garantías, así como ante cambios en los parámetros económicos y financieros del contrato, y aquellos cambios que puedan generar modificaciones al equilibrio económico financiero del contrato de Asociación Público Privada o que puedan generar contingencias fiscales al Estado" [Subrayado agregado].

[257] Carta CVSN-326-2017 del 26 de julio del 2017 remiten el levantamiento de observaciones del sub tramo 12.

[258] Carta CVSN-324-2017 del 25 de julio del 2017 remiten el levantamiento de observaciones del sub tramo 15.

[259] Carta CVSN-320-2017 del 21 de julio del 2017 remiten el levantamiento de observaciones del sub tramo 08.

[260] Carta CVSN-315-2017 del 19 de julio del 2017 remiten el levantamiento de observaciones del sub tramo 16.

[261] Carta CVSN-310-2017 del 14 de julio del 2017 remiten el levantamiento de observaciones del sub tramo 18.

[262] Observaciones con respecto a: i) Los niveles de servicios aplicables para la recepción de obra y ii) la inclusión de término de Singularidades Geométricas en los sub tramos 6 y 18.

[263] Anexo al Oficio n.° 3461-2017-MTC/25 de 22 de agosto de 2017 **(Apéndice n.° 394)**, con el cual la DGCT del MTC remitió al Concesionario la revisión del levantamiento de observaciones de los Sub Tramo17.

(Apéndice n.° 382), 2957[264] **(Apéndice n.° 383)** y 2958[265]-2017-MTC/20 **(Apéndice n.° 384)**, del 2 de agosto de 2017, el Director Ejecutivo de Provias Nacional -competente para aprobar los estudios de ingeniería de detalle de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional otorgados al sector privado bajo concesión, según el literal r) del artículo 9 del Manual de Operaciones de Provías Nacional[266] (vigente a esa fecha)- comunicó a la DGCT del MTC que era necesaria una nueva revisión del Regulador al ET reformulado presentado por el Concesionario, modificado por el Acta de Acuerdos de Trato Directo, debido a que dicha acta estaba en contra de lo expresado anteriormente por el Regulador en los Oficios n.° 5383-2016-GSF-OSITRAN de 9 de diciembre de 2016 **(Apéndice n.° 326)** y 0246-2017-GSF-OSITRAN de 10 de enero de 2017 **(Apéndice n.° 371)**; posición que *-según el Director Ejecutivo-* coincidía con lo señalado por Provias Nacional[267].

Con los memorandos señalados en el párrafo precedente, el Director Ejecutivo de Provías Nacional también remitió a la DGCT del MTC los Informes n.os 066-2017-MTC/20.6.4-JCMP del 17 de julio de 2017 **(Apéndice n.° 385)**, 073-2017-MTC/20.6.4-JCMP del 01 de agosto de 2017 **(Apéndice n.° 386)** y 072-2017-MTC/20.6.4-JCMP del 25 de julio de 2017 **(Apéndice n.° 387)** conteniendo las observaciones formuladas a la documentación presentada por el Concesionario respecto a los siguientes Sub Tramos: (i) 17: Dv. Chilete – Cajamarca, (ii) 12: Huamachuco – Dv. Callacuyan, y (iii) 8: Km 1269+000 – San Marcos.

De forma complementaria, mediante Memorándum n.° 3144-2017-MTC/20[268] de 11 de agosto de 2017 **(Apéndice n.° 388)**, el Director Ejecutivo de Provías Nacional remitió a la DGCT del MTC los Informes n.os 074 **(Apéndice n.° 389)**, 075 **(Apéndice n.° 390)**, 076 **(Apéndice n.° 391)**, 077 **(Apéndice n.° 392)** y 078-2017-MTC/20.6.4-JCMP **(Apéndice n.° 393)**, emitidos por el especialista de Suelos y Pavimentos del Área de Gestión de Estudios IV – RVNC de la Unidad Gerencial de Estudios, en los que el mencionado especialista de Suelos y Pavimentos señaló, entre otros, lo siguiente:

> *"(…)*
> *Cabe tener presente que en relación a los niveles de servicio, al cual hace mención la concesionaria en la carta de la referencia, es opinión del suscrito que debe prevalecer lo primigeniamente establecido en el contrato de concesión, marco sobre el cual se ha venido desarrollando la evaluación de los expedientes MPI alcanzados por la concesionaria y sobre que se ha remitido opinión técnica ya incluida en los informes de revisión que preceden al presente, aun así teniendo en cuenta los parámetros que indica haber acordado la concesionaria, persisten observaciones de carácter técnico que devienen de dichos acuerdos (….)"* [Subrayado agregado].

Con el mencionado Memorándum n.° 3144-2017-MTC/20 **(Apéndice n.° 388)**, el Director Ejecutivo de Provías Nacional también pidió a la DGCT del MTC que, de acuerdo a sus atribuciones y responsabilidades, solicite el pronunciamiento del Regulador sobre la nueva versión del MPI, teniendo

---

[264] Anexo al Oficio n.° 3460-2017-MTC/25 de 22 de agosto de 2017 **(Apéndice n.° 395)**, con la cual la DGCT del MTC remitió al Concesionario la revisión del levantamiento de observaciones de los Sub Tramo12.

[265] Anexo al Oficio n.° 3462-2017-MTC/25 de 22 de agosto de 2017 **(Apéndice n.° 396)**, con la cual la DGCT del MTC remitió al Concesionario la revisión del levantamiento de observaciones de los Sub Tramo 08.

[266] Resolución Ministerial n.° 154-2016-MTC-01.02:
*"**Artículo 9.-** La Dirección Ejecutiva tiene las siguientes funciones:*
(…)
r) Aprobar los estudios de ingeniería de detalle de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional, otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra forma que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo.
(…)".

[267] Con Memorándum n.°321-2017-MTC/20 del 30 de enero de 2017, Provias Nacional remitió a la DGCT del MTC los Informes nos 010,011,012 y 013-2017-MTC/20.6.4.JCMP de los especialistas en Suelos y Pavimentos, que cuentan con la conformidad del Jefe (e) de Gestión de Estudios IV-RVNC y la aprobación de la Unidad Gerencial de Estudios de Provias Nacional y del Director ejecutivo de Provias Nacional, sobre las observaciones a la propuesta de modificación de ET, reiterando su posición que el IRI aplicable para la aceptación de obra es 2m/km.

[268] Anexo al Oficio n.° 3459-2017-MTC/25 de 22 de agosto de 2017, con el cual la DGCT del MTC remitió al Concesionario la revisión del levantamiento de observaciones de los Sub Tramos 06,08,12,15,16 y 18

en cuenta lo establecido en el Contrato de Concesión, así como el Acta de Trato Directo.

Paralelamente, mediante Informe n.° 0656-2017-2017-MTC/25 de 10 de agosto de 2017 **(Apéndice n.° 389)**, el analista legal y el asesor técnico de la DGCT del MTC, respectivamente, informaron al Director General de Concesiones en Transportes del MTC, entre otros, lo siguiente:

> *"(…)*
> *24. Debe precisarse, que las partes, de acuerdo al Acta de Trato Directo del 31 de mayo de 2017,* ***interpretaron el contrato, aplicando de forma supletoria, ante un vacío en el contrato de concesión, normas técnicas adecuadas al tema en cuestión*** *(determinación del IRI).*
>
> *25. Por último, debe indicarse que* ***la aplicación supletoria de normas no implica la modificación del Contrato de Concesión o norma existente****, debido a que esta solo regula un vacío o deficiencia, por lo que la supletoriedad significa lo siguiente:*
>
> > *"(…) la norma uno, a la que le corresponde regular un hecho pero no lo hace, denominada suplida, y a la norma dos, que sí contiene una regulación para tal hecho, llamada supletoria" las que comúnmente se conectan o vinculan a través de una remisión. La aplicación supletoria de normas esta "condicionada a que no existe incompatibilidad de naturaleza entre los ordenamientos vinculados"*
>
> *26. Por lo tanto,* ***ante la falta de regulación en el contenido del Contrato, sobre un hecho especifico, que sí se encuentra regulado en el sistema jurídico, se aplica dicho marco legal, sin alterar o cambiar las condiciones establecidas originalmente en el Contrato, lo que se ha realizado en el presente caso, mediante el Acta de Trato Directo del MPI de fecha 31 de mayo de 2017.***
>
> *27. En virtud de lo expuesto, se considera que lo señalado por el Regulador mediante Oficio n.° 5427-2017-GSF-OSITRAN del 02 de agosto de 2017 no ha considerado la documentación que sustentó el Acta de Trato Directo.*
>
> *De este modo, resulta necesario que esta dirección remita al Regulador el Informe n.° 0443-2017.MTC/25, el Informe Legal del Estudio Rubio Leguía Normand y el Informe Técnico del Ingeniero Geotécnico Wilfredo Gutiérrez Lázares de fecha 30 de mayo de 2017.*
> *(…)".* [Énfasis agregado].

Cabe tener en cuenta que la interpretación del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** -a la que alude el MTC como presunto sustento del mencionado Trato Directo suscrito entre las Partes, que fue un argumento posterior a la suscripción del Acta de Trato Directo- constituye una función de Ositrán, según lo previsto en el literal e) del artículo 7.1 de la Ley n.° 26917[269], que es ejercida a través de su Consejo Directivo[270]. Sin embargo, no se cuenta con evidencia que el MTC -en el entendido que consideraba que había que aplicar normas supletorias- haya solicitado al Regulador la interpretación de cláusulas vinculadas a los niveles de servicio del Contrato de Concesión, por el contrario, lo que se evidencia de los hechos expuestos es la contratación de consultorías externas, aun cuando el propio Regulador y Provías Nacional habían manifestado, antes de la suscripción del Trato Directo, que el Contrato de Concesión era claro al señalar que el IRI exigible para la recepción

---

[269] ***"Artículo 7.- Funciones***
7.1 Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:
(…)
e) Interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.
(…)".

[270] El numeral 7 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones de Ositrán,establece lo siguiente:
"Artículo 7.- Funciones del Consejo Directivo
Son funciones del Consejo Directivo, las siguientes:
(…)
7. Interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales las entidades prestadoras realizan sus actividades de explotación, así como la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao – Metro de Lima y Callao;
(…)".

del MPI era de 2.0 m/km.

Asimismo, como se ha indicado anteriormente, el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión establecía el IRI aplicable para la recepción del MPI (para concreto asfáltico); por lo que, contrario a lo indicado por los analistas de la DGCT del MTC, no existía vacío contractual respecto de dicho IRI. Ahora, incluso en el supuesto que el Contrato de Concesión no hubiera contemplado el IRI en cuestión -*como afirman los mencionados analistas de la DGCT*-, es decir, hubiera existido un vacío, las Partes debían haber observado las reglas legales y contractuales (mediante la firma de una adenda) para la modificación del Contrato de Concesión a fin de incorporar el "supuesto" vacío, lo cual no es viable de ser realizado vía trato directo[271], como ocurrió en el presente caso.

Lo expuesto ha sido ratificado por el Ministerio de Economía y Finanzas en el Oficio n.° 175-2017-EF/68.01 de 3 de agosto de 2017[272] **(Apéndice n.° 398)**, con ocasión de la emisión de una opinión sobre la interpretación y alcance de las normas del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, formulada por el propio Concedente (respecto de otro contrato de APP)[273], cuya parte pertinente se cita a continuación.

> *"(...)*
> *Sin perjuicio de lo anterior es importante precisar que durante la ejecución contractual suelen surgir circunstancias que requieran modificar, adecuar o actualizar las condiciones inicialmente pactadas, pudiendo encontrarse en las siguientes situaciones:*
> - *Actos de ejecución contractual cuyos supuestos y consecuencias se encuentran expresamente regulados en el texto del contrato.*
> - *Circunstancias o supuestos no regulados en el texto contractual.*
>
> *(...)*
> *Por otro lado, si se trata del segundo supuesto, serán de aplicación las disposiciones contenidas en la normativa de APP's -principalmente del Título VI del Reglamento del DLEG 1224- y las reglas particulares establecidas en cada contrato de APP. En estos casos se deberá: (i) presentar un proyecto de adenda con el debido sustento, (ii) llevar a cabo el procedimiento de Evaluación Conjunta y (iii) solicitar las opiniones de las entidades competentes (MEF, CGR y Organismo Regulador, de corresponder). En consecuencia, la normativa aplicable y los contratos de APP regulan las reglas y procedimientos aplicables a los procesos de modificación contractual.*
> *(...)"* [Subrayado agregado].

No obstante, con Oficio n.° 3545-2017-MTC/25 de 22 de agosto de 2017 **(Apéndice n.° 399)**, la DGCT del MTC remitió al Regulador los Informes n.° 443 **(Apéndice n.° 370)**, 444 **(Apéndice n.° 372)** y 656-2017-MTC/25 **(Apéndice n.° 397)** señalados, relacionados al Acta de Trato Directo, para ser considerados en la evaluación que el Regulador venía realizando dentro de sus competencias.

---

[271] En esa misma línea también se ha pronunciado el Ministerio de Economía y Finanzas, mediante el Informe n.° 030-2020-EF/68.02 de 11 de febrero de 2020, al absolver una consulta respecto a la aplicación de las disposiciones del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo n.° 1224 y su Reglamento para la modificación contractual a consecuencia de un Trato Directo, cuya parte pertinente se cita a continuación:

> *"2.13 Respecto a la Consulta 2, debe considerarse que el Trato Directo suscrito en el marco de una cláusula de Solución de Controversias de un contrato de APP, responde a una manifestación de la voluntad de las partes de adoptar acuerdos sobre conflictos que pudieran surgir durante su ejecución, sin poder modificar el respectivo contrato de APP.*
> *2.14 En ese sentido, en caso de requerir realizar modificaciones al contrato, incluso para solucionar controversias derivadas de su ejecución, deben seguirse las reglas establecidas en los artículos 134 al 138 del Reglamento; toda vez que la normativa vigente no establece supuestos en los cuales las modificaciones contractuales puedan excluirse o exonerarse del procedimiento antes mencionado.*
> *(...)".*

Cabe señalar que, si bien la respuesta brindada por el Ministerio de Economía y Finanzas hace referencia a los artículos 134 al 138 del Reglamento del Decreto Legislativo n.° 1362, aprobado por Decreto Supremo n.° 240-2018-EF, su redacción guarda similitud con los artículos 55 y siguientes del Reglamento de APP, vigente a la fecha de los hechos.

[272] Extraída de: [https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/normas/app/oficio_175_2017EF6801.pdf]

[273] Oficio n.° 175-2017-EF/68.01 de 3 de agosto de 2017, dirigido a la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC, referido a una consulta sobre *"Trato Directo para la actualización del Calendario de Ejecución de Obras Complementarias con base en la aprobación de los Estudios Definitivos de Ingeniería – Adenda n,° 4 al Contrato de Concesión del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao Línea 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho"*.

En mérito a ello, con Oficio n.° 6743-2017-GSF-OSITRAN de 7 de setiembre de 2017 **(Apéndice n.° 400)**, el Regulador remitió al Concedente el Informe n.° 3023-2017-JCRV-GSF-OSITRAN de la misma fecha, que contiene su opinión no vinculante en relación a la información complementaria al Acta de Trato Directo alcanzada por el Concedente y que señala, entre otros, lo siguiente:

"IV. CONCLUSIONES

(...)

15. *Teniendo en cuenta que la opinión del REGULADOR es no vinculante y que las Partes a través del Acta de trato directo han llegado a acuerdos sobre el Nivel de Servicio de Rugosidad aplicable a la aceptación en [sic] las obras de MPI y uso de la Especificación Técnica Complementaria, el Regulador procederá a supervisar de acuerdo al contenido del mencionado acuerdo y dentro de sus competencias, en lo que corresponda.*
16. *Con respecto a la propuesta de definición del IRI desde el punto de vista geométrico, el REGULADOR ratifica lo señalado en el Informe N° 2434-2017-JCRV-GSF-OSITRAN por considerar riesgoso que un Acuerdo de Partes pueda afectar a la ejecución de todas las obras de la Red Vial sean estas concesionadas o no, al incorporar una figura que en la normativa peruana no ha sido contemplada ni aprobada por el organismo competente".*

El pronunciamiento del Regulador fue trasladado por la DGCT del MTC a Provias Nacional con Memorando n.° 4525-2017-MTC/25 de 15 de setiembre de 2017 **(Apéndice n.° 401)** y, posteriormente, con Memorándum n.° 3898-2017-MTC/20 de 4 de octubre de 2017 **(Apéndice n.° 402)**, el Director Ejecutivo de Provias Nacional solicitó a la DGCT del MTC aclarar los aspectos señalados por el Regulador que se citan a continuación *-con los cuales Provías Nacional indica coincidir-*:

"(...)

1. *En el ítem 09° del Informe No 3023-2017-JCRV-GSF-OSITRAN de fecha 07.09.2017 EL REGULADOR señala lo siguiente: "Cabe indicar que en relación al "Acta de Acuerdo de Trato Directo" (31.05.207), el Regulador en marco de sus funciones, analizó la modificación propuesta por la concesionaria en términos de inversión y calidad, comunicando a las partes su opinión técnica no vinculante a través del Oficio No 5427-2017-GSF-OSITRAN (02.08.2017)". En El ítem 31° del Informe No 2434-2017-JCRV-GSF-OSITRAN de fecha 19.07.2017 adjunto en el Oficio N° 5427-2017-GSF-OSITRAN de fecha 02.08.2017 EL REGULADOR señala lo siguiente: "De acuerdo a lo analizado en el presente informe, consideramos que para fines del Contrato de Concesión de la Longitudinal de la Sierra Tramo 2, es claro al establecer niveles de servicio para las obras incluyendo el MPI. De esta manera,* ***contradictoriamente a lo señalado por las partes en el Acta de Trato Directo que suscribieron, no existe incertidumbre o indefinición respecto al parámetro de rugosidad para la aceptación del MPI****; y, lo señalado en el ítem 32° del mismo informe que indica lo siguiente: "Por tanto y en concordancia con el Contrato de Concesión, el Objeto del MPI "...alcanzar o superar los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo I" y el Nivel de Servicio o indicador definido para la aceptación o recepción de las obras establecidas en el Anexo I, apéndice 2 es el siguiente:*

PARAMETRO	*MEDIDA*	*NIVEL DE SERVICIO*
Rugosidad para la recepción de las obras: m/km	*Rugosidad 100m. (Concreto Asfáltico)*	*2.00 IRI*
Rugosidad para la recepción de las obras: m/km	*Rugosidad 100m. (TSB con sellado)*	*3.00 IRI*

2. *En el ítem 16° del Informe No. 3023-2017-JCRV-OSITRAN de fecha 07.09.2017 EL REGULADOR indica lo siguiente: "Con respecto a la propuesta de definición del IRI desde el punto de Vista geométrico, el REGULADOR ratifica lo señalado en el Informe No. 2434-2017-JCRV-GSF-OSITRAN por considerar riesgoso que un Acuerdo de Partes pueda afectar a la ejecución de todas las obras de la Red Vial sean estas concesionadas o no, al incorporar una figura que en la normativa peruana no ha sido contemplada*

ni aprobada por el organismo competente".

3. *En el ítem del 13° al 23° del Informe No 2434-2017-JCRV-GSF-OSITRAN de fecha 19.07.2021 EL REGULADOR indica que el Mantenimiento Periódico Inicial es Obra.*
4. *Asimismo, en las Conclusiones del Informe No2434-2017-JCRV-GSF-OSTRAN de fecha 19.07.2017 EL REGULADOR textualmente indica lo siguiente:*

   a. *Ítem 35°: "Según lo establecido por el Contrato de Concesión, al Concesionario se encuentra* ***obligado a ejecutar el MPI para ocho (sic) subtramos, en la extensión de 460.06 km. Hasta llegar o superar el nivel de servicio del Anexo 1-Niveles de Servicio.***"
   b. *Ítem 36°: El Contrato de Concesión estableció que* ***los nivel (sic) de servicio para Superficie de Rodadura en la recepción de las Obras son de 2.00 IRI. De esta manera como se ha desarrollado en el presente informe, el MPI debe ser ejecutado considerando el nivel de servicio exigido en el Contrato de Concesión.***"
   c. *Ítem 37°: "El Acta de Acuerdo de Trato Directo suscrita por las partes,* ***modifica condiciones contractuales de la cláusula 6.2 en longitud y nivel de servicio exigidos para el MPI, afectándose la inversión inicial en la vía, disminuyendo la calidad de la inversión y sin tomar en cuenta que la determinación del factor de competencia de Mantenimiento Periódico Inicial determinado durante el proceso, se encuentra vinculado a los niveles de servicios establecidos en el Contrato de Concesión.***"

Adicionalmente reiteramos a su Despacho el requerimiento de una nueva revisión por parte de EL REGULADOR (OSITRAN) del Expediente Reformulado presentado por EL CONCESIONARIO, el cual ha sido modificado por al (sic) Acta de Acuerdos de Trato Directo suscrita, debido a que el Acta citada modifica los criterios de revisión utilizados por el Regulador. Cabe indicar que lo establecido en el Acta de Acuerdos de Trato Directo, está en contra de lo expresado por EL REGULADOR en el Oficio No. 5383-2016-GSF-OSITRAN de fecha 09.12.2016 y el Oficio No 0246-2017-GSF-OSITRAN de fecha 10.01.2017." [Énfasis agregado].

No obstante, mediante Memorándum n.° 5145-2017-MTC/25 de 23 de octubre de 2017 **(Apéndice n.° 403)**, la DGCT le remitió las versiones finales integradas de los ET Modificados de los 7 Sub Tramos MPI (que no incluyó el ET del Sub Tramo Cajamarca – Km 1269), que fueron remitidos por el Concesionario mediante Carta CVSN-MTC-465-2017 de 19 de octubre del 2017 **(Apéndice n.° 404)**, para la aprobación correspondiente.

Asimismo, con Memorándum n.° 5403-2017-MTC/25 de 3 de noviembre del 2017 **(Apéndice n.° 405)**, la DGCT del MTC reiteró a Provías Nacional que proceda a revisar los ET correspondientes, de acuerdo al contenido del Acta de Trato Directo y dentro de sus competencias, para lo cual, alcanzó nuevamente a este último la mencionada acta y la opinión emitida por el Regulador respecto de ella.

Es pertinente señalar que, si bien la DGCT del MTC es competente para resolver las controversias con el Concesionario, conforme a lo establecido en el literal e) del artículo 79 del ROF del MTC[274], el ejercicio de dicha función debe enmarcarse en el marco constitucional y legal vigente, conforme al principio de legalidad consagrado en el numeral 1 del artículo IV del Título Preliminar de la Ley n.° 28175, Ley Marco del Empleo Público[275]. Sin embargo, como se ha señalado anteriormente, producto de la resolución de una controversia con el Concesionario, la DGCT del MTC contravino el marco legal y contractual aplicable al no incluir el Nivel de Servicio referido al IRI para la recepción

[274] "***Artículo 79.-*** *La Dirección General de Concesiones en Transportes tiene las funciones específicas siguientes:*
(...)
e) Resolver las controversias con la parte contractual privada, en el marco de los contratos correspondientes.
(...)".

[275] "***Artículo IV.- Principios***
Son principios que rigen el empleo público:
1. Principio de legalidad.- *Los derechos y obligaciones que generan el empleo público se enmarcan dentro de lo establecido en la Constitución Política, leyes y reglamentos.*
El empleado público en el ejercicio de su función actúa respetando el orden legal y las potestades que la ley le señala.
(...)".

del MPI de 2 de los 7 Sub Tramos en los que el Concesionario venía ejecutando dicha intervención, y reducir el IRI aplicable para la recepción del MPI en los 5 Sub Tramos restantes[276] a través de un Trato Directo, lo que además contravenía lo opinado por el Regulador y Provías Nacional.

Sin perjuicio de ello, no se ha evidenciado ante la Comisión Auditora que el Acta de Trato Directo en cuestión haya sido declarada nula[277]; por lo tanto, según lo establecido en el artículo 9 del Texto Único Ordenado de la Ley n.° 27444, aprobado por Decreto Supremo n.° 006-2017-JUS (vigente a la fecha de los hechos), dicha acta se presume válida[278]. Ello, al margen del deslinde de responsabilidades de los funcionarios que intervinieron en su suscripción. Al respecto, cabe tener en cuenta lo señalado por la Dirección General de Política de Promoción de la Inversión Privada del Ministerio de Economía y Finanzas en los documentos que se citan a continuación (**Apéndice n.° 369**):

Oficio n.° 026-2017-EF/68.01

"(...) de acuerdo con su versión original, el numeral 9.3 del Decreto Legislativo N° 1012 disponía qu el diseño final del contrato de APP requería la opinión favorable de la entidad pública competente, así como sin excepción, del Ministerio de Economía y Finanzas. Aun cuando la norma no estableció expresamente la consecuencia legal de su inobservancia, de acuerdo con el artículo 10 de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley 27444, el acto administrativo que contravenga la Constitución, las leyes o las normas reglamentarias, así como cuando exista defecto u omisión de alguno de los requisitos de validez establecidos, entre los que se incluye la debida observancia del procedimiento, se sanciona con la nulidad.

En esta última línea, con la entrada en vigencia de la Ley 30167, que modificó el numeral 9.3 del Decreto Legislativo N° 1012, se hizo expresa mención a que el diseño final del contrato de APP requería la opinión previa favorable tanto de la entidad competente como del Ministerio de Economía y Finanzas, bajo sanción de nulidad; ello, en aplicación de la causal establecida en el artículo 10 de la Ley de Procedimiento Administrativo General. Cabe mencionar que la nulidad debe ser declarada por la autoridad competente y dentro del plazo establecido en la normativa para tal fin. En tanto no declare la nulidad, el acto es considerado válido.

Por su parte, la Ley 30264, estableció que los contratos de APP que no cuenten con la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas son nulos de pleno derecho y no surten efectos. De igual manera, el Decreto Legislativo N° 1224, actualmente vigente, establece que de no contar con la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas a la versión final del contrato de APP, el contrato y su adjudicación no surten efectos y son nulos de pleno derecho.
(...)".

Oficio n.° 080-2017-EF/68.01

"(...)
Es posición de este Ministerio que el incumplimiento de obligaciones contenidas en el marco normativo, es causal de nulidad bajo el amparo de la Ley de Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, sin embargo, a la fecha ha transcurrido el plazo para incoar dicha nulidad por lo que los contratos han quedado convalidados por el transcurso del tiempo, por lo que a la fecha dichos contratos son válidos, vigentes y sus obligaciones contenidas en éstos exigibles a las partes.

Esta afirmación es consistente con los Principios de Seguridad Jurídica y Predictibilidad, los cuales constituyen garantías de la interdicción de la arbitrariedad en la actuación de los poderes públicos, siendo

[276] Si bien la Cláusula 6.2 del Contrato de Concesión establece que son 8 los Sub Tramos MPI, cabe tener en cuenta que, a la fecha de emisión del presente informe de auditoría de cumplimiento, el Concedente no entregó al Concesionario el Sub Tramo Cajamarca – Km 1269; por lo que, este último no ejecutó el MPI en dicho Sub Tramo.

[277] Según lo informado por el MTC mediante Oficio n.° 5672-2021-MTC/19 de fecha 18 de noviembre de 2021 **(Apéndice n.° 406)**: *"No se ha encontrado en el acervo documentario de la DGPPT documento alguno que declare nula o inválida el Acta de Acuerdo de Trato Directo suscrita con fecha 31 de mayo de 2017".*

[278] *"Artículo 9.- Presunción de validez*
Todo acto administrativo se considera válido en tanto su pretendida nulidad no sea declarada por autoridad administrativa o jurisdiccional, según corresponda."

su finalidad cautelar y fortalecer la confianza de los administrados e inversionistas en la certeza del Derecho vigente y en la validez de los actos celebrados con el Estado, promoviendo la participación de la inversión privada en la ejecución de proyectos.

No obstante lo indicado, la aplicación de los referidos principios no restringe o limita la facultad de las entidades competentes para determinar si el incumplimiento del Decreto Legislativo N° 1012 constituye una falta y por ende está sujeto a responsabilidad. Así, en concordancia con lo indicado por la Contraloría General de la República, corresponde a la Municipalidad, de considerarlo, realizar las acciones a fin de determinar las responsabilidades de los funcionarios a cargo del proceso de promoción.
(...)" [Subrayado agregado].

En ese sentido, mediante Memorándum n.° 5403-2017-MTC/25 de 3 de noviembre del 2017 **(Apéndice n.° 405)**, el Jefe de Gestión de Estudios IV-RVNC (e) de Provias Nacional remitió el Memorándum n.° 3898-2017-MTC/20 a la Unidad Gerencial de Estudios de dicha entidad, adjuntando el Informe n.° 135-2017-MTC/20.6.4 de 8 de noviembre de 2017 **(Apéndice n.° 159)**, con el cual otorgó conformidad a los ET modificados de los 7 Sub Tramos MPI presentados por el Concesionario y recomendando su aprobación, precisando lo siguiente:

"3. ANALISIS

- *PROVIAS NACIONAL no participó en el proceso de la elaboración del Acta de Acuerdo de Trato Directo suscrita el 31.05.2017.*
- *La Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC es el órgano de EL CONCEDENTE quien tiene la responsabilidad de evaluar los aspectos legales del Contrato de Concesión y PROVIAS NACIONAL tiene la obligación de acatar las disposiciones emanadas de dicha Dirección General, ya que PROVIAS NACIONAL, de acuerdo al Manual de Operaciones, sólo le corresponde pronunciarse sobre la parte técnica. Cabe indicar que la Dirección General de Concesiones en Transportes fue quien elaboró junto con EL CONCESIONARIO el Acta de Acuerdos de Trato Directo suscrita el 31.05.2017.*
- *La revisión realizada por los Ingenieros Especialistas en Suelos y Pavimentos y Costos y Presupuestos del Área de Gestión de Estudios IV- RVNC de la Unidad Gerencial de Estudios de PROVIAS NACIONAL, se ha efectuado en base a lo dispuesto por la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC y la Alta Dirección, en base al Acta de Acuerdo de Trato Directo suscrita el 31.05.2017.*
- *EL CONCESIONARIO es responsable que el Expediente Técnico que ejecute, se efectúe con la calidad técnica requerida, de acuerdo a las Bases, Términos de Referencia y su Propuesta Técnica. Por lo tanto, la empresa Concesionaria asume la responsabilidad técnica total y completa de los servicios profesionales prestados para su elaboración. Por parte de EL CONCEDENTE, la revisión* ***documentaria*** *de los expedientes presentados por la Concesionaria, lo cual no exime a dicha Empresa de la responsabilidad que asumió a la firma del Contrato de Concesión de llegar a los Niveles de Servicio establecidos en el mismo.*
- *En tal sentido, teniendo en consideración que la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC, es el órgano de EL CONCEDENTE quien tiene la responsabilidad de evaluar los aspectos legales del Contrato de Concesión y es que en cumplimiento a lo dispuesto por dicho órgano, el Área de Gestión de Estudios IV - RVNC de la Unidad Gerencial de Estudios de PROVIAS NACIONAL, cumple con evaluar los Expedientes Técnicos de Modificación al Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial (. . .) de acuerdo a los Términos del Acta de Acuerdo de Trato Directo (. . .), toda vez que PROVIAS NACIONAL tiene la obligación de acatar las disposiciones emanadas de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC, ya que PROVIAS NACIONAL de acuerdo al Manual de Operaciones, sólo le corresponde pronunciarse sobre la parte técnica.*
- *Los Expedientes Técnicos de Modificación al Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial (...) han sido revisados por los Ingenieros Especialistas del Área de Gestión IV- RVNC de la Unidad Gerencial de Estudios de PROVIAS NACIONAL, habiendo emitido su opinión favorable con los Informes N° 125-2017-MTC/20.6.4.JCMP del 08 de noviembre de 2017 (Suelos y Pavimentos) y 137-2017-MTC/20.6.4.MLS del 07 noviembre 2017 (Costos y Presupuestos), los mismos que cuenta con la conformidad del suscrito.*

(...)

5. CONCLUSIONES:

Los expedientes Técnicos de Modificación al estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a Nivel de Carpeta Asfáltica de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2-Sección Pavimentos de los Subtramo 06:Dv. Yanacocha-Cajamarca, Subtramo 08:km.1269+000-San Marcos, Subtramo 12: Huamachuco-Dv. Callacuyan, Subtramo 15: Trujillo-Dv. Otuzco, Subtramo 16: Ciudad de Dios-Dv. Chilete, Subtramo 17: Dv. Chilete- Cajamarca y Subtramo 18: Dv. Chilete-Emp. PE-3N, cuentan con la autorización de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC, la opinión no favorable de EL REGULADOR (OSITRAN) y la conformidad del suscrito en base a los Informes de los ingenieros Especialistas en Suelos y Pavimentos y Costos y Presupuestos de Area (sic) de Gestión de Estudios IV de la Unidad Gerencia de Estudios de PROVIAS NACIONAL, que indica que los expedientes presentados por EL CONCESIONARIO cumplen lo indicado en el acta de Trato Directo suscrita el 31.05.2017 y cuya revisión se ha efectuado en base a lo indicado por la Dirección General de Concesiones del MTC y la Alta Dirección"

6. RECOMENDACIONES:

Se propone la aprobación de los Expedientes Técnicos de Modificación al Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a Nivel de Carpeta Asfáltica de la Carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2 (...) que se sustenta en la documentación indicada en el punto 4 del presente informe; dejando constancia que la revisión se ha realizado en base al Acta de Acuerdo de Trato Directo suscrita el 31.05.2017, según lo dispuesto por la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC y la Alta Dirección".
[Subrayado agregado]

Con Memorándum n.° 2128-2017-MTC/20.6 de 8 de noviembre de 2017 **(Apéndice n.° 407)**, la Unidad Gerencial de Estudios de Provías Nacional remitió el precitado informe a la Oficina de Asesoría Legal de dicha entidad, para que prosiga con el trámite de aprobación respectivo y, a su vez, precisó que la evaluación de los ET se había efectuado de acuerdo a los términos del Acta de Trato Directo, debido a que la DGCT del MTC es el órgano del Concedente que tiene la responsabilidad de evaluar los aspectos legales del Contrato de Concesión y que las disposiciones emanadas por esta debían ser acatadas por Provías Nacional, en la medida que a esta última solo le corresponde pronunciarse sobre la parte técnica.

Asimismo, mediante Memorándum n.° 1443-2017-MTC/20.3 de 8 de noviembre de 2017[279] (**Apéndice n.° 188**), la Oficina de Asesoría Legal de Provias Nacional remitió a la Unidad Gerencial de Estudios de dicha entidad el proyecto de resolución directoral de aprobación de la modificación de los ET del MPI de 7 Sub Tramos, para su revisión, visación y posterior trámite ante la Dirección Ejecutiva de la Entidad.

Después de 422 días calendario de la presentación de la modificación de los ET por el Concesionario (13 de setiembre de 2016), mediante Resolución Directoral n.° 986-2017-MTC/20 de 9 de noviembre 2017 **(Apéndice n.° 409)**, con el visto bueno de la Unidad Gerencial de Estudios y la Oficina de Asesoría Legal de Provías Nacional, el Director Ejecutivo de Provias Nacional aprobó la modificación de los ET del MPI, en lo referido al Anexo F Suelos y Pavimentos, conforme a lo acordado en la mencionada Acta de Trato Directo, es decir, sin incluir el IRI para la recepción del MPI en 2 Sub Tramos (Sub Tramos 6 y 18) y reduciendo el IRI para la recepción del MPI en los 5 Sub Tramos restantes.

A continuación, se muestra la comparación entre los Expedientes Técnicos inicialmente aprobados por el Concedente (cuyos IRI incumplen el Nivel de Servicio exigido en el Contrato de Concesión, esto es, IRI=2.0 m/km para concreto asfáltico e IRI=3.0 para TSB con sellado) y la modificación realizada conforme a lo señalado en el párrafo precedente, correspondientes a los 7 Sub Tramos MPI:

[279] Mediante Oficio n.° 348-2021-MTC/20 de 7 de mayo del 2021 **(Apéndice n.° 408)** el Concedente remitió el Memorándum n.° 1443-2017-MTC/20.3 sin incluir el anexo.

Cuadro n.° 35
Cuadro Comparativo de Intervenciones de los ET aprobados inicialmente y los ET Modificados

Sub Tramo	ET (Periodo de diseño estructural de 10 años)	ET Modificado (Periodo de diseño estructural de 5 años)	Comentario de la Comisión Auditora
ST 06 - Sector 02: P.K.10+100 P.K.24+900	Actuaciones Previas: Para aquellos sectores con valores de IRI mayores a 3.5 m/km, ahuellamientos mayores a 12 mm y presencia de fisuración grave, se ejecutará trabajos de fresado y reposición de carpeta asfáltica Intervención Estructural: Refuerzo Carpeta Asfáltica espesor variable (4cm, 5cm y 5.5 cm). Intervención Funcional:**(IRI >3.0 m/km)(*)** Colocación Carpeta Asfáltica (e=4cm).	Actuaciones Previas: Para aquellos sectores con valores de IRI mayores a 3.5 m/km, ahuellamientos mayores a 12 mm y presencia de fisuración grave, se ejecutará trabajos de fresado y reposición de carpeta asfáltica Intervención Estructural: Refuerzo Carpeta Asfáltica espesor variable (4cm, 5cm, 6cm y 7cm Intervención Superficial: Slurry Seal en sectores no atendidas con esfuerzo estructural Intervención Funcional: **No se ha considerado intervención para alcanzar el IRI exigido en el Contrato de Concesión (2.0 m/km para concreto asfáltico).**	✓Las actuaciones previas establecidas en el ET inicial de este Sub Tramo, consideran un IRI que incumple lo exigido en el Contrato de Concesión **(IRI=2.0 m/km para concreto asfáltico)** ✓El ET modificado eliminó la exigencia del IRI en este Sub Tramo pese a que el Contrato de Concesión exigía un **IRI=2.0 m/km para concreto asfáltico**.
ST 08: km 1269+000 – San Marcos	Actuaciones Previas: Para aquellos sectores con valores de **IRI mayores a 3.5 m/km**, ahuellamientos mayores a 12 mm y presencia de fisuración grave, se ejecutará trabajos de fresado y reposición de carpeta asfáltica. Intervención Estructural Refuerzo Carpeta Asfáltica espesor variable (4cm, 6cm, 8cm y 11cm) Intervención Funcional: **(IRI >3.0 m/km) (*)** Colocación Carpeta Asfáltica (e=4cm) Intervención Superficial: Slurry Seal y Carpeta Asfáltica espesor variable	Actuaciones Previas: Para aquellos sectores con valores de IRI **mayores a 3.5 m/km**, ahuellamientos mayores a 12 mm y presencia de fisuración grave, se ejecutará trabajos de remoción del Tratamiento Superficial Bicapa (TSB) y su sustitución por un Cape Seal: Tratamiento Superficial Simple + Slurry Seal (TSS+SLU). Intervención Estructural: Refuerzo Carpeta Asfáltica espesor 4cm y reparación profunda espesor 2.5cm Intervención Funcional: **(IRI≥3.5 m/km)** Remoción Tratamiento Superficial Bicapa (TSB) y	✓Las actuaciones previas establecidas en el ET inicial de este Sub Tramo, consideran un IRI que incumple lo exigido en el Contrato de Concesión (**IRI=3.0 m/km para TSB**). ✓El ET modificado plantea una intervención funcional con un IRI de 3.5 m/km para TSB, contrario a lo exigido en el Contrato de Concesión (**3.0 m/km**).

Sub Tramo	ET (Periodo de diseño estructural de 10 años)	ET Modificado (Periodo de diseño estructural de 5 años)	Comentario de la Comisión Auditora
	(4cm,6cm y 8cm)	Reposición por un Tratamiento Superficial Simple (TSS) +Slurry Seal (SLU), espesor 2.5 cm. Intervención Superficial: Slurry Seal (SLU) y Tratamiento de fisuras (TF)	
ST 12: Huamachuco-Dv. Callacuyan, ST 15: Trujillo -DV. Otuzco, ST 16: Ciudad de Dios -Dv. Chilete y ST 17: Dv. Chilete-Cajamarca	Actuaciones Previas: Para aquellos sectores con valores de **IRI mayores a 3.5 m/km**, ahuellamientos mayores a 12 mm y presencia de fisuración grave, se ejecutará trabajos de fresado y reposición de carpeta asfáltica. Intervención Estructural: Refuerzo Carpeta Asfáltica Intervención Funcional: **(IRI >3.0 m/km)** (*) Colocación Carpeta Asfáltica (e=4cm). Intervención Superficial: Slurry Seal	Actuaciones Previas: Para aquellos sectores con valores de IRI mayores a 3.5 m/km, ahuellamientos mayores a 12 mm y presencia de fisuración grave, se ejecutará trabajos de fresado y reposición de carpeta asfáltica. Intervención Estructural: Refuerzo Carpeta Asfáltica Intervención Funcional: **(IRI≥2.5 m/km)** Recapeo Asfáltico espesor 4 cm Intervención Superficial: Slurry Seal (SLU) y Tratamiento de fisuras (TF)	✓Las actuaciones previas establecidas en los ET iniciales de estos Sub Tramos, consideran un IRI que incumple lo exigido en el Contrato de Concesión **(IRI=2.0 m/km para concreto asfáltico)** ✓Los ET modificados contemplan para la intervención funcional un IRI =2.5m/km (para concreto asfáltico), distinto a lo exigido en el Contrato de Concesión **(2.0 m/km)**.
18: Dv. Chilete-Empalme PE-3N	Actuaciones Previas: Para aquellos sectores con valores de **IRI mayores a 3.5 m/km**, ahuellamientos mayores a 12 mm y presencia de fisuración grave, se ejecutará trabajos de fresado y reposición de carpeta asfáltica.	Actuaciones Previas: Se plantea conservar la superficie de rodadura existente, considerando la ejecución de intervenciones previas de Slurry Seal o remoción del Tratamiento Superficial y restitución por un Cape Seal (Tratamiento Superficial simple + Slurry Seal (TSS+Slu)), tal como se detalla: - Envejecimiento de capa de rodadura, Slurry Seal /Tratamiento de Fisuras. - Fallas relativas a capa de rodadura, remoción TSS+ nuevo TSS + Slurry Seal. - Fallas puntuales que afectan a capa de base, remoción TSS + Saneo + Reposición Base + TSS +	✓Para este Sub Tramo, el ET modificado, eliminó la exigencia del IRI establecido en el Contrato de Concesión. ✓

Sub Tramo	ET (Periodo de diseño estructural de 10 años)	ET Modificado (Periodo de diseño estructural de 5 años)	Comentario de la Comisión Auditora
	Intervención Estructural: Refuerzo Carpeta Asfáltica (e=6cm). Intervención Funcional: **(IRI >3.0 m/km)(*)** Colocación Carpeta Asfáltica (e=6cm).	Slurry Seal. Intervención Estructural: Refuerzo Carpeta Asfáltica espesor 4 cm Intervención Funcional: **No se ha considerado intervención para alcanzar el IRI exigido en el Contrato de Concesión (3.0 m/km para TSB con sellado).**	

(*) El Concesionario establece como umbral el parámetro de 3.5m/km, sin embargo definió intervenciones para un parámetro menor, esto es 3.0 m/km.

Fuente: Expedientes Técnicos modificados aprobado mediante Resolución Directoral 1223-2015-MTC/20-MTC/20 **(Apéndice n.° 292)** y Expedientes Técnicos modificados aprobado mediante Resolución Directoral N° 986-2017-MTC/20 **(Apéndice n.° 409)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

De otro lado, con relación al impacto que tiene la variación del IRI en la inversión del MPI, en la Carta CVSN-MTC-123-2017 de 21 de marzo de 2017 **(Apéndice n.° 365)** (mediante la cual solicitó al Concedente el inicio del Trato Directo), el Concesionario señaló que la aplicación de un IRI más exigente (como el establecido en el Contrato de Concesión para la recepción de obra, en comparación con el IRI considerado en los ET inicialmente aprobados, que equivale al IRI de Conservación) conlleva a una mayor inversión, como se cita a continuación:

> *"(...)*
> *4. CUANTÍA DE LA MODIFICACIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO APROBADOS EN EL EXPEDIENTE TÉCNICO DEL MPI*
> *Las mayores exigencias en los Niveles de Servicio de Rugosidad para pasar de umbrales de Conservación a Obra conllevarían una modificación del Expediente Técnico aprobado del MPI con un incremento significativo del alcance de esta intervención, y podría llegar a suponer un perjuicio del orden aproximado de USD 26'000,000.00 (Veintiséis Millones de Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica) incluyendo el IGV"* [Subrayado agregado].

La relación entre un IRI más exigente y una mayor inversión se corrobora al comparar los presupuestos de los Sub Tramos 15, 16 y 17 contemplados en los ET del MPI inicialmente aprobados (con Resolución Directoral n.° 1223-2015-MTC/20-MTC/20 **(Apéndice n.° 292)**) y los ET modificados (con Resolución Directoral n.° 986-2017-MTC/20 **(Apéndice n.° 409)**), teniendo en cuenta que solo en dichos Sub Tramos se mantiene el tipo de intervención (carpeta asfáltica), como se muestra a continuación:

Cuadro n.° 36
Cuadro Comparativo de Presupuestos contenidos en los ET Iniciales y los ET Modificados (Sub Tramo 15: Dv. Otuzco-Trujillo, Sub Tramo 16: Ciudad de Dios-Chilete y Sub Tramo 17: Chilete-Cajamarca)

PRESUPUESTO	ST 15 (Dv. Otuzco - Trujillo)		ST 16 (Cuidad de Dios- Chilete)		ST 17 Chilete- Cajamarca	
	ET Inicial (RD 1223-2015-MTC/20)	ET Modificado (RD 986-2017-MTC/20)	ET Inicial (RD 1223-2015-MTC/20)	ET Modificado (RD 986-2017-MTC/20)	ET Inicial (RD 1223-2015-MTC/20)	ET Modificado (RD 986-2017-MTC/20)
Nivel de servicio IRI	IRI=3.5	IRI=2.5	IRI=3.5	IRI=2.5	IRI=3.5	IRI=2.5
Longitud (km)	70.44		91.49		85.94	
OBRAS PRELIMINARES	521,486.99	521,486.99	539,508.41	539,508.41	423,338.76	423,338.76
PAVIMENTOS	2,800,041.79	4,674,054.72	3,406,116.42	4,340,920.96	3,473,878.89	5,515,466.00
CONCERVACION DE DRENAJES SUPERFICIAL	979,911.76	979,911.76	586,207.23	586,207.23	2,000,122.47	2,000,122.47
OBRAS COMPLEMENTARIAS	277,826.74	277,826.74	286,703.35	286,703.35	1,153,997.55	1,153,997.55
TRANSPORTE	572,521.84	789,350.88	484,205.84	916,957.25	1,643,201.07	2,503,455.48
SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL	979,966.92	979,966.92	1,194,114.27	1,194,114.27	830,329.00	830,329.00
PROTECCION AMBIENTAL	122,720.68	122,720.68	60,217.08	60,217.08	51,744.08	51,744.08
Costo Directo (USD)	**6,254,476.72**	**8,345,318.69**	**6,557,072.60**	**7,924,628.55**	**9,576,611.82**	**12,478,453.34**
Diferencia Ppto. ET inicial - ET Modificado	**2,090,841.97**		**1,367,555.95**		**2,901,841.52**	

Fuente: Presupuestos de Expedientes Técnicos aprobados con R.D. n.° 1223-2015-MTC/20-MTC/20 (26/11/2015) **(Apéndice n.° 292)** y los ET modificados aprobado por R.D. n.° 986-2017-MTC/20 (9/11/2017) **(Apéndice n.° 409)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

El cuadro anterior muestra que el presupuesto de los 3 Sub Tramos[280] en cuestión se incrementó, en promedio, un 28% a nivel de costo directo, debido a la variación del IRI (de 3,5 m/km en el ET inicialmente aprobado a 2,5 m/km en el ET modificado), advirtiéndose que la ejecución del MPI con el IRI exigido en el Contrato de Concesión (2,00 m/km) hubiera conllevado a una inversión aún mayor.

Por otro lado, es preciso señalar que, a la fecha de modificación de los ET del MPI, habían transcurrido 23 meses desde el vencimiento del plazo de suspensión de obligaciones correspondiente a las zonas urbanas de los Sub Tramos MPI (16 de noviembre de 2015) y el Concedente aún no había definido el tratamiento de dichas zonas urbanas, que suman 13.91 Km, equivalentes al 3.02% de la extensión total de los 8 Sub Tramos MPI, pese a que ello también le fue solicitado por el Regulador en repetidas oportunidades, mediante los Oficios n.os 5241-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de 30 de noviembre de 2016 **(Apéndice n.° 410)**, 1464-2017-GSF-OSITRAN de 24 de febrero de 2017 **(Apéndice n.° 411)**, 6995-2017-GSF-OSITRAN de 14 de setiembre de 2017 **(Apéndice n.° 412)** y 7761-2017-GSF-OSITRAN de 13 de octubre de 2017 **(Apéndice n.° 413)**. En respuesta a este último documento, mediante Oficio n.° 4951-2017-MTC/25 de 27 de noviembre de 2017 **(Apéndice n.° 414)**, la DGCT del MTC señaló el tratamiento de las zonas urbanas en cuestión sería resuelto a través de la modificación del Contrato de Concesión.

[280] Para fines del presente análisis, se han agrupado estos 3 Sub Tramos, al tener tipos de intervención similares.

Al respecto, en el portal institucional del MTC[281] se observa publicada una propuesta de Adenda n.° 1 al Contrato de Concesión[282] -presentada el 30 de octubre de 2019, según lo indicado en dicho portal institucional-, que tiene por objeto, entre otros, identificar las zonas urbanas que serán excluidas del alcance del MPI de la Concesión y establecer un marco contractual que permita al Concedente encargar al Concesionario la elaboración de los Expedientes Técnicos y/o EDI para la ejecución de las Obras necesarias para implementar soluciones técnicas definidas por el Concedente para cada una de las zonas urbanas identificadas.

Mediante Oficio n.° 027-2021-CG/AAP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA II de 3 de junio de 2021, la Comisión auditora solicitó a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (en adelante, DGPPT) del MTC información sobre el estado situacional de la mencionada modificación contractual; requerimiento que fue atendido con el Oficio n.° 3087-2021-MTC/19 de 24 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 204)**, a través del cual dicha Dirección General señaló que: *"Actualmente se encuentra en proceso de evaluación conjunta el proyecto de Adenda al Contrato de Concesión"*, sin adjuntar documentación que acredite lo indicado.

En tal sentido, a pesar de haber transcurrido más de 7 años desde la suscripción del Contrato de Concesión (28 de mayo de 2014), el Concedente aún no ha alcanzado una solución respecto al tratamiento de los 13.91 km de zonas urbanas de los Sub Tramos MPI, las cuales comprenden el Sub Tramo 7 en su totalidad y las zonas urbanas de Cajamarca, San Marcos, Namora, Huamachuco, Tembladera y Chilete. Asimismo, como se ha señalado, dichas zonas urbanas no fueron incluidas en ninguna de las dos versiones aprobadas de los ET del MPI; por lo que, los presupuestos contenidos en ambas versiones no representan el valor total del MPI, dado que no consideran la ejecución del 100% del MPI en la extensión total de los 8 Sub Tramos indicados en la Cláusula 6.2 y el Apéndice 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, ni el IRI exigido en el Apéndice 2 del Anexo I de dicho contrato, lo cual afecta el reconocimiento del Certificado de avance del Mantenimiento Periódico Inicial (en adelante, CAMPI) y los pagos correspondientes al PAMPI, como se analiza en el **Apéndice n.° 205** .

A continuación, en los Cuadros n.° 37 y 38, se muestran los presupuestos inicial y modificado, respectivamente, de los ET del MPI, en los cuales se puede apreciar claramente que el presupuesto para el Sub Tramo Cajamarca – KM 1269+000 es cero.

Cuadro n° 37
Presupuesto del MPI contemplado en los ET del MPI aprobados por R.D. N° 1223-2015-MTC/20 de 26.11.2015

Sub Tramo	Nombre	Sub Total (US$)	IGV (18%)	Presupuesto con IGV (US$)
ST 06	YANACOCHA – CAJAMARCA	9,204,742.17	1,656,853.59	10,861,595.76
ST 07	CAJAMARCA - KM 1269+000	0	0	0
ST 08	KM 1269 - SAN MARCOS	8,178,887.22	1,472,199.70	9,651,086.92
ST 12	HUAMACHUCO - DV. CALLACUYAN	4,357,575.34	784,363.56	5,141,938.90
ST 15	DV OTUZCO – TRUJILLO	7,961,953.49	1,433,151.63	9,395,105.12
ST 16	CIUDAD DE DIOS – CHILETE	8,331,241.48	1,499,623.47	9,830,864.95
ST 17	CHILETE – CAJAMARCA	11,702,177.16	2,106,391.89	13,808,569.05

[281] Consultado el 13 de julio de 2021. Disponible en: [https://www.gob.pe/institucion/mtc/colecciones/327-proyecto-de-adenda-al-contrato-de-concesion-carretera-longitudinal-de-la-sierra-tramo-2].
[282] Extraida de: [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/414725/Adenda_Longitudinal_de_la_Sierra_Tramo_2__presentado_30-10-2019_.pdf].

Sub Tramo	Nombre	Sub Total (US$)	IGV (18%)	Presupuesto con IGV (US$)
ST 18	CHILETE - EMP PE - 3N	13,661,133.22	2,459,003.98	16,120,137.20
Total MPI (*)		**63,397,710.08**	**11,411,587.81**	**74,809,297.89**

(*) No incluye el intervenciones en el Sub Tramo 7: Cajamarca - km 1269+000 y zonas urbanas de Cajamarca, San Marcos, Namora, Huamachuco, Tembladera y Chilete, en una extensión de 13.91 km.
Fuente: Informe n.° 2828-2017-JCRV-GSF-OSITRAN de 21 de agosto de 2017 **(Apéndice n.° 415)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

Cuadro n° 38
Presupuesto del MPI contemplado en los ET del MPI aprobados por R.D. N° 986-2017-MTC/20 de (09.11.17)

Sub Tramo	Nombre	Costo Directo US$	IGV (18%)	Prepuesto Inc. IGV (US$)
ST 06	YANACOCHA – CAJAMARCA	9,033,455.85	1,626,022.05	10,659,477.90
ST 07	CAJAMARCA - KM 1269+000	0	0	0-
ST 08	KM 1269 - SAN MARCOS	6,130,530.02	1,103,495.40	7,234,025.42
ST 12	HUAMACHUCO - DV. CALLACUYAN	3,823,949.18	688,310.85	4,512,260.03
ST 15	DV OTUZCO – TRUJILLO	10,623,596.87	1,912,247.44	12,535,844.31
ST 16	CIUDAD DE DIOS – CHILETE	10,068,821.78	1,812,387.92	11,881,209.70
ST 17	CHILETE – CAJAMARCA	15,248,093.42	2,744,656.82	17,992,750.24
ST 18	CHILETE - EMP PE - 3N	7,397,628.22	1,331,573.08	8,729,201.30
Total MPI (*)		**62,326,075.34**	**11,218,693.56**	**73,544,768.90**

(*) No incluye intervenciones en el Sub Tramo 7: Cajamarca - km 1269+000 y zonas urbanas de Cajamarca, San Marcos, Namora, Huamachuco, Tembladera y Chilete, en una extensión de 13.91 km.
Fuente: Informe n.° 2828-2017-JCRV-GSF-OSITRAN de 21 de agosto de 2017 **(Apéndice n.° 415)**.
Elaboración: Comisión Auditora.

2.6 La ampliación del plazo de ejecución y el rechazo del MPI

Las Cláusulas 6.15 y 6.16 del Contrato de Concesión establecen lo siguiente respecto de las ampliaciones de plazo para la ejecución del MPI:

"6.15 Las solicitudes de ampliación de plazo para la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento y/o Mantenimiento Periódico Inicial serán presentadas al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR quien deberá emitir su opinión al CONCEDENTE en un plazo máximo de treinta (30) Días Calendario, contado a partir de la notificación de la solicitud. El CONCEDENTE deberá pronunciarse en el término de treinta (30) Días Calendario a partir de la recepción de la opinión del REGULADOR. Dicho plazo empieza a correr desde que reciba la opinión del REGULADOR o al vencimiento del plazo sin la emisión de esta opinión, lo que ocurra primero. Transcurrido el plazo indicado, el silencio del CONCEDENTE debe interpretarse como una denegatoria del pedido de ampliación. Cuando las ampliaciones sean concedidas por causas no imputables al CONCESIONARIO, impedirán la aplicación de penalidades y de las demás medidas previstas para sancionar el incumplimiento contractual por causa de demora en la ejecución de la obra correspondiente.

6.16 Las modificaciones de plazo que sean aprobadas, podrán generar la reformulación del Programa de Ejecución, con opinión favorable del REGULADOR. La reformulación del Programa de Ejecución puede presentarse para conocimiento del REGULADOR de manera conjunta con la ampliación de plazo para la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento y/o Mantenimiento Periódico Inicial, en el supuesto de presentarse posteriormente, se tramitará conforme al procedimiento indicado para la ampliación.

En caso que el inicio o continuación de la Rehabilitación y Mejoramiento y/o Mantenimiento Periódico

Inicial se retrasen por un hecho imputable al CONCEDENTE, el CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE, que el plazo de ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento y/o Mantenimiento Periódico Inicial se amplíe por el mismo tiempo de duración de dicha demora, conforme al procedimiento indicado en la Cláusula precedente".

Al respecto, durante la modificación de los ET del MPI y ante una solicitud del Concedente para elaborar un cronograma acelerado de ejecución del MPI, mediante Carta CVSN-MTC-399-2017 de 6 de setiembre de 2017[283] **(Apéndice n.° 416)**, el Concesionario solicitó a este último, con copia al Regulador, una ampliación de 333 días calendario para la ejecución del MPI, que *-según indica el Concesionario-* debía ampliarse hasta la aprobación de la modificación de los mencionados ET conforme a lo pactado en el Acta de Trato Directo, alegando la demora en la aprobación de la modificación en cuestión.

Mediante Oficio n.° 7646-2017-GSF-OSITRAN de 10 de octubre de 2017[284] **(Apéndice n.° 417)**, el Regulador alcanzó a la DGCT de MTC el Informe n.° 3361-2017-JCRV-GSF-OSITRAN de la misma fecha[285] **(Apéndice n.° 418)**), que contiene su opinión previa y en el que concluyó, entre otros, lo siguiente:

> *"(...)*
> *62. La imposibilidad de aprobar la propuesta de modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos, planteada por la Concesionaria, estaba directamente relacionada a la controversia generada entre las partes, la cual culminó con la suscripción del **Trato Directo del 31.mayo.2017**, comunicado por el Concedente mediante Oficio N° 2778-2017-MTC/25 (07.07.2017), por lo tanto el periodo comprendido entre **el 12.09.2016 hasta el 31.05.2017**, no puede ser considerado como un hecho imputable al Concedente, así como resulta inaplicable la cláusula 6.16 del Contrato de Concesión.*
> *63. Sobre la base de la opinión formulada por el Consorcio Supervisor Sierra 2 así como la información proporcionada por la Concesionaria con Carta N° CVSN-OSITRAN-284-2017 (29.09.2017), no se puede dejar de reconocer que la aprobación de la modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos, limitó la ejecución de la Partida Global 400 Conservación de Pavimentos Flexibles desde el 07.Octubre.2016 al 31.Agosto.2017, lo que representa un periodo de 328 días calendario, originadas por causas no imputables al Concedente ni a la Concesionaria, en el marco de la cláusula 6.15 del Contrato de Concesión.*
> *(...)"* [Subrayado agregado].

Sin embargo, vencido el plazo de 30 Días Calendario de recibida la opinión del Regulador (hasta el 10 de noviembre de 2017), la DGCT del MTC no se pronunció sobre la mencionada solicitud; por lo que, según la Cláusula 6.15, dicho silencio debe interpretarse como una denegatoria al pedido de ampliación.

En mérito a ello, mediante Carta n.° CVSN-MTC-005-2018 de 5 de enero de 2018 **(Apéndice n.° 419)**, el Concesionario solicitó a la DGCT del MTC el inicio de un Trato Directo para solucionar la controversia suscitada respecto de la denegatoria de la solicitud de ampliación de plazo para la ejecución del MPI y señaló que, además de los 328 días calendario, le correspondía una ampliación adicional de 70 días calendario. Con Oficio n.° 0327-2017-MTC725 de 22 de enero de 2018 **(Apéndice n.° 420)**, la DGCT del MTC remitió la carta en cuestión al Regulador.

Mediante Oficio n.° 00805-2018-GSF-OSITRAN de 25 de enero de 2018 **(Apéndice n.° 421)**, el

[283] Recibido el 7 de setiembre de 2017 por el Regulador, según lo indicado en el Informe n.° 3361-2017-JCRV-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 418)**.
[284] Cabe indicar que, si bien el plazo que tenía el Regulador para emitir opinión previa vencía inicialmente el 7 de octubre de 2017 (30 Días calendario desde la recepción de la solicitud del Concesionario), el Informe n.° 3361-2017-JCRV-GSF-OSITRAN señala que el cómputo de dicho plazo se suspendió por 4 Días Calendario, desde el 25 de setiembre de 2017 (fecha en la que el Regulador solicitó información complementaria al Concesionario) hasta el 29 de setiembre de 2017 (fecha en la que el Concesionario alcanzó al Regulador la información solicitada); por lo que, el plazo para la mencionada opinión previa se extendió hasta el 11 de octubre de 2011.
[285] Documentos que fueron recibidos por el Concedente el 11 de octubre de 2017, según consta en el sello de recepción.

Regulador remitió a la DGCT del MTC el Informe n.° 0281-2018-JCRV-GSF-OSITRAN de la misma fecha **(Apéndice n.° 422)**, que contiene su opinión previa indicando que es procedente la ampliación por 70 días calendario adicionales.

No obstante, en la misma fecha, las Partes suscribieron un Acta de Acuerdo de Fin de Trato Directo el 25 de enero de 2018 **(Apéndice n.° 423)**, mediante el cual acordaron ampliar la fecha de término de la ejecución del MPI (que estuvo prevista el 9 de marzo de 2018) hasta el **30 de enero de 2019,** esto es, **por 328 días calendario**.

Lo anterior evidencia que la controversia generada entre las Partes sobre el IRI aplicable para la recepción del MPI, propiciada por los funcionarios del Regulador y Provías Nacional que inicialmente opinaron favorablemente y aprobaron, respectivamente, los ET del MPI aun cuando incumplían el IRI exigido en el Contrato de Concesión, afectó el plazo de ejecución del MPI y conllevó a que el mismo se amplíe por 328 días calendario, postergando en la misma medida el inicio de la etapa de Operación y Mantenimiento con exigencia de Niveles de Servicio, en los términos del Contrato de Concesión.

Posteriormente, mediante Carta CVSN-OSITRAN-018-2018 de 31 de enero de 2018 **(Apéndice n.° 424)**, el Concesionario alcanzó al Regulador el Programa de Ejecución de MPI actualizado, considerando los ET modificados y la ampliación de plazo otorgada hasta el 30 de enero de 2019. En el marco de la Cláusula 6.16, con Oficio n.° 01751-2018-GSF-OSITRAN 26 de febrero de 2018 **(Apéndice n.° 425)**, el Regulador alcanzó a la DGCT de MTC el Informe n.° 676-2018-JCRV-GSF-OSITRAN de la misma fecha **(Apéndice n.° 426)**, mediante el cual opinó favorablemente al Programa de Ejecución del MPI reformulado, que considera como nueva fecha de término del MPI el **30 de enero de 2019.**

Ahora bien, la Cláusula 6.23 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** establece que, cuando el Concesionario cuente con **la conformidad del Regulador de haber ejecutado el MPI de acuerdo con los ET respectivos, con los Niveles de Servicio exigidos en el Anexo I del Contrato** y haya presentado el Acta de Conformidad de Correcta Aplicación de los Planes de Manejo Ambiental, emitido por la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del MTC, el Concesionario podrá solicitar al Concedente la aceptación total o parcial del MPI, cursando copia de dicha solicitud al Regulador.

En este sentido, mediante Oficio n.° 2656-2019-GSF-OSITRAN del 29 de marzo de 2019 **(Apéndice n.° 427)**, el Gerente de Supervisión y Fiscalización de Ositrán remitió al Concedente el Informe n.° 1497-2019-JCRV-GSF-OSITRAN de la misma fecha **(Apéndice n.° 428)**, que indica que el MPI fue supervisado in situ por el Consorcio Supervisor Sierra 2, quien verificó que se cumplan los ET aprobados, con la normatividad vigente y con el control de calidad correspondiente, reportando un avance mensual hasta el 89%, correspondiente a 9 hitos; asimismo, indicó que el Concesionario concluyó los trabajos con observaciones el 13 de marzo del 2019, tal como se detalla a continuación:

> ***"HITOS ALCANZADOS RESPECTO AL EXPEDIENTE TECNICO APROBADO***
>
> *2.23 Con el ET del MPI aprobado de siete (7) sub tramos, con RD N° 1223-2015-MTC/20 (26.11.15), modificado el Anexo F Suelos y Pavimentos, con RD N° 986-2017-MTC/20 (09.11.17), bajo condiciones contractuales, se emitió opinión favorable hasta el 89% en 9 Hitos, encontrándose en proceso, la modificación contractual de la cláusula 6.2 según el Capítulo XIX, referente al ST 07 y zonas urbanas, (...)*
>
> ***RESPECTO A LA TERMINACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL MPI***
>
> *4.11 La ejecución del MPI, prevista en el Programa de Ejecución, con opinión favorable comunicada al*

Concedente con oficio N° 1751-2018-GSF-OSITRAN (26.02.18), tenía programado concluir el 30. Enero.2019; por lo indicado, el Concesionario, mediante Libro de Obra solicita al Supervisor la Conformidad, dejando registrado las siguientes anotaciones:

a. Asiento N° 1684 del 30. Enero.2019: presenta mediante EDT N°085-MPI/CVSN-CSS2 copia del "Acta de Conformidad de Correcta Aplicación de los Planes de Manejo Ambiental correspondiente al Mantenimiento Periódico Inicial", emitida por la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (DGASA) del MTC.
b. Asiento N° 1685 del 30. Enero.2019: declara el cumplimiento de lo prescrito en la cláusula 6.23 del Contrato de Concesión, requiriendo al supervisor, la Conformidad del Mantenimiento Periódico Inicial.
c. Asiento N° 1695 del 26. Febrero.2019: El Supervisor precisa que ***al 31. Enero.2019:*** *i) no finalizó el levantamiento de observaciones en Señalización y Seguridad Vial, Obras de Arte y Pavimentos, ii) Efectúa el levantamiento en el mes de febrero.2019 y iii) Existe* ***obras que aún no fueron procesadas.***

PORCENTAJE DE AVANCE REPORTADO POR EL SUPERVISOR

4.12 Según lo indicado en las Bases para la Licitación de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2, el esquema BOT del contrato de concesión, la modalidad de Suma Alzada y lo expuesto en el numeral 3.3 de la R.D. N°1223-2015-MTC/20 (26.11.15) que aprueba el MPI, con un Presupuesto del Expediente Técnico del MPI Referencial, el control del Presupuesto y cada partida que lo conforma, pese a las discrepancias entre el Concesionario y Supervisor fue efectuada hasta el 89% del avance con el reconocimiento de nueve (9) Hitos, el 21 de noviembre del 2018.

(...)

4.13 Por lo expuesto, se verifica el avance reportado por el Consorcio Supervisor Sierra 2, tanto en los Presupuestos Referenciales aprobados en el ET del MPI, modificado y por modificar:

a. Respecto al ET del MPI aprobado, el Supervisor comunica con cartas N° 044 y 045-2019/SIERRA2 (12.03.19), el último informe de avance con el 92.32% (folio 277), reporte que corresponde al último día del mes de enero del 2019, incluyendo vistas fotográficas con ejecución al mes de febrero 2019.
b. Respecto al ET del MPI propuesto para su modificación, el supervisor comunica con carta N° 046-2019/SIERRA2 (13.03.19), que alcanzó el 103.29% (folio 48), indicando que presentan observaciones pero que "...existe conformidad en cuanto a la ejecución del Mantenimiento Periódico Inicial, para el cumplimiento de los niveles de servicio exigidos en el contrato de concesión"

(...)

3. CONCLUSIONES

(...)

5.5 Con el objetivo del Mantenimiento Periódico Inicial de: "alcanzar y/o superar el nivel de servicio en la vía existente", siendo el riesgo del Expediente Técnico (aprobado y reformulado) y alcanzar el nivel de servicio del Concesionario, medido bajo la modalidad Suma Alzada y con el Presupuesto del Mantenimiento Periódico Inicial referencial, supervisado y verificado in situ por el Supervisor, es opinión técnica de esta supervisión, que al 13 de marzo del 2019, corresponde conformidad de la ejecución del Mantenimiento Periódico Inicial de siete (7) sub tramos "con observaciones".

(...)".

Del párrafo precedente se advierte que el Concesionario habría culminado la ejecución del MPI en 7 Sub Tramos, sin incluir el Sub Tramo 7: Cajamarca – Km. 1269+000 ni las zonas urbanas del resto de Sub Tramos MPI (con una extensión, en total, de 13.91 km), el **13 de marzo de 2019**, esto es, con un atraso estimado de **42 días calendario**, desde la fecha de fin establecida en el Programa de Ejecución del MPI reformulado **(30 de enero de 2019);** atraso sujeto a la penalidad establecida en el Anexo IX del Contrato de Concesión[286] **(Apéndice n.° 6)**, correspondiente al 0.03% de la suma

[286] Tabla N° 3 del Anexo IX del Contrato de Concesión: ***Tabla N° 3***
Penalidades referidas al Capítulo VI del Contrato: Ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento Periódico Inicial

de los presupuestos contenidos en los ET del MPI, por cada Día de atraso.

Al respecto, mediante Oficio n.° 02652 –2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II del 22 de julio de 2021, la Comisión Auditora solicitó al Regulador información sobre las acciones adoptadas sobre la evaluación de la aplicación de las mencionadas penalidades; requerimiento que fue atendido con el Oficio n.° 07993-2021-GSF-OSITRAN de 9 de agosto de 2021 **(Apéndice n.° 429)**, a través del cual el Regulador señaló que: *"Respecto a este numeral, a la fecha, se continua con el proceso de evaluación de aplicación de penalidades al Concesionario, por el presunto atraso en la culminación de la ejecución del MPI, indicado en el Informe N° 1497-2019-JCRV-GSF-OSITRAN".* Es decir, 2 años después de que se ha verificado la existencia del retraso del Concesionario, el Regulador aún no culmina su evaluación respecto a la aplicación de penalidades.

Posteriormente, mediante Oficio n.° 4010-2019-GSF-OSITRAN de 7 de mayo de 2019 **(Apéndice n.° 150)**, el Gerente de Supervisión y Fiscalización de Ositrán remitió al Concedente el Informe n.° 2307-2019-JCRV-GSF-OSITRAN de la misma fecha **(Apéndice n.° 151)**, que indica que el Concesionario levantó las observaciones el 15 de abril de 2019; por lo cual, da conformidad a los trabajos ejecutados para alcanzar el nivel de servicio establecido en el Contrato de Concesión.

Con base en la conformidad otorgada por el Regulador y según el procedimiento establecido en la Cláusula 6.24 del Contrato de Concesión[287], mediante Carta CVSN-MTC-219-2019 de 13 de mayo de 2019 **(Apéndice n.° 152)**, el Concesionario solicitó a la DGCT del MTC la aceptación del MPI; por lo que, el plazo que tenía esta última para designar al Comité de Aceptación vencía el 20 de mayo de 2019, sin embargo, al no contar con respuesta por parte de la DGCT del MTC, el Concesionario le reiteró su solicitud mediante Carta CVSN-256-2019 de 28 de mayo de 2019 (recibida el 29 de mayo de 2019 por el MTC) **(Apéndice n.° 153)**.

No obstante, **después de más de 3 meses de recibida la solicitud del Concesionario**, con Oficio n.°4438-2019-MTC/19 de 4 de setiembre de 2019 **(Apéndice n.° 154)**, la DGPPT del MTC, designó al Comité de Aceptación a cargo de dictaminar si la ejecución del MPI se encontraba conforme a lo exigido en el Contrato de Concesión, a fin de determinar su aceptación o rechazo.

En ese sentido, **con fecha 25 de octubre de 2019**, los miembros del Comité de Aceptación[288] (presidido por el entonces asesor técnico de la DGCT del MTC que firmó el Informe n.° 0443-2017-MTC/25 **(Apéndice n.° 370)** recomendando la aplicación de un IRI de 2.5 m/km para la recepción del MPI) suscribieron el Acta de Rechazo de Sub Tramos del MPI a Nivel de Carpeta Asfáltica[289] **(Apéndice n.° 431)** (que contó con un representante del Regulador[290] en calidad de veedor), a través

Cláusula Contrato	*Monto*	*Descripción de penalidad*	*Criterio de Aplicación*
6.10	*0.03 % de la suma de los presupuestos contenidos en los Expedientes Técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial*	*Atraso en el inicio y/o en el término de ejecución del Mantenimiento Periódico Inicial*	*Cada Día*

[287] *"6.24 En el plazo de cinco (5) Días de solicitada la aceptación del Mantenimiento Periódico Inicial, el Concedente nombrará un Comité de Aceptación, el que deberá contar por lo menos con un representante del REGULADOR en calidad de veedor. El Comité de Aceptación, en el plazo de treinta (30) Días, contados desde su nombramiento, dictaminará mediante el Acta de Aceptación del Sub Tramo de la Concesión que correspondiere, si su ejecución se encuentra conforme a lo exigido en el Contrato y determinará la aceptación o rechazo de la misma. Aceptado el Mantenimiento Periódico Inicial, se entenderá concedida la autorización para la puesta en Servicio de la carretera correspondiente al Sub Tramos de la Concesión y el (las) Acta(s) de Aceptación, pasará(n) a formar parte del Inventario de Bienes de la Concesión. De no pronunciarse el Comité de Aceptación en el plazo establecido, el Comité por única vez tendrá un plazo adicional de diez (10) Días para emitir dicho pronunciamiento. Transcurrido el plazo adicional sin haberse producido el pronunciamiento del Comité, se entenderá que el Sub Tramo correspondiente no ha sido aceptado."*

[288] Comité de Aceptación:

- Presidente: Ing. Luis Walter Navarro
- Miembro: Ing. Esteban de Jesús Mori Lizardo
- Miembro: Ing. Julio Cesar Manrique Pino

[289] Que fue comunicada al Concesionario mediante el Oficio n.° 6060-2019-MTC/19 de 27 de noviembre de 2019 **(Apéndice n.° 155)**.

[290] Veedor (OSITRAN): Ing. Rosario Dávila Rosales

de la cual se rechazó la ejecución del MPI, debido a la existencia de 329 observaciones encontradas en campo relacionadas, entre otras, al incumplimiento de los Niveles de Servicios en varios sectores, vinculados al Índice de Rugosidad Internacional (IRI). En dicha Acta, el Comité hace referencia a lo indicado por OSITRAN durante la inspección de campo de los Subtramos, respecto al IRI exigible para la recepción del MPI, tal como se cita a continuación:

> *"(…) el Regulador remitió el Oficio N° 9181-2019-GSF-OSITRAN y el Informe N° 5047-2019-JCRV-GSF-OSITRAN de fecha 15 de octubre de 2019 (**hecho ocurrido durante la fase de inspección de campo de los referidos sub tramos)** concluyendo lo siguiente: **No es necesaria la interpretación o determinación de orden de prelación, ya que independientemente del Expediente Técnico de Mantenimiento Periódico Inicial aprobado, se mantiene la obligación de llegar al Nivel de Servicio establecido en el Anexo I del Contrato de Concesión**, al respecto cabe recordar que los riesgos de la elaboración del Expediente Técnico, de la propuesta de modificación y de la ejecución del MPI, corresponde a la Concesionaria, por lo tanto con o sin expediente debe alcanzar el Nivel de Servicio del Contrato de Concesión en la medida que el Concedente así lo exija.*
>
> *Siendo así, los Niveles de Servicio referidos al Índice de Rugosidad Internacional (IRI) a alcanzar en la Superficie de Rodadura durante el Acto de Aceptación del MPI es el siguiente:*

Rugosidad para la recepción de las Obras: m/km	*Rugosidad cada 100m. (Concreto Asfáltico)*	*2.00 IRI*
Rugosidad para la recepción de las Obras: m/km	Rugosidad cada 100m. (TSB con sellado)	3.00 IRI

> *(…)"* [Énfasis agregado].

Sobre el particular, como señala la propia Acta de Rechazo del MPI, dicho IRI fue incumplido por el Concesionario, según se cita a continuación:

> *"(…)*
> *9.7 Por otro lado, de lo señalado en la presente Acta, con la información del Regulador respecto a la medición de los Niveles de Servicio de Rugosidad (IRI) puede apreciarse que existen muchos sectores que **incumplen** con los requerimientos establecidos en el Apéndice 2 del Anexo I "Índices de Serviciabilidad" conforme puede observarse en las Hojas del Anexo I de la presente Acta; y cuya fuente es el INFORME TÉCNICO NIVELES DE SERVICIO PARA LA ACEPTACIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO INICIAL OCTUBRE – 2019 de la Supervisión.*
> *(…)".*

De la precitada acta se advierte que el IRI considerado por el Comité de Aceptación para la verificación de la ejecución del MPI fue el exigido en el Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión para recepción de obras (2 m/km para concreto asfáltico y 3 m/km para TSB con sellado) y no el modificado irregularmente por las Partes mediante el Acta de Trato Directo, lo cual también se verifica en el Anexo del Acta de Rechazo, que contiene, entre otras, las observaciones relacionadas al IRI formuladas por dicho Comité.

Sobre el particular, la Cláusula 6.26 del Contrato de Concesión[291] **(Apéndice n.° 6)** establece que, en caso se rechace el MPI, como pasó en el presente caso, el Concesionario deberá cumplir con levantar las objeciones o subsanar las irregularidades detectadas por el Comité de Aceptación de modo tal que pueda procederse a la puesta en Servicio del Sub Tramo correspondiente de la carretera en el plazo que le fije el Comité de Aceptación, que en ningún caso deberá exceder los

[291] *"6.26 En caso de rechazo del Mantenimiento Periódico Inicial por el Comité de Aceptación, el CONCESIONARIO deberá cumplir con levantar las objeciones o subsanar las irregularidades detectadas por el Comité de Aceptación, de modo tal que pueda procederse a la puesta en Servicio del Sub Tramo correspondiente de la carretera en el plazo que le fije el Comité de Aceptación, el mismo que en ningún caso deberá exceder los ciento veinte (120) Días contados desde la notificación del Comité de Aceptación".*

120 Días (hábiles) contados desde la notificación del Comité de Aceptación, plazo que vencía el 18 de mayo de 2020.

Asimismo, cualquiera de las Partes que no esté de acuerdo con el pronunciamiento del Comité de Aceptación podrá solicitar que la controversia sea dirimida por un peritaje técnico a cargo de un ingeniero civil elegido de común acuerdo entre el Concedente y el Concesionario, quien se pronuncia en un plazo no mayor de 30 Días contados a partir de que las Partes hayan sustentado su posición dentro del plazo otorgado por el perito y tendrá carácter definitivo, no pudiendo ser impugnado; asimismo, en este supuesto, se suspende el plazo indicado en la Cláusula 6.26 hasta el pronunciamiento del Perito, según lo establecido en las Cláusulas 6.27[292] y 6.28[293] del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Con relación a las observaciones consignadas en el Acta de Rechazo del MPI **(Apéndice n.° 431)**, el Concesionario adoptó las siguientes acciones:

- **Del grupo de observaciones cuyo tratamiento no ha sido definido**

  Mediante Carta CVSN-MTC-558-2019 06 de diciembre de 2019 **(Apéndice n.° 156)**, el Concesionario solicitó a la DGPPT del MTC el inicio de Trato Directo para un grupo de observaciones formuladas por el Comité de Aceptación (en el que se incluye la inobservancia del trato directo por parámetros de rugosidad para la aceptación del MPI), denominadas por el Concesionario como "no técnicas", además señaló que el Trato Directo era previo a un arbitraje nacional y que se trata de una controversia con relevancia jurídica de carácter no técnico.

  En atención al pedido de trato directo efectuado por el Concesionario, la DGPPT del MTC indicó mediante Oficio N° 0423-2020-MTC/19 del 27 de enero de 2020 **(Apéndice n.° 157)**, que correspondía la aplicación de las Cláusulas 6.26 y siguientes del Contrato de Concesión, referidas, entre otros, a que la controversia sea dirimida por un peritaje técnico. Ello evidencia que la solicitud de trato directo presentada por el Concesionario fue rechazada por el MTC mediante el mencionado oficio.

  Al respecto, en el marco de la evaluación de comentarios, la Comisión Auditora tomó conocimiento de la existencia de un proceso arbitral iniciado por el Concesionario contra el Concedente en torno al cumplimiento del Acta de Trato Directo de 31 de mayo de 2017 **(Apéndice n.° 373)** (mediante la cual se modificó irregularmente el IRI aplicable para la recepción del MPI), el mismo que se encuentra en trámite, según lo informado por la Procuraduría Pública del MTC[294].

- **Del grupo de observaciones sometidas a Peritaje Técnico**

  Con Carta CVSN-MTC-089-2020 de 21 de febrero de 2020 **(Apéndice n.° 441)**, el Concesionario comunicó a la DGPPT del MTC que venía levantando un grupo de observaciones

---

[292] *"6.27 Cualquiera de las Partes que no esté de acuerdo con el pronunciamiento del Comité de Aceptación podrá solicitar que la controversia sea dirimida por un peritaje técnico a cargo de un ingeniero civil elegido de común acuerdo entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO. En caso que luego de transcurridos cinco (5) Días desde la fecha de emplazamiento, las Partes no hubieran designado al perito común, cualquiera de ellas podrá solicitar al Colegio de Ingenieros del Perú la designación del perito. En ningún caso, el perito deberá haber tenido vinculación alguna de manera directa o indirecta con ninguna de las Partes en los últimos cinco (5) años".*

[293] *"6.28 El pronunciamiento del perito deberá ser emitido en un plazo no mayor de treinta (30) Días contados a partir de que las Partes hayan sustentado su posición dentro del plazo otorgado por el perito y tendrá carácter definitivo no pudiendo ser impugnado. Los costos del peritaje serán sufragados por la Parte que no resultó favorecida con el pronunciamiento del perito.*
En este supuesto, los plazos señalados en la Cláusula 6.26 se suspenderá hasta la emisión del pronunciamiento del perito".

[294] Oficio n.° 7270-2021-MTC/07 de fecha 26 de octubre de 2021.

consignadas en el Acta de Rechazo del MPI y que otro grupo sería sometido a un peritaje técnico, al amparo de la Cláusula 6.27, y en la misma fecha, mediante Carta CVSN-MTC-090-2020 **(Apéndice n.° 174)**, el Concesionario solicitó a la DGPPT del MTC el inicio de un Peritaje Técnico a fin de resolver la controversia relacionada a un grupo de observaciones referidas a las especialidades de pavimentos, drenaje, obras de arte y señalización detallados en el numeral VI del Acta de Rechazo del MPI y señala que respecto a otro grupo de observaciones seguirá el procedimiento de solución de controversias regulado en el Capítulo XVIII del Contrato de Concesión, por contener elementos de juicio técnicos y de índole contractual y/o legal.

Cabe indicar que el **28 de febrero de 2020** venció el plazo para que las Partes designen un perito (5 Días contados desde la solicitud de peritaje, que ocurrió el 21 de febrero de 2020), según la Cláusula 6.27 del Contrato de Concesión; por lo que, a partir de esa fecha, cualquiera de las Partes se encontraba habilitada para solicitar la designación del perito al Colegio de Ingenieros del Perú; no obstante, habiendo transcurrido casi dos años desde la suscripción del Acta de Rechazo del MPI y más de 17 meses de presentada la solicitud de peritaje del Concesionario, las Partes no han designado a un perito; periodo en el que no se cuenta con MPI ni este puede ser puesto a disposición de los usuarios, que es uno de los objetivos de la Concesión. Ello ha sido corroborado por la DGPPT del MTC con el Oficio n.° 3087-2021-MTC/19 de 24 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 204)**, mediante el cual remite a la Comisión Auditora el Informe n.° 002-2021-Comité de Aceptación MPI del 10 de junio de 2021, cuyas conclusiones se citan a continuación:

> *"(...)*
> *3.2* ***No existe proceso de Peritaje Técnico ni labor pericial iniciado (sic), en tanto los perfiles de los profesionales se encuentran aún en evaluación.***
> *3.3 Las observaciones del Acta de Rechazo por la ejecución del MPI de carácter técnico, a ser sometidas a Peritaje Técnico,* ***se encuentran aún en evaluación de perfiles y encargatura al Perito elegido****, por acuerdo entre las partes, en estricto cumplimiento de la Cláusula 6.27 del Contrato de Concesión, previa opinión por parte de este Comité de Aceptación del MPI".*

- **Del grupo de observaciones aceptadas por el Concesionario**

Con relación a las observaciones aceptadas por el Concesionario, el Informe de Hito de Control n.° 9463-2020-CG/APP-SCC de 7 de octubre de 2020 señaló lo siguiente:

> *"Mediante Carta CVSN-OSITRAN-182-2020 de 11 de agosto de 2020 remitió a OSITRAN un cronograma de ejecución para levantar un grupo de observaciones del MPI aceptadas por el Concesionario. Adicionalmente, de la evaluación a la mencionada carta se aprecia que: i) el plazo de ejecución propuesto fue de 33 días (desde el 20 de julio hasta 27 de agosto de 2020) y ii) las observaciones acogidas por el Concesionario suman en total noventa y dos (92), las cuales se encuentran vinculadas a las especialidades de Pavimentos, Puentes, Drenaje, Obras de Arte y Señalización, precisadas en el numeral VI del Acta de Rechazo.*
>
> *Con relación a este levantamiento de Observaciones, la Comisión advierte que a la fecha no se tiene certeza de su total ejecución, esto dado que OSITRAN[295] ha señalado que aún se encuentra en proceso de verificación y determinación del avance del cronograma de levantamiento de Observaciones, por parte del Concesionario".*

Por su parte, mediante Oficio n.° 05780-2021-GSF-OSITRAN de 10 de junio del 2021, el Regulador informó a la Comisión Auditora que el plazo para subsanar las observaciones comunicadas por el Comité se encontraría suspendido, debido a que el Concesionario presentó

295 Mediante Oficio N° 07120-2020-GSF-OSITRAN de 16 de setiembre de 2020, OSITRAN señaló que *"(...) el porcentaje de avance de su cumplimiento se encuentra en proceso de verificación y determinación".*

una solicitud de peritaje (el 21 de febrero de 2020), es decir, a la fecha de emisión del citado oficio , el plazo para el levantamiento de observaciones se encuentra suspendido por más de 16 meses, lapso en el que -como se indica en el apartado precedente- ninguna de las Partes ha solicitado la designación del perito al Colegio de Ingenieros del Perú, dilatando cada vez más el levantamiento de observaciones y con ello, el uso de tales obras por los usuarios de la vía, además de una posible afectación de los Niveles de Servicio por el tiempo transcurrido sin que se proceda a la recepción de dichas obras de MPI.

Lo anterior evidencia que el Concesionario solicitó la aceptación del MPI el 13 de mayo de 2019 (Carta CVSN-MTC-219-2019 **(Apéndice n.° 152)**), es decir, **casi 2 años después de la fecha de término de la ejecución del MPI inicialmente establecida en el Contrato de Concesión** (23 de mayo de 2017). Asimismo, de acuerdo a lo informado por la Procuraduría Pública del MTC, se observa que luego de aproximadamente **22** meses desde que el Comité de Aceptación rechazó el MPI, el Concesionario ha iniciado un arbitraje, entre otros, respecto al cumplimiento de los acuerdos adoptados en el Acta de Trato Directo del 31 de mayo de 2017, el mismo que se encuentra en trámite.

Dicha situación ha generado la dilatación del inicio de la Operación y Mantenimiento de los Sub Tramos MPI con cumplimiento de Niveles de Servicio y con la prestación oportuna de los Servicios Obligatorios, beneficios que hasta la fecha no pueden ser recibidos por los usuarios de la vía, pese a que según lo establecido en el Contrato de Concesión, tales conceptos vienen siendo pagados por el Concedente al Concesionario desde el año 2015, a través del Pago Anual por Operación y Mantenimiento (en adelante, PAMO), generando un perjuicio económico al Estado como se indica en el **Apéndice n.° 205**

Asimismo, el rechazo del MPI también ha conllevado a la postergación del inicio de la recaudación de la Tarifa en las nuevas unidades de peaje, afectando la posibilidad de generar ingresos que ayuden a disminuir el Cofinanciamiento pagado por el Estado, como se indica en el **Apéndice n.° 205**. No obstante, a la fecha, el Concesionario no ha construido ni implementado ninguna de las 4 nuevas unidades de peaje previstas en los Sub Tramos MPI.

Los hechos expuestos revelan el incumplimiento de la siguiente normativa:

Contrato de Concesión para la "Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Cajamarca -Trujillo y Dv. Chilete -Emp-3N", suscrito el 28 de mayo de 2014

- **Cláusula 1.10.60**
  "Mantenimiento Periódico Inicial
  Son aquellos trabajos a ejecutar en la vía existente en los primeros años de la concesión a fin de alcanzar y/o superar los Niveles de Servicio exigidos en el Anexo I del Contrato".

- **Cláusula 1.10.63**
  "Niveles de servicio
  Son indicadores que califican y cuantifican el estado de servicio de la vía, y que se utilizan como límites admisibles en su condición superficial, funcional, estructural y de seguridad, los cuales deberán alcanzar el CONCESIONARIO y serán utilizados como elementos de evaluación por el REGULADOR. Son los indicados en el ANEXO I del Contrato de Concesión".

- **Cláusula 5.10**
  "5.10 Las áreas de terreno correspondientes al Área de la Concesión deberán ser entregada por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO, en los siguientes plazos máximos:
  (...)
  Sub Tramo Cajamarca – Km 1269+00 Mar 2015
  (...)

Sub Tramo Dv. Chilete – Cajamarca A los 60 Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato (...)".

Cláusula 6.1

"6.1 EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar la Rehabilitación y Mejoramiento en un plazo máximo de veinticuatro (24) meses, contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato y el Mantenimiento Periódico Inicial en un plazo máximo de veinticuatro (24) meses, luego de haberlo iniciado. Para iniciar la ejecución de las intervenciones indicadas, se deberá verificar el cumplimiento de las condiciones indicadas en la Cláusula 6.12 y 6.13, respectivamente".

- **Cláusula 6.2**

"El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar la Rehabilitación y Mejoramiento y el Mantenimiento Periódico Inicial correspondientes de la Concesión, sin perjuicio de las actividades de Conservación a que se refiere el Capítulo VII. La Rehabilitación y Mejoramiento será ejecutada de acuerdo a los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental y el Mantenimiento Periódico Inicial de acuerdo a los Expedientes Técnicos y en los Sub Tramos respectivos de acuerdo al siguiente detalle:

(...)

Mantenimiento Periódico Inicial

i) Cajamarca – Km 1269
ii) Km 1269 – San Marcos
iii) Huamachuco – Dv. Callacuyan
iv) Dv. Yanacocha – Cajamarca
v) Dv. Otuzco – Trujillo
vi) Ciudad de Dios – Dv. Chilete
vii) Dv. Chilete – Cajamarca
viii) Dv. Chilete – Empalme PE-3N

(...)".

- ***Cláusula* 6.5**

"Durante el cumplimiento de los Programas de Ejecución, el CONCESIONARIO podrá proponer modificaciones a los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental para la Rehabilitación y Mejoramiento y/o a los Expedientes Técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial, las cuales deberán ser aprobadas por el CONCEDENTE en un plazo de Diez (10) Días Calendario desde la recepción de la opinión previa del REGULADOR, el cual deberá emitirla en un plazo máximo de quince (15) Días Calendario, sin que ello signifique la reducción de los niveles de servicio establecidos en el presente Contrato, ni la generación de mayor cofinanciamiento a cargo del CONCEDENTE".

- ***Cláusula* 6.6**

"Los Expedientes Técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial de los Sub Tramos indicados en la Cláusula 6.2 los formulará el CONCESIONARIO, quien los presentará al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR, de acuerdo a lo indicado en el cuadro siguiente:

Estudios	Presentación del Concesionario	Revisión		Levantamiento de observaciones	Evaluación levantamiento de observaciones		Levantamiento de observaciones	Evaluación levantamiento de observaciones	
		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente		Regulador	Concedente
Expediente Técnico	150(1)	20(2)	10(3)	15(4)	20(5)	10(6)	15(7)	10(8)	10(9)

Los plazos son los máximos y están considerados en Días Calendario.

(1) A partir de la Fecha de Suscripción del Contrato.
(2) A partir de la recepción oficial del Expediente Técnico por parte del CONCEDENTE y REGULADOR
(3) A partir de la recepción oficial de la opinión del REGULADOR
(4) A partir de la recepción oficial del pliego de observaciones del CONCEDENTE y REGULADOR
(5) A partir de la recepción oficial del levantamiento de observaciones presentado por el CONCESIONARIO.
(6) A partir de la recepción oficial de la opinión del REGULADOR
(7) A partir de la recepción oficial del pliego de observaciones del CONCEDENTE y REGULADOR.

(8) *A partir de la recepción oficial del levantamiento de observaciones presentado por el CONCESIONARIO.*
(9) *A partir de la recepción oficial de la opinión favorable del REGULADOR".*

Cláusula 6.13

"6.13 El Mantenimiento Periódico Inicial se deberá iniciar a más tardar a los Trescientos Sesenta (360) Días Calendario de la Fecha de Suscripción del Contrato. (...)"

- ***Cláusula 19.1***

"19.1 Toda solicitud de enmienda, adición o modificación del presente Contrato por cualquiera de las Partes deberá ser presentada a la otra Parte, con copia al REGULADOR, con el debido sustento técnico y económico financiero y con la conformidad de los Acreedores Permitidos según lo establezcan los actos y contratos de Endeudamiento Garantizado Permitido, en el caso de ser aplicable. El CONCEDENTE resolverá la solicitud contando con la opinión técnica del REGULADOR. El acuerdo de modificación será obligatorio para las Partes solamente si consta por escrito y es firmado por los representantes debidamente autorizados de las Partes.

La solicitud que en ese sentido realice el CONCESIONARIO o el CONCEDENTE deberá respetar la naturaleza de la Concesión, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas, el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes

De conformidad con el Artículo 33 del TUO, las Partes podrán modificar el presente Contrato, previo acuerdo por escrito, por causa debidamente fundada y cuando ello resulte necesario al interés público, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico – financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.

Para efectos de lo establecido en los párrafos precedentes, debe tomarse en cuenta que la modificación de cualquiera de los términos establecidos en el presente Contrato, requiere de la opinión previa del REGULADOR, quien la emitirá sobre la propuesta consensuada.

De igual modo, las Partes podrán presentar una solicitud al REGULADOR destinada a la revisión del Contrato por causas que a criterio de una de las Partes no se haya previsto a la Fecha de Suscripción del Contrato, tales como incremento del tráfico proyectado superior al estudio de demanda. Para este caso, se requerirá un informe previo del REGULADOR."

- ***Cláusula 19.2***

"19.2 Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente Sección, es de aplicación al presente Contrato lo dispuesto en el Artículo 9 del Decreto Supremo N° 146-2008-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público – Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada y sus modificatorias.

19.3 En caso el CONCEDENTE solicite a PROINVERSIÓN asistencia en la negociación o suscripción de adendas al presente Contrato, deberá proporcionar la información necesaria en la misma oportunidad en que le es presentada por el CONCESIONARIO.

En los casos que el CONCEDENTE no solicite asistencia en la negociación o suscripción de adendas al presente Contrato, de darse el caso, luego de suscritas, deberán remitir a PROINVERSIÓN copia de la misma así como los antecedentes respectivos, para su conocimiento".

- **Apéndice 2 del Anexo I del Contrato de Concesión**

NIVELES DE SERVICIO PARA: SUPERFICIE DE RODADURA

PARAMETRO	*MEDIDA*	*NIVEL DE SERVICIO*
Rugosidad para recepción de las obras: m/km	*Rugosidad cada 100m (Concreto Asfaltico)*	*2.00 IRI*
Rugosidad para recepción de las	*Rugosidad cada 100 m (TSB con*	*3.00 IRI*

obras: m/km	*sellado)*	
Rugosidad durante el periodo de conservación o servicio: m/km	*Rugosidad cada 100m (Concreto Asfaltico*	*3.50IRI*
Rugosidad durante el periodo de conservación o servicio: m/km	*Rugosidad cada 100 m (TSB con sellado)*	*4.0 IRI*

Decreto Legislativo n.° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, de 24 de setiembre de 2015.

- **Artículo 22.- Modificaciones Contractuales, modificado por el Decreto Legislativo n.° 1251, publicado el 30 de noviembre de 2016**

"22.1 El Estado, de común acuerdo con el inversionista, podrá modificar el contrato de Asociación Público Privada manteniendo su equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, conforme a las condiciones y requisitos que establezca el Reglamento.

22.2 En un plazo máximo de diez (10) días hábiles de recibida la solicitud de adenda, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local convoca a las entidades públicas que deben emitir opinión a la adenda propuesta, quienes asisten al proceso de evaluación conjunta, a la cual también puede ser convocado el inversionista. En esta etapa se puede solicitar información sobre el diseño del proyecto y contrato al Organismo Promotor de la Inversión Privada, que estuvo a cargo del proceso de promoción en que se originó el contrato, o del órgano que haga sus veces.
En los contratos de Asociaciones Público Privadas a cargo de Proinversión las propuestas de modificación a dichos contratos se presentan ante dicha entidad dentro del periodo establecido en el Reglamento, quien convoca y conduce el proceso de evaluación conjunta, y emite opinión de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.
En los supuestos previstos en el presente numeral, el inversionista puede solicitar su participación en el proceso de evaluación conjunta.

22.3 Culminado el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local evalúa y sustenta las modificaciones contractuales; y solicita la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia, y tratándose de materias de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas, debe requerirse la opinión previa favorable de dicho Ministerio. Los acuerdos que contengan modificaciones al contrato de Asociación Público Privada que no cuenten con opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, no surten efectos y son nulos de pleno derecho.

22.4 Los plazos y procedimientos dispuestos en el presente artículo, son establecidos en el Reglamento. De no emitirse opinión dentro de los plazos previstos, son consideradas como favorables."

Ley n.° 28175, Ley Marco del Empleo Público, de 19 de febrero de 2004.

- **Título Preliminar, Artículo IV.- Principios**

"Son principios que rigen el empleo público:
***1. Principio de legalidad.-** Los derechos y obligaciones que generan el empleo público se enmarcan dentro de lo establecido en la Constitución Política, leyes y reglamentos.*
El empleado público en el ejercicio de su función actúa respetando el orden legal y las potestades que la ley le señala.
(...)".

Ley n.° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, publicada el 23 de enero de 1998.

- **Artículo 7.- Funciones**

"7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:
a) Administrar, fiscalizar y supervisar los contratos de concesión con criterios técnicos desarrollando todas las actividades relacionadas al control posterior de los contratos bajo su ámbito.
(...)".

Ley n.° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, de 29 de julio de 2000.

- **Artículo 3.- Funciones**

"3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:

a) Función supervisora: comprende la facultad de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las entidades o actividades supervisadas, así como la facultad de verificar el cumplimiento de cualquier mandato o resolución emitida por el Organismo Regulador o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de la entidad o actividad supervisadas;

(...)".

Decreto Supremo n.° 410-2015-EF, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo n.° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, de 26 de diciembre de 2015.

- **Artículo 2.- Principios**

"(...)

2.2 Constituyen reglas para la aplicación del principio de Enfoque de Resultados en la toma de decisiones de las entidades públicas, las siguientes:

a. Entre dos o más alternativas legalmente viables, se debe optar por aquella que permita la ejecución oportuna del proyecto, promueva la inversión garantice la disponibilidad del servicio y/o permita alcanzar o mantener los niveles de servicio del proyecto.

b. En todas las fases del proyecto, las entidades públicas deben dar celeridad a sus actuaciones, evitando acciones que generen retrasos basados en meros formalismos.

c. En caso de controversias durante la ejecución del proyecto, cuando se cuenten con pruebas, evaluaciones o elementos de juicio que permitan determinar que es más conveniente en términos de costo beneficio, optar por el trato directo en lugar de acudir al arbitraje, la entidad pública debe optar por resolver dichas controversias mediante trato directo.

*2.3 **Para la aplicación de las reglas señaladas en el numeral precedente, el órgano competente de la entidad pública sustenta técnica, financiera y legalmente sus decisiones**. Los órganos del Sistema Nacional de Control no pueden cuestionar su ejercicio por el solo hecho de tener una opinión distinta, de conformidad con lo establecido en la Sexta Disposición Complementaria Final de la Ley, así como con la Cuarta Disposición Complementaria Final de la Ley N° 29622, Ley que modifica la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y amplía las facultades en el proceso para sancionar en materia de responsabilidad administrativa funcional.*

(...)".

- **Artículo 53.- Modificaciones contractuales, modificado por Decreto Supremo n.° 068-2017-EF, publicado el 28 de marzo de 2017**

"53.1 Las partes pueden convenir en modificar el contrato de Asociación Público Privada, manteniendo el equilibrio económico financiero y las condiciones de competencia del proceso de promoción, procurando no alterar la asignación de riesgos y la naturaleza del proyecto.

53.2 En todo momento el Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local debe mantener el Valor por Dinero a favor del Estado.

53.3 Durante el proceso de evaluación de adendas, es obligación del Ministerio, Gobierno Regional y Gobierno Local, publicar en su portal institucional, las propuestas de adenda que se presenten durante su evaluación."

- **Artículo 55.- Evaluación conjunta**

"55.1 Las modificaciones contractuales a solicitud del inversionista deben estar sustentadas y adjuntar los términos de la modificación propuesta. Esta propuesta de adenda es publicada por el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local en su portal institucional, dentro del plazo de cinco (05) días calendario de recibida.

55.2 Recibida la propuesta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local en el plazo máximo de diez (10) días hábiles, convoca a las entidades públicas que deben emitir opinión a la adenda propuesta para el inicio del proceso de evaluación conjunta, adjuntando la información presentada por el inversionista, así como cualquier otra información adicional que resulte necesaria para la evaluación por parte de las entidades públicas.

55.3 Las entidades públicas convocadas asisten al proceso de evaluación conjunta, en la cual se identifican: i) los temas y/o materias de la adenda de competencia de cada una de las entidades, ii) el cumplimiento de las condiciones señaladas en el presente Título, y iii) se elabora el plan de trabajo del proceso de evaluación.

55.4 Conforme el plan de trabajo, las entidades ponen en conocimiento la información que debe ser requerida al inversionista para la evaluación de las modificaciones contractuales, informan la necesidad de solicitar información sobre el diseño del proyecto y contrato al Organismo Promotor de la Inversión Privada que estuvo a cargo del proceso de promoción en que se originó el contrato, o del órgano que haga sus veces, y, emiten comentarios y/o consultas preliminares a los temas y/o materias de la adenda. Corresponde únicamente al Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local determinar la concurrencia del inversionista y sus financistas, de ser necesario.

55.5 Las entidades públicas pueden suscribir actas y realizar reuniones presenciales o virtuales que resulten necesarias, considerando para ello el principio de Enfoque de Resultados. En caso el inversionista presente cambios a la propuesta de adenda, éstas se incorporan a la evaluación sin que ello implique retrotraer el análisis.

55.6 El proceso de evaluación conjunta finaliza cuando el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local así lo determine, lo cual debe ser informado a las entidades públicas y al inversionista.

55.7 Las disposiciones indicadas en el presente artículo son aplicables en lo que corresponda cuando la adenda es solicitada por el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local."

- ***Artículo 57.- Opiniones previas***

"57.1 En base a la información proporcionada en el proceso de evaluación conjunta, el Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local determina y sustenta las modificaciones contractuales y solicita la opinión no vinculante del organismo regulador respectivo en los proyectos bajo su competencia.

57.2 Contando con la opinión del organismo regulador, la entidad pública solicita la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en caso las modificaciones alteren el cofinanciamiento, las garantías, así como ante cambios en los parámetros económicos y financieros del contrato, y aquellos cambios que puedan generar modificaciones al equilibrio económico financiero del contrato de Asociación Público Privada o que puedan generar contingencias fiscales al Estado.

57.3 Los acuerdos indistintamente a la denominación que adopten, que contengan modificaciones al contrato de Asociación Público Privada, que regulen aspectos de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas y que no cuenten con opinión previa favorable de éste, no surten efectos y son nulos de pleno derecho.
(...)".

Resolución Ministerial n.° 394-2011-MTC-02, Manual de Operaciones del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVÍAS NACIONAL, publicada el 6 de junio de 2011.

- **Artículo 6.- PROVIAS NACIONAL tiene las siguientes funciones generales**

"(...)
g) Ejecutar las tareas relacionadas con los aspectos técnicos de los proyectos de Concesiones en coordinación con la Dirección General de Concesiones en Transportes.
(...)".

Lo expuesto ha ocasionado que siga dilatándose el inicio de la Operación y Mantenimiento de los Sub Tramos MPI con cumplimiento de Niveles de Servicio y con la prestación oportuna de los Servicios Obligatorios, que estuvo inicialmente prevista para mayo de 2017 (fecha inicialmente establecida para la culminación del MPI, según las Cláusulas 6.1 y 6.13 del Contrato de Concesión).

Asimismo, lo anterior ha ocasionado un perjuicio económico al Estado por el pago con recursos públicos al Concesionario por un monto estimado de **US$ 6 208 612,00 (Ver Apéndice n.° 205)**, por actividades de operación y mantenimiento que el Concesionario no realiza, así como un beneficio al Concesionario por este último concepto de aproximadamente **US$ 478 661,00 (Ver Apéndice n.°205),** pagado con recursos provenientes de peajes cobrados a los Usuarios. Dicha situación también impidió la recaudación de peajes en nuevas garitas por una suma estimada de **US$ 18 580 000,00 (Ver Apéndice n.° 205)**, que hubiera coadyuvado al Estado a reducir los recursos públicos que destina para los pagos de la Concesión[296].

Los hechos expuestos también han ocasionado que, **a más de 4 años de la fecha inicialmente establecida para la puesta en servicio de los Sub Tramos MPI**, los Usuarios aún no tengan una vía disponible con cumplimiento de Niveles de Servicio; situación que se agrava al no haberse ejecutado MPI en 13.91 km de la extensión total de los Sub Tramos MPI.

Asimismo, al haberse calculado los CAMPI considerando el presupuesto de los ET del MPI por una extensión mayor (460,65 km, según el Contrato de Concesión) a la realmente ejecutada (446, 65 km), se generó un perjuicio económico al Estado por el otorgamiento al Concesionario de derechos de cobro por obras que no han sido ejecutadas por un monto estimado de **US$ 12 247 993,80 (ver Apéndice n.° 205)**.

Lo anteriormente descrito se produjo debido a que: i) Provías Nacional emitió opinión favorable sobre la Versión Final del Contrato de Concesión sin contar con un análisis o informes de las áreas competentes que sustente su conformidad a los plazos establecidos en la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión para la entrega al Concesionario de los Sub Tramos MPI, en las condiciones establecidas contractualmente, en específico, respecto de las zonas urbanas comprendidas en dichos Sub Tramos, que incluyen el Sub Tramo Cajamarca – Km 1269 en su totalidad; ii) el Regulador opinó favorablemente respecto de los ET del MPI presentados por el Concesionario, pese a que estos contemplaron intervenciones que consideraban un IRI que incumplía lo exigido en el Contrato de Concesión; iii) Provias Nacional aprobó los Expedientes Técnicos del MPI, pese a que estos contemplaron intervenciones en una longitud menor y consideraban un IRI que incumplían lo exigido en el Contrato de Concesión; iv) la DGCT del MTC, pese a tener conocimiento de las opiniones emitidas por Provias Nacional y del Regulador, en el marco de sus respectivas competencias, sobre el IRI exigible para la aceptación del MPI según el Contrato de Concesión, modificó irregularmente, a través de un trato directo, términos contractuales relacionados al IRI aplicable para la recepción del MPI, reduciendo niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión; v) la demora de la DGPPT del MTC en la designación del Comité de aceptación del MPI.

Las personas comprendidas en los hechos presentaron sus comentarios, conforme se detalla en el **Apéndice n.° 2**. Cabe indicar que el auditado Luis Walter Navarro Flores no presentó comentarios a la desviación de cumplimiento comunicada.

Efectuada la evaluación de los comentarios y documentos presentados, **Apéndice n. ° 3**, se concluye que los mismos no desvirtúan los hechos observados respecto de la participación de las personas comprendidas en los mismos, conforme se describe a continuación:

[296] Dichos montos fueron calculados hasta el 31 de diciembre de 2020 (fecha de corte), pero seguirán incrementándose hasta que los Sub Tramos MPI sean aceptados y entren en servicio.

1) **Raúl Antonio Torres Trujillo,** identificado con DNI n.° 07192012, **Director Ejecutivo de Provías Nacional**, durante el periodo: **13 de marzo de 2007** al **5 de enero de 2017**, designado con Resolución Ministerial n.° 102-2007 MTC/01 de 12 de marzo de 2007 y cesado con Resolución Ministerial n.° 004-2017-MTC/01.02 de 5 de enero de 2017 **(Apéndice n.° 5)**.

La participación del auditado en los "**Hechos n.° 1 y 2**" se encuentra acreditada, conforme se describe a continuación:

1. Suscribió el Memorandum n.° 1890-2013-MTC/20 de 5 de agosto de 2013 **(Apéndice n.° 133)** (Hechos n.° 1 y 2), mediante el cual remite observaciones a la VFC al 17 de julio de 2013, sin objetar ni sustentar los plazos establecidos en dicha versión de contrato para la entrega al Concesionario de los Sub Tramos de la Concesión, en contravención a lo establecido en el artículo 173.1 de la Ley n.° 27444.
2. Suscribió el Memorandum n.° 2684-2013-MTC/20 de 4 de noviembre de 2013 **(Apéndice n.° 135)** (Hechos n.° 1 y 2), mediante el cual ratificó su opinión favorable a la VFC al 29 de octubre de 2013, sin objetar ni sustentar los plazos establecidos en dicha versión de contrato para la entrega al Concesionario de los Sub Tramos de la Concesión, en contravención a lo establecido en el artículo 173.1 de la Ley n.° 27444.

Con dicha actuación coadyuvó a la suscripción de un Contrato de Concesión cuyos plazos de entrega al Concesionario de los Sub Tramos de la Concesión no cuentan con sustento y a que, durante la ejecución contractual, se incumpla el plazo de 12 de ellos, afectando la prestación del Servicio a los Usuarios y contribuyendo a generar un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario de: (i) hasta S/ 31 902 633,53 (Hecho n.° 1), por mayores gastos y costos, así como de (ii) un estimado de US$ 18 366 429,00 **(Ver Apéndice n° 8)** (Hecho n.° 1) y US$ 6 208 612,00 **(Ver Apéndice n° 205)** (Hecho n.° 2), por actividades de operación y mantenimiento sin contraprestación efectiva del Concesionario. Además, coadyuvó a beneficiar al Concesionario por un estimado de US$ 1 497 134,00 **(Ver Apéndice n° 8)** (Hecho n.° 1) y US$ 478 661,00 **(Ver Apéndice n° 205)** (Hecho n.° 2), pagado con peajes cobrados a los Usuarios, por actividades de operación y mantenimiento que no realiza, y a que no se inicie la recaudación de peajes que hubieran reducido el Cofinanciamiento que el Estado paga al Concesionario por un monto estimado de US$ 29 949 000,00 **(Ver Apéndices n°s 8 y 205)** (Hechos n.° 1 y 2).

Lo anterior evidencia que el auditado actuó sin velar por el cumplimiento de las funciones a su cargo, según el Manual de Operaciones de Provías Nacional, aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 394-2011-MTC-02 de 3 de junio de 2011, que señala como funciones:

*"**Artículo 8.-** La Dirección Ejecutiva es el máximo órgano decisorio del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS NACIONAL y como tal, es responsable de su dirección y administración general.*

***Artículo 9.-** La Dirección Ejecutiva tiene las siguientes funciones:*
(...)
b) Ejercer la dirección y administración general del Proyecto.
(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito a las acciones legales a cargo de la instancia competente.

2) **Heli Wenceslao Linares Hurtado**, identificado con DNI n.° 10307088, **Director Ejecutivo (e) de Provías Nacional**, durante el periodo: 28 de octubre al 3 de noviembre de 2013, según Resolución Ministerial n.° 652-2013 MTC/02 de 22 de octubre de 2013 (**Apéndice n.° 5**), y **Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provías Nacional**, durante el periodo: 18 de agosto de 2008 al 31 de diciembre de 2015, según Resolución Viceministerial n.° 753-2008-MTC/02 de 18 de agosto de 2008 y Resolución Directoral n.° 017-2016-MTC/20 de fecha 8 de enero de 2016. (**Apéndice n.° 5**).

La participación del auditado en los "**Hechos n.° 1 y 2**" se encuentra acreditada, conforme se describe a continuación:

En su calidad de **Director Ejecutivo (e) de Provías Nacional**:

1. Suscribió el Memorandum n.° 2640-2013-MTC/20 de 29 de octubre de 2013 **(Apéndice n.° 134)**, mediante el cual emitió opinión favorable sobre la VFC al 2 de octubre de 2013, sin objetar ni sustentar los plazos establecidos en dicha versión de contrato para la entrega al Concesionario de los Sub Tramos de la Concesión, en contravención a lo establecido en el artículo 173.1 de la Ley n.° 27444.

En su calidad de **Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provías Nacional**:

1. Visó el Memorandum n.° 1890-2013-MTC/20 de 5 de agosto de 2013 **(Apéndice n.° 133)** (Hechos n.° 1 y 2), mediante el cual el Director Ejecutivo de Provías Nacional remite observaciones a la VFC al 17 de julio de 2013, sin objetar ni sustentar los plazos establecidos en dicha versión de contrato para la entrega al Concesionario de los Sub Tramos de la Concesión, en contravención a lo establecido en el artículo 173.1 de la Ley n.° 27444.
2. Visó el Memorandum n.° 2684-2013-MTC/20 de 4 de noviembre de 2013 **(Apéndice n.° 135)** (Hechos n.° 1 y 2), mediante el cual el Director Ejecutivo de Provías Nacional emite opinión favorable sobre la VFC al 29 de octubre de 2013, sin objetar ni sustentar los plazos establecidos en dicha versión de contrato para la entrega al Concesionario de los Sub Tramos de la Concesión, en contravención a lo establecido en el artículo 173.1 de la Ley n.° 27444.
3. No entregó al Concesionario, en las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión, los 8 Sub Tramos OyM y las áreas de terreno de los 2 Sub Tramos RyM (Hecho n.° 1), ni 1 Sub Tramo MPI (Hecho n.° 2), pese al vencimiento del plazo máximo señalado en la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión.
4. Visó el Oficio n.° 2150-2014-MTC/20 de 24 de noviembre de 2014 **(Apéndice n.° 219)** y otorgó su visto bueno a los Informes n.° 245-2014-MTC/20.9 de 24 de noviembre de 2014, 263-2014-MTC/20.9-JCMP de 26 de diciembre de 2014 **(Apéndice n.° 235)**, 102-2015-MTC/20.9-JCMP de 22 de mayo de 2015 **(Apéndice n.° 250)**, 134-2015-MTC/20.9-JCMP de 8 de julio de 2015 **(Apéndice n.° 265)** (Hecho n.° 2), mediante los cuales se formulan observaciones a los ET del MPI, como parte de su proceso de revisión, sin objetar que dichos ET consideraron un IRI que incumplía lo exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.
5. Otorgó su visto bueno al Informe n.° 165-2015-MTC/20.9-JCMP de 10 de setiembre de 2015 **(Apéndice n.° 276)** (Hecho n.° 2), mediante el cual el ingeniero especialista en suelos y pavimentos de Provías Nacional concluyó la procedencia de los ET del MPI en el aspecto de pavimento, sin objetar que el IRI considerado en dichos ET contravenía lo exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.
6. Suscribió el Informe n.° 101-2015-MTC/20.9 de 23 de noviembre de 2015 **(Apéndice n.° 287)** (Hecho n.° 2), concluyendo que los ET de los 8 Sub Tramos MPI contaban con la conformidad de la oficina a su cargo y recomendando su aprobación a la Dirección Ejecutiva de Provías Nacional; asimismo, visó el Memorandum n.° 3468-2015-MTC/20 de 23 de noviembre de 2015 **(Apéndice n.° 13)**, como parte del proceso de aprobación de dichos ET, pese a que el

Concesionario solo presentó ET de 7 Sub Tramos y que dichos ET no consideraron la extensión total del MPI ni el IRI establecidos en el Contrato de Concesión.

Con dicha actuación coadyuvó a la suscripción de un Contrato de Concesión cuyos plazos de entrega al Concesionario de los Sub Tramos de la Concesión no cuentan con sustento y que, durante la ejecución contractual, se incumpla el plazo de 12 de ellos, afectando la prestación del Servicio a los Usuarios. Asimismo, contribuyó a generar un perjuicio económico al Estado por: (i) el pago al Concesionario de hasta S/ 31 902 633,53 (Hecho n.° 1), por mayores gastos y costos, así como de un estimado de US$ 18 366 429,00 **(Ver Apéndice n.° 8)** (Hecho n.° 1) y US$ 6 208 612,00 **(Ver Apéndice n.° 205)** (Hecho n.° 2), por actividades de operación y mantenimiento sin contraprestación efectiva, y (ii) el otorgamiento al Concesionario de derechos de cobro por obras que no han sido ejecutadas por un estimado de US$ 12 247 993,80 **(Ver Apéndice n.° 205)** (Hecho n.° 2). Además, coadyuvó a beneficiar al Concesionario por un estimado de US$ 1 497 134,00 **(Ver Apéndice n.° 8)** (Hecho n.° 1) y US$ 478 661,00 **(Ver Apéndice n.° 205)** (Hecho n.° 2), pagado con peajes cobrados a los Usuarios, por actividades de operación y mantenimiento que no realiza, y a que no se inicie la recaudación de peajes que hubieran reducido el Cofinanciamiento que el Estado paga al Concesionario por un monto estimado de US$ 29 949 000,00 **(Ver Apéndices n.°s 8 y 205)** (Hechos n.° 1 y 2).

Lo anterior evidencia que el auditado actuó sin velar por el cumplimiento de las funciones a su cargo, según el Manual de Operaciones de Provías Nacional, aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 394-2011-MTC-02 de 3 de junio de 2011, que señala como funciones:

> *"**Artículo 8.-** La Dirección Ejecutiva es el máximo órgano decisorio del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS NACIONAL y como tal, es responsable de su dirección y administración general.*
>
> ***Artículo 9.-** La Dirección Ejecutiva tiene las siguientes funciones:*
> *(...)*
> *b) Ejercer la dirección y administración general del Proyecto.*
> *(...)*
>
> ***Artículo 14.-** La Oficina Técnica de Concesiones es responsable de realizar las tareas relacionadas con los aspectos técnicos de los proyectos por otorgar y proyectos otorgados al sector privado en concesiones de infraestructura de transporte relacionada con la Red Vial Nacional.*
>
> ***Artículo 15.-** La Oficina Técnica de Concesiones tiene las siguientes funciones:*
> *a) Coordinar con la Dirección General de Concesiones en Transportes y con las demás Unidades Gerenciales de PROVIAS NACIONAL, así como con el Organismo Regulador y la supervisión de los contratos de concesión, las tareas relacionadas con los aspectos técnicos*
> *b) Dar conformidad a los Proyectos de Ingeniería de Detalle – PID, de acuerdo a los Términos de Referencia de cada Contrato y la normativa vigente.*
> *(...)*
> *e) Entregar las áreas de terreno comprendidas en las Áreas de la Concesión a los concesionarios, así como coordinar los inventarios y la entrega de los bienes muebles e inmuebles de acuerdo a las condiciones del contrato de concesión en coordinación con las Unidades Gerenciales de Operaciones, Conservación y de Estudios.*
> *(...)".*

Asimismo, las funciones establecidas en el Manual de Organización y Funciones de Provías Nacional, aprobado por Resolución Directoral n.° 993-2012-MTC/20 de 22 de noviembre de 2012, que se señalan a continuación:

"A. FUNCIÓN BÁSICA
La Oficina Técnica de Concesiones es el órgano encargado de la Elaboración de los Términos de Referencia para las concesiones, Evaluación y Opinión Técnica de Contratos de Concesión, Revisión y Aprobación de Estudios de: Proyectos de Ingeniería de Detalle, Adicionales, Accesorias, Alternativas y Complementarias e Inversiones Referenciales Totales."

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito a las acciones legales a cargo de la instancia competente.

3) **Carlos Zecenarro Monge,** identificado con DNI n.° 40445354, **Analista Legal de la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, durante el periodo: 08 de mayo de 2018 al 08 de agosto de 2018, según Orden de Servicio n.° 02917-2018-S de 8 de mayo del 2018 con un plazo de servicio de hasta noventa (90) días calendario. **(Apéndice n.° 5)**.

La participación del auditado en el "**Hecho n.° 1**" se encuentra acreditada, conforme se describe a continuación:

1. Suscribió el Informe n.° 0880-2018-MTC/25 de 26 de junio de 2018 **(Apéndice n.° 148)**, mediante el cual consideró, sin sustento legal ni contractual, la inclusión del plazo de la suspensión de obligaciones por fuerza mayor en el periodo de evaluación del Perito encargado del cálculo de los mayores gastos y costos a cargo del Concedente, contraviniendo el artículo 182.1 del TUO de la Ley n.° 27444 y el numeral 2.3 del artículo 2 del Decreto Supremo n.° 410-2015-EF.
2. Visó el Acta de Trato Directo de 28 de junio de 2018 **(Apéndice n.° 160)**, mediante la cual se acordó que el Concedente compensaría al Concesionario por los mayores gastos y costos correspondientes al periodo del 14 de agosto de 2016 al 28 de junio de 2018, periodo que incluyó, sin sustento legal ni contractual, el plazo de la suspensión de obligaciones por fuerza mayor, contraviniendo el numeral 2.3 del artículo 2 del Decreto Supremo n.° 410-2015-EF.

Con dicha actuación contribuyó a que se genere un perjuicio económico al Estado de hasta S/ 31 902 633,53, por el reconocimiento y pago al Concesionario, sin sustento legal ni contractual, de mayores gastos generales y mayores costos de mantenimiento de tránsito y seguridad vial derivados de un evento de fuerza mayor.

Lo anterior evidencia que el auditado actuó sin velar por el cumplimiento de las funciones a su cargo, según los Términos de Referencia de la Orden de Servicio n.° 02917-2018-S, que señalan como funciones:

"4. ALCANCE DEL SERVICIO
(...)
- *Elaboración de oficios, memorádums, informes legales, Actas de Acuerdo, etc., vinculados a la gestión y/o administración del Contrato de concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca – Trujillo y Dv. Chilete – Emp. PE – 3N.*

(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito a las acciones legales a cargo de la instancia competente.

4) **Julio Cesar Manrique Pino,** identificado con DNI n.° 08068923, **Especialista en Suelos y Pavimentos de la Oficina Técnica de Concesiones de Provías Nacional**, durante el periodo: 01

de agosto de 2014 al 31 de marzo de 2019, según Contrato Administrativo de Servicios n.° 29-2014-MTC/20.CAS de 30 de julio de 2014 y Adendas n.° 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13 de 30 de diciembre de 2014, 30 de junio de 2015, 31 de diciembre de 2015, 30 de junio de 2016, 30 de diciembre de 2016, 31 de marzo de 2017, 28 de abril de 2017, 31 de julio de 2017, 30 de octubre de 2017, 29 de diciembre de 2017, 28 de junio de 2018, 25 de setiembre de 2018 y 28 de diciembre de 2018, respectivamente (**Apéndice n.° 5**).

La participación del auditado en el "**Hecho n.° 2**" se encuentra acreditada, conforme se describe a continuación:

1. Suscribió los Informes n.° 245-2014-MTC/20.9 de 24 de noviembre de 2014 **(Apéndice n.° 224)**, 263-2014-MTC/20.9-JCMP de 26 de diciembre de 2014 **(Apéndice n.° 235)**, 102-2015-MTC/20.9-JCMP de 22 de mayo de 2015 **(Apéndice n.° 250)** y 134-2015-MTC/20.9-JCMP de 8 de julio de 2015 **(Apéndice n.° 265)**, mediante los cuales formuló observaciones a los ET del MPI, como parte de su proceso de revisión, sin objetar que el IRI considerado en dichos ET contravenía lo exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión.
2. Suscribió el Informe n.° 165-2015-MTC/20.9-JCMP de 10 de setiembre de 2015 **(Apéndice n.° 276)**, concluyendo la procedencia de los ET del MPI en el aspecto de pavimento, como parte de su proceso de aprobación, sin objetar que estos consideraron un IRI que contravenía lo exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión.

Con dicha actuación coadyuvó a la afectación de la prestación del Servicio a los Usuarios y a generar un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de un estimado de US$ 6 208 612,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, por actividades de operación y mantenimiento sin contraprestación efectiva. Asimismo, ha contribuido a beneficiar al Concesionario por este último concepto por un monto estimado de US$ 478 661,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, pagado con peajes cobrados a los Usuarios, y a impedir la recaudación de peajes por un monto estimado de US$ 18 580 000,00 **(Ver Apéndice n.° 205)** que hubiera reducido el Cofinanciamiento que el Estado paga al Concesionario.

Lo anterior evidencia que el auditado actuó sin velar por el cumplimiento de las funciones a su cargo, según los Términos de Referencia del Contrato Administrativo de Servicios n.° 29-2014-MTC/20.CAS, que señalan como funciones:

*"**FUNCIONES:***
Actividades previas a la ejecución de los estudios
Gabinete
1. Conocimiento de las bases y términos de referencia de los proyectos.
2. Conocimiento del contrato firmado por los concesionarios.
Actividades durante la ejecución de los estudios
1. Revisión del estudio de suelos con fines de pavimentación y del diseño de la estructura de pavimento, para diagnosticar en forma inmediata cualquier defecto, deficiencia o incumplimiento en el alcance del estudio, a fin de que las correcciones puedan ser aplicadas oportunamente, consiguiendo buenos resultados en la calidad del proyecto.
2. Verificar la estructura del expediente y su contenido relacionado con la especialidad, de manera que cubra los aspectos exigidos en los términos de referencia y el contrato, formulando las observaciones, si fuera el caso, mediante informe.
3. Verificar las especificaciones técnicas relacionadas con la especialidad cubran la totalidad de los trabajos considerados en el proyecto.
(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito a las acciones legales a cargo de la instancia competente.

5) **Francisco Jaramillo Tarazona**, identificado con DNI n.° 09964332, **Gerente de Supervisión y Fiscalización de Ositrán**, durante el periodo: del 26 de junio de 2013 al 08 de julio del 2018, según Resolución de Presidencia n.° 056-2013-PD-OSITRAN de 26 de junio del 2013 y Memorando n.° 133-2018-JGRH-GA-OSITRAN de 16 de julio de 2018 (**Apéndice n.° 5**).

La participación del auditado en el "**Hecho n.° 2**" se encuentra acreditada, conforme se describe a continuación:

1. Suscribió los Oficios n.° 7031-2014-GSF-OSITRAN de 17 de diciembre de 2014 **(Ver Apéndice n.° 228)** y 940-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 26 de junio de 2015 **(Ver Apéndice n.° 260)**, mediante los cuales hizo suyos los Informes n.° 3652-2014-GSF-OSITRAN **(Ver Apéndice n.° 229)** y 526-2015-JCRV-GSF-OSITRAN **(Ver Apéndice n.° 261)**, respectivamente, que formulan observaciones a los ET del MPI, como parte de su proceso de revisión, sin objetar que estos consideraron un IRI que incumplía lo exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.
2. Suscribió el Oficio n.° 1431-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 10 de agosto de 2015 **(Ver Apéndice n.° 271)**, mediante el cual hizo suyo el Informe n.° 769-2015-JCRV-GSF-OSITRAN **(Ver Apéndice n.° 272)**, concluyendo que el Concesionario levantó las observaciones formuladas por el Regulador, como parte del proceso de aprobación de los ET del MPI, sin objetar que estos consideraron un IRI que incumplía lo exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión.

Con dicha actuación contribuyó a la afectación de la prestación del Servicio a los Usuarios y a generar un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de un estimado de US$ 6 208 612,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, por actividades de operación y mantenimiento sin contraprestación efectiva. Asimismo, ha contribuido a beneficiar al Concesionario por este último concepto por un monto estimado de US$ 478 661,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, pagado con peajes cobrados a los Usuarios, y a impedir la recaudación de peajes por un monto estimado de US$ 18 580 000,00 **(Ver Apéndice n.° 205)** que hubiera reducido el Cofinanciamiento que el Estado paga al Concesionario.

Lo anterior evidencia que el auditado actuó sin velar por el cumplimiento de las funciones a su cargo como Gerente de Fiscalización y Supervisión de Ositran, según el Manual de Organización y Funciones de Ositran, aprobado por Resolución de Consejo Directivo n.° 006-2007-CD-OSITRAN[297] y modificado por Resoluciones de Consejo Directivo n.° 009-2009-CD-OSITRAN y 067-2013-CD-OSITRAN, que señalan como funciones:

> *"**Funciones generales:***
> *(...)*
> *14. Supervisa la ejecución de las inversiones en infraestructura, a cargo de las entidades prestadoras, reconociendo las inversiones de ser el caso y opina sobre los expedientes técnicos de obras, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión o a lo dispuesto por las normas aplicables.*
> *(...)".*

Asimismo, las funciones establecidas en el Reglamento de Organización y Funciones de Ositran, aprobado por Decreto Supremo n.° 012-2015-PCM, que se señalan a continuación:

[297] Derogado posteriormente por Acuerdo de Consejo Directivo n.° 1799-542-15-CD-OSITRAN.

"Artículo 53.- Funciones de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Son funciones de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, las siguientes:
(...)
3. Supervisar la gestión de las entidades prestadoras relacionadas con la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, incluida la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao – Metro de Lima y Callao, verificando el cumplimiento de los aspectos comerciales y administrativos, económico – financiero, estándares de calidad y niveles de servicio, operación y mantenimiento de la infraestructura, así como las inversiones pactadas en los contratos respectivos, según corresponda;
(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito a las acciones legales a cargo de la instancia competente.

6) **David Villegas Balarezo**, identificado con DNI n.° 09797846, **Gerente (e) de Supervisión y Fiscalización de Ositrán**, durante el periodo: 12 al 14 de noviembre de 2014, según Memorando Circular n.° 036-14- PD-OSITRAN de 11 de noviembre de 2014 (**Apéndice n.° 5**) y **Jefe (e) de la Jefatura de Contratos de la Red Vial de Ositrán**, durante el periodo: 17 de marzo de 2015 al 11 de agosto de 2016, según Resolución de Gerencia General n.° 037-2015-GG-OSITRAN de 17 de marzo de 2015 y Resolución de Gerencia General n.° 100-2016-GG-OSITRAN de 11 de agosto de 2016 (**Apéndice n.° 5**).

La participación del auditado en el "**Hecho n.° 2**" se encuentra acreditada, conforme se describe a continuación:

En su calidad de **Gerente (e) de Supervisión y Fiscalización de Ositrán**:

1. Suscribió el Oficio n.° 6279-2014-GSF-OSITRAN de 12 de octubre [sic] de 2014[298] **(Apéndice n.° 216)**, mediante el cual hizo suyo el Informe n.° 3253-2014-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 217)**, que formula observaciones a los ET del MPI, como parte de su proceso de revisión, sin objetar que dichos ET consideraron un IRI que incumplía lo exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

En su condición de **Jefe (e) de la Jefatura de Contratos de la Red de Ositrán**:

1. Suscribió el Informe n.° 526-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 26 de junio de 2015 **(Apéndice n.° 261)**, formulando observaciones a los ET del MPI y visó el Oficio n.° 940-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 26 de junio de 2015 **(Apéndice n.° 260)**, como parte del proceso de revisión de dichos ET, sin objetar que estos consideraron un IRI que incumplía lo exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.
2. Suscribió el Informe n.° 769-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 10 de agosto de 2015 **(Apéndice n.° 272)** y visó el Oficio n.° 1431-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 10 de agosto de 2015 **(Apéndice n.° 271)**, en los que se concluye que el Concesionario levantó las observaciones formuladas por el Regulador a los ET del MPI, sin objetar que estos consideraron un IRI que incumplía lo exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión.

Con dicha actuación coadyuvo a la afectación de la prestación del Servicio a los Usuarios y a generar un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de un

[298] Cabe indicar que su adjunto, el Informe n.° 3253-2014-GSF-OSITRAN es de fecha 12 de noviembre de 2014.

estimado de US$ 6 208 612,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, por actividades de operación y mantenimiento sin contraprestación efectiva. Asimismo, ha contribuido a beneficiar al Concesionario por este último concepto por un monto estimado de US$ 478 661,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, pagado con peajes cobrados a los Usuarios, y a impedir la recaudación de peajes por un monto estimado de US$ 18 580 000,00 **(Ver Apéndice n.° 205)** que hubiera reducido el Cofinanciamiento que el Estado paga al Concesionario.

Lo anterior evidencia que el auditado actuó sin velar por el cumplimiento de las funciones a su cargo como Gerente (e) de Supervisión y Fiscalización de Ositran, según el Manual de Organización y Funciones de Ositran, aprobado por Resolución de Consejo Directivo n.° 006-2007-CD-OSITRAN[299] y modificado por Resoluciones de Consejo Directivo n.° 009-2009-CD-OSITRAN y 067-2013-CD-OSITRAN, que señalan como funciones:

> *"**Funciones generales:***
> *(...)*
> *14. Supervisa la ejecución de las inversiones en infraestructura, a cargo de las entidades prestadoras, reconociendo las inversiones de ser el caso y opina sobre los expedientes técnicos de obras, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión o a lo dispuesto por las normas aplicables.*
> *(...)".*

Asimismo, las funciones a cargo de la Jefatura de Contratos de la Red Vial de Ositrán, establecidas en el Reglamento de Organización y Funciones de Ositran, aprobado por Decreto Supremo n.° 012-2015-PCM, que se señalan a continuación:

> *"**Artículo 62.- Funciones de la Jefatura de Contratos de la Red Vial***
> *Son funciones de la Jefatura de Contratos de la Red Vial, las siguientes:*
> *(...)*
> *2. Proponer, controlar y coordinar la ejecución de los procesos y las actividades de supervisión referidas a la explotación de la infraestructura de la red vial, verificando el cumplimiento de las entidades prestadoras respecto de los aspectos comerciales y administrativos, económico – financieros, estándares de calidad y niveles de servicio, operación y mantenimiento de la infraestructura, inversiones pactadas en los contratos de concesión, así como la idoneidad en la prestación del servicio, según corresponda;*
> *(...)".*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito a las acciones legales a cargo de la instancia competente.

7) **Wilfredo Becerra Silva,** identificado con DNI n.° 06627071, **Jefe de Carreteras de Centro y Norte de Ositran**, durante el periodo: 06 de agosto de 2013 a la actualidad[300], según Oficio n.° 386-13-GAF-OSITRAN de 5 de agosto del 2013, y **Coordinador de Inversiones (e) de Ositran**, durante el periodo: 26 de junio de 2015 al 10 de agosto de 2015[301], según Memorando n.° 607-2015-GSF-OSITRAN de 23 de marzo de 2015 (**Apéndice n.° 5**).

La participación del auditado en el "**Hecho n.° 2**" se encuentra acreditada, conforme se describe a continuación:

---

[299] Derogado posteriormente por Acuerdo de Consejo Directivo n.° 1799-542-15-CD-OSITRAN.
[300] Según lo señalado por el Regulador en el cuadro adjunto al Oficio n.° 00090-2021- JGRH- GA-OSITRÁN de 11 de noviembre de 2021.
[301] Respecto a dicha encargatura y en torno al Memorando n.° 607-2015-GSF-OSITRAN, Ositran indicó en el cuadro adjunto al Oficio n.° 00090-2021- JGRH- GA-OSITRÁN de 11 de noviembre de 2021, lo siguiente: *"Solo se ha ubicado un memorando en el cual se comunica la reasignación de funciones y distribución de los Contrato [sic] de Concesiones".*

En su calidad de **Jefe de Carreteras de Centro y Norte de Ositrán**:

1. Suscribió el Informe n.° 3253-2014-GSF-OSITRAN de 12 de noviembre de 2014 **(Apéndice n.° 217)**, formulando observaciones a los ET del MPI, y visó el Oficio n.° 6279-2014-GSF-OSITRAN de 12 de octubre [sic] de 2014 **(Apéndice n.° 216)**, como parte del procedimiento de revisión de dichos ET, sin objetar que estos consideraron un IRI que incumplía lo exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

En su calidad de **Coordinador (e) de Inversiones de Ositrán**:

1. Suscribió el Informe n.° 526-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 26 de junio de 2015 **(Apéndice n.° 261)**, formulando observaciones a los ET del MPI, como parte de su proceso de revisión, sin objetar que dichos ET consideraron un IRI que incumplía lo exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.
2. Suscribió el Informe n.° 769-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 10 de agosto de 2015 **(Apéndice n.° 272)** y visó el Oficio n.° 1431-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 10 de agosto de 2015 **(Apéndice n.° 271)**, en los que se concluye que el Concesionario levantó las observaciones formuladas por el Regulador, como parte del procedimiento de aprobación de dichos ET, sin objetar que estos consideraron un IRI que incumplía lo exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Con dicha actuación coadyuvo a la afectación de la prestación del Servicio a los Usuarios y a generar un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de un estimado de US$ 6 208 612,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, por actividades de operación y mantenimiento sin contraprestación efectiva. Asimismo, ha contribuido a beneficiar al Concesionario por este último concepto por un monto estimado de US$ 478 661,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, pagado con peajes cobrados a los Usuarios, y a impedir la recaudación de peajes por un monto estimado de US$ 18 580 000,00 **(Ver Apéndice n.° 205)** que hubiera reducido el Cofinanciamiento que el Estado paga al Concesionario.

Lo anterior evidencia que el auditado actuó sin velar por el cumplimiento de las funciones a su cargo, según el Manual de Descripción de Puestos de Ositran, aprobado mediante Resolución de Presidencia n.° 019-2013-PD-OSITRAN, modificado por Resoluciones n.° 076-2013-PD-OSITRAN, 094-2013-PD-OSITRAN y 006-2014-PD-OSITRAN, que señala como funciones:

"(…)
Jefe de Carreteras de Centro y Norte
(…)
Actividades Típicas – Funciones Principales
1. Coordinar con los Supervisores de Inversiones, Supervisores Económicos – Financieros y Supervisores de Operaciones, la supervisión del cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales referidas a las respectivas materias comprometidas por los concesionarios;
2. Supervisar y coordinar con los Supervisores de Inversiones, Supervisores de Operaciones y Supervisores Económicos – Financieros en:
a) La verificación del cumplimiento de la ejecución de las inversiones obligatorias y eventuales por parte de los Concesionarios, previstos en los Contratos y en la normatividad vigente;
(…)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito a las acciones legales a cargo de la instancia competente.

8) **Rosario Dávila Rosales,** identificada con DNI n.° 07677942, **Supervisor de Inversiones de Ositrán**, durante el periodo: 29 setiembre de 2014 a la fecha, según Contrato n.° 027-14-OSITRAN-CAS de 29 de setiembre de 2014 y Adendas n.° 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 de 31 de diciembre de 2014, 30 de junio de 2015, 30 de junio de 2016, 31 de diciembre de 2016, 27 de junio de 2017, 27 de diciembre de 2017, 22 de junio de 2018, 19 de diciembre de 2018, 19 de junio de 2019 y 19 de diciembre de 2019, respectivamente[302] (**Apéndice n.° 5**).

La participación de la auditada en el "**Hecho n.° 2**" se encuentra acreditada, conforme se describe a continuación:

1. Suscribió los Informes n.° 3253-2014-GSF-OSITRAN de 12 de noviembre de 2014 **(Apéndice n.° 217)**, 3652-2014-GSF-OSITRAN de 17 de diciembre de 2014 **(Apéndice n.° 229)** y 526-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 26 de junio de 2015 **(Apéndice n.° 261)**, formulando observaciones a los ET del MPI y visó los Oficios n.° 6279-2014-GSF-OSITRAN de 12 de octubre [sic] de 2014 **(Apéndice n.° 216)**, 7031-2014-GSF-OSITRAN de 17 de diciembre de 2014 **(Apéndice n.° 228)** y 940-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 26 de junio de 2015 **(Apéndice n.° 260)**, respectivamente, como parte del proceso de revisión de los ET del MPI, sin objetar que estos consideraron un IRI que incumplía lo exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.
2. Suscribió el Informe n.° 769-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 10 de agosto de 2015 **(Apéndice n.° 272)**, en el que concluye que el Concesionario levantó las observaciones formuladas a los ET del MPI, como parte del proceso de aprobación de dichos ET, sin objetar que el IRI considerado por el Concesionario en dichos ET contravenía lo exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Con dicha actuación coadyuvo a la afectación de la prestación del Servicio a los Usuarios y a generar un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de un estimado de US$ 6 208 612,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, por actividades de operación y mantenimiento sin contraprestación efectiva. Asimismo, ha contribuido a beneficiar al Concesionario por este último concepto por un monto estimado de US$ 478 661,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, pagado con peajes cobrados a los Usuarios, y a impedir la recaudación de peajes por un monto estimado de US$ 18 580 000,00 **(Ver Apéndice n.° 205)** que hubiera reducido el Cofinanciamiento que el Estado paga al Concesionario.

Lo anterior evidencia que la auditada actuó sin velar por el cumplimiento de las funciones a su cargo, según la Convocatoria del proceso CAS n.° 033-2014-OSITRAN-GAF que forma parte integrante del Contrato n.° 027-14-OSITRAN-CAS, que señala como funciones:

"(...)
Nombre del Puesto: Supervisor de Inversiones
(...)
Funciones del Puesto
1. Supervisar el cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales de las Entidades Prestadoras, en lo referente a los aspectos de inversiones de la infraestructura de transporte de uso público.
(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito a las acciones legales a cargo de la instancia competente.

[302] La entidad no remitió la Adenda n.° 3 al Contrato n.° 027-14-OSITRAN-CAS.

9) **Edwin Delgado Fuentes,** identificado con DNI n.° 24710342, **Jefe (e) de Carreteras de Centro y Norte de Ositrán**, durante el periodo: 15 de diciembre de 2014 al 21 de diciembre de 2014, según Memorando n.° 2239-2014-GSF-OSITRAN de 15 de diciembre de 2014 (**Apéndice n.° 5**).

La participación del auditado en el "**Hecho n.° 2**" se encuentra acreditada, conforme se describe a continuación:

1. Suscribió el Informe n.° 3652-2014-GSF-OSITRAN de 17 de diciembre de 2014 **(Apéndice n.° 229)**, formulando observaciones a los ET del MPI y visó el Oficio n.° 7031-2014-GSF-OSITRAN de 17 de diciembre de 2014 **(Apéndice n.° 228)**, como parte del proceso de revisión, sin objetar que el IRI considerado en dichos ET incumplía lo exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 8)**.

Con dicha actuación coadyuvó a la afectación de la prestación del Servicio a los Usuarios y a generar un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de un estimado de US$ 6 208 612,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, por actividades de operación y mantenimiento sin contraprestación efectiva. Asimismo, ha contribuido a beneficiar al Concesionario por este último concepto por un monto estimado de US$ 478 661,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, pagado con peajes cobrados a los Usuarios, y a impedir la recaudación de peajes por un monto estimado de US$ 18 580 000,00 **(Ver Apéndice n.° 205)** que hubiera reducido el Cofinanciamiento que el Estado paga al Concesionario.

Lo anterior evidencia que el auditado actuó sin velar por el cumplimiento de las funciones a su cargo, según el Manual de Descripción de Puestos de Ositran, aprobado mediante Resolución de Presidencia n.° 019-2013-PD-OSITRAN, modificado por Resoluciones n.° 076-2013-PD-OSITRAN, 094-2013-PD-OSITRAN y 006-2014-PD-OSITRAN, que señala como funciones:

"(...)
Jefe de Carreteras de Centro y Norte
(...)
Actividades Típicas – Funciones Principales
1. Coordinar con los Supervisores de Inversiones, Supervisores Económicos – Financieros y Supervisores de Operaciones, la supervisión del cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales referidas a las respectivas materias comprometidas por los concesionarios;
2. Supervisar y coordinar con los Supervisores de Inversiones, Supervisores de Operaciones y Supervisores Económicos – Financieros en:
a) La verificación del cumplimiento de la ejecución de las inversiones obligatorias y eventuales por parte de los Concesionarios, previstos en los Contratos y en la normatividad vigente;
(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito a las acciones legales a cargo de la instancia competente.

10) **Yaco Paul Rosas Romero**, identificado con DNI n.° 09798289, **Director General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, durante el periodo: 19 de agosto de 2016 al 1 de junio de 2017, según Resolución Ministerial n.° 637-2016-MTC/01.02, Resolución Ministerial n.° 412-2017-MTC/01.02 y Fe de Erratas de la Resolución Ministerial n.° 412-2017-MTC/01.02, publicadas en el diario oficial El Peruano el 21 de agosto de 2016, 25 y 26 de mayo de 2017, respectivamente (**Apéndice n.° 5**).

La participación del auditado en el "**Hecho n.° 2**" se encuentra acreditada, conforme se describe a continuación:

1. Suscribió el Acta de Trato Directo de 31 de mayo de 2017 **(Apéndice n.° 373)** (Hecho n.° 2), mediante la cual modificó términos contractuales relacionados al IRI exigible para la recepción del MPI, pretendiendo ampararse en la aplicación del principio de enfoque por resultados, contraviniendo las Cláusulas 19.1 y 19.2 del Contrato de Concesión, así como el artículo 22 del Decreto Legislativo n.° 1224 y los artículos 2.2, literal a), 2.3, 53, 55, 57.1, 57.2 y 57.3 del Decreto Supremo n.° 410-2015-EF.

Con dicha actuación coadyuvó a la afectación de la prestación del Servicio a los Usuarios y a generar un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de un estimado de US$ 6 208 612,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, por actividades de operación y mantenimiento sin contraprestación efectiva. Además, contribuyó a beneficiar al Concesionario por este último concepto por un estimado de US$ 478 661,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, pagado con peajes cobrados a los Usuarios, y a que no se inicie la recaudación de peajes que hubieran reducido el Cofinanciamiento que el Estado paga al Concesionario por un monto estimado de US$ 18 580 000,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**.

Lo anterior evidencia que el auditado actuó sin velar por el cumplimiento de las funciones a su cargo, según el Reglamento de Organización y Funciones del MTC, aprobado mediante Decreto Supremo n.° 021-2007-MTC, que señala como funciones:

> *"**Artículo 79.-** La Dirección General de Concesiones en Transportes tiene las funciones específicas siguientes:*
> *(...)*
> *e) Resolver las controversias con la parte contractual privada, en el marco de los contratos correspondientes.*
> *(...)".*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito a las acciones legales a cargo de la instancia competente.

11) **Diego Fernando Mori Franco,** identificado con DNI n.° 43346659, **Analista Legal de la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, durante el periodo: 15 de abril del 2016 al 7 de noviembre del 2017, según Contrato Administrativo de Servicios n.° 00051-2016-MTC/10 de 15 de abril del 2016 y Adendas n.° 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 de 8 de julio de 2016, 23 de setiembre de 2016, 23 de diciembre de 2016, 24 de marzo de 2017, 21 de junio de 2017, 20 de julio de 2017 y 24 de octubre de 2017, respectivamente (**Apéndice n.° 5**).

La participación del auditado en el "**Hecho n.° 2**" se encuentra acreditada, conforme se describe a continuación:

1. Suscribió el Informe n.° 0443-2017-MTC/25 de 30 de mayo de 2017 **(Apéndice n.° 370)**, mediante el cual recomendó legalmente la aplicación del Trato Directo para la determinación de un IRI de 2,5 m/km para concreto asfáltico y de 3,5 m/km para TSB con sellado, para la recepción del MPI, propiciando la reducción del IRI exigido en el Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** en contravención de las Cláusulas 6.5, 19.1 y 19.2 del referido Contrato, así como el artículo 22 del Decreto Legislativo n.° 1224 y los artículos 2.2, 53, 55, 57.1, 57.2 y 57.3 del Decreto Supremo n.° 410-2015-EF.

2. Visó el Acta de Trato Directo de 31 de mayo de 2017 **(Ver Apéndice n.° 373)**, mediante la cual las Partes modificaron términos contractuales relacionados al IRI exigible para la recepción del MPI, pretendiendo ampararse en la aplicación del principio de enfoque por resultados, contraviniendo las Cláusulas 19.1 y 19.2 del Contrato de Concesión, así como el artículo 22 del Decreto Legislativo n.° 1224 y los artículos 2.2, literal a), 2.3, 53, 55, 57.1, 57.2 y 57.3 del Decreto Supremo n.° 410-2015-EF.

Con dicha actuación coadyuvó a la afectación de la prestación del Servicio a los Usuarios y a generar un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de un estimado de US$ 6 208 612,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, por actividades de operación y mantenimiento sin contraprestación efectiva. Además, coadyuvó a beneficiar al Concesionario por este último concepto por un estimado de US$ 478 661,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, pagado con peajes cobrados a los Usuarios, y a que no se inicie la recaudación de peajes que hubieran reducido el Cofinanciamiento que el Estado paga al Concesionario por un monto estimado de US$ 18 580 000,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**.

Lo anterior evidencia que el auditado actuó sin velar por el cumplimiento de las funciones a su cargo, según la Convocatoria para la Contratación Administrativa de Servicios que forma parte del Contrato Administrativo de Servicios n.° 00051-2016-MTC/10, que señala como funciones:

> *"**Actividades a realizar:***
> *(...)*
> - *Brindar apoyo en la elaboración de informes sobre problemáticas puntuales de cada uno de los Contratos de Concesión.*
> - *Preparar informes de opinión en temas relacionados a solicitudes o documentación inherente a contratos de concesión celebrados o por celebrarse y sus modificaciones, con intervención del MTC.*
>
> *(...)".*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito a las acciones legales a cargo de la instancia competente.

12) **Luis Walter Navarro Flores,** identificado con DNI n.° 09722342, **Asesor Técnico de la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, durante el periodo: 10 de mayo del 2017 al 8 de julio del 2017, según Orden de Servicio N° 02593-2017-S de 9 de mayo del 2017 (**Apéndice n.° 5**).

La participación del auditado en el "**Hecho n.° 2**" se encuentra acreditada, conforme se describe a continuación:

1. Suscribió el Informe n.° 0443-2017-MTC/25 de 30 de mayo de 2017 **(Apéndice n.° 370)**, mediante el cual recomendó la aplicación de un IRI de 2,5 m/km para concreto asfáltico y de 3,5 m/km para TSB con sellado, para la recepción del MPI, propiciando la reducción de dicho Nivel de Servicio en contraposición de lo dispuesto por la Cláusula 6.5 y el Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.
2. Visó el Acta de Trato Directo de 31 de mayo de 2017 **(Apéndice n.° 373)**, mediante la cual las Partes modificaron términos contractuales relacionados al IRI exigible para la recepción del MPI, en contraposición de lo dispuesto por la Cláusula 6.5 y el Anexo I del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Con dicha actuación coadyuvó a la afectación de la prestación del Servicio a los Usuarios y a generar un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de un

estimado de US$ 6 208 612,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, por actividades de operación y mantenimiento sin contraprestación efectiva. Además, contribuyó a beneficiar al Concesionario por este último concepto por un estimado de US$ 478 661,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**, pagado con peajes cobrados a los Usuarios, y a que no se inicie la recaudación de peajes que hubieran reducido el Cofinanciamiento que el Estado paga al Concesionario por un monto estimado de US$ 18 580 000,00 **(Ver Apéndice n.° 205)**.

Lo anterior evidencia que el auditado actuó sin velar por el cumplimiento de las funciones a su cargo, según los Términos de Referencia de la Orden de Servicio n.° 02593-2017-S, que señala como alcance del servicio, lo siguiente:

> *"**3. Alcance del servicio***
> *Deberá realizar la [sic] siguientes actividades:*
> *(...)*
> *3.3 Emitir opinión técnica y participar de las reuniones contractuales emitiendo opinión técnica; participar en las visitas programadas por la DGCT, realizar el seguimiento de las Obras en ejecución, de los avances y de la Supervisión de Obra. Revisar los informes de valorización de obra elaborados por el Regulador de la Concesión Longitudinal de la Sierra T 2.*
> *(...)".*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito a las acciones legales a cargo de la instancia competente.

13) **José Antonio Salardi Rodríguez,** identificado con DNI n.° 09750183, **Director General de Programas y Proyectos de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, durante el periodo: 1 de marzo de 2019 al 3 de octubre de 2019, según Resolución Ministerial n.° 135-2019-MTC/01 de 26 de febrero de 2019 y Resolución Ministerial n.° 888-2019-MTC/01 de 4 de octubre de 2019 (**Apéndice n.° 5**).

La participación del auditado en el "**Hecho n.° 2**" se encuentra acreditada, conforme se describe a continuación:

1. Suscribió el Oficio n.° 4438-2019-MTC/19 de 4 de setiembre de 2019 **(Apéndice n.° 154)** (Hecho n.° 2), mediante el cual designó al Comité de Aceptación del MPI, después de más de 3 meses de recibida la solicitud del Concesionario, incumpliendo el plazo establecido en la Cláusula 6.24 del Contrato de Concesión.

Ello coadyuvó a la afectación de la prestación del Servicio a los Usuarios.

Lo anterior evidencia que el auditado actuó sin velar por el cumplimiento de las funciones a su cargo, según el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Resolución Ministerial n.° 145-2019-MTC/01, que señala como funciones:

> *"**Artículo 115.- Funciones de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes***
> *Son funciones de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes las siguientes:*
> *a) Proponer, conducir, planificar, supervisar y coordinar la formulación, evaluación y ejecución de las inversiones a través de programas, proyectos de inversión y otros, en las materias de su competencia y en el marco de la normatividad vigente;*
> *(...)".*

El hecho anteriormente expuesto configura la presunta responsabilidad administrativa, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador a cargo de la entidad.

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
Subgerencia de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos

IV. CONCLUSIONES

Como resultado de la auditoría de cumplimiento practicada a Proinversión, MTC, Provías Nacional y Ositrán en torno al Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios - Cajamarca - Chiple, Cajamarca - Trujillo y Dv. Chilete - Emp. PE-3N, se formulan las siguientes conclusiones:

1. Proinversión elaboró la Versión Final del Contrato de Concesión, estableciendo en su Cláusula 5.10 plazos máximos para la entrega de los Sub Tramos al Concesionario, pese a que tales plazos no fueron comunicados expresamente por parte del MTC durante el diseño de dicho contrato y que los plazos determinados por Proinversión resultaban inconsistentes con la documentación proporcionada por el MTC sobre las intervenciones a su cargo en los Sub Tramos, conllevando a que se apruebe una Versión Final del Contrato cuyos plazos de entrega carecían de sustento. **(Observación n.° 1 – Hechos n.° 1 y 2)**

2. Provías Nacional emitió opinión favorable sobre la Versión Final del Contrato de Concesión sin contar con un análisis o informes de las áreas competentes que sustente su conformidad a los plazos establecidos en la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión, para la entrega al Concesionario del Sub Tramos, en los términos establecidos en dicho Contrato, lo cual conllevó al incumplimiento del plazo de entrega de 12 de ellas, conforme al siguiente detalle:

   i) Con relación a los 2 Sub Tramos RyM, el Concedente efectuó una entrega parcial de las áreas de terreno de dichos Sub Tramos al Concesionario, con las cuales inició la ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento; no obstante, a la fecha, el Concedente aún no culmina la entrega de la totalidad de áreas de terreno de tales Sub Tramos, ocasionando que se hayan otorgado ampliaciones de plazo y se reconozcan mayores gastos generales a favor al Concesionario (que incluyeron sin sustento legal ni contractual una suspensión de obligaciones por fuerza mayor); los cuales, según acuerdo entre las partes, fueron calculados por un perito, quien determinó que ascendían a S/ 54 079 880,03; sin embargo, al considerar que dicha actuación pericial no respetó el Contrato de Concesión ni el EDI de RyM, el Concedente objetó dicho pronunciamiento y, con base en el mencionado EDI, decidió pagar la suma de S/ 31 902 633,53 a favor del Concesionario; reconociendo a este último el derecho de acudir al arbitraje por la diferencia.

   Ante la persistencia del incumplimiento en la liberación y entrega de áreas, las Partes acordaron la suspensión de obligaciones relacionadas a la ejecución de dichas obras, vigente hasta la fecha. Lo anterior viene afectando la prestación del Servicio a los Usuarios y ha generado un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de aproximadamente: 1) US$ 2 710 568,00, por actividades de Operación y Mantenimiento sin contraprestación efectiva del Concesionario, y 2) S/ 31 902 633,53, por mayores gastos generales, derivados de la falta de entrega y liberación de áreas, así como por el reconocimiento y pago sin sustento legal ni contractual de mayores gastos generales por evento de fuerza mayor. Asimismo, le generó un beneficio al Concesionario por actividades de operación y mantenimiento no realizadas de aproximadamente US$ 218 975,00, pagado con peajes. Adicionalmente, tal situación viene impidiendo que se recauden peajes en 1 nueva garita por un monto estimado de US$ 932 000,00 que hubiera reducido el Cofinanciamiento del Estado para los pagos de la Concesión.

   Asimismo, en torno al cálculo de los mayores gastos y costos antes señalados, existe un proceso arbitral en trámite, debido a que, mediante Acta de Trato Directo de fecha 20 de diciembre de 2019, el MTC aceptó que el Concesionario podía acudir a la vía arbitral por el saldo que -a criterio del Concesionario- le corresponde.

ii) Con relación a los 8 Sub Tramos OyM, el Concedente incumplió los plazos máximos de entrega de los 8 Sub Tramos (previstos entre los años 2014 y 2015), siendo que recién en el año 2018 entregó 7 de los 8 Sub Tramos OyM al Concesionario, pero con suspensión de obligaciones relacionadas a Niveles de Servicio, mientras que el Sub Tramo restante no ha sido entregado al Concesionario hasta la fecha. Tal situación viene afectando la prestación del Servicio a los Usuarios y ha generado un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de aproximadamente US$ 15 655 861,00 y un beneficio al Concesionario por una suma estimada US$ 1 278 159,00 pagado con peajes, ambos pagos por actividades de Operación y Mantenimiento sin contraprestación efectiva. Adicionalmente, ello viene impidiendo que se recauden peajes en 4 nuevas garitas por un monto estimado de US$ 14 849 000,00 que hubiera reducido el Cofinanciamiento del Estado para los pagos de la Concesión.

iii) Con relación a los Sub Tramos MPI, el Concedente incumplió con entregar 2 de los 8 Sub Tramos MPI al Concesionario en el plazo señalado en la Cláusula 5.10 del Contrato de Concesión, de los cuales, entregó 1 de ellos con 110 días de atraso y el otro Sub Tramo no ha sido entregado hasta la fecha, afectando la ejecución del MPI en este último.

Adicionalmente, se evidenció que, con opinión favorable del Regulador, el Concedente aprobó Expedientes Técnicos para el Mantenimiento Periódico Inicial (ET del MPI), pese a que estos incumplían con el IRI exigido en el Contrato de Concesión; de igual manera, al haber aprobado los ET del MPI en una longitud menor a la establecida contractualmente, el Concedente ocasionó que durante su ejecución se otorgue al Concesionario derechos de cobro por un monto estimado de US$ 12 247 993,80, por obras que no ha ejecutado. Asimismo, el Concedente modificó irregularmente, mediante trato directo, el parámetro de rugosidad exigido en el Contrato de Concesión, lo cual contraviene la normativa aplicable, reduciendo los Niveles de Servicio, conllevando a la aprobación de la modificación de dichos ET, coadyuvando a que posteriormente la obra sea rechazada.

Como resultado de lo anterior se ha ocasionado un perjuicio económico al Estado por el pago al Concesionario con recursos públicos de aproximadamente US$ 6 208 612,00 y un beneficio al Concesionario por una suma estimada US$ 478 661,00 pagado con peajes, ambos pagos por actividades de Operación y Mantenimiento sin contraprestación efectiva. Asimismo, ello viene impidiendo que se recauden peajes en 4 nuevas garitas por un monto estimado de US$ 18 580 000,00 que hubiera reducido el Cofinanciamiento del Estado para los pagos de la Concesión.

(**Observación n.° 1 – Hechos n.° 1 y 2**)

3. Mediante Ley n.° 31288, publicada el 20 de julio de 2021, se aprobó la "Ley que Tipifica las Conductas Infractoras en materia de Responsabilidad Administrativa Funcional y establece medidas para el adecuado ejercicio de la potestad sancionadora de la Contraloría General de la República", cuya Cuarta Disposición Complementaria Final establece que las infracciones y sanciones especificadas en dicha ley se aplican a los hechos cometidos o culminados a partir de su entrada en vigencia, 21 de julio de 2021.

En tal sentido, teniendo en cuenta que los hechos materia de la presente auditoría de cumplimiento son anteriores a la entrada en vigencia de la Ley n.° 31288 y con la finalidad de establecer medidas que permitan evitar posibles situaciones de impunidad frente a las responsabilidades que deben asumir los funcionarios y servidores públicos por sus actos en la función que desempeñan, la entidad auditada deberá disponer en el ámbito de su competencia, el deslinde de la referida responsabilidad identificada en el presente informe, así como la imposición de las sanciones que correspondan, conforme al marco normativo aplicable.

(Aspecto relevante n.° 1)

En virtud de lo establecido por el artículo 11 de la Ley n.° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República, modificado por la Ley n.° 31288, en los servicios de control no se puede identificar presunta responsabilidad cuando esta ha prescrito conforme a los plazos establecidos en las normas correspondientes. En ese sentido, aun cuando en la presente auditoría de cumplimiento se ha evidenciado la participación de funcionarios y servidores públicos en los hechos materia de observación, no se efectúa el señalamiento de aquellas presuntas responsabilidades que hubieran prescrito.
(Aspecto relevante n.° 2)

5. La ejecución de las obras en 3 Sub Tramos OyM establecidos en la cláusula 7.10 del Contrato de Concesión a cargo de Provias Nacional no culminaron dentro de los plazos estipulados en la cláusula 5.10 del Contrato de Concesión. En ese sentido, si bien la entrega de tales obras al Concesionario constituye una de las obligaciones asumidas por el Concedente según el Contrato de Concesión, la ejecución de dichas obras se efectuó en el marco de la normativa de contratación pública, materia que se encuentra al margen del ámbito funcional de la Subgerencia de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos, de conformidad con el Reglamento de Organización y Funciones de la Contraloría General de la República; por lo tanto, si bien la verificación del cumplimiento de la legalidad de su ejecución no forma parte del presente informe de auditoría, ello no enerva la potestad de esta Entidad Fiscalizadora Superior, a través de sus órganos y unidades orgánicas competentes, para desarrollar los servicios de control que correspondan.
(Aspecto relevante n.° 3)

6. La Comisión de Auditoría solicitó a Provias Nacional los Expedientes Técnicos del Mantenimiento Periódico Inicial correspondientes a los inicialmente presentados por el Concesionario, en atención a ello, dicha entidad señaló que la referida información fue eliminada después de 2 años, luego de contar con la versión final aprobada. Lo expuesto, constituyó una limitación para el ejercicio del control gubernamental y revela que las unidades de línea de Provías Nacional, involucradas en el cumplimiento de obligaciones derivadas del Contrato de Concesión, no cuentan con una adecuada gestión del acervo documentario para el almacenamiento, conservación y custodia de los documentos generados durante la ejecución del mencionado contrato, en particular, respecto a la aprobación de los Expedientes Técnicos de Mantenimiento Periódico Inicial.

   En ese sentido, la documentación generada por las diversas unidades de Provías Nacional que intervienen en la ejecución del Contrato de Concesión debe de ser custodiada y almacenada en forma clasificada y ordenada, de modo tal que contribuya a la trazabilidad, transparencia y rendición de cuentas sobre la actuación de los funcionarios y servidores públicos de Provías Nacional. Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que la eliminación de documentación, sin contar con archivos de respaldo, dificulta que pueda exigirse la responsabilidad que corresponda a los funcionarios y servidores públicos por las consecuencias de sus actos y decisiones.
   (Deficiencia de Control Interno n.° 1)

V. RECOMENDACIONES

Como resultado de la auditoría de cumplimiento practicada al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – Provias Nacional, a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Proinversión y al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositrán, en uso de las atribuciones y competencias conferidas en el literal e) del artículo 15 de la Ley n.° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República, se formulan las recomendaciones siguientes:

1. Comunicar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones disponga el inicio de las acciones administrativas para el deslinde de responsabilidad del funcionario comprendido en la observación n.° 1, conforme al marco normativo aplicable.
   (Conclusión n.° 2)

2. Poner en conocimiento de la Procuraduría Pública encargada de los asuntos judiciales de la Contraloría General de la República, el informe para que inicie las acciones legales contra los funcionarios y servidores comprendidos en el hecho de la observación n.° 1 del presente informe de auditoría.
   (Conclusión n.° 2)

Asimismo, en uso de las atribuciones conferidas en el literal b) del artículo 15° de la Ley n.° 27785, con el propósito de coadyuvar a la mejora de la capacidad y eficiencia de las entidades en la toma de decisiones y en el manejo de sus recursos, se formulan las siguientes recomendaciones:

A la Agencia de Promoción de la inversión – Proinversión.

3. Disponer la elaboración y aprobación de documentos normativos o procedimientos, que establezcan el alcance de la responsabilidad de las unidades orgánicas que intervienen en el proceso de elaboración y aprobación de la VFC, asignando actividades específicas relacionadas a verificar la existencia de documentación que sustente la información proporcionada por los actores intervinientes en el proceso de promoción de la inversión privada que será empleada para el diseño contractual; sin perjuicio de la obligación que corresponde a tales actores de sustentar debidamente el contenido de la información, actos, opiniones y decisiones que adoptan en el marco de sus competencias, de conformidad con el artículo 11 del Decreto Legislativo n.° 1362. Ello a fin de cautelar que los compromisos asumidos por el Estado Peruano en el marco de los Contratos de Asociaciones Público Privadas cuenten con sustento, coadyuvando a prevenir que se generen incumplimientos por parte del Concedente en relación a las obligaciones contractuales asumidas.
   (Conclusión n.°1)

Al Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

4. Exhortar a los órganos competentes a efectuar las gestiones que permitan resolver la problemática del Contrato de Concesión, en el marco de la normativa vigente y las disposiciones contractuales aplicables, teniendo en cuenta que han transcurrido más de 7 años desde la suscripción del contrato y que aún existen una serie de actos que no se han concluido y situaciones que requieren atención por parte del Concedente. Asimismo, exhortar a los funcionarios y servidores públicos involucrados en la gestión del Contrato de Concesión a desarrollar sus funciones en el marco de la normativa vigente, respetando las opiniones técnicas de las entidades y órganos competentes, en el marco de sus respectivos ámbitos funcionales.
   (Conclusión n.° 2)

5. Disponer que los órganos competentes de la gestión del Contrato de Concesión, en aquellos casos

en los que el Contrato permita la intervención de peritos, establezcan de manera clara y explícita los criterios y condiciones para su designación y evaluación, tanto de su actuación como de las decisiones o pronunciamientos que emita, cautelando que se incluya expresamente la obligación de dichos peritos de sustentar adecuadamente su actuación acorde con los términos contractuales, a fin de evitar que -como en el presente caso- el pronunciamiento pericial conlleve a la generación de nuevas controversias entre las partes.
(Conclusión n.°2)

Al Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provias:

6. Disponer la revisión, elaboración y aprobación, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de documentos normativos o procedimientos internos, que establezcan las responsabilidades y actividades de los órganos y unidades orgánicas intervinientes en procesos relacionados a la emisión de opiniones sobre contratos de asociaciones público privadas, a fin de cautelar que los compromisos asumidos por el Estado, con base en dichas opiniones y respecto del ámbito funcional de Provias Nacional, se encuentre debidamente sustentado a fin de coadyuvar a garantizar la adecuada ejecución de dichos contratos.
(Conclusión n.°2)

7. Disponer la elaboración y aprobación, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de documentos normativos o procedimientos, que establezcan las actividades y responsabilidades de los órganos y unidades orgánicas a cargo de formular, ejecutar y supervisar obras a ser entregadas a concesionarios, en el marco de contratos de asociación público privada, a fin de cautelar el cumplimiento de los Niveles de Servicio establecidos en dichos contratos y evitar la generación de controversias en torno a su aceptación por parte de los concesionarios, que conlleven a la afectación de los intereses del Estado y de la prestación del servicio a los usuarios.
(Conclusiones n.° 2 y 5)

8. Disponer las acciones pertinentes para que Provias Nacional, dentro de sus competencias, cautele que la información vinculada a los Contratos de Concesión que se encuentra en su acervo documentario, cuenten con respaldo físico o electrónico, a fin de asegurar la disponibilidad de dicha información para la toma de decisiones, así como para la atención oportuna de los requerimientos de información formulados por la ciudadanía, entidades públicas y privadas, así como los órganos conformantes del Sistema Nacional de Control, a efectos de garantizar la transparencia, la rendición de cuentas de la actuación de los funcionarios públicos y el normal desarrollo de las labores relacionadas al ejercicio del control gubernamental.
(Conclusión n.° 6)

9. Disponer el inicio de investigaciones internas conducentes a determinar, de ser el caso, el deslinde de responsabilidades por la eliminación del Expediente Técnico del MPI inicialmente presentado por el Concesionario.
(Conclusión n.° 6)

Al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público

10. Disponer la revisión, elaboración y aprobación, de instrumentos de gestión, o la modificación de los existentes, que regulen internamente los procesos de revisión de los expedientes técnicos que sean presentados para su opinión o conformidad según corresponda, a efectos de establecer las responsabilidades y mecanismos de control de las unidades orgánicas y de los funcionarios a cargo de dicha revisión.
(Conclusión n.° 2)

V. APÉNDICES

Apéndice n.° 1.	Relación de personas comprendidas en los hechos.
Apéndice n.° 2.	Copia autenticada de las cédulas de comunicación de desviaciones de cumplimiento y copia simple de los comentarios presentados por las personas comprendidas en los hechos.
Apéndice n.° 3.	Evaluación de los comentarios presentados por las personas comprendidas en los hechos.
Apéndice n.° 4.	Copia autenticada y copia simple de los documentos normativos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional y del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público.
Apéndice n.° 5.	Relación de documentos que sustentan el vínculo laboral y contractual de los funcionarios y servidores comprendidos en el Apéndice 1.
Apéndice n.° 6.	Copia autenticada del Contrato de Concesión Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca – Trujillo y Dv. Chilete – Emp. PE-3N", suscrito el 28 de mayo de 2014.
Apéndice n.° 7.	Copia autenticada del Oficio n.° 1034-2013-MTC/09 de 4 de diciembre de 2013
Apéndice n.° 8.	Cuantificación del efecto económico relacionado al Hecho 1
Apéndice n.° 9.	Copia simple del Informe n.° 140-2021-MTC/20.2.4 de 20 de setiembre de 2021
Apéndice n.° 10.	Copia simple de la Resolución Directoral n.° 658-2015-MTC/20 de 21 de julio de 2015
Apéndice n.° 11.	Copia simple de la Resolución Directoral n.° 641-2019-MTC/20 del 30 de abril de 2019
Apéndice n.° 12.	Copia autenticada del Informe n.° 064-2015-MTC/20.7.JPR de 9 de setiembre de 2015
Apéndice n.° 13.	Copia simple del Memorándum n.° 3468-2015-MTC/20 de 23 de noviembre de 2015
Apéndice n.° 14.	Copia autenticada del Informe n.° 1728-2013-MTC/09 de 3 de diciembre de 2013
Apéndice n.° 15.	Copia autenticada de la Acta n.° 01-RD 2610-2018-MTC/20 de 28 de diciembre de 2018
Apéndice n.° 16.	Copia autenticada del Acta n.° 02-RD 2610-2018-MTC/20 de 15 de enero de 2019
Apéndice n.° 17.	Copia simple del Acta de Acuerdos para la Suspensión de Obligaciones en los Sub Tramos recogidos en las Cláusulas 7.10 y 7.11 de 1 de marzo de 2019
Apéndice n.° 18.	Copia autenticada de la Adenda n.° 01 al Acta de Acuerdos para la suspensión de obligaciones en los Sub Tramos recogidos en las Cláusulas 7.10 y 7.11 de 3 de junio de 2021.
Apéndice n.° 19.	Copia autenticada del Memorándum n.° 01598-2021-MTC/20.8 de 6 de agosto de 2021

Apéndice n.° 20.	Copia autenticada del Acta de la Sesión n.° 498 del Consejo Directo de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Proinversión de 13 de diciembre de 2012.
Apéndice n.° 21.	Copia simple de las Bases Licitación Pública Especial Longitudinal de la Sierra Concesión del Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N de enero de 2013.
Apéndice n.° 22.	Copia autenticada del Primer Proyecto de Contrato Longitudinal de la Sierra Concesión del Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N de marzo de 2013
Apéndice n.° 23.	Copia simple del Informe Legal n.° 2-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de marzo de 2013
Apéndice n.° 24.	Copia simple del Informe Financiero n.° 2-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de marzo de 2013
Apéndice n.° 25.	Copia simple del Informe Técnico n.° 2-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de marzo de 2013
Apéndice n.° 26.	Copia simple del Resumen Ejecutivo n.° 5-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 4 de marzo de 2013
Apéndice n.° 27.	Copia autenticada de la Transcripción de la Sesión n.° 282 de 6 de marzo de 2013 del Comité de Proinversión en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Pro Integración, de 7 de marzo de 2013
Apéndice n.° 28.	Copia autenticada del Oficio n.° 5-2013/PROINVERSIÓN/DPI/SDGP/JPVI.06 de 18 de marzo de 2013
Apéndice n.° 29.	Copia autenticada del Oficio n.° 2-2013/PROINVERSIÓN/DPI/SDGP/JPVI-06 de 21 de enero de 2013
Apéndice n.° 30.	Copia simple del Oficio n.° 245-2013-MTC/09 de 25 de marzo de 2013
Apéndice n.° 31.	Copia simple del Informe n.° 404-2013-MTC/09 de 25 de marzo de 2013
Apéndice n.° 32.	Copia simple de Ayuda Memoria Departamento La Libertad de marzo de 2013 y copia simple de Ayuda Memoria Departamento de Cajamarca de marzo de 2013.
Apéndice n.° 33.	Copia autenticada del 2do Proyecto de Contrato Concesión del Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N de abril de 2013.
Apéndice n.° 34.	Copia simple del Informe Financiero n.° 3-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de abril de 2013
Apéndice n.° 35.	Copia simple del Informe Legal n.° 3-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de abril de 2013
Apéndice n.° 36.	Copia autenticada del Informe Técnico n.° 3-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de abril de 2013
Apéndice n.° 37.	Copia autenticada del Resumen Ejecutivo n.° 07-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 1 de abril de 2013
Apéndice n.° 38.	Copia autenticada del Acta de la Sesión n.° 286 del Comité de Proinversión en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Pro Integración de 3 de abril de 2013

Apéndice n.° 39.	Copia simple del Oficio n.° 270-2013-MTC/09 de 08 de abril de 2013, adjunta documentación en copia simple.
Apéndice n.° 40.	Copia autenticada del Informe Técnico n.° 6-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 31 de mayo de 2013
Apéndice n.° 41.	Copia simple del Informe Financiero n.° 9-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 31 de mayo de 2013
Apéndice n.° 42.	Copia simple del Informe Legal n.° 6-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 31 de mayo de 2013
Apéndice n.° 43.	Copia autenticada del Resumen Ejecutivo n.° 14-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 31 de mayo de 2013
Apéndice n.° 44.	Copia autenticada del Acta de la Sesión n.° 299 del Comité de Proinversión en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Pro Integración de 31 de mayo de 2013
Apéndice n.° 45.	Copia autenticada del 3er Proyecto de Contrato Concesión del Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N de mayo de 2013
Apéndice n.° 46.	Copia autenticada de la Versión Final de Contrato de Concesión Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N al 17 de julio 2013
Apéndice n.° 47.	Copia autenticada del Oficio n.° 377-2013-MTC/09 de 21 de mayo de 2013, adjunta copia simple del Informe n.° 685-2013-MTC/09 de 21 de abril de 2013 y otra documentación en copia simple.
Apéndice n.° 48.	Copia simple del Oficio n.° 15-2013/PROINVERSIÓN/DPI/SDGP/JPVI.06 de 8 de mayo de 2013
Apéndice n.° 49.	Copia autenticada del Informe Técnico n.° 7-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 12 de julio de 2013
Apéndice n.° 50.	Copia simple del Informe Financiero n.° 13-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 12 de julio de 2013
Apéndice n.° 51.	Copia simple del Informe Legal n.° 8-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 12 de julio de 2013
Apéndice n.° 52.	Copia autenticada del Resumen Ejecutivo n.° 21-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 12 de julio de 2013
Apéndice n.° 53.	Copia autenticada del Acta de la Sesión n.° 309 del Comité de Proinversión en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Pro Integración de 17 de julio de 2013
Apéndice n.° 54.	Copia autenticada de la Versión Final de Contrato de Concesión Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N al 02 de octubre de 2013
Apéndice n.° 55.	Copia autenticada del Oficio n.° 608-2013-MTC/02 de 09 de agosto de 2013
Apéndice n.° 56.	Copia simple del Informe n.° 1153-2013-MTC/09 de 09 de agosto de 2013

Apéndice n.° 57.	Copia simple del Comité de Proinversión en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructural Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Pro Integración Sesión n.° 326 de 25 de setiembre de 2013.
Apéndice n.° 58.	Copia autenticada del Informe Técnico n.° 12-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 26 de setiembre de 2013
Apéndice n.° 59.	Copia simple del Informe Financiero n.° 19-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 27 de setiembre de 2013
Apéndice n.° 60.	Copia autenticada del Resumen Ejecutivo n.° 31-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 27 de setiembre de 2013
Apéndice n.° 61.	Copia autenticada del Acta de la Sesión n.° 328 del Comité de Proinversión en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Pro Integración de 2 octubre de 2013
Apéndice n.° 62.	Copia autenticada de la Versión Final de Contrato de Concesión Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N al 29 de octubre 2013.
Apéndice n.° 63.	Copia autenticada del Oficio n.° 033-13-SCD-OSITRAN de 21 de octubre de 2013.
Apéndice n.° 64.	Copia simple del Informe n.° 037-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN de 17 de octubre de 2013.
Apéndice n.° 65.	Copia autenticada del Oficio n.° 831-2013-MTC/02 de 29 de octubre de 2013, que adjunta copia simple del Informe n.° 1540-2013-MTC/09 de 28 de octubre de 2013
Apéndice n.° 66.	Copia autenticada del Informe n.° 1540-2013-MTC/09 de 28 de octubre de 2013.
Apéndice n.° 67.	Copia simple del Oficio n.° 241-2013-EF/15.01 de 25 de octubre de 2013.
Apéndice n.° 68.	Copia simple del Informe n.° 733-2013-EF/63.01 de 24 de octubre de 2013.
Apéndice n.° 69.	Copia autenticada del Informe Técnico n.° 14-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 29 de octubre de 2013
Apéndice n.° 70.	Copia simple del Informe Financiero n.° 24-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 29 de octubre de 2013
Apéndice n.° 71.	Copia autenticada del Resumen Ejecutivo n.° 38-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 29 de octubre de 2013
Apéndice n.° 72.	Copia autenticada del Acta de la Sesión n.° 337 del Comité de Proinversión en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Pro Integración de 30 de octubre de 2013.
Apéndice n.° 73.	Copia autenticada de Contrato de Concesión Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N de noviembre 2013
Apéndice n.° 74.	Copia autenticada del Oficio n.° 834-2013-MTC/02 de 4 de noviembre de 2013
Apéndice n.° 75.	Copia autenticada del Informe n.° 1575-2013-MTC/09 de 4 de noviembre de 2013
Apéndice n.° 76.	Copia simple del Oficio n.° 245-2013-EF/15.01 de 31 de octubre de 2013

Apéndice n.° 77. Copia simple del Informe n.° 763-2013-EF/63.01 de 31 de octubre de 2013

Apéndice n.° 78. Copia autenticada del Informe Técnico n.° 15-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 4 de noviembre de 2013

Apéndice n.° 79. Copia simple del Informe Financiero n.° 25-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 4 de noviembre de 2013

Apéndice n.° 80. Copia autenticada del Resumen Ejecutivo n.° 40-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 de 05 de noviembre de 2013

Apéndice n.° 81. Copia autenticada del Acta de la Sesión n.° 340 del Comité de Proinversión en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Pro Integración de 6 de noviembre de 2013

Apéndice n.° 82. Copia autenticada del Memorándum n.° 1978-2013-MTC/20 de 19 de agosto de 2013

Apéndice n.° 83. Copia simple del Oficio n.° 039-13-SCD-OSITRAN de 4 de noviembre de 2013.

Apéndice n.° 84. Copia autenticada del Acta de la Sesión n.° 558 del Consejo Directivo de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Proinversión de 12 de noviembre de 2013

Apéndice n.° 85. Copia simple del Oficio n.° 414-2013-DE-PROINVERSIÓN de 18 de noviembre de 2013

Apéndice n.° 86. Copia simple del Oficio n.° 433-2013-PROINVERSIÓN-DE de 4 de diciembre de 2013

Apéndice n.° 87. Copia simple del Oficio n.° 02505-2013-CG/DC de 11 de diciembre de 2013, adjunta copia simple del Informe Previo n.° 0003-2013-CG/APP de 11 de diciembre de 2013 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 88. Copia autenticada del Resumen Ejecutivo n.° 51-2013/DPI/SDGP/JPVI.06 11 de diciembre de 2013

Apéndice n.° 89. Copia autenticada del Acta de la Sesión n.° 354 del Comité de Proinversión en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria – Pro Integración de 12 de diciembre de 2013

Apéndice n.° 90. Copia autenticada de Contrato de Concesión Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N

Apéndice n.° 91. Copia autenticada del Acta de la Sesión n.° 569 del Consejo Directivo de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Proinversión de 9 de enero de 2014.

Apéndice n.° 92. Copia autenticada del Oficio n.° 25-2014-PROINVERSIÓN-DE de 20 de enero de 2014

Apéndice n.° 93. Copia autenticada del Oficio n.° 045-2014-MTC/01 de 16 de mayo de 2014

Apéndice n.° 94. Copia autenticada del Memorándum n.° 646-2014-MTC/20 de 7 de abril de 2014

Apéndice n.° 95. Copia simple del Informe n.° 044-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN de 1 de noviembre de 2013.

Apéndice n.° 96. Copia autenticada del Acta n.° 01-614-2014-MTC/20 de 11 de julio de 2014.

Apéndice n.° 97. Copia simple del Oficio n.° 4059-2014-GSF-OSITRAN de 25 de julio de 2014.

Apéndice n.° 98. Copia autenticada del Acta de Entrega de las áreas comprendidas dentro de la Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca – Trujillo y Dv. Chilete – Emp. PE-3N de 13 de agosto de 2014.

Apéndice n.° 99. Copia simple del Oficio n.° 2059-2014-MTC/25 de 25 de setiembre de 2014, adjunta copia simple del Anexo 1.

Apéndice n.° 100. Copia autenticada del Oficio n.° 2083-2014-MTC/25 de 30 de setiembre de 2014

Apéndice n.° 101. Copia simple del Oficio n.° 6013-2014-GSF-OSITRAN de 30 de octubre de 2014, adjunta copia simple del Oficio n.° 5570-2014-GSF-OSITRAN de 13 de octubre de 2014 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 102. Copias autenticadas del Oficio n.° 6507-2014-GSF-OSITRAN de 24 de noviembre de 2014.

Apéndice n.° 103. Copia autenticada del Oficio n.° 433-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 11 de mayo de 2015

Apéndice n.° 104. Copia autenticada del Oficio n.° 2168-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 2 de octubre de 2015, que adjunta copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-258-2015 de 22 de septiembre de 2015.

Apéndice n.° 105. Copia autenticada del Oficio n.° 2367-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 19 de octubre de 2015

Apéndice n.° 106. Copia autenticada del Oficio n.° 2791-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 13 de noviembre de 2015, que adjunta copia autenticada del Oficio n.° 2168-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 2 de octubre de 2015

Apéndice n.° 107. Copia autenticada del Acta n.° 07-2016 de 1 de setiembre de 2016, adjunta copia autenticada del Anexo 1 y copia autenticada del Anexo 2.

Apéndice n.° 108. Copia autenticada del Oficio n.° 4006-2015-MTC/25 de 23 de noviembre de 2015.

Apéndice n.° 109. Copia autenticada del Oficio n.° 3113-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de 19 de julio de 2016 y copia autenticada del Oficio n.° 1848-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de 2 de mayo de 2016.

Apéndice n.° 110. Copia autenticada del Acta n.° 008-2016 de 16 de setiembre de 2016 y copia autenticada del Anexo I.

Apéndice n.° 111. Copia simple del Informe n.° 3579-2019-JCRV-GSF-OSITRAN de 18 de julio de 2019.

Apéndice n.° 112 Copia autenticada de la Carta CVSN-OSITRAN-002-2014 de 27 de junio de 2014, adjunta copia autenticada del Plan de Transito Provisorio y adjunta copia autenticada del Programa de Ejecución de la Rehabilitación y Mejoramiento.

Apéndice n.° 113 Copia autenticada del Oficio n.° 3587-2014-GSF-OSITRAN de 3 de julio de 2014

Apéndice n.° 114 Copia autenticada del Informe n.° 1859-2014-GSF-OSITRAN de 2 de julio de 2014

Apéndice n.° 115 Copia autenticada del Oficio n.° 6024-2014-GSF-OSITRAN de 31 de octubre de 2014

Apéndice n.° 116 Copia simple del Oficio n.° 1901-2014-MTC/25 de 5 de setiembre de 2014

Apéndice n.° 117	Copia autenticada de la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización n.° 025-2015-GSF-OSITRAN de 8 de junio de 2015
Apéndice n.° 118	Copia autenticada del Oficio n.° 4831-2016-MTC/25 de 15 de diciembre de 2016
Apéndice n.° 119	Copia simple del Oficio n.° 0239-2017-MTC/25 de 17 de enero de 2017.
Apéndice n.° 120	Copia autenticada del Oficio n.° 5411-2017-MTC/25 de 22 diciembre de 2017, adjunta copia autenticada del Informe n.° 1176-2017-MTC/25 de 22 de diciembre de 2017
Apéndice n.° 121	Copia autenticada del Oficio n.° 4428-2018-MTC/25 de 4 octubre de 2018
Apéndice n.° 122.	Copia autenticada del Oficio n.° 2377-2019-MTC/19 de 7 de junio de 2019
Apéndice n.° 123.	Copia simple del Informe Pericial n.° 002-2019-ECTR/CVSN-MTC de 19 de agosto de 2019, adjunta copia simple del Anexo n.° 1 y otra documentación en copia simple.
Apéndice n.° 124.	Copia autenticada del Oficio n.°4232-2016-MTC/25 de 25 de octubre de 2016
Apéndice n.° 125.	Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-440-2016 de 16 de noviembre de 2016, adjunta copia simple del Oficio n.° 454-2015-MTC/20.6.3 de 9 de abril de 2015, copia simple del Oficio n.° 3135-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 3 de diciembre de 2015, copia simple del Oficio n.° 4006-2015-MTC/25 de 23 de noviembre de 2015 y otra documentación en copia simple
Apéndice n.° 126.	Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-354-2016 de 26 de setiembre de 2016, adjunta copias simples del documento "Sustento Técnico de Ampliación de Plazo N° 1" y demás documentos en copia simple.
Apéndice n.° 127.	Copia simple del Oficio n.° 25118-2021-MTC/20.11 de 1 de setiembre de 2021.
Apéndice n.° 128.	Copia simple del Memorándum n.° 8574-2021-MTC/20.11 de 23 de agosto de 2021.
Apéndice n.° 129.	Copia autenticada del Memorándum n.° 4561-2017-MTC/20 de 7 de diciembre de 2017
Apéndice n.° 130.	Copia autenticada del Informe n.° 339-2017-MTC/20.15.2/JATT de 7 de diciembre de 2017
Apéndice n.° 131.	Copia autenticada del Memorándum n.° 10035-2018-MTC/20.15 de 5 de setiembre de 2018, adjunta copia autenticada del Diagrama n.° 1 y adjunta copia autenticada del Anexo n.° 1
Apéndice n.° 132.	Copia autenticada del Memorándum n.° 6776-2019-MTC/20.22.4 de 31 de mayo de 2019, adjunta copia simple de Memorándum n.° 1929-2019-MTC/19 de 16 de mayo de 2019 y otra documentación en copia simple.
Apéndice n.° 133	Copia autenticada del Memorandum N° 1890-2013-MTC/20 de 5 de agosto de 2013, adjuntando copia autenticada del Memorandum (M) n.° 056-2013-MTC/09 de 24 de julio de 2013 y otra documentación en copia simple y autenticada.
Apéndice n.° 134	Copia autenticada del Memorandum No. 2640-2013-MTC/20 de 29 de octubre de 2013, adjunta copia simple del Memorandum n.° 2594-2013-MTC/09 de 24 de octubre de 2013 y otra documentación en copia simple y autenticada.
Apéndice n.° 135	Copia autenticada del Memorandum No. 2684-2013-MTC/20 de 4 de noviembre de 2013 y documentación adjunta en copia simple.

Apéndice n.° 136	Copia simple del Oficio n.° 1494-2017-MTC/25 de 10 de abril de 2017, adjunta copia simple de la Carta CVSN-MTC-151-2017 de 4 de abril de 2017 y otra documentación en copia simple.
Apéndice n.° 137	Copia simple del Oficio n.° 3688-2017-GSF-OSITRAN de 11 de mayo de 2017.
Apéndice n.° 138	Copia simple de la Carta CVSN-MTC-529-2017 de 4 de diciembre de 2017.
Apéndice n.° 139	Copia simple de la Carta CVSN-MTC-028-2018 de 22 de enero de 2018.
Apéndice n.° 140	Copia simple de la Carta CVSN-MTC-151-2017 de 4 de abril de 2017.
Apéndice n.° 141	Copia simple del Oficio n.° 0511-2018-MTC/25 de 30 de enero de 2018.
Apéndice n.° 142	Copia simple del Oficio n.° 01161-2018-GSF-OSITRAN de 7 de febrero de 2018.
Apéndice n.° 143	Copia simple de la Nota n.° 0176-2018-JCRV-GSF-OSITRAN 7 de febrero de 2018
Apéndice n.° 144	Copia simple del Oficio n.° 1159-2018-MTC/25 de 14 de marzo de 2018, adjunta copia simple del Oficio n.° 01161-2018-GSF-OSITRAN de 7 de febrero de 2018 y otra documentación en copia simple.
Apéndice n.° 145	Copia simple de la Carta CVSN-MTC-085-2018 de 13 de marzo de 2018, adjunta copia simple de Tabla 1: resumen de gastos generales ampliación de plazo n.° 01 y n.° 02, y otra documentación en copia simple.
Apéndice n.° 146	Copia simple de la Carta CVSN-OSITRAN-111-2018 de 18 de abril de 2018, adjunta documentación en copia simple.
Apéndice n.° 147.	Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-190-2018 de 8 de junio de 2018 y copia simple de sus Anexos.
Apéndice n.° 148	Copia autenticada de Informe n.° 0880-2018-MTC/25 de 26 de junio de 2018
Apéndice n.° 149	Copia simple de la "Adenda n.° 1 al Acta de Acuerdos en Trato Directo de fecha 28 de junio de 2018" de 11 de marzo de 2019 y copia simple del Anexo I Términos de Referencia.
Apéndice n.° 150.	Copia autenticada del Oficio n.° 4010-2019-GSF-OSITRAN de 7 de mayo de 2019
Apéndice n.° 151.	Copia autenticada del Informe n.° 2307-2019-JCRV-GSF-OSITRAN de 7 de mayo de 2019
Apéndice n.° 152.	Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-219-2019 de 13 de mayo de 2019, que adjunta copia autenticada del Oficio n.°1671-2019-MTC/16 de 29 de enero de 2019, copia autenticada del Informe Técnico N° 007-2019-MTC/16.03.AEM de 25 de enero de 2019 y copia autenticada del Acta de la Correcta Ampliación del Plan de Manejo Socio Ambiental del Proyecto Mantenimiento Periódico Inicial de 29 de enero de 2019.
Apéndice n.° 153.	Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-256-2019 de 28 de mayo de 2019
Apéndice n.° 154.	Copia autenticada del Oficio n.°4438-2019-MTC/19 de 4 de setiembre de 2019
Apéndice n.° 155.	Copia autenticada del Oficio n.° 6060-2019-MTC/19 de 25 de noviembre de 2019, adjunta copia autenticada del Informe n.° 31-2019-MTC/16.01.SMPF de 2 de noviembre de 2019 y copia autenticada del Informe n.° 009-2019-MTC/20.23.1-MAC de 16 de enero de 2019 y otra documentación adjunta en copia autenticada.

Apéndice n.° 156. Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-558-2019 de 6 de diciembre de 2019

Apéndice n.° 157. Copia simple del Oficio n.° 0423-2020-MTC/19 del 27 de enero de 2020, adjunta copia simple de la Carta CVSN-MTC-027-2020 de 22 de enero de 2020 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 158. Copia simple de la Carta CVSN-MTC-089-2020 de 21 de febrero de 2020.

Apéndice n.° 159. Copia simple del Informe n.° 135-2017-MTC/20.6.4 de 8 de noviembre de 2017, adjunta copia simple del Informe n.° 125-2017-MTC/20.6.4-JCMP.- de 8 de noviembre de 2017 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 160. Copia autenticada del Acta de Acuerdos en Trato Directo de 28 de junio de 2018 y copia autenticada del Anexo I.

Apéndice n.° 161. Copia simple del Informe n.° 074-2020-MTC/20.11.1/AACJ de 21 de diciembre de 2020 y copia simple de cuadro adjunto.

Apéndice n.° 162. Copia simple del Contrato de Servicios de 20 de mayo de 2019.

Apéndice n.° 163. Copia simple del Informe n.° 0399-2019-MTC/19.02 de 10 de octubre de 2019.

Apéndice n.° 164. Copia simple del Memorándum n.° 0176-2019-MTC/19.02 de 14 de octubre de 2019.

Apéndice n.° 165. Copia autenticada del Memorándum No. 091-2019-MTC-19.02.UF de 23 de octubre de 2019

Apéndice n.° 166. Copia autenticada del Informe n.° 0958-2019-MTC/19.02 de 16 de diciembre de 2019

Apéndice n.° 167. Copia simple del Memorándum n.° 6190-2019-MTC/19 de 29 de octubre de 2019.

Apéndice n.° 168. Copia autenticada del Informe No. 108-2019-MTC/19.02.UF de 5 de noviembre de 2019 y documentación adjunta en copia simple.

Apéndice n.° 169. Copia autenticada del Acta de Fin de Trato Directo de 20 de diciembre de 2019

Apéndice n.° 170. Copia autenticada del Acta de Acuerdos de Suspensión de Obligaciones correspondiente a Sectores de Rehabilitación y Mejoramiento de 22 de julio de 2019 y copia autenticada del Anexo N° 1.

Apéndice n.° 171. Copia autenticada de la Adenda n.° 1 al Acta de Acuerdos de Suspensión de Obligaciones correspondiente a Sectores de Rehabilitación y Mejoramiento de 29 de agosto de 2020.

Apéndice n.° 172. Copia autenticada de la Adenda n.° 2 al Acta de Acuerdos de Suspensión de Obligaciones correspondiente a Sectores de Rehabilitación y Mejoramiento de 22 de junio de 2021.

Apéndice n.° 173. Copia simple del Oficio n.° 0119-2021-MTC/19 de 10 de enero de 2021.

Apéndice n.° 174. Copia simple de la Carta CVSN-MTC-090-2020 de 21 de febrero de 2020, adjunta copia simple del Anexo 1.

Apéndice n.° 175. Impresión con firma digital del Oficio n.° 029-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 7 de junio de 2021.

Apéndice n.° 176. Impresión con firma digital del Oficio n.° 050-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 22 de julio de 2021.

Apéndice n.° 177. Impresión con firma digital del Oficio n.° 090-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL.SIERRA-II de 3 de setiembre de 2021.

Apéndice n.° 178. Copia autenticada del Memorandum n.° 3396-2015-MTC/20.7 de 9 de setiembre de 2015

Apéndice n.° 179. Copia autenticada de la Resolución Directoral n.° 323-2016-MTC/20 de 13 de mayo de 2016

Apéndice n.° 180. Copia autenticada del Acta n.° 01-2016 de 15 de junio de 2016

Apéndice n.° 181. Copia autenticada del Memorándum n.° 600-2016-MTC/20 de 8 de marzo de 2016, adjunta documento "Datos de [sic] Generales del contrato" en copia autenticada.

Apéndice n.° 182. Copia autenticada del Acta n.° 04-RD 580-2014-MTC/20 de 23 de julio de 2014 y copia autenticada del Anexo I.

Apéndice n.° 183. Copia autenticada del Acta n.° 05-2016 de 15 de junio de 2016.

Apéndice n.° 184. Copia autenticada del Acta n.° 03-RD 580-2014-MTC/20 de 23 de julio de 2014 y copia autenticada del Anexo I.

Apéndice n.° 185. Copia autenticada del Acta n.° 06-2016 de 15 de junio de 2016.

Apéndice n.° 186. Copia autenticada del Memorándum n.° 3806-2015-MTC/20 de 21 de diciembre de 2015, adjunta copia autenticada de Ayuda Memoria Carretera San Marcos – Cajabamba – Sausacocha, Tramo: San Marcos – Cajabamba (SNIP 11432).

Apéndice n.° 187. Copia autenticada del Acta n.° 03-2016 de 15 de junio de 2016.

Apéndice n.° 188 Copia simple del Memorándum n.° 1443-2017-MTC/20.3 de 8 de noviembre de 2017.

Apéndice n.° 189. Copia autenticada del Acta n.° 04-2016 de 15 de junio de 2016.

Apéndice n.° 190. Copia autenticada del Acta n.° 03-614-2014-MTC/20 de 11 de julio de 2014.

Apéndice n.° 191. Copia autenticada del Acta n.° 02-2016 de 15 de junio de 2016.

Apéndice n.° 192. Copia simple del Acta de Inspección Visual de Estado Situacional de Sub Tramos O&M del Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 de 31 de mayo de 2018 y cuadros adjuntos en copia simple.

Apéndice n.° 193. Copia autenticada del Oficio n.° 3058-2018-MTC/25 de 13 de julio de 2018, adjunta copia autenticada del Acta de Inspección Visual de Estado Situacional de Sub Tramos O&M del Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 y otra documentación adjunta en copia autenticada.

Apéndice n.° 194. Copia simple del Acta de Acuerdo Parcial de Trato Directo de 16 de julio de 2018.

Apéndice n.° 195. Copia simple del "Acta Complementaria al Acta de Acuerdo Parcial de Trato Directo de fecha 16 de julio del 2018" de 9 de noviembre de 2018.

Apéndice n.° 196. Copia autenticada del Acta de Acuerdo Parcial de Trato Directo de 7 de diciembre de 2018 y copia autenticada del Anexo I.

Apéndice n.° 197. Copia autenticada del Informe n.° 1766-2018-MTC/25 de 30 de octubre de 2018.

Apéndice n.° 198. Copia simple de la Carta n.° 022-2019-FAP de julio de 2019.

Apéndice n.° 199. Copia simple del documento "Peritaje Especializado Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 Informe Final Resumen Ejecutivo" de julio de 2019.

Apéndice n.° 200. Copia simple del Oficio n.° 0264-2019-MTC/25 de 17 de enero de 2019.

Apéndice n.° 201. Impresión con firma digital del Oficio n.° 1791-2019-GSF-OSITRAN de 26 de febrero de 2019.

Apéndice n.° 202. Copia simple del Informe n.° 0980-2019-JCRV-GSF-OSITRAN de 26 de febrero de 2019.

Apéndice n.° 203. Copia simple del "Acta Complementaria al Acta de Acuerdo Parcial de Trato Directo de fecha 16 de julio del 2018" de 9 de noviembre de 2018.

Apéndice n.° 204. Impresión con firma digital del Oficio n.° 3087-2021-MTC/19 de 24 de junio de 2021.

Apéndice n.° 205. Cuantificación del efecto económico relacionado Hecho n° 2

Apéndice n.° 206. Copia autenticada de la Carta BS/089/2013 de 21 de marzo de 2013 y documentación adjunta en copia autenticada.

Apéndice n.° 207. Copia simple del Oficio n.° 10-2013/PROINVERSIÓN/DPI/SDGP/JPVI.06 de 9 de abril de 2013

Apéndice n.° 208. Copia autenticada del Oficio n.° 323-2013-MTC/09 de 30 de abril de 2013.

Apéndice n.° 209. Copia simple del Informe n.° 576-2013-MTC/09 de 19 de abril de 2013.

Apéndice n.° 210. Impresión del correo electrónico y su adjunto de 15 de junio de 2021.

Apéndice n.° 211. Impresión con firma digital del Oficio n.° 028-2021-CG/APP/AC-LONGITUDIANL.SIERRA-II de 7 de junio de 2021.

Apéndice n.° 212. Copia simple de la Carta CVSN-MTC-079-2014 de 28 de octubre del 2014.

Apéndice n.° 213. Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-081-2014 de 31 de octubre de 2014.

Apéndice n.° 214. Copia autenticada del Oficio n.° 080-18-GG-OSITRAN de 23 de marzo de 2018, adjunta copia simple del Informe n.° 009-18-GAJ-OSITRAN de 22 de marzo de 2018.

Apéndice n.° 215. Copia autenticada de la Carta CVSN-OSITRAN-099-2018 de 3 de abril de 2018.

Apéndice n.° 216. Copia simple del Oficio n.° 6279-2014-GSF-OSITRAN de 12 de octubre de 2014.

Apéndice n.° 217. Copia simple del Informe n.° 3253-2014-GSF-OSITRAN de 12 de noviembre del 2014, adjunta copia simple del Anexo n.° 1 y Anexo n.° 2.

Apéndice n.° 218. Copia simple del Oficio n.° 080-18-GG-OSITRAN de 23 de marzo de 2018.

Apéndice n.° 219. Copia autenticada del Oficio n.° 2150-2014-MTC/20 de 24 noviembre de 2014.

Apéndice n.° 220. Copia simple del Informe n.° 0110-2014-MTC/20.9/PFCL de 14 de noviembre de 2014.

Apéndice n.° 221. Copia simple del Informe n.° 0159-2014-MTC/20.9.maqr de 21 de noviembre de 2014.

Apéndice n.° 222. Copia simple del Informe n.° 43-2014-MTC-20.9/JA de 21 de noviembre de 2014.

Apéndice n.° 223. Copia simple del Informe n.° 215-2014-MTC/20.9-EM de 24 de noviembre de 2014.

Apéndice n.° 224. Copia simple del Informe n.° 245-2014-MTC/20.9-JCMP.- de 24 de noviembre de 2014.

Apéndice n.° 225. Copia simple del Informe n.° 43-2014-MTC-20.9/JA de 21 de noviembre de 2014.

Apéndice n.° 226. Copia simple de la Carta CVSN-MTC-110-2014 de 5 de diciembre de 2014.

Apéndice n.° 227. Copia simple de la Carta CVSN-MTC 112-2014 de 9 de diciembre de 2014.

Apéndice n.° 228. Copia simple del Oficio n.° 7031-2014-GSF-OSITRAN de 17 de diciembre de 2014, adjunta documentación de sustento en copia simple.

Apéndice n.° 229. Copia simple del Informe n.° 3652-2014-GSF-OSITRAN de 17 de diciembre de 2014 y copia simple del Anexo n.° 1.

Apéndice n.° 230. Copia simple de la Carta CVSN-MTC-025-2014 de 12 de julio de 2014.

Apéndice n.° 231. Copia simple de la Carta CVSN-MTC-060-2014 de 11 de setiembre de 2014.

Apéndice n.° 232. Copia autenticada del Oficio n.° 140-2015-MTC/20 de 26 de enero de 2015.

Apéndice n.° 233. Copia autenticada del Informe n.° 122-2014-MTC/20.9/PFCL de 18 de diciembre de 2014.

Apéndice n.° 234. Copia autenticada del Informe n.° 0179-2014-MTC/20.9.maqr. de 22 de diciembre de 2014.

Apéndice n.° 235. Copia autenticada del Informe n.° 263-2014-MTC/20.9-JCMP.- de 26 de diciembre de 2014.

Apéndice n.° 236. Copia autenticada del Informe n.° 009-2015-MTC/20.9-EM de 12 de enero de 2015.

Apéndice n.° 237. Copia autenticada del Informe n.° 06-2015-MTC-20.9/JA de 22 de enero de 2015.

Apéndice n.° 238. Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-011-2014 de 3 de febrero de 2015.

Apéndice n.° 239. Copia autenticada del Oficio n.° 445-2015-MTC/25 de 10 de febrero de 2015.

Apéndice n.° 240. Copia simple del Oficio n.° 0840-2015-GSF-OSITRAN de 10 de febrero de 2015 y copia simple del Anexo: Estado situacional Cláusula 5.10.

Apéndice n.° 241. Copia simple del Oficio n.° 619-2015-MTC/25 de 25 de febrero de 2015, adjunta copia simple del Memorandum n.° 434-2015-MTC/14 de 20 de febrero de 2015.

Apéndice n.° 242. Copia simple del Informe n.° 065-2015-MTC/14.07 con sello de recepción de 19 de febrero de 2015, adjunta copia simple de Memorandum n.° 2869-2014-MTC/14 de 26 de noviembre de 2014, copia simple de Memorandum n.° 2427-2014-MTC/25 de 4 de noviembre de 2014 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 243. Copia simple de la Carta CVSN-MTC-039-2015 de 17 de marzo de 2015

Apéndice n.° 244. Copia autenticada del Oficio n.° 1309-2015-MTC/25 de 5 de mayo de 2015, adjunta copia autenticada del Acta de Acuerdos para la Suspensión Temporal de Obligaciones Contractuales de 5 de mayo de 2015.

Apéndice n.° 245. Copia simple de la Carta CVSN-MTC-095-2015 de 12 de mayo de 2015.

Apéndice n.° 246. Copia simple de la Carta CVSN-OSITRAN-107-2015 de 13 mayo de 2015, adjunta copia simple del Informe n.° 002-2015/E/JE de 4 de mayo de 2015 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 247. Copia simple del Oficio n.° 1615-2015-MTC/25 de 27 de mayo de 2015, adjunta Memorandum n.° 1462-2015-MTC/20 de 27 de mayo de 2015.

Apéndice n.° 248. Copia simple del Informe n.° 092-2015-MTC/20.9-EM de 18 de mayo 2015.

Apéndice n.° 249. Copia simple del Informe n.° 056-2015-MTC/20.9.maqr. de 19 de mayo de 2015.

Apéndice n.° 250. Copia simple del Informe n.° 102-2015-MTC/20.9.JCMP.- de 22 de mayo de 2015.

Apéndice n.° 251. Copia simple del Informe n.° 106-2015-MTC/20.9/PFCL de 22 de mayo de 2015, adjunta copia simple del Informe n.° 44-2015-MTC-20.9/JA de 22 de mayo de 2015 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 252. Copia simple del Informe n.° 44-2015-MTC-20.9/JA de 22 de mayo de 2015.

Apéndice n.° 253. Copia simple de la Carta CVSN-OSITRA-140-2015 de 5 de junio del 2015, adjunta documento "Mantenimiento Periódico Inicial Información Complementaria" de junio de 2015.

Apéndice n.° 254. Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-148-2015 de 11 de junio de 2015, adjunta copia autenticada del Informe n.° 002-2015/EV-1404-H/TTDV de 9 de junio del 2015.

Apéndice n.° 255. Copia simple del Oficio n.° 2012-2015-GSF-OSITRAN de 16 de junio de 2015.

Apéndice n.° 256. Copia simple del Informe n.° 457-2015-GSF-GAL-OSITRAN de 16 de junio de 2015.

Apéndice n.° 257. Copia simple del Memorándum n.° 214-15-GAJ-OSITRAN de 1 de junio de 2015.

Apéndice n.° 258. Copia simple de la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización n.° 28-2015-GSF-OSITRAN de 16 de junio de 2015

Apéndice n.° 259. Copia autenticada del Acta de Acuerdos para la Suspensión Temporal de Obligaciones Contractuales de 19 de junio de 2015.

Apéndice n.° 260. Copia simple del Oficio n.° 940-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 26 de junio de 2015.

Apéndice n.° 261. Copia simple del Informe n.° 526-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 26 de junio de 2015.

Apéndice n.° 262. Copia autenticada del Oficio n.° 2285-2015-MTC/25 de 15 de julio de 2015.

Apéndice n.° 263. Copia autenticada del Informe n.° 120-2015-MTC/20.9-EM de 1 de julio de 2015.

Apéndice n.° 264. Copia autenticada del Informe n.° 088-2015-MTC/20.9.maqr. de 7 de julio de 2015.

Apéndice n.° 265. Copia autenticada del Informe n.° 134-2015-MTC/20.9-JCMP.- de 8 de julio de 2015.

Apéndice n.° 266. Copia autenticada del Informe n.° 132-2015-MTC/20.9/PFCL de 16 de junio de 2015.

Apéndice n.° 267. Copia autenticada del Informe n.° 67-2015-MTC-20.9/JA de 6 de julio de 2015.

Apéndice n.° 268. Copia autenticada del Memorándum n.° 1945-2015-MTC/20 de 8 de julio de 2015.

Apéndice n.° 269. Copia simple de la Carta CVSN-OSITRAN-184-2015 de 16 de julio de 2015, adjunta copia simple del Informe n.° 003-2015/EV/JE de 15 de julio de 2015.

Apéndice n.° 270. Copia simple de la Carta CVSN-MTC-205-2015 de 23 de julio de 2015, adjunta copia simple del Informe n.° 003-2015/EV-1404-H/TTDV de 21 de julio de 2015.

Apéndice n.° 271. Copia autenticada del Oficio n.° 1431-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 10 de agosto de 2015.

Apéndice n.° 272. Copia autenticada del Informe n.° 769-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 10 de agosto de 2015 y documento adjunto en copia autenticada.

Apéndice n.° 273. Copia simple del documento "Expedientes Técnicos para las Obras de Mantenimiento Periódico Inicial de la Concesión Carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca – Trujillo y Div. Chilete – Emp. PE-3N Volumen I Anexo F Suelos y Pavimentos Informe Final" de octubre de 2015.

Apéndice n.° 274. Copia autenticada del Informe n.° 075-2015-MTC/20.9.CHB de 20 de agosto de 2015.

Apéndice n.° 275. Copia simple de la Carta CVSN-MTC-234-2015 de 28 de agosto de 2015.

Apéndice n.° 276. Copia autenticada del Informe n.° 165-2015-MTC/20.9-JCMP.- de 10 de septiembre de 2015.

Apéndice n.° 277. Copia simple del Oficio n.° 1884-2015-MTC/20 de 1 de octubre de 2015.

Apéndice n.° 278. Copia simple de la Carta CVSN-MTC-260-2015 de 25 de septiembre de 2015.

Apéndice n.° 279. Copia simple de la Carta CVSN-MTC-269-2015 de 13 de octubre del 2015.

Apéndice n.° 280. Copia simple de la Carta CVSN-MTC-270-2015 de 14 de octubre de 2015.

Apéndice n.° 281. Copia simple del Oficio n.° 1980-2015-MTC/20 de 22 de octubre de 2015, adjunta copia simple del Memorándum n.° 3834-2015-MTC/25 de 13 de octubre de 2015.

Apéndice n.° 282. Copia simple del Informe n.° 162-2015-MTC/20.9.maqr. de 19 de octubre de 2015.

Apéndice n.° 283. Copia simple del Informe n.° 104-2015-MTC/20.9.JA de 19 de octubre de 2015.

Apéndice n.° 284. Copia simple del Informe n.° 183-2015-MTC/20.9.EM de 20 de octubre de 2015

Apéndice n.° 285. Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-293-2015 de 2 de noviembre de 2015.

Apéndice n.° 286. Copia simple de la Carta n.° 10-2015/EV-1404-H/RL de 2 de noviembre de 2015.

Apéndice n.° 287. Copia autenticada del Informe n.° 101-2015-MTC/20.9 de 23 de noviembre de 2015 y copia simple del Anexo No. 01.

Apéndice n.° 288. Copia autenticada del Memorando n.° 4208-2015-MTC/25 de 4 de noviembre de 2015

Apéndice n.° 289. Impresión con firma digital del Oficio n.° 118-2021-MTC/20.7 de 9 de agosto de 2021.

Apéndice n.° 290. Copia autenticada del Memorándum N° 2365-2014-MTC/25 de 30 de octubre de 2014, adjunta copia autenticada de la Hoja de Ruta de 29 de octubre de 2014 y copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-079-2014 de 28 de octubre de 2014.

Apéndice n.° 291. Copia autenticada del Memorándum n.° 2047-2015-MTC/20.3 de 26 de noviembre de 2015.

Apéndice n.° 292. Copia autenticada de la Resolución Directoral n.° 1223-2015-MTC/20 de 26 de noviembre de 2015 y copia autenticada del Anexo No. 01.

Apéndice n.° 293. Copia simple de los Planos detalle de intervención en pavimento - ET del MPI aprobado con Resolución Directoral n.° 1223-2015-MTC/20 de 26 de noviembre de 2015.

Apéndice n.° 294. Copia simple del Informe n.° 02228-2021-JCRV-GSF-OSITRAN de 23 de abril de 2021.

Apéndice n.° 295. Impresión con firma digital del Oficio n.° 07993-2021-GSF-OSITRAN de 9 de agosto de 2021.

Apéndice n.° 296. Copia autenticada del Memorando n.° 1514-2014-MTC/20 de 21 de julio de 2014.

Apéndice n.° 297. Copia simple del Informe n.° 0125-2014-MTC/20.7 de 18 de julio de 2014, adjunta copia simple del Informe n.° 079-2014-MTC/20.7.JMP de 7 de julio de 2014 y copia simple del Memorando n.° 992-2014-MTC/25 de 2 de junio de 2014.

Apéndice n.° 298. Copia simple del Acta n.° 02-614-2014-MTC/20 de 11 de julio de 2014.

Apéndice n.° 299. Copia autenticada del Acta n.° 01-RD N° 580-2014-MTC/20 de 23 de julio de 2014 y copia autenticada del Anexo I.

Apéndice n.° 300. Copia autenticada del Acta n.° 01-2015 de 20 de marzo de 2015.

Apéndice n.° 301. Copia autenticada del Acta n.° 02-2015 de 20 de marzo de 2015 y documentación adjunta en copia autenticada.

Apéndice n.° 302. Copia autenticada del Acta n.° 03-2015 de 20 de marzo de 2015.

Apéndice n.° 303. Copia simple del Acta de Recepción del Sub Tramo Dv. Chilete-Emp. PE - 3N, Ruta PE-08A de 4 de agosto de 2015, adjunta copia simple del panel fotográfico de los pasivos ambientales entre los Km. 43+500 – 44+500.

Apéndice n.° 304. Copia autenticada del Acta n.° 02-RD 580-2014-MTC/20 de 23 de julio de 2014.

Apéndice n.° 305. Copia autenticada del Informe n.° 204-2014-MTC/20.7 de 22 de octubre de 2014.

Apéndice n.° 306. Copia autenticada del Memorando n.° 2514-2014-MTC/20 de 22 de octubre de 2014.

Apéndice n.° 307. Copia simple del Acta n.° 01-RD 1165-2014-MTC/20 de 14 de noviembre de 2014, adjunta copia simple del Anexo I.

Apéndice n.° 308. Copia autenticada del Acta n.° 04-2015 de 20 de marzo de 2015

Apéndice n.° 309. Copia simple del Informe Técnico de la Ubicación Georefrenciación [sic] de puntos notables en las Rutas Nacionales PE-3N, PE-08, PE-08A y PE-10A.

Apéndice n.° 310. Copia autenticada de la Carta CVSN-OSITRAN-050-2016 de 22 de febrero del 2016.

Apéndice n.° 311. Copia autenticada del Oficio n.° 992-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de 8 de marzo de 2016.

Apéndice n.° 312. Copia autenticada y simple del Informe n.° 500-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de 7 de marzo de 2016.

Apéndice n.° 313. Copia autenticada del Oficio n.° 1564-2016-MTC/25 de 2 de mayo de 2016.

Apéndice n.° 314. Copia autenticada del Informe n.° 0337-2016-MTC/25 de 25 de abril de 2016.

Apéndice n.° 315. Copia autenticada del Oficio n.° 1634-2016-MTC/25 de 10 de mayo de 2016.

Apéndice n.° 316. Copia simple del Oficio n.° 2602-2016-JCVR-GSF-OSITRAN de 17 de junio de 2016, adjunta copia simple del Oficio n.° 1634-2016-MTC/25 de 10 de mayo de 2016 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 317. Copia simple del Informe n.° 1279-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de 17 de junio de 2016.

Apéndice n.° 318. Copia simple de la Carta CVSN-OSITRAN-271-2016 de 28 de septiembre de 2016, adjunta Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a nivel de carpeta asfáltica de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Trujillo y Div. Chilete – Emp. PE-3N Sub Tramo: 06 Cajamarca – Dv. Yanacocha Sector 02: P.K. 10+100 – 24+900 Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos de septiembre de 2016.

Apéndice n.° 319. Copia simple de la Carta CVSN-OSITRAN-269-2016 de 27 de septiembre de 2016, adjunta Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a nivel de carpeta asfáltica de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Trujillo y Div. Chilete – Emp. PE-3N Sub Tramo: 08 Km. 1269+000 – San Marcos Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos de septiembre de 2016.

Apéndice n.° 320. Copia simple de la Carta CVSN-OSITRAN-259-2016 13 de septiembre de 2016, adjunta Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a nivel de carpeta asfáltica de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Trujillo y Div. Chilete – Emp. PE-3N Sub Tramo: 12 Huamachuco – Dv. Callacuyan Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos de septiembre de 2016.

Apéndice n.° 321. Copia simple de la Carta CVSN-OSITRAN-256-2016 de 12 de septiembre de 2016, adjunta Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a nivel de carpeta asfáltica de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Trujillo y Div. Chilete – Emp. PE-3N Sub Tramo: 15 Dv. Otuzco – Trujillo Ruta PE-10A Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos de septiembre de 2016.

Apéndice n.° 322. Copia simple de la Carta CVSN-OSITRAN-258-2016 de 13 de septiembre de 2016, adjunta Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a nivel de carpeta asfáltica de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Trujillo y Div. Chilete – Emp. PE-3N Sub Tramo: 16 Ciudad de Dios – Dv. Chilete Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos de septiembre de 2016.

Apéndice n.° 323. Copia simple de la Carta CVSN-OSITRAN-260-2016 de 14 de septiembre de 2016, adjunta Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a nivel de carpeta asfáltica de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Trujillo y Div. Chilete – Emp. PE-3N Sub Tramo: 17 Dv. Chilete – Cajamarca Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos de septiembre de 2016.

Apéndice n.° 324. Copia simple de la Carta CVSN-OSITRAN-281-2016 de 11 octubre de 2016, adjunta Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a nivel de carpeta asfáltica de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Trujillo y Div. Chilete – Emp. PE-3N Sub Tramo: 18 Chilete – Empalme PE-3N Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos de octubre de 2016.

Apéndice n.° 325. Copia simple del Informe n.° 2529-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de 9 de diciembre de 2016

Apéndice n.° 326. Copia simple del Oficio n.° 5383-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de 9 de diciembre de 2016, adjunta copia simple del Informe n.° 2529-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de 9 de diciembre de 2016.

Apéndice n.° 327. Copia autenticada del Informe n.° 040-2016-MTC/20.6.4.JCMP.- de 20 de septiembre de 2016

Apéndice n.° 328. Copia autenticada del Informe n.° 041-2016-MTC/20.6.4.JCMP.- de 21 de septiembre de 2016.

Apéndice n.° 329. Copia autenticada del Informe n.° 043-2016-MTC/20.6.4.JCMP.- de 22 de septiembre de 2016.

Apéndice n.° 330. Copia autenticada del Informe n.° 042-2016-MTC/20.6.4.JCMP.- de 22 de septiembre de 2016.

Apéndice n.° 331. Copia autenticada del Informe n.° 047-2016-MTC/20.6.4.JCMP.- de 30 de septiembre de 2016.

Apéndice n.° 332. Copia autenticada del Informe n.° 049-2016-MTC/20.6.4.JCMP.- de 30 de septiembre de 2016.

Apéndice n.° 333. Copia autenticada del Informe n.° 056-2016-MTC/20.6.4.JCMP.- de 9 de noviembre de 2016.

Apéndice n.° 334. Copia autenticada del Oficio n.° 3835-2016-MTC/25 de 27 de setiembre de 2016.

Apéndice n.° 335. Copia autenticada del Oficio n.° 4050-2016-MTC/25 de 11 de octubre 2016, adjunta copia autenticada del Memorándum n.°2650-2016-MTC/20 de 23 de septiembre de 2016.

Apéndice n.° 336. Copia autenticada del Oficio n.° 4049-2016-MTC/25 de 11 de octubre de 2016.

Apéndice n.° 337. Copia autenticada del Oficio n.° 4051-2016-MTC/25 de 11 de octubre de 2016, adjunta copia autenticada del Memorándum n.° 2662-2016-MTC/20 de 23 de septiembre de 2016.

Apéndice n.° 338. Copia autenticada del Oficio n.° 3944-2016-MTC/25 de 4 de octubre de 2016, adjunta copia autenticada del Memorándum n.° 2751-2016-MTC/20 de 30 de septiembre de 2016.

Apéndice n.° 339. Copia autenticada del Oficio n.° 4038-2016-MTC/25 de 11 de octubre de 2016, adjunta copia autenticada de Memorándum n.° 2758-2016-MTC/20 de 3 de octubre de 2016.

Apéndice n.° 340. Copia autenticada del Oficio n.° 4460-2016-MTC/25 de 14 de noviembre de 2016, adjunta copia autenticada de Memorándum n.° 3309-2016-MTC/20 de 10 de noviembre de 2016.

Apéndice n.° 341. Copia simple del Informe n.° 055-2016-MTC/20.6.4-JCMP de 8 de noviembre de 2016, adjunta copia simple de la Carta CVSN-MTC-381-2016 de 13 de octubre de 2016 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 342. Copia simple del Informe n.° 058-2016-MTC/20.6.4-JCMP de 10 de noviembre de 2016, adjunta copia simple de la Carta CVSN-MTC-396-2016 de 18 de octubre de 2016 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 343. Copia simple del Informe n.° 062-2016-MTC/20.6.4-JCMP.- de 11 de noviembre de 2016, adjunta copia simple de la Carta CVSN-MTC-397-2016 de 18 de octubre de 2016 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 344. Copia simple del Informe n.° 061-2016-MTC/20.6.4-JCMP.- de 11 de noviembre de 2016, adjunta copia simple de la Carta CVSN-MTC-402-2016 de 21 de octubre de 2016 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 345. Copia simple del Informe n.° 057-2016-MTC/20.6.4-JCMP.- de 10 noviembre de 2016, adjunta copia simple de la Carta CVSN-MTC-375-2016 de 11 de octubre de 2016 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 346. Copia simple del Informe n.° 059-2016-MTC/20.6.4-JCMP.- de 11 noviembre de 2016, adjunta copia simple de la Carta CVSN-MTC-395-2016 de 18 de octubre de 2016 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 347. Copia simple del Oficio n.° 4443-2016-MTC/25 de 11 de noviembre de 2016, adjunta copia simple del Memorandum n.° 3292-2016-MTC/20 de 9 de noviembre de 2016.

Apéndice n.° 348. Copia simple del Oficio n.° 4462-2016-MTC/25 de 14 de noviembre de 2016.

Apéndice n.° 349. Copia simple del Oficio n.° 4495-2016-MTC/25 16 de noviembre de 2016.

Apéndice n.° 350. Copia simple del Oficio n.° 4511-2016-MTC/25 de 16 de noviembre de 2016, adjunta copia simple del Memorandum n.° 3351-2016-MTC/20 de 14 de noviembre de 2016 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 351. Copia simple del Oficio n.° 4461-2016-MTC/25 de 14 de noviembre de 2016, adjunta copia simple del Memorandum n.° 3315-2016-MTC/20 de 11 de noviembre de 2016 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 352. Copia simple del Oficio n.° 4458-2016-MTC/25 de 14 de noviembre de 2016, adjunta copia simple del Memorandum n.° 3325-2016-MTC/20 de 11 de noviembre de 2016 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 353. Copia simple del Oficio n.° 0246-2017-GSF-OSITRAN de 10 de enero de 2017.

Apéndice n.° 354. Copia simple del Informe n.° 0069-2017-JCRV-GSF-OSITRAN de 10 de enero de 2017.

Apéndice n.° 355 Copia simple del Informe n.° 008-2017-MTC/20.6.4-JCMP.- de 23 de enero de 2017.

Apéndice n.° 356. Copia simple del Informe n.° 009-2017-MTC/20.6.4-JCMP.- de 24 de enero de 2017

Apéndice n.° 357. Copia simple del Informe n.° 006-2017-MTC/20.6.4.JCMP.- de 19 de enero de 2017, adjunta copia simple de la Carta CVSN-MTC-505-2016 de 28 de diciembre de 2016.

Apéndice n.° 358. Copia simple del Oficio n.° 0530-2017-MTC/25 de 6 de febrero de 2017.

Apéndice n.° 359. Copia simple del Oficio n.° 0421-2017-MTC/25 de 31 de enero de 2017, adjunta Memorandum n.° 310-2017-MTC/20 de 30 de enero de 2017 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 360. Copia simple del Oficio n.° 0529-2017-MTC/25 de 6 de febrero de 2017.

Apéndice n.° 361. Copia simple de la Carta CVSN-MTC-067-2017 de 10 de febrero de 2017.

Apéndice n.° 362. Copia simple del Informe Estudio Echecopar de 14 de diciembre de 2016.

Apéndice n.° 363. Copia simple de la Carta CVSN-MTC-068-2017 de 10 de febrero de 2017.

Apéndice n.° 364. Copia simple del Informe Técnico Legal Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 elaborado por Investment Developmet Advisors of Finance & Regulation Institute.

Apéndice n.° 365. Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-123-2017 de 21 de marzo de 2017.

Apéndice n.° 366. Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-225-2017 de 18 de mayo de 2017.

Apéndice n.° 367. Copia autenticada del documento "Alcances en la Determinación de los Niveles de Servicio de Rugosidad del Pavimento (IRI) Aplicación a las Actividades de Mantenimiento Periódico Inicial Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca – Trujillo y Dv. Chilete – Emp. PE-3N", que contiene copia autenticada de la Carta n.° 0503-17-WGL de 22 de mayo de 2017.

Apéndice n.° 368. Copia autenticada del documento elaborado por Rubio, Leguía y Normand de 30 de mayo de 2017.

Apéndice n.° 369. Copia simple del Oficio n.° 026-2017-EF/68.01 de 13 de febrero de 2017 y copia simple del Oficio n.° 080-2017-EF/68.01 de 24 de abril de 2017.

Apéndice n.° 370. Copia autenticada del Informe n.° 0443-2017-MTC/25 de 30 de mayo de 2017.

Apéndice n.° 371. Copia autenticada del Oficio n.° 0246-2017-GSF-OSITRAN de 10 de enero de 2017

Apéndice n.° 372. Copia autenticada del Informe n.° 444-2017-MTC/25 de 30 de mayo de 2017

Apéndice n.° 373. Copia autenticada del Acta de Acuerdo de Trato Directo de 31 de mayo de 2017 y copia autenticada del Anexo.

Apéndice n.° 374. Copia simple del Oficio n.° 2778-2017-MTC/25 de 5 de julio de 2017.

Apéndice n.° 375. Copia autenticada del Oficio n.° 5427-2017-GSF-OSITRAN de 19 de julio de 2017.

Apéndice n.° 376. Copia autenticada del Informe n.° 2434-2017-JCRV-GSF-OSITRAN de 19 de julio de 2017.

Apéndice n.° 377. Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-326-2017 de 26 de julio de 2017, adjunta copia autenticada de "Resumen Ejecutivo de Levantamiento de Observaciones Sub Tramo 12: Huamachuco – Dv. Callacuyan. Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos" y otra documentación en copia autenticada.

Apéndice n.° 378. Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-324-2017 de 25 de julio de 2017, adjunta copia autenticada de "Resumen Ejecutivo de Levantamiento de Observaciones Sub Tramo 15: Dv. Otuzco – Trujillo. Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos" y otra documentación en copia autenticada.

Apéndice n.° 379. Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-320-2017 de 21 de julio de 2017, adjunta copia autenticada de "Resumen Ejecutivo de Levantamiento de Observaciones Sub Tramo 08: Km 1269+000 – San Marcos. Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos" y otra documentación en copia autenticada.

Apéndice n.° 380. Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-315-2017 de 19 de julio de 2017, adjunta copia autenticada de "Resumen Ejecutivo de Levantamiento de Observaciones Sub Tramo 16: Ciudad de Dios – Dv. Chilete. Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos" y otra documentación en copia autenticada.

Apéndice n.° 381. Copia simple del Memorándum n.° 3692-2017-MTC/25 de 1 de agosto de 2017.

Apéndice n.° 382. Copia autenticada del Memorandum n.° 2956-2017-MTC/20 de 2 de agosto de 2017.

Apéndice n.° 383. Copia autenticada del Memorando n.° 2957-2017-MTC/20 de 2 de agosto de 2017.

Apéndice n.° 384. Copia autenticada del Memorando n.° 2958-2017-MTC/20 de 2 de agosto de 2017.

Apéndice n.° 385. Copia simple del Informe n.° 066-2017-MTC/20.6.4-JCMP.- de 17 de julio de 2017.

Apéndice n.° 386. Copia simple del Informe n.° 073-2017-MTC/20.6.4-JCMP.- de 1 de agosto de 2017.

Apéndice n.° 387. Copia simple del Informe n.° 072-2017-MTC/20.6.4-JCMP.- de 25 de julio de 2017.

Apéndice n.° 388. Copia autenticada del Memorándum n.° 3144-2017-MTC/20 de 11 de agosto de 2017.

Apéndice n.° 389. Copia simple del Informe n.° 074-2017-MTC/20.6.4-JCMP.- de 3 de agosto de 2017.

Apéndice n.° 390. Copia simple del Informe n.° 075-2017-MTC/20.6.4-JCMP.- de 3 de agosto de 2017.

Apéndice n.° 391. Copia simple del Informe n.° 076-2017-MTC/20.6.4-JCMP.- de 9 de agosto de 2017.

Apéndice n.° 392. Copia simple del Informe n.° 077-2017-MTC/20.6.4-JCMP.- de 9 de agosto de 2017.

Apéndice n.° 393. Copia simple del Informe n.° 078-2017-MTC/20.6.4-JCMP.- de 9 de agosto de 2017.

Apéndice n.° 394. Copia simple del Oficio n.° 3461-2017-MTC/25 de 22 de agosto de 2017, adjunta copia simple del Memorandum n.° 2956-2017-MTC/20 de 2 de agosto de 2017, copia simple del Informe n.° 066-2017-MTC/20.6.4-JCMP.- de 17 de julio de 2017 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 395. Copia simple del Oficio n.° 3460-2017-MTC/25 de 22 de agosto de 2017, adjunta copia simple del Memorandum n.° 2957-2017-MTC/20 de 2 de agosto de 2017, copia simple del Informe n.° 073-2017-MTC/20.6.4-JCMP.- de 1 de agosto de 2017 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 396. Copia simple del Oficio n.° 3462-2017-MTC/25 de 22 de agosto de 2017, adjunta copia simple del Memorandum n.° 2958-2017-MTC/20 de 2 de agosto de 2017, copia simple del Informe n.° 072-2017-MTC/20.6.4-JCMP.- de 25 de julio de 2017 y otra documentación en copia simple.

Apéndice n.° 397. Copia autenticada del Informe n.° 0656-2017-MTC/25 de 10 de agosto de 2017.

Apéndice n.° 398. Copia simple del Oficio n.° 175-2017-EF/68.01 de 3 de agosto de 2017.

Apéndice n.° 399. Copia simple del Oficio n.° 3545-2017-MTC/25 de 22 de agosto de 2017.

Apéndice n.° 400. Copia autenticada del Oficio n.° 6743-2017-GSF-OSITRAN de 7 de setiembre de 2017.

Apéndice n.° 401. Copia autenticada del Memorandum n.° 4525-2017-MTC/25 de 15 de septiembre de 2017, adjunta copia autenticada del Oficio n.° 6743-2017-GSF-OSITRAN de 7 de setiembre de 2017 y otra documentación en copia autenticada.

Apéndice n.° 402. Copia autenticada del Memorándum n.° 3898-2017-MTC/20 de 4 de octubre de 2017, adjunta copia autenticada del Oficio n.° 6743-2017-GSF-OSITRAN de 7 de setiembre de 2017 y otra documentación en copia autenticada.

Apéndice n.° 403. Copia autenticada del Memorándum n.° 5145-2017-MTC/25 de 23 de octubre de 2017.

Apéndice n.° 404. Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-465-2017 de 19 de octubre del 2017.

Apéndice n.° 405. Copia autenticada del Memorándum n.° 5403-2017-MTC/25 de 3 de noviembre del 2017.

Apéndice n.° 406. Impresión con firma digital del Oficio n.° 5672-2021-MTC/19 de 18 de noviembre de 2021.

Apéndice n.° 407. Copia autenticada del Memorándum n.° 2128-2017-MTC/20.6 de 8 de noviembre de 2017.

Apéndice n.° 408. Copia simple del Oficio n.° 348-2021-MTC/20 de 7 de mayo del 2021, adjunta copia simple del Oficio n.° 009-2021-CG/APP/AC-LONGITUDINAL-SIERRA-II de 28 de abril de 2021.

Apéndice n.° 409. Copia autenticada de la Resolución Directoral n.° 986-2017-MTC/20 de 9 de noviembre 2017, adjunta copia simple de:

- Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a nivel de carpeta asfáltica de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Trujillo y Div. Chilete-Emp - Sub Tramo: 15 Dv. Otuzco-Trujillo – Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos.
- Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a nivel de carpeta asfáltica de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Trujillo y Div. Chilete-Emp - Sub Tramo: 16 Ciudad de Dios - Dv. Chilete – Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos.
- Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a nivel de carpeta asfáltica de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Trujillo y Div. Chilete-Emp - Sub Tramo: 08 Km. 1269+000-San Marcos – Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos.
- Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a nivel de carpeta asfáltica de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Trujillo y Div. Chilete-Emp - Sub Tramo: 12 Huamachuco-Dv. Callacuyan– Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos.
- Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a nivel de carpeta asfáltica de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Trujillo y Div. Chilete-Emp - Sub Tramo: 6 Cajamarca-Dv. Yanacocha Sector 02: P.K. 10+100-24+900– Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos.
- Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a nivel de carpeta asfáltica de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Trujillo y Div. Chilete-Emp - Sub Tramo: 17 Dv. Chilete-Cajamarca– Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos.
- Estudio de Mantenimiento Periódico Inicial a nivel de carpeta asfáltica de la carretera Longitudinal de la Sierra, Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Trujillo y Div. Chilete-Emp - Sub Tramo: 18 Dv. Chilete-Empalme PE-3N– Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos.

Apéndice n.° 410. Copia autenticada del Oficio n.° 5241-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de 30 de noviembre de 2016.

Apéndice n.° 411. Copia autenticada del Oficio n.° 1464-2017-GSF-OSITRAN de 23 de febrero de 2017.

Apéndice n.° 412. Copia autenticada del Oficio n.° 6995-2017-GSF-OSITRAN de 14 de setiembre de 2017.

Apéndice n.° 413. Copia simple del Oficio n.° 7761-2017-JCRV-GSF-OSITRAN de 13 de octubre de 2017.

Apéndice n.° 414. Copia autenticada del Oficio n.° 4951-2017-MTC/25 de 27 de noviembre de 2017.

Apéndice n.° 415.	Copia autenticada del Oficio n.° 6318-2017-GSF-OSITRAN de 22 de agosto de 2017, adjunta copia autenticada del Informe n.° 2828-2017-JCRV-GSF-OSITRAN de 21 de agosto de 2017.
Apéndice n.° 416.	Copia simple de la Carta CVSN-MTC-399-2017 de 6 de setiembre de 2017.
Apéndice n.° 417.	Copia autenticada del Oficio n.° 7646-2017-GSF-OSITRAN de 10 de octubre de 2017.
Apéndice n.° 418.	Copia autenticada del Informe n.° 3361-2017-JCRV-GSF-OSITRAN de 10 de octubre de 2017.
Apéndice n.° 419.	Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-005-2018 de 5 de enero de 2018.
Apéndice n.° 420.	Copia autenticada del Oficio n.° 0327-2017-MTC/25 de 22 de enero de 2018.
Apéndice n.° 421.	Copia autenticada del Oficio n.° 00805-2018-GSF-OSITRAN de 25 de enero de 2018.
Apéndice n.° 422.	Copia autenticada del Informe n.° 0281-2018-JCRV-GSF-OSITRAN de 25 de enero de 2018.
Apéndice n.° 423.	Copia autenticada del Acta de Acuerdo de Fin de Trato Directo de 25 de enero de 2018.
Apéndice n.° 424.	Copia simple de la Carta CVSN-OSITRAN-018-2018 de 31 de enero de 2018, adjunta copia simple del "Programa Ejecución Actualizado de las Labores de Mantenimiento Periódico Inicial de la Concesión Carretera Longitudinal de la Sierra. Tramo 2 : Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple, Cajamarca – Trujillo y Div. Chilete – Emp. PE-3N" de enero de 2018.
Apéndice n.° 425.	Copia autenticada del Oficio n.° 01751-2018-GSF-OSITRAN 26 de febrero de 2018.
Apéndice n.° 426.	Copia autenticada del Informe n.° 676-2018-JCRV-GSF-OSITRAN de 26 de febrero de 2018.
Apéndice n.° 427.	Copia simple del Oficio n.° 2656-2019-GSF-OSITRAN de 29 de marzo de 2019.
Apéndice n.° 428.	Copia simple del Informe n.° 1497-2019-JCRV-GSF-OSITRAN de 29 de marzo de 2019.
Apéndice n.° 429.	Impresión con firma digital del Oficio n.° 07993-2021-GSF-OSITRAN de 9 de agosto de 2021.
Apéndice n.° 430.	Copia autenticada de la Carta CVSN-MTC-310-2017 de 14 de julio de 2017, adjunta "Resumen Ejecutivo de Levantamiento de Observaciones Sub Tramo 18: Dv. Chilete – Emp. PE-3N. Modificación del Anexo F Suelos y Pavimentos" y otra documentación en copia autenticada.
Apéndice n.° 431.	Copia autenticada del Acta de Rechazo de Sub Tramos del Mantenimiento Periódico Inicial a nivel de carpeta asfáltica (MPI), adjunta copia autenticada del Anexo n.°1, copia autenticada del Anexo n.° 2 y copia autenticada Anexo n.° 3.
Apéndice n.° 432.	Resumen de la documentación generada en la revisión de la propuesta de modificación del ET-MPI, adjunta documentación de sustento visada y en copia simple.
Apéndice n.° 433.	Observaciones a las modificaciones planteadas por el Concesionario para el Capítulo de Pavimentos de los ET del MPI (Anexo F Suelos y Pavimentos)

Apéndice n.° 434. Relación de documentos correspondientes al Proceso de pago de PAMPI, vienen adjuntos documentos en copia simple y autenticada de dicho proceso de pago.

Apéndice n.° 435. Relación de documentos correspondientes al Proceso de pago de PAMO, vienen adjuntos documentos en copia simple y autenticada de dicho proceso de pago.

Apéndice n.° 436. Copia autenticada del Comprobante de Pago n.° 2020-00820 de 23 de enero de 2020 y documentación adjunta en copia autenticada.

A LA SUBGERENTE DE CONTROL DE ASOCIACIONES PUBLICO PRIVADAS Y OBRAS POR IMPUESTOS (e)

Los que suscriben, han elaborado el presente Informe recomendando a su Despacho la aprobación correspondiente.

Lima, 26 NOV. 2021

Deysi Delgado Lacho
Jefa de la Comisión Auditora

Richard Mitma Llallahui
Supervisor de la Comisión Auditora

Carlos Villamarín Zúñiga
Abogado
Reg. CAA n.° 8654

Fernando Hernani Chávez
Integrante de la Comisión

Christian Rojas Flor
Integrante de la Comisión

La Subgerente de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos que suscribe el presente informe, ha revisado el contenido y lo hace suyo, procediendo a su aprobación.

Lima, 26 NOV. 2021

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
Subgerencia de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos

Nayedith Alania Malpartida
Subgerente de Control de Asociaciones Público Privadas
y Obras por Impuestos (e)

Apéndice n.° 1

APÉNDICE N° 1

RELACIÓN DE PERSONAS COMPRENDIDAS EN LOS HECHOS

N°	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad N°	Cargo Desempeñado	Período de Gestión		Condición de vínculo laboral o contractual	Dirección domiciliaria	Observación Hecho	Presunta responsabilidad		
				Desde	Hasta				Adminis trativa	Civil	Penal
1	Raúl Antonio Torres Trujillo	07192012	Director Ejecutivo de Provías Nacional	13/03/2007	05/01/2017	• Resolución Ministerial n.° 102-2007 MTC/01 de 12 de marzo de 2007 • Resolución Ministerial n.° 004-2017 MTC/01.02 de 5 de enero de 2017.	[redacted]	1 2		X	
2	Heli Wenceslao Linares Hurtado	10307088	Director Ejecutivo (e) de Provías Nacional	28/10/2013	03/11/2013	• Resolución Ministerial n.° 652-2013 MTC/02 de 22 de octubre de 2013.	[redacted]	1 2		X	
			Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provías Nacional	18/08/2008	31/12/2015	• Resolución Viceministerial n.° 753-2008-MTC/02 de 18 de agosto de 2008. • Resolución Directoral n.° 017-2016-MTC/20 de 8 de enero de 2016.		1 2		X	
3	Carlos Zecenarro Monge	40445354	Analista Legal de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC	08/05/2018	08/08/2018	• Orden de Servicio n.° 02917-2018-S de 08 de mayo de 2018	[redacted]	1		X	
4	Julio César Manrique Pino	08068923	Especialista en Suelos y Pavimentos de la Oficina Técnica de Concesiones de Provías Nacional	01/08/2014	31/03/2019	• Contrato Administrativo de Servicios n.° 29-2014-MTC/20.CAS de 30 de julio del 2014 y Adendas n.° 1 a la 13.	[redacted]	2		X	

00231

N°	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad N°	Cargo Desempeñado	Período de Gestión		Condición de vínculo laboral o contractual	Dirección domiciliaria	Observación Hecho	Presunta responsabilidad		
				Desde	Hasta				Administrativa	Civil	Penal
5	Francisco Jaramillo Tarazona	09964332	Gerente de Supervisión y Fiscalización de Ositrán	26/06/2013	08/07/2018	• Resolución de Presidencia n.° 056-2013-PD-OSITRAN de 26 de junio de 2013. • Memorando n.° 113-2018-LGRH-GA-OSITRAN de 16 de julio de 2018.	[redacted]	2		X	
6	David Villegas Balarezo	09797846	Gerente (e) de Supervisión y Fiscalización de Ositrán	12/11/2014	14/11/2014	• Memorando Circular n.° 036-14-PD-OSITRAN de 11 de noviembre de 2014.	[redacted]	2		X	
			Jefe (e) de la Jefatura de Contratos de la Red Vial de Ositrán	17/03/2015	11/08/2016	• Resolución de Gerencia General n.° 037-2015-GG-OSITRAN de 17 de marzo de 2015 • Resolución de Gerencia General n.° 100-2016-GG-OSITRAN de 11 de agosto de 2016.		2		X	
7	Wilfredo Becerra Silva	06627071	Jefe de Carreteras de Centro y Norte de Ositrán	06/08/2013	A la fecha	• Oficio n.° 386-13-GAF-OSITRAN de 5 de agosto del 2013	[redacted]	2		X	
			Coordinador de Inversiones (e)	26/06/2015	10/08/2015	• Memorando n.° 607-2015-GSF-OSITRAN de 23 de mayo de 2015		2		X	
8	Rosario Dávila Rosales	07677942	Supervisor de Inversiones de Ositrán	29/09/2014	A la fecha	• Contrato n.° 027-14-OSITRAN-CAS de 29 de setiembre de 2014 y Adendas n.° 1 a la 11.	[redacted]	2		X	
9	Edwin Delgado Fuentes	24710342	Jefe (e) de Carreteras de Centro y Norte de Ositrán	15/12/2014	21/12/2014	• Memorando n.° 2239-2014-GSF-OSITRAN de 15 de diciembre de 2014.	[redacted]	2		X	
10	Yaco Paul Rosas Romero	09798289	Director General de Concesiones en Transportes del MTC	19/08/2016	01/06/2017	• Resolución Ministerial N° 637-2016-MTC/01.02 publicada el 21 de agosto de 2016. • Resolución Ministerial N° 412-2017-MTC/01.02 publicada el 25 de mayo de 2017.	[redacted]	2			X

00232

N°	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad N°	Cargo Desempeñado	Período de Gestión		Condición de vínculo laboral o contractual	Dirección domiciliaria	Observación Hecho	Presunta responsabilidad		
				Desde	Hasta				Adminis trativa	Civil	Penal
11	Diego Fernando Mori Franco	43346659	Analista Legal de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC	15/04/2016	07/11/2017	• Contrato Administrativo de Servicios n.° 00051-2016-MTC/10 de 15 de abril del 2016 y Adendas n.° 1 a la 7.	[redacted]	2			X
12	Luis Walter Navarro Flores	09722342	Asesor Técnico de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC	10/05/2017	08/07/2017	• Orden de Servicio n.° 02593-2017-S de 09 de mayo del 2017.	[redacted]	2			X
13	José Antonio Salardi Rodríguez	09750183	Director General de Programas y Proyectos de Transportes del MTC	01/03/2019	03/10/2019	• Resolución Ministerial n.° 135-2019 MTC/01 de 26 de febrero de 2019. • Resolución Ministerial n.° 888-2019 MTC/01 de 04 de octubre de 2019.	[redacted]	2	X		

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
Subgerencia de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos

00233