

**SUBGERENCIA DE CONTROL DE ASOCIACIONES PÚBLICO
PRIVADAS Y OBRAS POR IMPUESTOS**

INFORME DE CONTROL CONCURRENTE
N° 0384-2022-CG/APP-SCC

CONTROL CONCURRENTE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
LIMA – LIMA – LIMA

CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA DEL SOL
TRAMO TRUJILLO - SULLANA

PERIODO DE EVALUACIÓN:
DEL 17 DE FEBRERO DE 2022 AL 18 DE MARZO DE 2022

TOMO I DE I

LIMA, 21 DE MARZO DE 2022

INFORME DE CONTROL CONCURRENTENTE
N° 0384-2022-CG/APP-SCC

CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA DEL SOL TRAMO TRUJILLO - SULLANA

ÍNDICE

	Pág.
I. ORIGEN	1
II. OBJETIVOS	1
2.1 Objetivo General	1
2.2 Objetivo Especifico	1
III. ALCANCE	1
IV. INFORMACIÓN RESPECTO DEL CONTROL CONCURRENTENTE	2
V. SITUACIÓN ADVERSA.....	5
HA TRANSCURRIDO MAS DE CINCO (5) AÑOS DESDE LA OCURRENCIA DEL FENÓMENO DE EL NIÑO, SIN QUE SE EJECUTEN OBRAS DE REHABILITACIÓN DEL SUBTRAMO EVITAMIENTO CHICLAYO (PUENTES LAMBAYEQUE, PIMENTEL Y SAN JOSÉ). DICHA DEMORA CONTRAVIENE EL LITERAL D) DE LA CLÁUSULA 7.15 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, QUE DISPONE QUE EL CONCEDENTE DEBE AGILIZAR LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA ELABORACION DE ESTUDIOS QUE PERMITAN RESTITUIR LA VIA AFECTADA. ASIMISMO, NO SE ESTABLECEN PLAZOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES REQUERIDAS PARA EL INICIO DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS, CONTRAVINIENDO EL PRINCIPIO DE ENFOQUE DE RESULTADOS ESTABLECIDO EN DECRETO LEGISLATIVO 1362 Y OCASIONADO QUE HASTA LA FECHA NO SE CUMPLAN LOS INDICES DE SERVICIABILIDAD, EN DESMEDRO DE LOS USUARIOS DE DICHA INFRAESTRUCTURA VIAL.	5
VI. DOCUMENTACIÓN VINCULADA AL CONTROL CONCURRENTE.....	20
VII. INFORMACIÓN DEL REPORTE DE AVANCE ANTE SITUACIONES ADVERSAS	20
VIII. INFORMACIÓN DE LAS SITUACIONES ADVERSAS COMUNICADAS EN HITOS ANTERIORES	20
IX. CONCLUSIÓN	21
X. RECOMENDACIONES	21
APÉNDICE 1	22
APÉNDICE 2.....	25

INFORME DE CONTROL CONCURRENTENTE **N° 0384-2022-CG/APP-SCC**

CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA DEL SOL TRAMO: TRUJILLO - SULLANA

I. ORIGEN

El presente informe se emite en el marco del Control Concurrente realizado al “Contrato de Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana (en adelante, Contrato de Concesión), cuya Comisión de Control Concurrente (en adelante, la Comisión) fue acreditada ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, OSITRAN o Regulador), a través de los Oficios N°s 000241-2020-CG/GCMEGA¹ y 000240-2020-CG/GCMEGA², respectivamente, ambos del 6 de agosto de 2020 y registrado en el Sistema de Control Gubernamental – SCG con el código de Orden de Servicio N° 02-C920-2022-012, en el marco de lo dispuesto en la Directiva N° 002-2019-CG/NORM “Servicio de Control Simultáneo”, aprobada mediante Resolución de Contraloría N° 115-2019-CG de 28 de marzo de 2019 y modificatorias, sujetando su desarrollo a los Lineamientos de Política para el Planeamiento del Control Gubernamental a cargo del Sistema Nacional de Control correspondiente al período 2022-2024³.

II. OBJETIVOS

2.1 Objetivo General

Determinar si el Concedente cumple con las obligaciones contractuales vinculadas al Proyecto “Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana” de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión.

2.2 Objetivo Específico

Verificar si las condiciones requeridas para la ejecución de las obras correspondientes a la rehabilitación del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo dañada por el Fenómeno del Niño, se vienen desarrollando de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, actas de acuerdo suscritas por las partes y normatividad vigente aplicable.

III. ALCANCE

El servicio de Control Concurrente se efectuó a las actividades que permitan verificar si se cumple con las condiciones requeridas para la ejecución de las obras correspondientes a la rehabilitación del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo dañada por el Fenómeno del Niño y si éstas se están desarrollando de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, actas de acuerdo suscrita por las partes y normatividad vigente aplicable. Cabe indicar que el servicio de control ha sido ejecutado del 17 de febrero al 18 de marzo de 2022 al MTC, entidad ubicada en el Jr. Zorritos 1203, distrito de Lima, provincia de Lima y departamento de Lima.

¹ Mediante el Oficio N° 00021-2022-CG/GCMEGA del 24 de enero de 2022, se comunicó a la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones el cambio del supervisor y jefe de la Comisión de Control Concurrente.

² Mediante el Oficio N° 00022-2022-CG/GCMEGA del 24 de enero de 2022, se comunicó al OSITRAN el cambio del supervisor y jefe de la Comisión de Control Concurrente.

³ Aprobada por Resolución de Contraloría N° 096-2022-CG del 7 de marzo de 2022.

IV. INFORMACIÓN RESPECTO DEL CONTROL CONCURRENTE

Las principales características del Contrato de Concesión, se detallan en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 1
Ficha Técnica del Contrato de Concesión

Características	Detalle
Objeto	Diseño, construcción, operación y mantenimiento de los tramos que comprende la Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana.
Fecha de firma de Contrato	25 de agosto de 2009
Concedente	Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC
Concesionario	Concesionaria Vía del Sol (COVISOL) (en adelante, el Concesionario) conformada por: <ul style="list-style-type: none"> • Hidalgo & Hidalgo SA (H & H) (65%) • Construcción y Administración S.A (CASA) (35%)
Supervisor	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN
Monto de Inversión	US\$ 492'599,749 incluido IGV (Compromiso de Inversión ⁴).
Plazo de Concesión	25 años.
Factor de Competencia	<ul style="list-style-type: none"> • Cantidad de kilómetros continuos de la longitud de la segunda calzada por construir (38.96 km)
Obras de Desempate	<ul style="list-style-type: none"> • 11 obras adicionales⁵.
Modalidad	Autosostenible
Adendas suscritas	<p>Adenda N° 1: Suscrita el 8 de enero de 2016 Se incrementa el porcentaje de las Obras Adicionales previsto en el Contrato de Concesión, a efectos de viabilizar la ejecución de la obra adicional de la Construcción de la Segunda Calzada de la Vía de Evitamiento Piura – Panamericana Norte, Km 988+000 – km 1002+000 de la Autopista del Sol.</p> <p>Adenda N° 2 Suscrita el 23 de diciembre de 2016 Por la cual se incorporó modificaciones al Contrato de Concesión, entre otras:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El monto de Inversión agregado de todas las Obras Adicionales que se acuerden pasó del 10% al 39% como límite, a no superar en el presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería. • Compromiso por parte del Concedente en la entrega de las áreas de terreno correspondientes al Área de Concesión: <ul style="list-style-type: none"> - Al 15/01/2017, la totalidad de las áreas de terreno del Evitamiento de Piura. - Al 31/03/2017, el tramo desde el Ovalo Huanchaco hasta Paiján-Pacasmayo. - Al 30/08/2017, el saldo correspondiente a la totalidad de las áreas de terreno pertenecientes a la Concesión.
Estado Situacional	En etapa de Inversión, con tramos en Operación y Mantenimiento.

Fuente: Contrato de Concesión

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente.

De acuerdo con lo establecido en el capítulo I “Antecedentes y Definiciones” del Contrato de Concesión, el Proyecto “Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana” comprende tres (3) tramos, conforme se muestra a continuación:

⁴ De acuerdo al Reporte de Información N° 00012-2022-GSF-OSITRAN del 11 de febrero de 2022, publicado en el portal de OSITRAN, Inversiones Valorizadas en los Contratos de Concesión <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/02/inversiones-contratos-enero-2022.pdf>.

⁵ Obras de Desempate:
 Obra de prioridad 1: Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel.
 Obra de prioridad 2: Evitamiento Chicama.
 Obra de prioridad 3: Evitamiento Chocope.
 Obra de prioridad 4: Evitamiento Paiján.
 Obra de prioridad 5: Evitamiento Mocupe.
 Obra de prioridad 6: Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel.
 Obra de prioridad 7: Evitamiento San Pedro de Lloc - Pacasmayo.
 Obra de prioridad 8: Evitamiento Guadalupe - Chépén - San José Moche - Pacanguilla.
 Obra de prioridad 9: Diez (10) puentes peatonales.
 Obra de prioridad 10: Diez (10) puentes peatonales.
 Obra de prioridad 11: Evitamiento Piura.

Cuadro N° 2
Tramos de la Concesión

RUTA	TRAMO	LONGITUD (Km)*
PE-1N	Trujillo – Chiclayo	242.61
PE-1N	Chiclayo – Piura	204.58
PE-1N	Piura – Sullana	27.80
LONGITUD TOTAL		474.99

* Aproximadamente

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente.

Cabe precisar además que, el tramo Trujillo – Chiclayo se ha subdividido⁶ en quince (15) sub tramos, uno de los cuales es el Sub Tramo EV08 Evitamiento Chiclayo – Lambayeque (en adelante, Sub Tramo Evitamiento Chiclayo), que fue afectado por el “Fenómeno del Niño” en el mes de febrero de 2017, el mismo que es materia de análisis en el presente informe de Control Concurrente:

Cuadro N° 3
Sub Tramos dentro del ámbito del tramo Trujillo – Chiclayo

SUB TRAMOS	EVITAMIENTOS / TRAMOS CONTINUOS	PROGRESIVA	
		INICIO	FIN
EV01	Evitamiento Trujillo	556+920	582+840
TC01	Tramo continuo Trujillo-Chicama	586+110	604+130
EV02	Evitamiento Chicama	600+980	607+000
TC02	Tramo continuo Chicama-Chocope	606+820	615+570
EV03	Evitamiento Chocope	615+530	618+000
TC03	Tramo continuo Chocope- Paján	617+680	623+199
EV04	Evitamiento Paján	623+260	631+243
TC04	Tramo continuo Paján-Pacasmayo	630+870	668+484
EV05	Evitamiento Pacasmayo	668+460	681+444
TC05	Tramo continuo Pacasmayo-Guadalupe	687+520	702+258
EV06	Evitamiento Guadalupe-San José de Moroc	701+900	718+396
TC06	Tramo continuo San José de Moroc - Mocupe	723+670	742+935
EV07	Evitamiento Mocupe	742+880	748+459
TC07	Tramo continuo Mocupe-Chiclayo	747+320	770+010
EV08	Evitamiento Chiclayo-Lambayeque	769+950	795+956

Fuente: Estudio Definitivo de Ingeniería para la Segunda Calzada del Tramo Trujillo – Sullana, aprobado mediante la Resolución Directoral N° 029-2011-MTC/20 de 13 de enero de 2011.

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente

Cabe indicar que, mediante el Decreto Supremo N° 011-2017-PCM de 2 de febrero de 2017⁷, se declaró, por un plazo de sesenta (60) días calendario, el estado de emergencia en los departamentos de Tumbes, Piura y Lambayeque⁸, debido a las intensas lluvias en dichas zonas, el cual fue prorrogado hasta el 1 de setiembre de 2017⁹.

⁶ De acuerdo al Estudio Definitivo de Ingeniería, aprobado mediante Resolución Directoral N° 029-2011-MTC/20 de 13 de enero de 2011.

⁷ Suscrito por el Presidente de la República, el Presidente del Consejo de Ministros y los ministros de las carteras de agricultura y riego, defensa, educación, energía y minas, interior, mujer y poblaciones vulnerables, producción, salud, trabajo y promoción del empleo, transporte y comunicaciones y vivienda construcción y saneamiento

⁸ El Decreto Supremo N°011-2017-PCM fue publicado en el Diario Oficial El Peruano el 3 de febrero de 2017, y decreta entre otros, lo siguiente:

“Artículo 1.- Declaratoria del Estado de Emergencia.

Declárese el Estado de Emergencia en los departamentos de Tumbes, Piura y Lambayeque, por un plazo de sesenta (60) días calendario, por desastre a consecuencia de intensas lluvias, para la ejecución de acciones y medidas de excepción inmediatas y necesarias de respuesta y rehabilitación que correspondan.”

⁹ Prorrogado mediante los Decretos Supremos N° 034-2017-PCM de 29 de marzo de 2017, N° 052-2017-PCM de 18 de mayo de 2017 y N° 070-2017-PCM de 28 de junio de 2017, este último dispone:

“Artículo 1.- Prórroga del Estado de Emergencia

Prorrogar por el término de sesenta (60) días calendario, a partir del 04 de julio de 2017, el Estado de Emergencia declarado en los departamentos de Tumbes y Lambayeque, por desastre a consecuencia de intensas lluvias, mediante el Decreto Supremo N° 011-2017-PCM, y prorrogado mediante el Decreto Supremo N° 034- 2017-PCM y el Decreto Supremo N° 052-2017-PCM; para continuar con la ejecución de acciones y medidas de excepción inmediatas y necesarias de respuesta y rehabilitación que correspondan.

Los daños ocasionados por las intensas lluvias a causa del Fenómeno El Niño, se describen en el “Plan de Trabajo para la elaboración del Estudio Definitivo para la Rehabilitación de los sectores Afectados por el Fenómeno El Niño en el Tramo Trujillo-Sullana”¹⁰ (en adelante, Plan de Trabajo para elaboración de EDI) , en cuyo “Anexo A” se describe los sectores involucrados, entre ellos, el correspondiente al Sub Tramo Evitamiento Chiclayo, así como los daños ocasionados consistentes en: (i) deterioro profundo del pavimento por la falta de drenaje en la zona urbana, (ii) incremento de fisuras y grietas por efecto de las cargas de tránsito con presencia de agua permanente. Asimismo, se plantea como solución conceptual para dichos daños, la reconstrucción de la calzada y/o bermas, el drenaje integral y señalización, conforme se detalla a continuación:

**“ANEXO A
SECTORES Y OBRAS DEL PLAN DE RECONSTRUCCIÓN POR EL FEN
TRAMO 2”**

Sector	Daños	Alcance del Estudio	Solución Conceptual	Carretera Km	Cantidad de Puentes
(...)					
1. SECTOR EVITAMIENTO CHICLAYO Km 778+850 – Km 797+580	Deterioro profundo del pavimento por la falta de drenaje en la zona urbana. Incremento de fisuras y grietas por efecto de las cargas en tránsito con presencia de agua permanente.	Evaluación Sistema de Drenaje, Evaluación de Separador Central y Berma y Subrasante y rasante, Evaluación de Señalización	Reconstrucción de Calzada y/o Bermas, Drenaje Integral, Señalización	19.00	
(...)					

Cabe indicar que, la ejecución de las citadas obras de reconstrucción se dividió en dos Etapas. De esta manera, mediante la Carta N° 000541-2018-COVISOL de 19 de marzo de 2018¹¹, el Concesionario presentó al Concedente el **Estudio Definitivo de Ingeniería (en adelante, EDI) de Rehabilitación para la Reconstrucción de los sectores afectados por el Fenómeno “El Niño” en el Tramo: Trujillo-Sullana de la Autopista del Sol – Estudio Integral del Subtramo Evitamiento Chiclayo - Primera Etapa**” que abarca específicamente las obras de rehabilitación por los daños a la calzada en dicho sub tramo, las cuales se encuentran ejecutadas conforme se advierte en el Certificado de Correcta Ejecución de Obra N° 008-2021-MTC/19 de 1 de septiembre de 2021, a través del cual el Concedente detalló que el Concesionario ha concluido la ejecución de la Obra, según lo verificado y constatado por el OSITRAN.

Asimismo, se advierte que mediante Carta N° 001712-2018-COVISOL de 29 de octubre de 2018, el Concesionario presentó al Concedente el EDI “**Rehabilitación para la reconstrucción de los sectores afectados por el Fenómeno del Niño en la Autopista del Sol Tramo Trujillo -Sullana - Estudio Integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo- Segunda Etapa**”, que abarca específicamente los estudios correspondientes a los Puentes Pimentel, Lambayeque y San José, que forman parte del mencionado sub tramo, los cuales aún no han sido ejecutados y son materia de análisis en el presente informe.

¹⁰ Presentado por el Concesionario al Concedente mediante la Carta N° 00909-2017-COVISOL de 9 de junio de 2017, esta carta fue remitida por el MTC a esta Comisión mediante el Oficio N° 0949-2022-MTC/19 de 9 febrero de 2022, en atención al requerimiento efectuado mediante Oficio N° 001-2022-CG/SGAO-CC-ADS de 26 de enero de 2022.

¹¹ Documento remitido por el MTC mediante el Oficio N° 1363-2022-MTC/19 de 28 de febrero de 2022, en atención al requerido efectuado mediante el Oficio N° 007-2022-CG/SGAO-CC-ADS de 23 de febrero de 2022.

V. SITUACIÓN ADVERSA

De la revisión selectiva efectuada a la información proporcionada por el Concedente y el Regulador, relacionada a las condiciones requeridas para la ejecución de las obras correspondiente a la rehabilitación del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo dañada por el Fenómeno del Niño, según lo previsto en el Contrato de Concesión, actas de acuerdo suscritas entre las partes y normatividad vigente aplicable, se ha identificado una (1) situación adversa que afecta o podría afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del Contrato de Concesión, la cual se expone a continuación:

HA TRANSCURRIDO MAS DE CINCO (5) AÑOS DESDE LA OCURRENCIA DEL FENÓMENO DE EL NIÑO, SIN QUE SE EJECUTEN OBRAS DE REHABILITACIÓN DEL SUBTRAMO EVITAMIENTO CHICLAYO (PUENTES LAMBAYEQUE, PIMENTEL Y SAN JOSÉ). DICHA DEMORA CONTRAVIENE EL LITERAL D) DE LA CLÁUSULA 7.15 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, QUE DISPONE QUE EL CONCEDENTE DEBE AGILIZAR LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA ELABORACION DE ESTUDIOS QUE PERMITAN RESTITUIR LA VIA AFECTADA. ASIMISMO, NO SE ESTABLECEN PLAZOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES REQUERIDAS PARA EL INICIO DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS, CONTRAVINIENDO EL PRINCIPIO DE ENFOQUE DE RESULTADOS ESTABLECIDO EN DECRETO LEGISLATIVO 1362 Y OCASIONADO QUE HASTA LA FECHA NO SE CUMPLAN LOS INDICES DE SERVICIABILIDAD, EN DESMEDRO DE LOS USUARIOS DE DICHA INFRAESTRUCTURA VIAL.

La cláusula 7.15 del Contrato de Concesión establece las obligaciones del Concedente y el Concesionario (en adelante, las partes) en situaciones de daños, destrucción, defectos o mermas en la infraestructura vial ocasionados por la ocurrencia del “Fenómeno de El Niño”. Dichas obligaciones tienen el propósito de agilizar y viabilizar, en el menor plazo posible, la elaboración de los estudios correspondientes que permitan restituir la vía afectada, hasta alcanzar los Índices de Serviabilidad¹², tal como se cita a continuación:

“OCURRENCIA DE FENÓMENO DEL NIÑO

“7.15. En caso se produzcan daños, destrucción, defectos o mermas en la infraestructura vial por la ocurrencia del Fenómeno del Niño en toda o parte de la Concesión, regirán las siguientes disposiciones:

- a) *Ante solicitud del CONCESIONARIO o por decisión del CONCEDENTE, este último, previa coordinación con el REGULADOR deberá realizar las gestiones correspondientes ante la autoridad competente a fin se (sic) declare en emergencia la zona afectada, de conformidad con el DS N° 005-88- SGMD y demás Leyes y Disposiciones Aplicables.*
- b) *A partir de la ocurrencia del Fenómeno del Niño, **corresponderá al CONCESIONARIO restablecer a la brevedad posible la Transitabilidad del tramo afectado, no habiendo compromiso del CONCESIONARIO para cumplir con los Índices de Serviabilidad en la zona afectada durante el periodo de su restablecimiento.***
- c) *Corresponderá al CONCEDENTE asumir los gastos que demande la elaboración de los estudios, así como la rehabilitación de la vía hasta recuperar los Índices de Serviabilidad establecidos en el Contrato.*
- d) ***Corresponde al CONCEDENTE agilizar los procedimientos de contratación previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, a fin de viabilizar la elaboración de los estudios que***

¹² 1.9.52 Índices de Serviabilidad:

Son indicadores que califican y cuantifican el estado de la vía, y que se utilizan como límites admisibles hasta los cuales puede evolucionar su condición superficial, funcional, estructural y de seguridad. Son los indicados en el Anexo I del Contrato de Concesión, los cuales debe alcanzar el CONCESIONARIO y serán utilizados como elementos de evaluación por el REGULADOR.

permitan restituir la vía afectada hasta alcanzar los Índices de Serviciabilidad. A tal efecto, dentro de las 24 horas de declarada la emergencia y de verificados los daños producidos en la infraestructura vial, el CONCEDENTE y CONCESIONARIO se obligan a coordinar conjuntamente un plan de rehabilitación de la zona afectada, así como su implementación¹³. **El CONCESIONARIO se obliga a realizar los estudios en la oportunidad y términos que le imparta a tal efecto el CONCEDENTE.** La elaboración de dichos estudios se realizará inicialmente con los recursos del CONCESIONARIO, los mismos que serán restituidos luego de su aprobación por parte del CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR.

La ejecución de las obras de rehabilitación de los daños ocasionados por el Fenómeno del Niño podrá ser encargada por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO o a terceros, de acuerdo a la normatividad vigente. “(…)”

- e) **A fin de cubrir los daños originados por el Fenómeno El Niño, el CONCEDENTE deberá realizar, en el menor plazo posible, todas las acciones necesarias para que el monto requerido para realizar los estudios y obras de rehabilitación sea considerado en el Presupuesto del Sector Público.**
- f) Sin perjuicio de lo indicado en los párrafos precedentes, resultará de aplicación lo establecido en el Capítulo XVII.
“(…)”

[Subrayado y resaltado es nuestro]

De acuerdo a lo señalado textualmente, ante la ocurrencia del “Fenómeno de El Niño” en toda o parte de la Concesión, corresponde al Concesionario restablecer a la brevedad posible la Transitabilidad¹⁴ del tramo afectado. Asimismo, corresponde al Concedente agilizar y viabilizar la elaboración de los estudios que permitan restituir la vía afectada, para ello, deberá realizar en el menor plazo posible, todas las acciones necesarias para que el monto requerido para la realización de los estudios y obras de rehabilitación sea considerado en el Presupuesto del Sector Público. La mencionada cláusula 7.15, precisa también que es obligación del Concesionario realizar los estudios en la oportunidad y términos que sea indicado por el Concedente; así, una vez aprobados dichos estudios, el Contrato de Concesión abre la posibilidad que la ejecución de las obras correspondientes, sean encargadas al Concesionario o a terceros.

Teniendo en cuenta el marco contractual descrito, esta Entidad Fiscalizadora Superior, mediante los Oficios N° 001-2022-CG/SGAO-CC-ADS y N° 002-2022-CG/SGAO-ADS, ambos de 26 de enero de 2022, solicitó al MTC y al OSITRAN, respectivamente, entre otros, las actas de acuerdos con sus adendas u otros documentos que establezcan los plazos, la oportunidad y condiciones dispuestas por el Concedente para la elaboración y aprobación del EDI de la “Rehabilitación para la reconstrucción de los sectores afectados por el Fenómeno del Niño en la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana – Estudio Integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo – Segunda Etapa”, (en adelante, EDI del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo – Segunda Etapa) así como, la documentación que contenga la opinión

¹³ En el Contrato de Concesión se señala lo siguiente:
“Considerar lo acordado por las Partes en el “Acta de Acuerdo de Fin de Trato Directo entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Concesionaria Vial del Sol S.A.” de fecha 24 de mayo de 2017:
IV. ACUERDOS

(...)
4.2. Teniendo en cuenta lo declarado por el ENFEN, mediante Oficio N° 198-2017-IMARPE/CD, las partes reconocen que resulta de aplicación lo establecido en la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión.

4.3. En dicho sentido, las Partes acordaron poner en marcha los procedimientos establecidos en la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión, así como el cumplimiento de las obligaciones previstas en dicha cláusula.

4.4. Siendo así, y habiéndose realizado la verificación de daños, según lo indicado en el literal d) de la cláusula 7.15, las Partes acuerdan proceder a realizar el plan de rehabilitación en la zona afectada, indicada en dicha cláusula, dentro de los cinco (5) Días siguientes de suscrita la presente acta.”

¹⁴ El Contrato de Concesión define en la cláusula 1.9.88 a la Transitabilidad como:
“Nivel de servicio de la infraestructura vial que asegura un estado tal de la misma que permite un flujo vehicular regular durante un determinado periodo.”

o declaración de OSITRAN de la suspensión de obligaciones a causa del Fenómeno de El Niño acontecido en el año 2017. En atención a ello, mediante los Oficios N° 0825-2022-MTC/19 de 4 de febrero de 2022, N° 0949-2022-MTC/19 de 9 de febrero de 2022, N° 01041-2022-GSF-OSITRAN de 31 de enero de 2022 y N° 01151-2022-GSF-OSITRAN de 3 de febrero de 2022, el MTC y el OSITRAN, respectivamente, remitieron la información solicitada.

Tal como se ha indicado, que mediante el Decreto Supremo N° 011-2017-PCM de 2 febrero de 2017, se declaró, por un plazo de sesenta (60) días calendario, el estado de emergencia en los departamentos de Tumbes, Piura y Lambayeque, debido a las intensas lluvias en dichas zonas, el cual fue prorrogado hasta el 1 de setiembre de 2017. Adicionalmente, el Concesionario mediante la Carta N° 395-2017-COVISOL de 9 de marzo de 2017¹⁵, puso en conocimiento del Concedente, la declaración de alerta emitida por el Comité Multisectorial para el Estudio Nacional del Fenómeno de El Niño (en adelante, el Comité Multisectorial ENFEN), solicitando de esta manera, la aplicación de lo dispuesto en la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión.

En atención a lo solicitado, la Dirección General de Concesiones en Transportes¹⁶ (en adelante, DGCT) del MTC, mediante el Oficio N°1261-2017-MTC/25 de 28 de marzo de 2017¹⁷ consultó al Comité Multisectorial ENFEN, si los eventos climatológicos correspondían a una situación enmarcada en el Fenómeno de El Niño. De igual manera, el OSITRAN mediante el Oficio N°3034-2017-GSF-OSITRAN de 19 de abril de 2017, consultó si los desastres ocurridos en los departamentos de Piura, Lambayeque y La Libertad fueron a consecuencia del Fenómeno de El Niño. En respuesta a la consulta formulada por el OSITRAN, el Comité Multisectorial EFEN mediante el Oficio N°198-2017-IMARPE/CD de 23 de mayo de 2017, señaló que: “(...) los aumentos de los niveles y caudales de los ríos ocurridos en las zonas medias y bajas de los departamentos de Piura, Lambayeque y La Libertad en los meses de febrero y marzo, son consecuencia de la ocurrencia del Fenómeno de El Niño”.

Cabe indicar que, el Concesionario mediante la Carta N° 00627-2017-COVISOL de 2 de mayo de 2017¹⁸, solicitó al Concedente el inicio del mecanismo de solución de controversias previsto en el numeral 18.11 del Contrato de Concesión, a efectos de determinar el cumplimiento de las obligaciones del Concedente previstas en la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión, referido entre otros, a que este debe asumir los costos de los estudios y de las obras para la rehabilitación de la vía dañada. En atención a lo solicitado, el Concedente y Concesionario suscribieron el “Acta de Acuerdo de Fin de Trato Directo de 24 de mayo de 2017”, a través del cual acordaron, entre otros, (i) reconocer que resulta de aplicación lo establecido en la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión, y que (ii) se debe realizar el plan de rehabilitación de la zona afectada, conforme se detalla a continuación:

IV. ACUERDOS

“(…)

- 4.2 Teniendo en cuenta lo declarado por el ENFEN, mediante Oficio N° 198-2017-IMARPE/CD, las partes **reconocieron que resulta de aplicación lo establecido en la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión.**
- 4.3 En dicho sentido, las Partes acordaron poner en marcha los procedimientos establecidos en la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión, así como el cumplimiento de las obligaciones previstas en dicha cláusula.
- 4.4 Siendo así, y habiendo realizado la verificación de daños, según lo indicado en el literal d) de la cláusula 7.15, las **Partes acuerdan proceder a realizar el plan de rehabilitación en la zona afectada, indicada en dicha cláusula, dentro de los cinco (5) Días siguientes de suscrita la presente acta.**

¹⁵ Documento citado en el numeral 1.5 del Acta de Acuerdo de Fin de Trato Directo entre el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y Concesionaria Vial del Sol S.A. de 24 de mayo de 2017.

¹⁶ Actualmente denominada Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes

¹⁷ Documento citado en el numeral 1.6 del Acta de Acuerdo de Fin de Trato Directo entre el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y Concesionaria Vial del Sol S.A. de 24 de mayo de 2017.c

¹⁸ Documento citado en el numeral 1.6 del Acta de Acuerdo de Fin de Trato Directo de 24 de mayo de 2017.

[Subrayado y resaltado es nuestro]

En cumplimiento a los acuerdos adoptados, el Concesionario mediante la Carta N° 00909-2017-COVISOL de 9 de junio de 2017¹⁹ presentó al Concedente el “Plan de Trabajo para la elaboración del Estudio Definitivo para la Rehabilitación de los sectores Afectados por el Fenómeno EL NIÑO (sic) en el Tramo Trujillo-Sullana” (en adelante, Plan de Trabajo para elaboración de EDI), en cuyo “Anexo A” se describe los sectores y obras del plan de reconstrucción por el Fenómeno de El Niño, entre ellos, el correspondiente al Sub Tramo Evitamiento Chiclayo, conforme se detalla a continuación:

**“ANEXO A
SECTORES Y OBRAS DEL PLAN DE RECONSTRUCCIÓN POR EL FEN
TRAMO 2”**

Sector	Daños	Alcance del Estudio	Solución Conceptual	Carretera Km	Cantidad de Puentes²⁰
(...)					
2. SECTOR EVITAMIENTO CHICLAYO Km 778+850 – Km 797+580	Deterioro profundo del pavimento por la falta de drenaje en la zona urbana. Incremento de fisuras y grietas por efecto de las cargas en tránsito con presencia de agua permanente.	Evaluación Sistema de Drenaje, Evaluación de Separador Central y Berma y Subrasante y rasante, Evaluación de Señalización	Reconstrucción de Calzada y/o Bermas, Drenaje Integral, Señalización	19.00	
(...)					

El Plan de Trabajo para la elaboración del EDI fue revisado por PROVIAS Nacional, entidad que mediante el Memorandum N° 2624-2017-MTC/20 de 06 de julio de 2017, realizó observaciones referidas a la especialidad de Hidrología, Hidráulica y Pavimentos, las cuales fueron comunicadas al Concesionario mediante el Oficio N°2893-2018-MTC/25 de 12 de julio de 2017.

En atención a las observaciones realizadas, el Concesionario mediante las Cartas N° 001253 y 001384-2017-COVISOL, recibidas por el Concedente el 17 de agosto y 9 de setiembre de 2017, respectivamente, presentó el EDI para la “Rehabilitación de los sectores afectados por el Fenómeno El Niño, correspondiente al Sub Tramo Evitamiento Chiclayo”. Sin embargo, el referido EDI continuó con observaciones²¹, siendo que, mediante el Oficio N° 5416-2017- MTC/25 de 22 de diciembre de 2017²², el Concedente le indicó al Concesionario que el EDI debía presentarse en forma desagregada,

¹⁹ La Carta N° 00909-2017-COVISOL de 9 de junio de 2017, fue remitida por el MTC a esta Comisión mediante el Oficio N° 0949-2022-MTC/19 de 9 febrero de 2022, en atención al requerimiento efectuado mediante Oficio N° 001-2022-CG/SGAO-CC-ADS de 26 de enero de 2022.

²⁰ Cabe indicar que en este primer Plan de Trabajo no se consideraron intervenciones en Puentes.

²¹ Con el Oficio N° 4023-2017-MTC/25 de 28 de setiembre de 2017, el Concedente trasladó al Concesionario las observaciones al EDI realizados por PROVIAS Nacional. En atención a ello, el Concesionario presentó la subsanación de observaciones mediante la Carta N° 001703-2017-COVISOL de 02 de noviembre de 2017, y, nuevamente el Concedente mediante el Oficio N° 5053-2017-MTC/25 de 01 de diciembre de 2017, trasladó al Concesionario las observaciones de PROVIAS Nacional, luego, el Concesionario Mediante la Carta N° 001932-2017-COVISOL de 7 de diciembre de 2017, presentó nuevamente el EDI atendiendo las observaciones alcanzadas por el Concedente, así como los estudios correspondientes a la Puesta a Punto de la calzada izquierda del Sub Tramo "Evitamiento Chiclayo", posteriormente, mediante el Oficio N° 0042-2018-MTC/25 de 04 de enero de 2018, el Concedente remitió al Concesionario observaciones realizadas al EDI por parte de PROVIAS Nacional.

²² En respuesta a la Carta N° 001644-2017-COVISOL recibida por el MTC el 23 de octubre de 2017, a través de la cual, el Concesionario señaló, entre otros, que: “...teniendo en consideración que las partes han expresado su voluntad de adoptar la solución propuesta por el Concesionario y zanjar parcialmente las controversias materia de arbitraje, únicamente en lo referido a la ejecución de la Puesta a Punto de la calzada izquierda del Evitamiento Chiclayo, remitimos como adjunto el proyecto de Acuerdo de solución parcial de las controversias comprendidas en el arbitraje seguido por Concesionaria Vial del Sol S.A. con el Estado de la República del Perú, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones...”

a fin de determinar claramente cuál es la solución técnica y presupuestal para la Puesta a Punto y los efectos del Fenómeno "El Niño".

Cabe precisar que, de acuerdo al Contrato de Concesión, la Puesta a Punto²³ corresponde a aquellas Obras en la calzada que debía ejecutar el Concedente, entre otros, en el Sub Tramo Evitamiento Chiclayo, (materia de análisis en el presente informe), a fin de que este alcance los Índices de Serviciabilidad establecidos en el Contrato de Concesión. Asimismo, el plazo de entrega de dichas Obras del Concedente al Concesionario, no debía sobrepasar el mes de diciembre de 2011, conforme a lo establecido en la cláusula 7.10 del Contrato de Concesión.²⁴

Sin embargo, debido a que el Concedente no entregó al Concesionario en el plazo establecido las Obras de Puesta a Punto, este último presentó una demanda arbitral²⁵, la cual fue resuelta en parte, mediante un Primer Laudo Parcial de Derecho de 13 de diciembre de 2012²⁶ en el que se laudó lo siguiente:

PRIMERO: Declarar FUNDADA la Primera Pretensión demandada por COVISOL, declarando que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha incumplido con la obligación de efectuar la Puesta a Punto, según los términos y condiciones señalados en el Contrato de Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana.

SEGUNDO: Declarar FUNDADA la Segunda Pretensión demandada por COVISOL y, en consecuencia, autorizar a que la obligación de Puesta a Punto sea ejecutada por un tercero distinto al MTC, por cuenta de este último, siendo que este tercero podrá ser COVISOL o por la empresa que COVISOL seleccione para dicho efecto."

De lo señalado, el Tribunal Arbitral resolvió que el Concedente incumplió su obligación de efectuar la Puesta a Punto y autorizó a que sea ejecutada por el MTC, un tercero distinto al MTC, el Concesionario o una empresa que contrate este último para dicho fin.

Con base a lo resuelto en el referido Laudo Arbitral y ante la coyuntura de los daños ocasionados por el fenómeno El Niño, mediante la Carta N° 339-2018-COVISOL de 20 de febrero de 2018, el Concesionario solicitó al Concedente, el inicio de un trato directo para que se considere una solución

²³ El contrato de concesión define en la cláusula 1.9.73 a la Puesta a Punto como se detalla a continuación:

"1.9.73 Puesta a Punto

Son aquellas Obras en la Calzada Actual que debe ejecutar el CONCEDENTE en los Tramos Viales Trujillo - Chiclayo - Piura - Sullana a fin de que los tramos asfaltados existentes alcancen los Índices de Serviciabilidad exigidos en el Anexo I del Contrato. Al término de las Obras, los tramos serán entregados al CONCESIONARIO para su Explotación."

²⁴ "7.10. El CONCEDENTE entregará al CONCESIONARIO para su Explotación, los Tramos de la Calzada Actual por Tramos, Sub Tramos o distancias no menores a 80 kilómetros que impliquen la operación de una estación de peaje cuando termine la ejecución de la Puesta a Punto en cada uno de ellos, correspondiéndole al CONCESIONARIO la ejecución de la Conservación a partir de ese momento, dichas entregas no deberán sobrepasar el mes de diciembre de 2011; (De no haberse ejecutado totalmente, la entrega será responsabilidad del CONCESIONARIO la ejecución de la Conservación Rutinaria en la zona no recibida y en donde no se estén ejecutando trabajos. Para la entrega se seguirá el procedimiento indicado en las Cláusulas 5.15 a 5.20. El CONCEDENTE deberá hacer entrega de los Tramos antes indicados, 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."

²⁵ Mediante Carta C.00849.12 de 30 de julio de 2012, el Concesionario presentó al Concedente su solicitud de arbitraje por la controversia consistente en el incumplimiento de parte del MTC de entregarle la Calzada Actual con la Puesta a Punto a más tardar durante el mes de diciembre de 2011, planteando las siguientes pretensiones:

Primera Pretensión: Que el Tribunal Arbitral declare que el MTC ha incumplido con la obligación de efectuar la Puesta a Punto, según los términos y condiciones señaladas en el Contrato de Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana.

Segunda Pretensión: Que el Tribunal Arbitral autorice a que la obligación de efectuar la Puesta a Punto sea ejecutada por un tercero distinto al MTC, por cuenta de este último, siendo que este tercero podrá ser COVISOL o la empresa que este seleccione para dicho efecto.

(...)

²⁶ Primer Laudo Parcial que en la controversia surgida entre el Concesionario y el MTC, dictó el Tribunal Arbitral conformado por los señores: Jorge Vega Velasco, Luis Felipe Pardo Narváez y Rolando Euyzaguirre Maccan, respecto de las dos primeras pretensiones planteadas por COVISOL de un total de cuatro.

integral para las obras de Puesta a Punto y aquellas concernientes a la rehabilitación de los daños causados por el Fenómeno El Niño²⁷, señalando, entre otros, que:

“... en el área referida al Evitamiento Chiclayo se han presentado severas afectaciones tanto en la calzada derecha, que ya nos ha sido entregada, como en la calzada izquierda, cuya puesta a punto aún no ha sido ejecutada. La ejecución de la puesta a punto en dicha calzada depende de la emisión del Segundo Laudo Parcial en el marco del arbitraje iniciado por COVISOL a efectos de que el MTC dé cumplimiento a dicha obligación, el que definirá, entre otras cosas, el alcance de las obras que deberán ser efectuadas para lograr que esta vía cumpla con los niveles de servicio requeridos para su entrega al Concesionario. Tales obras, en aplicación del Primer Laudo Parcial, deberán ser ejecutadas por el Concesionario o por el Tercero que este contrate para tales efectos”

En atención a lo solicitado, las partes suscribieron el 28 de febrero de 2018, el “Acta de Acuerdos de Fin y Cierre de Trato Directo para la Elaboración de estudios y ejecución de la solución integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo” (en adelante, Acta de Acuerdos de Fin y Cierre de Trato Directo de 28 de febrero de 2018), mediante el cual acordaron, entre otros, que: (i) el Concesionario se encargaría de elaborar el EDI correspondiente al Sub Tramo Evitamiento Chiclayo, que contemple la solución integral de las obras de Puesta a Punto y aquellas que resulten necesarias para hacer frente a los efectos del Fenómeno “El Niño” y ii) se reconoce que el EDI y la ejecución de las obras correspondientes, se realizarán en el marco de lo establecido en la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión²⁸.

En el marco de los citados acuerdos, mediante la Carta N° 000541-2018-COVI SOL de 19 de marzo de 2018²⁹, el Concesionario presentó al Concedente el EDI de Rehabilitación para la Reconstrucción de los sectores afectados por el Fenómeno “El Niño” en el Tramo: Trujillo-Sullana de la Autopista del Sol – Estudio Integral del Subtramo Evitamiento Chiclayo - Primera Etapa” que abarca específicamente las obras de rehabilitación por los daños a la calzada en dicho sub tramo. Asimismo, mediante la Carta N° 000677-2018-COVISOL de 11 de abril de 2018³⁰, el Concesionario comunicó al Concedente que; *“...en un segundo envío se remitirá el **Estudio de Solución Integral del Subtramo Evitamiento Chiclayo - Segunda Etapa**, que abarca específicamente los estudios correspondientes al Puente Pimentel 785+000 y Puente Lambayeque 797+500, que forman parte del mencionado sub tramo”*.

Posteriormente, mediante la Carta N° 00784-2018-COVISOL de 30 de abril de 2018³¹, el Concesionario solicitó al Concedente nuevamente, el inicio de un trato directo para esclarecer que la

²⁷ En el Acta de Acuerdos de Fin y Cierre de Trato Directo de 28 de febrero de 2018, se menciona la siguiente controversia.

“TERCERO: CONTROVERSIA

Posición del CONCESIONARIO

El CONCESIONARIO señala que, a fin de dar solución Integral a los daños producidos por el Fenómeno “El Niño en el Evitamiento Chiclayo, tanto en la calzada existente, donde corresponde se ejecuten las obras de Puesta a Punto, como en aquella que es administrada por el Concesionario, se le autorice a presentar un solo Estudio Definitivo de Ingeniería que permita dar una solución integral al Sub Tramo Evitamiento Chiclayo, a efectos de que el Concedente lo evalúe y encargue la ejecución de las obras que se describan en dicho Estudio en el marco de la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión, en su totalidad.

Posición del CONCEDENTE

El CONCEDENTE considera que el Expediente Técnico del Evitamiento Chiclayo debe presentarse en forma desagregada a fin de determinar claramente cuál es la solución técnica y presupuestal para la Puesta a Punto y los efectos del Fenómeno “El Niño.”

²⁸ “CUARTO: ACUERDOS

“(...)

4.2 Las Partes acuerdan que el Concesionario se encargue de elaborar el Estudio Definitivo de Ingeniería correspondiente al Sub Tramo Evitamiento Chiclayo, que contemple una solución Integral para las obras de Puesta a Punto y aquellas que resulten necesarias para hacer frente a los efectos del Fenómeno “El Niño”, considerando que dicho fenómeno ha afectado un Sub Tramo vial que debe ser rehabilitado en su integridad con el fin de cumplir con los niveles de servicio previstos en el Anexo I del Contrato de Concesión.

4.3 Del mismo modo, reconocen que el Estudio Definitivo de Ingeniería elaborado en función al numeral 4.2 precedente, así como la ejecución de las obras correspondientes al mismo, se realizaran en el marco de lo establecido en la cláusula 7.15 y demás disposiciones aplicables del Contrato de Concesión.

“(...)”

²⁹ Documento remitido por el MTC mediante el Oficio N° 1363-2022-MTC/19 de 28 de febrero de 2022, en atención al requerido efectuado mediante el Oficio N° 007-2022-CG/SGAO-CC-ADS de 23 de febrero de 2022.

³⁰ Ver nota al pie anterior.

³¹ Documento citado en el literal 1.13 del “Acta de Acuerdo para regular la elaboración de Estudios Definitivos de ingeniería (EDI) para la rehabilitación por Ocurrencia del Fenómeno El Niño” de 09 de mayo de 2018.

cláusula 7.15 del Contrato de Concesión, referida a la Rehabilitación de los sectores afectados por el Fenómeno El Niño, comprendía la realización de intervenciones en la totalidad de la vía afectada, independientemente si las estructuras en las que se realicen intervenciones hayan sido construidas por el Concesionario o el Concedente. Asimismo, señaló que se reconozca que, en el marco de la citada cláusula, el Concesionario queda habilitado a ejecutar los EDIs correspondientes a puentes y otras obras de arte, aun cuando estos no hubieran sido entregados al Concesionario por incumplimiento del Concedente a su obligación de ejecutar las obras de Puesta a Punto, el cual está relacionado en específico con la presentación del Estudio de Solución Integral del Subtramo Evitamiento Chiclayo - Segunda Etapa.

En atención a lo solicitado, el Concedente y el Concesionario suscribieron el 9 de mayo de 2018, el “Acta de Acuerdo para la elaboración de los Estudios Definitivos de Ingeniería para la rehabilitación por Ocurrencia del Fenómeno el Niño” (en adelante, Acta de Acuerdo de 9 de mayo de 2018), modificada mediante la Adenda N° 01 al Acta de Acuerdo de 14 de febrero de 2019, a través de las cuales, se llegó a los siguientes acuerdos:

“CUARTO: ACUERDOS

(...)

- 4.2. Los alcances de la presente Acta de Acuerdos se aplicarán a la siguiente relación de estudios:
- “EVITAMIENTO CHICLAYO”

“(…)”

- 4.3. Las Partes acuerdan que, la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión, referida a la Rehabilitación de los sectores afectados por el Fenómeno El Niño, debe aplicarse de tal manera que las intervenciones en la totalidad de la vía sean integrales, comprendiendo las dos calzadas, **independientemente si las estructuras en las que se realicen intervenciones hayan** sido recientemente construidas, o si estas fueron construidas por el Concesionario o el Concedente, o si estas hubieran **sido o no entregadas al Concesionario o si estas contaran o no con puesta a punto**, por tanto, “(…)”, los Estudios Definitivos de Ingeniería que elabore el Concesionario contemplarán una solución integral para la reconstrucción y construcción de la infraestructura afectada por dicho fenómeno. **Entendiéndose que el alcance de los Estudios podrá incluir obras nuevas y obras de mejoramiento de ser técnicamente necesarias.**

- 4.4. Las Partes reconocen que los Estudios Definitivos de Ingeniería indicados en el numeral 4.2 precedente, tendrán un alcance tal que permitan que la vía cumpla con los Índices de Serviciabilidad establecidos en el Anexo 1 del Contrato de Concesión, así como con la normatividad técnica vigente.

- 4.5. Las Partes dejan establecido que el término “Rehabilitación, se encuentra definido en el Glosario de Términos de Uso Frecuente en los Proyectos de Infraestructura Vial, aprobado por Resolución Directoral N° 02-2018-MTC/14, que señala: “Ejecución de las obras necesarias para devolver a la infraestructura vial sus características originales y adecuarla a su nuevo periodo de servicio; las cuales están referidas principalmente a reparación y/o ejecución de pavimentos, puentes, túneles, obras de drenaje, de ser el caso movimiento de tierras en zonas puntuales y otros”.

“(…)”. Cabe señalar que, los diseños comprendidos en dichos estudios responderán a los estudios de ingeniería que apruebe el Concedente en sus distintas especialidades. Por ello, la Rehabilitación de las estructuras colapsadas - alcantarillas, pontones y otros- sólo es técnica y legalmente posible con el diseño y la construcción de los puentes y otras obras que apruebe el Concedente.

(…)”

[Subrayado y resaltado es nuestro]

De acuerdo con lo señalado textualmente en el Acta de Acuerdo de 9 de mayo de 2018, las partes acordaron, entre otros, que el EDI de la rehabilitación del “Sub tramo Evitamiento Chiclayo” contemplará una solución integral para la reconstrucción y construcción de la infraestructura afectada

por el fenómeno El Niño pudiendo incluir obras nuevas y obras de mejoramiento. Las partes acordaron también, que la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión, referida a la rehabilitación de los sectores afectados por el Fenómeno El Niño, debe aplicarse de tal manera que las intervenciones en la totalidad de la vía sean integrales, comprendiendo las dos calzadas, independientemente si las estructuras en las que se realicen intervenciones hubieran sido o no entregadas al Concesionario, o si estas contaran o no con la ejecución de las obras de Puesta a Punto.

Es decir, considerando el incumplimiento del Concedente en la entrega de las Obras de Puesta a Punto al Concesionario en el plazo establecido (diciembre de 2011), y, en concordancia con lo dispuesto en el Primer Laudo Parcial de Derecho de 13 de diciembre de 2012, mediante el citado acuerdo de 9 de mayo de 2018, las partes establecieron que en los EDIs que elabore el Concesionario, contemplarán una solución integral, tanto para las Obras de Puesta a Punto como para las de rehabilitación, ambas afectadas por el fenómeno de El Niño.

Ahora bien, mediante el Oficio N° 001-2022-CG/SGAO-CC-ADS de 26 de enero de 2022 la Comisión solicitó al MTC, entre otros: *“Indicar si el Concedente ha establecido plazos, oportunidad y condiciones para la elaboración y aprobación del Estudio Definitivo de Ingeniería de la “Rehabilitación para la reconstrucción de los sectores afectados por el Fenómeno El Niño en la Autopista del Sol Tramo Trujillo - Sullana - Estudio Integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo - Segunda Etapa”, de conformidad a lo establecido en el literal d) de la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión.*

En respuesta a dicha consulta, mediante el Oficio N° 0825-2022-MTC/19 el MTC señaló que: *“...la oportunidad, términos y las condiciones para la elaboración y aprobación de los estudios para la rehabilitación por efecto del Fenómeno El Niño entre ellos los correspondientes al Estudio Definitivo de Ingeniería del Estudio Integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo se encuentran establecidas en el Acta de Acuerdo de Fin y Cierre de Trato Directo de fecha 28 de febrero de 2018 (...)” y en el Acta de Acuerdo de fecha 9 de mayo de 2018 (...). Cabe señalar que dichas condiciones y términos son aplicables tanto a la Primera como a la Segunda Etapa del Evitamiento Chiclayo”.*

Sin embargo, como se ha descrito anteriormente, las citadas actas de acuerdo no establecieron plazos para la presentación, revisión, levantamiento de observaciones y aprobación del EDI “Rehabilitación para la reconstrucción de los sectores afectados por el Fenómeno del Niño en la Autopista del Sol Tramo Trujillo -Sullana -Estudio Integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo- Segunda Etapa”, incumpliendo lo establecido en el literal d) de la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión, que dispone que el Concedente debe agilizar los procedimientos para la elaboración de estudios que permitan restituir la vía afectada, siendo que para este fin, el Concesionario se obliga a realizar los estudios en la oportunidad y términos que le imparta a tal efecto el Concedente. Es decir, de acuerdo a la cláusula señalada, el Concedente debía establecer plazos para agilizar la elaboración y presentación de los estudios y no lo hizo, lo cual resulta relevante, dado que al no establecerse plazos podría dilatar considerablemente la aprobación del EDI de las citadas Obras y con ello su ejecución, lo cual ha ocurrido en el presente caso.

Dicho accionar, no se condice con el Principio de Enfoque de Resultados previsto en el numeral 3 del artículo 4 del Decreto Legislativo 1362³², que dispone que las Entidades Públicas en el desarrollo de sus funciones, adoptan las acciones que permitan la ejecución de la inversión privada dentro de los respectivos plazos, tomando decisiones que permitan la ejecución del proyecto en los plazos correspondientes y 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.

A fin de evidenciar los plazos que hasta la fecha se han tomado las partes para la aprobación del EDI denominado “Rehabilitación para la reconstrucción de los sectores afectados por el Fenómeno del

³² Decreto Legislativo N° 1362 de 21 de julio de 2018 y modificatorias – Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

Niño en la Autopista del Sol Tramo Trujillo -Sullana -Estudio Integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo- Segunda Etapa”, a continuación se detalla la descripción de los documentos, fechas y los plazos que el Concedente y el Concesionario utilizaron para presentar, evaluar, observar, subsanar y aprobar el referido Estudio:

Cuadro N° 4
Plazos utilizados por el Concesionario y Concedente para presentar, observar, subsanar y aprobar el EDI del Subtramo Evitamiento Chiclayo – Segunda Etapa.

Sub Tramo	Componente del EDI	Presentación y levantamiento de Observaciones del Concesionario		Observación y aprobación del Concedente		Concedente (dc)	Concesionario (dc)
		Documento	Fecha	Documento	Fecha		
Evitamiento - Chiclayo	(A) EDI	"Acta de Acuerdos de Fin y Cierre de Trato Directo para la Elaboración de estudios y ejecución de la solución integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo"			28/02/2018		
		Carta N° 001712-2018-COVISOL	29/10/2018	Oficio N° 5403-2018-MTC/25	04/12/2018	36	243
		Carta N° 0058-2019-COVISOL	14/01/2019	Oficio N° 0644-2019-MTC/25	07/02/2019	24	41
				Oficio N° 0018-2019-MTC/19.02	12/09/2019	217	
		Carta N° 001979-2019-COVISOL	16/12/2019	Oficio N° 0051-2020-MTC/19	06/01/2020	21	95
		Carta N° 00246-2020-COVISOL	13/02/2020	Resolución Directoral N° 0015-2020-MTC/19	02/03/2020	18	38
		Total días calendario utilizado (A)					316
	(B) Costo Directo	Carta No. 00663-2020-COVISOL	21/07/2020	Oficio N° 2700-2020-MTC/19	06/08/2020	16	141
		Correo electrónico del 18.11.2020 del Concesionario	18/11/2020	Oficio N° 4737-2020-MTC/19	23/11/2020	5	104
		Carta No. 0586-2021-COVISOL	11/03/2021	Resolución Directoral N° 0058-2021-MTC/19	18/05/2021	68	108
		Total días calendario utilizado (B)					89
	(C) Gastos Generales			Oficio N° 2637-2021-MTC/19	26/05/2021		
				Oficio N° 5804-2021-MTC/19	24/11/2021		182
		Carta N° 02605-2021-COVISOL	03/12/2021			0	9
		Carta N° 02766-2021-COVISOL	30/12/2021	Informe °0001-2022-MTC_19.02-KPJ	01/02/2022	33	27
				OFICIO N.º 0891-2022-MTC/19	08/02/2022	7	
		Total días calendario utilizado (C)					40
	Total días Calendario (A+B+C)					445	988

(d.c): Días calendario.

Fuente: Resoluciones Directorales, oficios, cartas e informes, remitidos mediante el Oficio N° 0071-2022-MTC/19 de 07 de enero de 2022, Oficio N° 0825-2022-MTC/19 de 04 de febrero de 2022, Oficio N° 0949-2022-MTC/19 de 09 de febrero de 2022, Oficio N° 1260-2022-MTC/19 de 22 de enero de 2022 y Oficio N° 1324-2022-MTC/19 de 24 de febrero de 2022.

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente.

Del cuadro anterior se evidencia lo siguiente:

- El Concedente utilizó un total de cuatrocientos cuarenta y cinco (445) días calendario contabilizados desde el 29 de octubre de 2018³³, para aprobar todos los componentes del EDI del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo- Segunda Etapa, de los cuales: (i) trescientos dieciséis (316) días calendario utilizó para observar y aprobar administrativamente el EDI, (ii) ochenta y nueve (89)

³³ Fecha en la cual el Concesionario presentó mediante la Carta N° 001712-2018-COVISOL el EDI "Rehabilitación para la reconstrucción de los sectores afectados por el Fenómeno del Niño en la Autopista del Sol Tramo Trujillo -Sullana -Estudio Integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo- Segunda Etapa"

días calendario para observar y aprobar el Costo Directo del Presupuesto del EDI, y (iii) cuarenta (40) días calendario para observar y aprobar los Gastos Generales.

- Por su parte, el Concesionario utilizó un total de novecientos ochenta y ocho (988) días calendario contabilizados desde la suscripción del Acta de Acuerdos de Fin y Cierre de Trato Directo para la Elaboración de estudios y ejecución de la solución integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo” de 28 de febrero de 2018, para presentar y subsanar las observaciones de todos los componentes del EDI del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo - Segunda Etapa, de los cuales: (i) cuatrocientos diecisiete (417) días calendario utilizó para presentar y subsanar las observaciones realizadas al EDI que se aprobó administrativamente, (ii) trescientos cincuenta y tres (353) días calendario para presentar y subsanar las observaciones realizadas al Costo Directo del Presupuesto del EDI, y (iii) doscientos dieciocho (218) días calendario para presentar y subsanar las observaciones realizadas a los Gastos Generales.

Finalmente, de acuerdo a lo señalado en el Cuadro N° 4 el EDI del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo-Segunda Etapa, fue aprobado por el Concedente mediante la Resolución Directoral N° 0015-2020-MTC/19 de 2 de marzo de 2020, siendo su contenido y alcance el siguiente:

Cuadro N° 5
Contenido y alcance del EDI del Subtramo Evitamiento Chiclayo – Segunda Etapa.

Descripción	Contenido
Puente Lambayeque	
Puente Lambayeque Aguas Abajo	Estudios de Estudio de Suelos, Pavimentos, Canteras y Fuentes de Agua, Topografía, Georreferenciación, Trazo, Señalización y Diseño Vial.
Puente Lambayeque Aguas Abajo	Estudios de Hidrología, Hidráulica y Drenaje Geología- Geotecnia y Estructuras
Puente Lambayeque Aguas Arriba	Informe de Inspección, Evaluación y Mantenimiento
Puente Pimentel	Informe de inspección y Evaluación
Puente San José	
Estructura Mayor San José	Estudios de Estudio de Suelos, Pavimentos, Canteras y Fuentes de Agua, Topografía, Georreferenciación, Trazo, Señalización y Diseño Vial.
Estructura Mayor San José	– Estudios de Hidrología, Hidráulica y Drenaje Geología- Geotecnia y Estructuras

Fuente: Resolución Directoral N° 0015-2020-MTC/19 de 2 de marzo de 2020.

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente

Ahora bien, en la Memoria Descriptiva del EDI del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo- Segunda Etapa, se señala, entre otros, lo siguiente:

“1.0 INTRODUCCION.

A inicios del año 2017 se presentó en la zona Norte del Perú El Fenómeno El Niño, el cual originó precipitaciones extraordinarias causando daños a la infraestructura vial como lo son carreteras y puentes, entre ellos los Puentes San José, Lambayeque y Pimentel.

Las lluvias extraordinarias acrecentaron de manera significativa los caudales y las velocidades de los ríos, originando inundaciones, erosiones, desborde de ríos y canales, llegando el nivel de aguas máximas a poco menos de 2.0 m cerca del nivel de fondo de viga, lo que no cumple con la normativa vigente que establece como mínimo un gálibo (altura libre) de 2.m.

“(...)”

Así mismo se efectuó la evaluación de todos los puentes estableciéndose su condición estructural lo que juntamente con la evaluación de hidrología e hidráulica permitió establecer la necesidad del reemplazo y/o mantenimiento en cada caso.

“(...)”

3.0 ALCANCE

*El alcance del estudio comprende el estudio de las siguientes estructuras:
 Puente Pimentel- Mantenimiento.
 Puente Lambayeque aguas arriba - Mantenimiento.
 Puente Lambayeque aguas abajo - Reemplazo.
 Puente San José - Reemplazo*

De lo señalado se advierte que, el EDI comprende el reemplazo de los puentes: Lambayeque (aguas abajo) y San José, así como el mantenimiento de los puentes: Pimentel y Lambayeque (aguas arriba), debido a que las lluvias extraordinarias a causa del fenómeno de El Niño en el año 2017, ocasionaron que el nivel de agua sea inferior a los 2 metros respecto del tablero del Puente, lo cual no cumple con la normativa que recomienda³⁴ como mínimo un gálibo (espacio libre entre el nivel máximo del flujo de crecida y el nivel inferior del tablero del puente proyectado) de 2 metros por encima del nivel de aguas máximas extraordinarias.

Sobre el particular, a continuación, se detalla un extracto de las conclusiones y recomendaciones previstas en el numeral 6.0 de la Memoria Descriptiva del EDI, que describe, entre otros, los daños y patologías que conllevaron a determinar el reemplazo y mantenimiento de los citados puentes, todo ello, como producto de los análisis de la condición estructural, estudios de hidrológica e hidráulica.

Cuadro N° 6
Desperfectos y daños en los Puentes Pimentel, Lambayeque y San José
descritos en la Memoria Descriptiva del EDI del Subtramo Evitamiento Chiclayo – Segunda Etapa

Puente	Desperfectos	Conclusiones y recomendaciones
Puente Pimentel	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro superficial del concreto - Obstrucción de dispositivos de drenaje - Deterioro de juntas de dilatación - Decoloración superficial del concreto - Desgaste de la capa de pintura en barandas - Desgaste de la capa de pintura en viga metálica sin corrosión - Desgaste superficial de la capa de asfalto 	<ul style="list-style-type: none"> - La calificación obtenida debido al grado de deterioro de los elementos del Puente Pimentel dio como resultado un valor cuantitativo de: (i) CEP=1.78 en calzada derecha y (ii) CEP=1.79 en calzada izquierda, calificando al puente en una condición BUENO, por lo que la estructura queda sujeta a un Proyecto de Mantenimiento.
Puente Lambayeque Aguas Abajo	<ul style="list-style-type: none"> - Daños y deterioro en el concreto - Corrosión de armadura expuesta - Daños en las barandas y veredas - Daños y deterioro en los elementos estructurales principales 	<ul style="list-style-type: none"> - El Puente Lambayeque Aguas Abajo según los resultados de las evaluaciones realizadas se encuentra en una condición CRITICA, dado que los elementos que lo conforman NO CUMPLEN con los requisitos de Resistencia y Ductilidad. - El Puente Lambayeque aguas abajo, dada su antigüedad y uso, no cumple con los parámetros de Condición y Serviciabilidad exigidos por la norma, por lo tanto, debe ser REEMPLAZADO.
Puente Lambayeque Aguas Arriba	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro superficial del concreto - Obstrucción de dispositivos de drenaje - Deterioro superficial de la carpeta asfáltica 	<ul style="list-style-type: none"> - La calificación obtenida debido al grado de deterioro de los elementos del Puente Lambayeque Aguas Arriba dio como

³⁴ El Manual de Hidrología, Hidráulica y Drenaje, aprobado mediante la Resolución Directoral N° 20-2011-MTC/14 de 12 de septiembre de 2011, señala en el literal a.5 del numeral 4.1.1.5.2 que, en la etapa de diseño de Puente, se recomienda un gálibo de 2.00 metros y 2.50 metros como a continuación se describe:

4.1.1.5 PUENTES

"(...)

4.1.1.5.2 Consideraciones para el diseño

"(...)"

a.5) Galibo o Altura Libre.

El Galibo se define como el espacio libre entre el nivel máximo del flujo de crecida y el nivel inferior del tablero del puente proyectado. (...) Por tanto, el Diseño de los puentes exige la consideración de un galibo conveniente para dar paso no solo al flujo (líquido y sólido) sino también a los materiales flotantes.

En la etapa de diseño de Puente, se recomienda lo siguiente:

- *Cuando existe evidencia que la corriente transporta material sólido, troncos, palizada u otro objeto voluminoso, el galibo mínimo asociado al nivel de aguas máximas deberá ser, 2.5 m.*
- *En caso que la corriente sea relativamente limpia, se considerará un galibo de 2.0 m por encima del nivel de aguas máximas extraordinarias.*

"(...)"

	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de juntas de dilatación - Obstrucción de canal revestido - Desgaste de la capa metálica de pintura en viga metálica con picaduras de oxido. 	<p>resultado un valor cuantitativo de CEP=2.83 calificando al puente en una condición Regular.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De las evaluaciones de calidad y durabilidad de los materiales (concreto de la losa y los perfiles metálicos), se puede concluir que el puente necesita un Proyecto de Mantenimiento. De esta manera se estará garantizando un mayor tiempo de vida útil para el puente.
<p>Puente San José</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro del concreto en losa - Decoloración y disgregación superficial del concreto - Desgaste Superficial de la capa de asfalto 	<ul style="list-style-type: none"> - La calificación obtenida debido al grado de deterioro de los elementos del Puente San José dio como resultado un valor cuantitativo CEP=4.03 calificando al puente en una condición MUY MALA. - Los resultados de los Ensayos Destructivos (Toma de núcleos) de los elementos de concreto resultaron inferiores a los del diseño, por lo que No cumplen con los requisitos calidad. - De la evaluación estructural de la capacidad de carga con la metodología LRFR, dio como resultado valores de RF=0.58 (Nivel Inventario) y RF=0.76 (Nivel Operacional) siendo su capacidad de carga máxima de 36.48ton este no cumple con la capacidad de carga exigida HL-93 (48Ton). Por lo que el Puente debe ser reemplazado.

Fuente: Memoria Descriptiva del EDI "Rehabilitación para la reconstrucción de los sectores afectados por el Fenómeno del Niño en la Autopista del Sol Tramo Trujillo -Sullana -Estudio Integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo- Segunda Etapa", aprobado con Resolución Directoral N° 0015-2020-MTC/19 de 2 de marzo de 2020.

Elaborado por: Comisión de Control Concurrente

De cuadro anterior, se advierte que, entre los desperfectos y daños identificados en la memoria descriptiva del EDI, respecto de los Puentes Pimentel, Lambayeque (aguas arriba y abajo) y San José, se encuentran, entre otros: (i) deterioro en el concreto (ii) obstrucción en los drenajes, (iii) deterioros en la junta de dilatación, (iv) daños en la barandas, veredas y elementos estructurales principales, los cuáles, al mantenerse hasta la fecha, ponen en riesgo la seguridad de los usuarios de la vía, debido a que los Niveles de Servicio previstos en el Anexo 1 del Contrato de Concesión³⁵, están referidos entre otros, a aspectos particulares del estado de la superficie de rodadura, el estado de los drenajes, el estado de los elementos de seguridad, los cuales no se han cumplido en ningún momento desde la suscripción del Contrato de Concesión, esto es, el 25 de agosto de 2009, debido que el Concedente no entregó los citados puentes al Concesionario con las Obras de Puesta a Punto³⁶ que tienen como propósito precisamente alcanzar los Niveles de Serviciabilidad exigidos en el Contrato de Concesión.

En efecto, mediante Oficio N° 012-2022-CG/SGAO-CC-ADS de 28 de febrero de 2022, se solicitó al OSITRAN, entre otros: "Indicar si para los siguientes puentes: i) Puente Lambayeque ii) Puente Pimentel y iii) Puente San José, "(...)" son exigibles los niveles de servicio establecidos en el Contrato de Concesión o si dicha exigibilidad se encuentra suspendida...". En atención a lo solicitado, mediante Oficio N° 01985-GSF-OSITRAN de 2 de marzo de 2022, el Regulador señaló que: "...se debe señalar que, a la fecha el Concedente no ha entregado formalmente al Concesionario el Puente Lambayeque, Puente Pimentel y Puente

³⁵ La sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión señala:
"2.5 Los niveles de servicio pueden ser referidos a aspectos particulares del estado de la superficie de rodadura, del estado de los drenajes, del estado de los elementos de seguridad, etc. En este caso se denominan "Niveles de Servicio Individuales". Por otra parte, tanto para cada Sub-Tramo como para la Concesión en su conjunto es posible establecer niveles de servicio que consideren todos los aspectos; a estos se los denomina "Niveles de Servicio Globales".

³⁶ El contrato de concesión define en la cláusula 1.9.73 a la Puesta a Punto como se detalla a continuación:
"1.9.73 Puesta a Punto
Son aquellas Obras en la Calzada Actual que debe ejecutar el CONCEDENTE en los Tramos Viales Trujillo - Chiclayo - Piura - Sullana a fin de que los tramos asfaltados existentes alcancen los Índices de Serviciabilidad exigidos en el Anexo I del Contrato. Al término de las Obras, los tramos serán entregados al CONCESIONARIO para su Explotación."

San José, ubicados en el Tramo “Chiclayo – Piura”; por lo que, al OSITRAN no le corresponde supervisar los niveles de servicio en los referidos puentes.”

Ahora bien, luego de aprobado el EDI del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo- Segunda Etapa, correspondía que las partes suscriban un Acta de Acuerdos para la ejecución de las obras señaladas en el respectivo EDI, esto de acuerdo a lo señalado en el Acta de Acuerdos de Fin y Cierre de Trato Directo de 28 de febrero de 2018³⁷. Por tal razón, mediante Oficio N° 010-2022-CG/SGAO-CC-ADS de 25 de febrero de 2022, se solicitó al MTC, entre otros, informar si; *“se han suscrito actas de acuerdos u otros documentos para el inicio de la ejecución de las obras...”*

En atención a lo solicitado, mediante el Oficio N° 1495-2022-MTC/19 de 4 de marzo de 2022, el MTC remitió el *“Acta de Acuerdo para la ejecución de la Obra de Rehabilitación para la reconstrucción de los sectores afectados por el Fenómeno El Niño en la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana – Estudio Integral del Subtramo Evitamiento Chiclayo – Segunda Etapa”* de 3 de marzo de 2022 (en adelante, Acta de Acuerdo para la ejecución de la Obra de Rehabilitación del *Subtramo Evitamiento Chiclayo – Segunda Etapa*), en el cual se establece un plazo total de ejecución de trece (13) meses, siendo que su inicio deberá producirse en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles de cumplidas diversas condiciones, entre otras, las que a continuación se resume:

- El Concesionario haya cumplido con entregar la póliza de seguro y Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción emitida por una entidad bancaria por un monto equivalente al 10% del Presupuesto Referencial de la Obra de Rehabilitación.
- El Concesionario haya cumplido en presentar el Cronograma de Ejecución de Obra de Rehabilitación al Regulador.
- El Regulador haya designado al supervisor de obra correspondiente.
- El Concesionario cuente con las autorizaciones emitidas por las entidades competentes para acceder a la explotación de canteras, fuentes de agua y obtener los permisos necesarios para iniciar obra, de modo tal que no se afecte la ejecución de las obras de rehabilitación.
- En caso el Concesionario solicite al Concedente un adelanto hasta el 30% del presupuesto de la Obra de Rehabilitación, el Concedente realizará dicho depósito, previa entrega de la carta fianza.
- El Concedente comunique el Cronograma de Liberación de Predios e Interferencias al Concesionario.

De acuerdo a lo señalado, el plazo de inicio de treinta (30) días hábiles para la ejecución de las Obras, se gatilla luego de cumplida todas las condiciones anteriormente descritas, las cuales no cuentan con un plazo perentorio para su cumplimiento, situación que podría continuar dilatando el inicio de ejecución de las Obras de rehabilitación, lo cual afecta a los usuarios, más aun considerando que la infraestructura a rehabilitar no cumple actualmente con los niveles de servicios establecidos en el Contrato de Concesión. Lo señalado, no se encuentra acorde con lo establecido en el Principio de Enfoque de Resultados previsto en el numeral 3 del artículo 4 del Decreto Legislativo 1362³⁸, que dispone que las Entidades Públicas en el desarrollo de sus funciones, adoptan las acciones que permitan la ejecución de la inversión privada dentro de los respectivos plazos, tomando decisiones que permitan la ejecución del proyecto en los plazos correspondientes y 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.

³⁷ En dicha Acta se acordó en el numeral 4.5 que: “Una vez aprobado el Estudio Definitivo de Ingeniería antes señalado, las Partes acuerdan suscribir el Acta de Acuerdos correspondiente para la ejecución de las obras detalladas en dicho estudio”

³⁸ Decreto Legislativo N° 1362 de 21 de julio de 2018 y modificatorias – Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

Cabe indicar además, que se encuentra pendiente la liberación de interferencias en la zona por parte del Concedente (hito que debe cumplirse para iniciar las obras) conforme a lo previsto en el “Acta de entrega parcial de áreas de terreno para la construcción de obras de rehabilitación para la reconstrucción de los sectores afectados por el fenómeno El Niño en la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana – Estudio Integral del Subtramo Evitamiento Chiclayo, Segunda Etapa” (en adelante, Acta de entrega parcial de áreas de terreno) suscrito el 5 de marzo de 2022, en cuyo numeral 4, se señala que:

“se ha realizado el recorrido en el Sector Estudio Integral del Subtramo Evitamiento Chiclayo, Segunda Etapa, observándose que las interferencias indicadas en el Anexo 1 se encuentran pendiente de liberación por parte de LA DIRECCIÓN DE DERECHO DE VÍA DE PROVÍAS NACIONAL quienes se comprometen a su ejecución.”

Las interferencias pendientes de liberar que se describen en dicho anexo son: (i) cables aéreos de redes eléctricas de MT (media tensión) que interfieren con el equipo de pilotaje en el Puente Lambayeque (aguas abajo) y la (ii) tubería de agua clandestina que atraviesa debajo del puente y kioscos aledaños al puente San José.

Tal como se aprecia, la situación referida a la liberación de áreas aunada con la falta de plazo para el cumplimiento de las condiciones necesarias para el inicio de la ejecución de las obras, constituyen factores que dilatarán aún más el tiempo de inicio de las obras en detrimento de los usuarios de la infraestructura vial³⁹.

De lo expuesto, se advierte que el Concedente no estableció plazos para la presentación y aprobación de todos los componentes del EDI del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo – Segunda Etapa (EDI administrativo, costo directo del presupuesto del EDI y Gastos Generales) contraviniendo lo dispuesto en el literal d) de la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión el cual establece que corresponde al Concedente agilizar los procedimientos de contratación a fin de viabilizar la elaboración de los estudios que permitan restituir la vía afectada hasta alcanzar los índices de Serviciabilidad. Asimismo, la referida cláusula establece que el Concesionario se obliga a realizar los estudios en la oportunidad y términos que le imparta para tal efecto el Concedente, siendo que, en este último caso, el Concedente no estableció los plazos para la presentación, observación, levantamiento de observaciones y aprobación del EDI tal como lo establece la cláusula.

Asimismo, si bien se ha suscrito el Acta de Acuerdo para la ejecución de la Obra de Rehabilitación el 3 de marzo de 2022, no han establecido plazos perentorios para el cumplimiento de las condiciones previas que permitan el inicio de la ejecución de la Obra de rehabilitación, situación que podría dilatar el inicio de la referida ejecución en desmedro de la seguridad de los usuarios de la vía, toda vez que dicha infraestructura no está cumpliendo los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato de Concesión contraviniendo además el Principio de Enfoque de Resultados previsto en Decreto Legislativo N° 1362.

³⁹ Cabe precisar que mediante el Oficio N° 001-2022-CG/SGAO-CC-ADS de 26 de enero de 2022, esta Comisión de Control requirió al MTC, entre otros, “...los documentos que acrediten que el monto: (i) para realizar los estudios y (ii) la ejecución de la obras de la “Rehabilitación para la reconstrucción de los sectores afectados por el Fenómeno El Niño en la Autopista del Sol Tramo Trujillo - Sullana - Estudio Integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo - Segunda Etapa” se encuentran considerados en el Presupuesto del Sector Público (presupuesto institucional), de conformidad a lo establecido en el literal e) de la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión.

En atención a lo solicitado, el MTC mediante el Oficio N° 0825-2022-MTC/19 de 4 de febrero de 2022, señaló que ha solicitado la programación de la asignación de crédito presupuestal del Presupuesto Inicial de Apertura (PIA), por el monto de S/ 5,048,911 por el concepto “Recuperación post desastre en los sectores afectados por el fenómeno El Niño en el Tramo: Trujillo – Sullana de la Autopista del Sol, Distrito de Chiclayo – Provincia de Chiclayo – Región Lambayeque”³⁹ que implica la ejecución de Obras y restitución por la elaboración de estudios, cuyo monto ha sido verificado por esta Comisión de Control, en el portal del Ministerio de Economía y Finanzas

La situación descrita contraviene lo siguiente:

- Contrato de Concesión.

“OBRAS QUE SE ENTEGRARÁN AL CONCESIONARIO

“7.10. **El CONCEDENTE entregará al CONCESIONARIO para su Explotación, los Tramos de la Calzada Actual por Tramos, Sub Tramos** o distancias no menores a 80 kilómetros que impliquen la operación de una estación de peaje **cuando termine la ejecución de la Puesta a Punto en cada uno de ellos**, correspondiéndole al CONCESIONARIO la ejecución de la Conservación a partir de ese momento, **dichas entregas no deberán sobrepasar el mes de diciembre de 2011**; (De no haberse ejecutado totalmente, la entrega será responsabilidad del CONCESIONARIO la ejecución de la Conservación Rutinaria en la zona no recibida y en donde no se estén ejecutando trabajos. Para la entrega se seguirá el procedimiento indicado en las Cláusulas 5.15 a 5.20. El CONCEDENTE deberá hacer entrega de los Tramos antes indicados, 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.”

OCURRENCIA DE FENÓMENO DEL NIÑO

“7.15. En caso se produzcan daños, destrucción, defectos o mermas en la infraestructura vial por la ocurrencia del Fenómeno del Niño en toda o parte de la Concesión, regirán las siguientes disposiciones:

“(…)”

- c) Corresponderá al CONCEDENTE asumir los gastos que demande la elaboración de los estudios, así como la rehabilitación de la vía hasta recuperar los Índices de Serviciabilidad establecidos en el Contrato.
- d) **Corresponde al CONCEDENTE agilizar los procedimientos de contratación** previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, **a fin de viabilizar la elaboración de los estudios que permitan restituir la vía afectada hasta alcanzar los Índices de Serviciabilidad**. A tal efecto, dentro de las 24 horas de declarada la emergencia y de verificados los daños producidos en la infraestructura vial, el CONCEDENTE y CONCESIONARIO se obligan a coordinar conjuntamente un plan de rehabilitación de la zona afectada, así como su implementación⁴⁰. **El CONCESIONARIO se obliga a realizar los estudios en la oportunidad y términos que le imparta a tal efecto el CONCEDENTE**. La elaboración de dichos estudios se realizará inicialmente con los recursos del CONCESIONARIO, los mismos que serán restituidos luego de su aprobación por parte del CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR.

La ejecución de las obras de rehabilitación de los daños ocasionados por el Fenómeno del Niño podrá ser encargada por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO o a terceros, de acuerdo a la normatividad vigente.

“(…)”

- Decreto Legislativo N° 1362 de 21 de julio de 2018 y modificatorias - Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

“Artículo 4. Principios

4.1 En todas las fases vinculadas al desarrollo de los proyectos regulados en el presente Decreto Legislativo, se aplican los siguientes principios:

“(…)”

- 3. **Enfoque de resultados:** Las entidades públicas señaladas en el artículo 2, 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**.

⁴⁰ Considerar lo acordado por las Partes en el “Acta de Acuerdo de Fin de Trato Directo entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Concesionaria Vial del Sol S.A.” de fecha 24 de mayo de 2017:

informan e implementan acciones orientadas a resolver la problemática que afecta los proyectos desarrollados bajo las modalidades reguladas en el presente Decreto Legislativo. Constituyen reglas para la aplicación de este principio en la toma de decisiones de las entidades públicas referidas en el artículo 2, las siguientes:

- 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.*
 - b. *En todas las fases del proyecto, se da celeridad a las actuaciones, evitando acciones que generen retrasos basados en meros formalismos.*
 - 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.*
- “...”

De lo expuesto, se advierte que ha transcurrido más de cinco (5) años desde la ocurrencia del fenómeno de El Niño, sin que se ejecuten obras de rehabilitación del Subtramo Evitamiento Chiclayo (Puentes Lambayeque, Pimentel y San José), ello debido a que el Concedente no ha establecido plazos para la presentación ni para la aprobación final del EDI. Dicha demora contraviene el literal d) de la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión, que dispone que el Concedente debe agilizar los procedimientos para la elaboración de los estudios que permitan restituir la vía afectada, lo cual no ha ocurrido hasta la fecha; asimismo, no se establecen plazos para el cumplimiento de las condiciones previas requeridas para al inicio de la ejecución de las obras, contraviniendo el Principio de Enfoque de Resultados previsto en el Decreto Legislativo N° 1362, ocasionando que, hasta la fecha, los puentes antes citados no cuenten con los índices de serviciabilidad establecidos en el contrato de concesión en desmedro de los usuarios de dicha infraestructura vial.

VI. DOCUMENTACIÓN VINCULADA AL CONTROL CONCURRENTE

La información y documentación que la Comisión de Control ha revisado y analizado durante el desarrollo del servicio de Control Concurrente al Hito de Control N° 2 – “Estado Situacional de las condiciones requeridas para la ejecución de las obras correspondientes a la rehabilitación del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo (22.42 km) afectadas por el fenómeno del Niño”, se encuentra detallada en el Apéndice N° 1 del presente informe.

La situación adversa identificada en el presente informe se sustenta en la revisión y análisis de la documentación e información obtenida por la Comisión de Control, la cual ha sido señalada en la condición y se encuentra en el acervo documentario del MTC y el OSITRAN.

VII. INFORMACIÓN DEL REPORTE DE AVANCE ANTE SITUACIONES ADVERSAS

No aplica.

VIII. INFORMACIÓN DE LAS SITUACIONES ADVERSAS COMUNICADAS EN HITOS ANTERIORES

En el Apéndice 2, se detallan la situación adversa identificada en el Informe de Hito de Control anterior al presente informe, las acciones preventivas y correctivas, y su estado a la fecha de emisión de este Informe de Control Concurrente.

IX. CONCLUSIÓN

Durante la ejecución del servicio de Control Concurrente al Hito de Control N° 2: “Estado Situacional de las condiciones requeridas para la ejecución de las obras correspondientes a la rehabilitación del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo (22.42 km) afectadas por el fenómeno del Niño”, se ha advertido una (1) situación adversa que afecta o podría afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del Contrato de Concesión, la cual han sido detallada en el numeral V del presente informe.

X. RECOMENDACIONES

1. Hacer de conocimiento al Director de programas y Proyectos en Transportes del MTC el presente informe de Control Concurrente, el cual contiene una (1) situación adversa identificada como resultado del servicio de Control Concurrente al “Estado Situacional de las condiciones requeridas para la ejecución de las obras correspondientes a la rehabilitación del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo (22.42 km) afectadas por el fenómeno del Niño”, con la finalidad que se adopten las acciones preventivas y correctivas que correspondan, en el marco de sus competencias y obligaciones en la gestión institucional, con el objeto de asegurar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del Contrato de Concesión..
2. Hacer de conocimiento a la Presidenta del Consejo Directivo de OSITRAN el presente informe, en su calidad de Regulador en el Contrato de Concesión.

Lima, 21 de marzo de 2022

HERNANI CHAVEZ, FERNANDO

Integrante
Comisión de Control

EUSTAQUIO SALVATIERRA, FRANK ALEXANDER

Integrante
Comisión de Control

DELGADO LACHO, DEYSI

Integrante
Comisión de Control

ALTAMIZA CHÁVEZ, DALILA CONZUELO

Integrante
Comisión de Control

NINAMANGO ZÚÑIGA, OSCAR LENIN

Jefe de Comisión
Comisión de Control

CIEZA YAIPEN, IVÁN EFRAIN

Supervisor
Comisión de Control

GUEVARA NOVOA, YVAN SERGIO

Subgerente de Control de Asociaciones Público
Privadas y Obras por Impuestos (e)

APÉNDICE 1**DOCUMENTACIÓN VINCULADA AL HITO DE CONTROL**

HA TRANSCURRIDO MAS DE CINCO (5) AÑOS DESDE LA OCURRENCIA DEL FENÓMENO DE EL NIÑO, SIN QUE SE EJECUTEN OBRAS DE REHABILITACIÓN DEL SUBTRAMO EVITAMIENTO CHICLAYO (PUENTES LAMBAYEQUE, PIMENTEL Y SAN JOSÉ). DICHA DEMORA CONTRAVIENE EL LITERAL D) DE LA CLÁUSULA 7.15 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, QUE DISPONE QUE EL CONCEDENTE DEBE AGILIZAR LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA ELABORACION DE ESTUDIOS QUE PERMITAN RESTITUIR LA VIA AFECTADA. ASIMISMO, NO SE ESTABLECEN PLAZOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES REQUERIDAS PARA EL INICIO DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS, CONTRAVINIENDO EL PRINCIPIO DE ENFOQUE DE RESULTADOS ESTABLECIDO EN DECRETO LEGISLATIVO 1362 Y OCASIONADO QUE HASTA LA FECHA NO SE CUMPLAN LOS INDICES DE SERVICIABILIDAD, EN DESMEDRO DE LOS USUARIOS DE DICHA INFRAESTRUCTURA VIAL.

N°	DOCUMENTO
1	Contrato de Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo -Sullana, suscrito el 25 de agosto de 2009
2	Oficio N° 001-2022-CG/SGAO-CC-ADS de 26 de enero de 2022, de requerimiento de información al MTC
3	Oficios N° 002-2022-CG/SGAO-ADS de 26 de enero de 2022, de requerimiento de información al OSITRAN
4	Oficio N° 0825-2022-MTC/19 de 4 de febrero de 2022, respuesta a requerimiento de información del MTC
5	Oficios N° 0949-2022-MTC/19 de 9 de febrero de 2022, respuesta a requerimiento de información del MTC
6	Oficios N°01041-2022-GSF-OSITRAN de 31 de enero de 2022 respuesta a requerimiento de información del OSITRAN
7	Oficio N° 01151-2022-GSF-OSITRAN de 3 de febrero de 2022, respuesta a requerimiento de información del OSITRAN
8	Decreto Supremo N° 011-2017-PCM de 2 febrero de 2017, declaratoria del Estado de Emergencia a causa de los efectos del Fenómeno El Niño.
9	Prorroga de estado de emergencia por efectos del fenómeno de El Niño, mediante DS N° 034-2017-PCM de 29 de marzo de 2017, N° 052-2017-PCM de 18 de mayo de 2017 y N° 070-2017-PCM de 28 de junio de 2017
10	Oficio N°3034-2017-GSF-OSITRAN de 19 de abril de 2017, en el cual el Regulador consulta al EFEN si los desastres ocurridos en los departamentos de Piura, Lambayeque y La Libertad fueron a consecuencia del Fenómeno de El Niño.
11	Oficio N°198-2017-IMARPE/CD de 23 de mayo de 2017, respuesta del EFEN.
12	Acta de Acuerdo de Fin de Trato Directo de 24 de mayo de 2017, suscrito ente Concedente y Concesionario.
13	Carta N° 00909-2017-COVISOL de 9 de junio de 2017, Concesionario presenta el Plan de Trabajo para elaboración de EDI.
14	Memorándum N° 2624-2017-MTC/20 de 06 de julio de 2017, observaciones del Concedente
15	Oficio N°2893-2018-MTC/25 de 12 de julio de 2017, PROVIAS Nacional informa de las observaciones realizadas al Plan de Trabajo.
16	Cartas N° 001253-2017-COVISOL, recibida por el Concedente el 17 de agosto de 2017, el Concesionario presentó el Estudio Definitivo de Ingeniería.
17	Carta N° 001384-2017-COVISOL, recibidas por el Concedente el 9 de setiembre de 2017, el Concesionario presentó el Estudio Definitivo de Ingeniería.
18	Oficio N° 5416-2017- MTC/25 de 22 de diciembre de 2017, el Concedente observa el EDI presentado
19	Oficio N° 4023-2017-MTC/25 de 28 de setiembre de 2017, el Concedente trasladó al Concesionario las observaciones al EDI realizados por PROVIAS Nacional
20	Carta N° 001703-2017- COVISOL de 02 de noviembre de 2017, el Concesionario presentó la subsanación de observaciones mediante la

N°	DOCUMENTO
21	Oficio N° 5053-2017-MTC/25 de 01 de diciembre de 2017, el Concedente nuevamente trasladó al Concesionario las observaciones de PROVIAS Nacional
22	Carta N° 001932-2017-COVISOL de 7 de diciembre de 2017, el Concesionario presentó nuevamente el EDI atendiendo las observaciones alcanzadas por el Concedente
23	Oficio N° 0042-2018-MTC/25 de 04 de enero de 2018, el Concedente remitió al Concesionario observaciones realizadas al EDI por parte de PROVIAS Nacional
24	Carta N° 001644-2017-COVISOL recibida por el MTC el 23 de octubre de 2017
25	Carta N° 339-2018-COVISOL de 20 de febrero de 2018, el Concesionario solicitó el inicio de un trato directo para que se considere una solución integral a través del EDI.
26	Acta de Acuerdos de Fin y Cierre de Trato Directo para la Elaboración de estudios y ejecución de la solución integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo, suscrito el 28 de febrero de 2018 entre el Concedente y Concesionario.
27	Carta N° 000541-2018-COVISOL de 19 de marzo de 2018, el Concesionario presentó al Concedente el EDI de Rehabilitación para la Reconstrucción de los sectores afectados por el Fenómeno “El Niño” en el Tramo: Trujillo-Sullana de la Autopista del Sol – Estudio Integral del Subtramo Evitamiento Chiclayo - Primera Etapa”
28	Carta N° 000677-2018-COVISOL de 11 de abril de 2018.
29	Acta de Acuerdo para la elaboración de los Estudios Definitivos de Ingeniería para la rehabilitación por Ocurrencia del Fenómeno el Niño, suscrito el 9 de mayo de 2018 entre el Concedente y Concesionario
30	Adenda N° 01 de 14 de febrero de 2019, que modifica Acta de acuerdo de 9 de mayo de 2018.
31	Primer Laudo Parcial de Derecho de 13 de diciembre de 2012
32	Decreto Legislativo N° 1362, numeral 3 del artículo 4
33	Resolución Directoral N° 015-2020-MTC/19 de 2 de marzo de 2020, que aprueba administrativamente el Estudio Definitivo de Ingeniería de rehabilitación para la reconstrucción de los sectores afectados por el Fenómeno del Niño en la Autopista del Sol Tramo Trujillo -Sullana -Estudio Integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo- Segunda Etapa.
34	Oficio N°012-2022-CG/SGAO-CC-ADS de 28 de febrero de 2022, requerimiento de información al OSITRAN
35	Oficio N°01985-GSF-OSITRAN de 2 de marzo de 2022, el Regulador responde al requerimiento N° 012-2022-CG/SGAO-CC-ADS
36	Oficio N°010-2022-CG/SGAO-CC-ADS de 25 de febrero de 2022, se solicitó al MTC, si se han suscrito actas de acuerdos u otros documentos para el inicio de la ejecución de las obras
37	Oficio N°1495-2022-MTC/19 de 4 de marzo de 2022, el MTC remitió el Acta de Acuerdo para la ejecución de la Obra
38	Acta de Acuerdo para la ejecución de la Obra de Rehabilitación para la reconstrucción de los sectores afectados por el Fenómeno El Niño en la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana – Estudio Integral del Subtramo Evitamiento Chiclayo – Segunda Etapa, de 3 de marzo de 2022.
39	Carta N°001712-2018-COVISOL de 29 octubre de 2018, el Concesionario presenta EDI del sub tramo Evitamiento Chiclayo segunda etapa
40	Oficio N°5403-2018-MTC/25, de 04 diciembre de 2018, el Concedente observa el EDI presentado
41	Carta N°0058-2019-COVISOL de 14 de enero de 2019, el Concesionario remite el levantamiento de observaciones
42	Oficio N° 0644-2019-MTC/25 de 07 de enero de 2019, el Concedente observa el EDI presentado
43	Oficio N°0018-2019-MTC/19.02 de 12 de setiembre de 2019, el Concedente remite complemento de las observaciones del EDI presentado
44	Carta N°001979-2019-COVISOL, de 16 de diciembre de 2019, el Concesionario remite el levantamiento de observaciones
45	Oficio N°0051-2020-MTC/19 de 06 enero de 2020, el Concedente observa el EDI presentado
46	Carta N°00246-2020-COVISOL de 13 de febrero de 2020, el Concesionario remite el levantamiento de observaciones
47	Carta No. 00663-2020-COVISOL de 21 de julio de 2020, el Concesionario entrega Presupuesto de obra del EDI
48	OFICIO N° 2700-2020-MTC/19, 06 de agosto de 2020, el Concedente observa el presupuesto de obra del EDI
49	Correo electrónico del 18 de noviembre de 2020 del Concesionario, sobre el levantamiento de observaciones al Presupuesto del EDI

N°	DOCUMENTO
50	OFICIO N° 4737-2020-MTC/19 de 23 de noviembre de 2020, presentación de observaciones al Presupuesto de obra.
51	Carta No. 0586-2021-COVISOL de 11 de marzo de 2021, el Concesionario remite el levantamiento de observaciones del presupuesto de obra
52	RESOLUCION DIRECTORAL N° 0058-2021-MTC/19 de 18 de mayo de 2021, se aprueba administrativamente el presupuesto del EDI
53	Oficio N°2637-2021-MTC/19 de 26 de mayo de 2021, el Concedente comunica al Concesionario la aprobación del costo directo
54	Oficio N°5804-2021-MTC/19 24 noviembre de 2021, el Concedente reitera al Concesionario, la presentación de los gastos generales
55	Carta N°02605-2021-COVISOL de 03 de diciembre de 2021, el Concesionario presenta los gastos generales del Estudio Integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo- Segunda Etapa
56	Carta N°02766-2021-COVISOL de 30 diciembre de 2021, el Concesionario presenta gastos complementarios relacionados al plan de prevención contra el COVID
57	Informe °0001-2022-MTC_19.02-KPJ de 01 de febrero de 2022
58	OFICIO N.º 0891-2022-MTC/19 de 08 febrero de 2022, Solicitud de fórmula polinómica.
59	RD N°20-2011-MTC-14; Manual de Hidrología, Hidráulica y Drenaje, descargado de la página web del MTC, del 3 de enero de 2012
60	Acta de Entrega parcial de áreas de terreno para la construcción de obras de rehabilitación para la reconstrucción de los sectores afectados por el fenómeno el Niño en la Autopista del Sol, Tramo Trujillo – Sullana – Estudio Integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo, Segunda Etapa de 3 de marzo de 2022

APÉNDICE 2
INFORMACIÓN DE LAS SITUACIONES ADVERSAS DE LOS INFORMES DE HITO DE CONTROL ANTERIORES

Informe de Hito de Control N° 7107-2020-CG/APP-SCC del 04 de septiembre de 2020
Hito de Control N° 1

Número de Situaciones adversas identificadas: 1 / Número de situaciones adversas que subsisten: 1

N°	SITUACIÓN ADVERSA	DOCUMENTO DE LA ENTIDAD SOBRE ACCIONES ADOPTADAS	ACCIONES ADOPTADAS POR LA ENTIDAD	ESTADO DE LA SITUACIÓN ADVERSA																					
1	EL CONCEDENTE MANTIENE EL INCUMPLIMIENTO DE ENTREGA DE LAS ÁREAS DE CONCESIÓN Y/O DERECHO DE VÍA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA DEL TRAMO TRUJILLO - CHICLAYO, EN EL PLAZO ESTABLECIDO EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN, DILATANDO LA CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA PARA DICHO TRAMO Y EL APROVECHAMIENTO OPORTUNO DE ESTA INFRAESTRUCTURA	<ul style="list-style-type: none"> Oficio N° 193-2022-MTC/20.11 de 13 de enero de 2022, documento que contiene el Informe N° 014-2022-MTC/20.11.1/DDHT de 10 de enero de 2022. 	<p>Respecto del Concedente Mediante Oficio N° 000194-2020-CG/APP de 4 de septiembre de 2020, esta Entidad Fiscalizadora Superior comunicó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) la situación adversa N° 1, contenida en el Informe de Hito Control N° 7107-2020-CG/APP-SCC -2020-CG/APP-SCC y mediante el Oficio N° 001- 2021-CG/SGAO-CC-ADS de 28 de diciembre de 2021 la Comisión solicitó al MTC que comunique las acciones preventivas y correctivas adoptadas respecto a la situación adversa identificadas.</p> <p>En respuesta, Provias Nacional-MTC mediante el Oficio N° 193-2022-MTC/20.11 de 13 de enero de 2022, remite el Informe N° 014-2022-MTC/20.11.1/DDHT de 10 de enero de 2022, en la cual informa el estado actual de la entrega de las áreas de terrenos y liberación de interferencias como a continuación se detalla:</p> <p align="center">Cuadro N° 1</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="7">EVALUACIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL DEL PROYECTO</th> </tr> <tr> <th>SUBTRAMO</th> <th>SECTOR</th> <th>CODIGO SECTOR</th> <th>ESTADO</th> <th>UBICACIÓN</th> <th>COMENTARIOS</th> <th>FECHA ESTIMADA DE LIBERACIÓN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trujillo - Sullana</td> <td>EVITAMIENTO TRUJILLO</td> <td>EV01</td> <td>NO CONSTRUIDO</td> <td>Sector 1: 556+920 - 572+800</td> <td>- Se está realizando la contratación de servicios que contemplan desde la identificación hasta la adquisición de los predios afectados. - Se identificaron las interferencias existentes y proyectaron los servicios para la liberación de las mismas. Cabe indicar que la liberación de</td> <td>DICIEMBRE 2022</td> </tr> </tbody> </table>	EVALUACIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL DEL PROYECTO							SUBTRAMO	SECTOR	CODIGO SECTOR	ESTADO	UBICACIÓN	COMENTARIOS	FECHA ESTIMADA DE LIBERACIÓN	Trujillo - Sullana	EVITAMIENTO TRUJILLO	EV01	NO CONSTRUIDO	Sector 1: 556+920 - 572+800	- Se está realizando la contratación de servicios que contemplan desde la identificación hasta la adquisición de los predios afectados. - Se identificaron las interferencias existentes y proyectaron los servicios para la liberación de las mismas. Cabe indicar que la liberación de	DICIEMBRE 2022	<p>En Proceso por el MTC Teniendo en cuenta la información remitida por el MTC sobre la entrega total de áreas para la Construcción de la segunda Calzada del Tramo Trujillo-Chiclayo, la Comisión advierte que el Concedente se encuentra realizando acciones</p>
EVALUACIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL DEL PROYECTO																									
SUBTRAMO	SECTOR	CODIGO SECTOR	ESTADO	UBICACIÓN	COMENTARIOS	FECHA ESTIMADA DE LIBERACIÓN																			
Trujillo - Sullana	EVITAMIENTO TRUJILLO	EV01	NO CONSTRUIDO	Sector 1: 556+920 - 572+800	- Se está realizando la contratación de servicios que contemplan desde la identificación hasta la adquisición de los predios afectados. - Se identificaron las interferencias existentes y proyectaron los servicios para la liberación de las mismas. Cabe indicar que la liberación de	DICIEMBRE 2022																			

VIAL POR PARTE DE LOS USUARIOS						interferencias dependerá de la liberación previa de los predios.		orientadas a la corrección de la situación adversa comunicada. Sin embargo, aún se encuentra pendiente la entrega de las áreas de terrenos (predios) y liberación de interferencias se concluiría en diciembre de 2022. Por lo cual, se considera que la situación adversa comunicada se encuentra "en proceso".
			CONSTRUIDO		Sector 2: 572+800 - 582+840	- Los predios afectados por el área de construcción se encuentran adquiridos. Se está realizando la gestión para la adquisición de los predios afectados por el Derecho de Vía	LIBERADO	
	TRAMO CONTINUO TRUJILLO - CHICAMA	TC01	CONSTRUIDO		586+110 - 604+130	-Los predios afectados por el área de construcción se encuentran adquiridos. Se está realizando la gestión para la adquisición de los predios afectados por el Derecho de Vía.	LIBERADO	
	EVITAMIENTO CHICAMA	EV02	CONSTRUIDO		603+980 - 607+000	- En definición (acceso a Cascas).	NO DEFINIDO (ACCESO A CASCAS)	
	TRAMO CONTINUO CHICAMA - CHOCOPE	TC02	CONSTRUIDO PARCIALMENTE		606+820 - 615+570	- Queda pendiente la liberación de redes eléctricas y de fibra óptica, así como de infraestructura de riego, las mismas que ya cuentan con servicios para reubicación. - Asimismo, en lo que respecta a los predios afectados por el derecho de vía, se proyecta culminar en junio 2022. Cabe indicar que la liberación de interferencias dependerá de la liberación previa de los predios.	JULIO 2022	
	EVITAMIENTO CHOCOPE	EV03	CONSTRUIDO		615+530 - 618+000	-	LIBERADO	
	TRAMO CONTINUO CHOCOPE - PAIJÁN	TC03	CONSTRUIDO		617+860 - 623+119	-	LIBERADO	
	EVITAMIENTO PAIJÁN	EV04	CONSTRUIDO PARCIALMENTE		623+260 - 631+243	- El área constructiva se encuentra liberada de predios. En lo que respecta a los predios	SETIEMBRE 2022	

							afectados por el derecho de vía, se proyecta culminar en agosto 2022. - La interferencia se encuentra con encargatura al concesionario para su ejecución. - Cabe indicar que la liberación de interferencias dependerá de la liberación previa de los predios.		
				TRAMO CONTINUO PAIJÁN - PACASMAYO	TC04	CONSTRUIDO PARCIALMENTE	630+870 - 668+484	- El área constructiva se encuentra liberada de predios. En lo que respecta a los predios afectados por el derecho de vía, se proyecta culminar en junio 2022. Cabe indicar que la liberación de interferencias dependerá de la liberación previa de los predios	JULIO 2022
				EVITAMIENTO PACASMAYO	EV05	NO CONSTRUIDO	668+460 - 681+444	- Se tiene servicios vigentes para el pago de los predios afectados por el área de construcción. - La interferencia se encuentra con encargatura al concesionario para su ejecución. - Cabe indicar que la liberación de interferencias dependerá de la liberación previa de los predios.	OCTUBRE 2022
				TRAMO CONTINUO PACASMAYO - GUADALU PE	TC05	NO CONSTRUIDO	687+520 - 702+258	- Se encuentra suspendido tanto el Ovalo del Desvío a Cajamarca, Sector el Triángulo y el Centro Arqueológico de Farfán, se ha solicitado el cambio de trazo en dichos	NO DEFINIDO

							sectores debido a la imposibilidad de su liberación debido a contingencias del ámbito social y arqueológico suscitados.	
			EVITAMIENTO GUADALUPE SAN JOSE DE MORO	EV06	NO CONSTRUIDO	701+900 - 718+396	- Se cuenta con servicios en curso para la identificación y adquisición de los predios afectados - En proceso de contratación de servicios de elaboración de expediente técnico para la reubicación de interferencias. - Cabe indicar que la liberación de interferencias dependerá de la liberación previa de los predios.	NOVIEMBRE 2022
			TRAMO CONTINUO SAN JOSE DE MORO- MOTUPE	TC06	NO CONSTRUIDO	723+670 - 742+935	- En proceso de contratación de servicios de elaboración de expediente técnico para la reubicación de interferencias. - Cabe indicar que la liberación de interferencias dependerá de la liberación previa de los predios. - Cuenta con un tramo pendiente de definir la modificación de cambio de trazo, por lo cual se tendrían nuevas afectaciones prediales e interferencias.	CAMBIO DE TRAZO
			EVITAMIENTO MOCUPE	EV07	NO CONSTRUIDO	742+880 - 748+459	- Se ha solicitado la modificación del trazo en mérito a que la liberación del trazo aprobado es imposible debido a las contingencias sociales suscitadas.	NO DEFINIDO
			TRAMO CONTINUO MOCUPE- CHICLAYO	TC07	NO CONSTRUIDO	747+320 - 770+010	- Cuenta con un tramo pendiente de definir la modificación de cambio de trazo, por lo cual se tendrían nuevas afectaciones prediales e interferencias.	CAMBIO DE TRAZO
			EVITAMIENTO CHICLAYO- LAMBAYEQUE	EV08	NO CONSTRUIDO	769+950 - 795+956	- Se cuenta con servicios desde la identificación hasta la	CAMBIO DE TRAZO

							inscripción se encuentran en curso. - En el sector Reque, se ha solicitado la modificación del Trazo debido a la imposibilidad de liberación en merito a las contingencias sociales suscitadas. - Cabe indicar que la liberación de interferencias dependerá de la liberación previa de los predios. -. Cuenta con un tramo pendiente de definir la modificación de cambio de trazo, por lo cual se tendrían nuevas afectaciones prediales e interferencias.		
				EVITAMIENTO PIURA	EV09	CONSTRUIDO	992+920 – 1001+923.732	-	LIBERADO
				TRAMO CONTINUO PIURA - SULLANA	TC09	CONSTRUIDO	1004+300 – 1032+080	-	LIBERADO
<p>Del cuadro N°1, se concluye que el plazo para la entrega de las áreas de terrenos (predios) y liberación de interferencias se daría en diciembre de 2022, siendo este un plazo estimado.</p> <p>Asimismo, es de indicar que en las progresivas indicadas en el cuadro N°1 de los sectores TC05, TC06, EV07, TC07 y EV08, se encuentran pendiente la definición de la modificación del cambio de trazo, así como el sector EV02 donde no se encuentra definido el acceso a Cascas, por lo que se tendrían nuevas afectaciones prediales e interferencias.</p> <p>Por lo tanto, respecto a la situación adversa identificada sobre la entrega total de áreas para la Construcción de la segunda Calzada del Tramo Trujillo-Chiclayo, se encuentra en proceso.</p>									



39C920202200065

*Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional*

Jesús María, 21 de Marzo de 2022
OFICIO N° 000065-2022-CG/APP

Señora

Rosa Verónica Zambrano Copello

Presidenta del Consejo Directivo

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público

Calle Los Negocios N° 182 – Piso 2

Lima/Lima/Surquillo

Asunto: Comunicación de Informe de Control Concurrente N° 0384-2022-CG/APP-SCC relacionado al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol - Tramo Trullillo – Sullana.

Referencia: a) Artículo 8 de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y sus modificatorias
b) Directiva N° 002-2019-CG/NORM, “Servicio de Control Simultáneo”, aprobada con Resolución de Contraloría N° 115-2019-CG, del 28 de marzo de 2019 y sus modificatorias.

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

Sobre el particular, de la revisión de la información y documentación vinculada al Hito de Control N° 2: “Estado Situacional de las condiciones requeridas para la ejecución de las obras correspondientes a la rehabilitación del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo (22.42 km) afectadas por el fenómeno del Niño”, comunicamos que se ha identificado una (1) situación adversa contenida en el Informe de Control Concurrente N° 0384-2022-CG/APP-SCC de 21 de marzo de 2022, cuya copia se adjunta en treinta y uno (31) folios.

En tal sentido, hacemos de su conocimiento el presente informe en su calidad de Regulador del Contrato de Concesión del mencionado Proyecto, para fines correspondientes.

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

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

Yván Sergio Guevara Novoa

Subgerente de Control de Asociaciones Público
Privadas y Obras por Impuestos (e)
Contraloría General de la República

(YGN/onz)

Nro. Emisión: 01004 (C920 - 2022) Elab:(U61627 - C920)



Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://verificadoc.contraloria.gob.pe/verificadoc/inicio.do> e ingresando el siguiente código de verificación: **EVIMVFF**





39C920202200065

*Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional*

Jesús María, 21 de Marzo de 2022
OFICIO N° 000065-2022-CG/APP

Señora
Rosa Verónica Zambrano Copello
Presidenta del Consejo Directivo
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
Calle Los Negocios N° 182 – Piso 2
Lima/Lima/Surquillo

Asunto: Comunicación de Informe de Control Concurrente N° 0384-2022-CG/APP-SCC relacionado al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol - Tramo Trullillo – Sullana.

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

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

Sobre el particular, de la revisión de la información y documentación vinculada al Hito de Control N° 2: "Estado Situacional de las condiciones requeridas para la ejecución de las obras correspondientes a la rehabilitación del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo (22.42 km) afectadas por el fenómeno del Niño", comunicamos que se ha identificado una (1) situación adversa contenida en el Informe de Control Concurrente N° 0384-2022-CG/APP-SCC de 21 de marzo de 2022, cuya copia se adjunta en treinta y uno (31) folios.

En tal sentido, hacemos de su conocimiento el presente informe en su calidad de Regulador del Contrato de Concesión del mencionado Proyecto, para fines correspondientes.

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

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

Yván Sergio Guevara Novoa

Subgerente de Control de Asociaciones Público
Privadas y Obras por Impuestos (e)
Contraloría General de la República

(YGN/onz)

Nro. Emisión: 01004 (C920 - 2022) Elab:(U61627 - C920)



Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://verificadoc.contraloria.gob.pe/verificadoc/inicio.do> e ingresando el siguiente código de verificación: **EVIMVFF**





39C920202200066

*Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional*

Jesús María, 21 de Marzo de 2022

OFICIO N° 000066-2022-CG/APP

Señor

Bartolomé Emilio Cueva Sáenz

Director General de Programas y Proyectos en Transportes

Ministerio de Transportes Y Comunicaciones

Jiron Zorritos 1203

Lima/Lima/Lima

Asunto: Comunicación de Informe de Control Concurrente N° 0384-2022-CG/APP-SCC relacionado al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol - Tramo Trullillo - Sullana

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

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

Sobre el particular, de la revisión de la información y documentación vinculada al Hito de Control N° 2: "Estado Situacional de las condiciones requeridas para la ejecución de las obras correspondientes a la rehabilitación del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo (22.42 km) afectadas por el fenómeno del Niño", comunicamos que se ha identificado una (1) situación adversa contenida en el Informe de Control Concurrente N° 0384-2022-CG/APP-SCC de 21 de marzo de 2022, cuya copia se adjunta en treinta y uno (31) folios.

En tal sentido, remitimos a su Despacho el referido informe, solicitándole se sirva remitir al Órgano de Control Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – OCI MTC, en un plazo máximo de cinco (5) días hábiles, a partir del día siguiente de recibido el presente, las acciones preventivas o correctivas respecto de la situación adversa identificada, la misma que deberá ser corregida en el plazo máximo de tres (3) meses contados desde la presente comunicación, de acuerdo a lo establecido en el numeral 6.3.9.2 de la Directiva de la referencia b) ¹.

¹ Mediante Resolución de Contraloría N° 264-2021-CG publicada el 21 de noviembre de 2021, se modificó -entre otros- el numeral 6.3.9. de la Directiva N° 002-2019-CG/NORM, conforme al texto siguiente, el mismo entró en vigencia a partir del 03 de enero de 2022:

"(...)

6.3.9.2 Situaciones adversas de los Informes emitidos como resultado del desarrollo del Servicio de Control Simultáneo

"(...)

i. El plazo máximo para la corrección de las situaciones adversas identificadas en el Informe de Hito de control, Informe de Control Concurrente, Informe de Visita de Control o Informe de Orientación de Oficio es de tres (3) meses contados desde la comunicación del informe a la entidad o a la dependencia.

"(...)"





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

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
Yván Sergio Guevara Novoa
Subgerente de Control de Asociaciones Público
Privadas y Obras por Impuestos (e)
Contraloría General de la República

(YGN/onz)
Nro. Emisión: 01003 (C920 - 2022) Elab:(U61627 - C920)



Mesa de Partes Virtual MTC - Solicitud Aprobada

Sistema de Mesa de Partes Virtual <mpv@mtc.gob.pe>

Lun 21/03/2022 20:23

Para: Fernando Hernani Chavez <fhernani@contraloria.gob.pe>



Estimado(a) HERNANI CHAVEZ FERNANDO,

La solicitud relacionada al procedimiento administrativo: Comunicación de Informe de Control Concurrente N° 0384-2022-CG/APP-SCC relacionado al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol - Tramo Trullillo - Sullana ha sido registrada con el número de expediente: E-115755-2022

Podrá consultar el estado de su trámite: <https://sdt.mtc.gob.pe>

Contraseña: CBLWZY

Recuerde revisar periódicamente su correo electrónico y acceder a la Mesa de Partes Virtual en <https://mpv.mtc.gob.pe>, opción "Mis Trámites", para mantenerse informado del estado del mismo.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Jr. Zorritos 1203, Cercado de Lima, Perú
Central de consultas (01) 615-7900
E-mail: atencionalciudadano@mtc.gob.pe



"Este mensaje de correo electrónico o el material adjunto contiene información confidencial o legalmente protegida por la Ley N° 29733 - Ley de Protección de Datos Personales, y es de uso exclusivo de la(s) persona(s) a quién(es) se dirige. Si no es usted el destinatario indicado, queda notificado de que la lectura, utilización, divulgación o copia está prohibida en virtud de la legislación vigente, si usted recibe este mensaje por error por favor notificarlo al remitente y elimine toda la información"

La información contenida en este e-mail y sus anexos es confidencial, privilegiada y está dirigida exclusivamente a su destinatario, en consecuencia, solo puede ser utilizada por aquel. Si usted no es el destinatario original, no deberá examinar, usar, copiar o distribuir este mensaje o la información que contiene. Si lo recibe por error, por favor reenvíelo a la persona que se lo envió y elimínelo. Cualquier retención o uso total o parcial no autorizada de este mensaje está estrictamente prohibida y sancionada por ley.

"Este mensaje de correo electrónico y/o el material adjunto puede contener información confidencial o legalmente protegida por la Ley N° 29733 - Ley de Protección de Datos Personales, y es de uso exclusivo de la(s) persona(s) a quién(es) se dirige. Si no es usted el destinatario indicado, queda notificado de que la lectura, utilización, divulgación y/o copia puede estar prohibida en virtud de la legislación vigente, si usted recibe este mensaje por error por favor notificarlo al remitente y elimine toda la información"