



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

**ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL DEL MINISTERIO DE
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

INFORME DE HITO DE CONTROL
N° 129-2024-OCI/5304-SCC

CONTROL CONCURRENTE

**PROYECTO ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA DE
TRANSPORTE NACIONAL
LIMA - LIMA - LIMA**

**“EJECUCIÓN DE LA OBRA: CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE
JUANA RÍOS Y ACCESOS, CUI N° 2459360”**

HITO DE CONTROL N° 1
“ESTADO SITUACIONAL DEL PROYECTO A JUNIO 2024”

PERIODO DE EVALUACIÓN DEL HITO DE CONTROL

DEL 20 DE JUNIO AL 9 DE JULIO DE 2024

TOMO I DE I

LIMA, 9 DE JULIO DE 2024

INFORME DE HITO DE CONTROL
N.º 129-2024-OCI/5304-SCC

**“EJECUCIÓN DE LA OBRA: CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE JUANA RÍOS Y ACCESOS,
CUI N° 2459360”**

HITO DE CONTROL N° 1: ESTADO SITUACIONAL DEL PROYECTO A JUNIO 2024

ÍNDICE

	N.º Pág.
I. ORIGEN	3
II. OBJETIVOS	3
III. ALCANCE	3
IV. INFORMACIÓN RESPECTO DEL HITO DE CONTROL	3
V. SITUACIONES ADVERSAS	6
1. CANTERA “RÍO CHONGOYAPE”, CONSIDERADA EN EL ESTUDIO DEFINITIVO, NO ES COMPATIBLE CON LAS CONDICIONES ACTUALES DEL TERRENO, LO QUE GENERARÍA EL RIESGO DE NO CONTAR CON UN REQUERIMIENTO QUE CONTenga LA DESCRIPCIÓN PRECISA Y OBJETIVA DE LA OBRA, PUDIENDO AFECTAR EL PROCESO DE CONTRATACIÓN Y POSTERIORMENTE LAS CONDICIONES CONTRACTUALES.	7
2. “INTERSECCIÓN T A NIVEL C.P. JUANA RÍOS”, INOBSERVA LAS DISTANCIAS DE VISIBILIDAD Y PARADA, LO QUE PODRÍA PERJUDICAR LA FLUIDEZ EN LA VÍA Y OCASIONAR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.	10
3. ESTUDIO DEFINITIVO PRESENTA INCONSISTENCIAS ENTRE EL NIVEL DE SOCAVACIÓN CALCULADO Y LA PROFUNDIDAD DE DESPLANTE DE LA ZAPATA EN EL PILAR DERECHO, LO QUE PODRÍA GENERAR RIESGO DE DAÑOS A LA SUBESTRUCTURA DEL PUENTE POR SOCAVACIÓN.	17
VI. DOCUMENTACIÓN VINCULADA AL HITO DE CONTROL	22
VII. INFORMACIÓN DEL REPORTE DE AVANCE ANTE SITUACIONES ADVERSAS	22
VIII. INFORMACIÓN DE LAS SITUACIONES ADVERSAS COMUNICADAS EN INFORMES DE HITO DE CONTROL ANTERIORES	23
IX. CONCLUSIONES	23
X. RECOMENDACIONES	23
APÉNDICES	

INFORME DE HITO DE CONTROL
N° 129-2024-OCI/5304-SCC

**“EJECUCIÓN DE LA OBRA: CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE JUANA RIOS Y
ACCESOS, CUI N° 2459360”**

HITO DE CONTROL N° 1: ESTADO SITUACIONAL DEL PROYECTO A JUNIO 2024

I. ORIGEN

El presente informe se emite en mérito a lo dispuesto por el Órgano de Control Institucional (OCI) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones “MTC” responsable del Control Concurrente mediante memorando n.° 0447-2024-MTC/06 de 6 de mayo de 2024, registrado en el Sistema de Control Gubernamental – SCG con la orden de servicio n.° 5304-2024-118, en el marco de lo previsto en la Directiva n.° 013-2022-CG/NORM “Servicio de Control Simultáneo” aprobada mediante la Resolución de Contraloría n.° 218-2022-CG de 30 de mayo de 2022 y sus modificatorias.

II. OBJETIVOS

2.1. Objetivo general

Determinar si la ejecución de la Obra: “Construcción del puente Juana Ríos y accesos”, a cargo de la Gerencia de Obras del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provias Nacional se realiza conforme al Estudio Definitivo normativa aplicable, estipulaciones contractuales y demás disposiciones legales vigentes; de tal manera que, se cumpla con la finalidad de la contratación y contribuir oportunamente con la eficiencia, eficacia, transparencia, economía y legalidad en el uso y destino de los recursos y bienes del Estado.

2.2. Objetivo específico

Establecer si los Estudios técnicos de ingeniería del Estudio Definitivo, se vienen desarrollando en observancia a la normativa vigente aplicable, condiciones contractuales y disposiciones internas de la Entidad.

III. ALCANCE

El Control Concurrente se desarrolló al Hito de Control n.° 1: “Estado situacional del proyecto a junio de 2024” del proyecto “Construcción del puente Juana Ríos y accesos”, y que ha sido ejecutado del 20 al 28 de junio de 2024, en el centro poblado Juana Ríos, distrito de Chongoyape, provincia de Chiclayo, Región Lambayeque, así como, en el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – Provias Nacional, en adelante la “Entidad”, el cual se encuentra ubicado en Jr. Zorritos n.° 1203, distrito, provincia y región de Lima.

IV. INFORMACIÓN RESPECTO DEL HITO DE CONTROL

El proceso en curso materia de Control Concurrente, y que se encuentra a cargo de la Entidad, es el proyecto: “Construcción del puente Juana Ríos y accesos”, en adelante el “Proyecto” con CUI n.° 2459360.

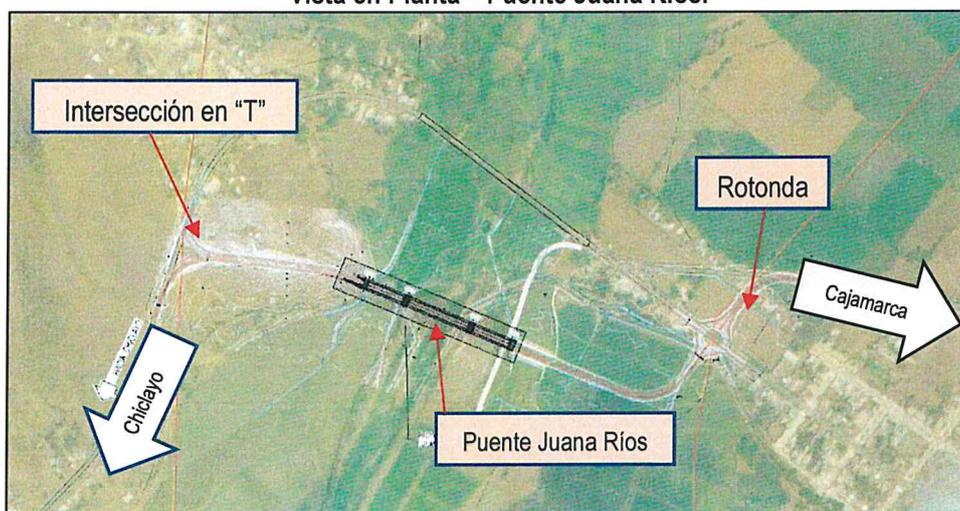
Descripción del Proyecto

El puente Juana Ríos, ha sido proyectado sobre la quebrada Juana Ríos, a 300 metros aguas abajo del baden existente entre el centro poblado Juana Ríos y la ciudad de Chongoyape, políticamente se ubica en la región Lambayeque, provincia Chiclayo, distrito Chongoyape.

El Proyecto pertenece a la Red Vial Nacional; Ruta: PE-6A, tramo Chiclayo – Chongoyape – Puentes Cumbil. La Ruta PE-06 A, sigue la trayectoria: Emp. PE-1N (Larán) – Pomalca – Pátapo – Chongoyape – Pte. El Cumbil – Dv. Sta. Cruz de Succhabamba (PE-06 B) – Llama – Huambos – Emp. PE-3N (Cochabamba).

De las bases de la LP-SM-12-2023-MTC/20-1, se puede observar que, el Proyecto contempla la ejecución de un puente extradosado de concreto pre esforzado de tres tramos, con tablero de sección cajón variable y con una longitud total de 300 metros, una (1) intersección en “T” sobre la curva de la vía PE-6A, una (1) rotonda de cuatro (4) salidas e ingresos y demás obras complementarias.

Imagen n.º 1
Vista en Planta – Puente Juana Ríos.



Fuente: Expediente técnico, aprobado mediante Resolución Gerencial n.º 022-2019-MTC/21.GE de 8 de agosto de 2019.
Elaborado por: Comisión de Control.

Del Estudio Definitivo

El 2 de diciembre de 2020, la Entidad y GMI S.A. Ingenieros Consultores, suscribieron el Contrato n.º 086-2020-MTC/2020, para la elaboración del Estudio Definitivo del Proyecto, derivado del Concurso Público n.º 003-2020-MTC/20, publicado en el Sistema Electrónico de Contrataciones del Estado (SEACE) el 6 de octubre de 2020.

Mediante Resolución Directoral n.º 444-2023-MTC/20 de 21 de abril de 2023, la Entidad aprobó administrativamente el Estudio Definitivo del Proyecto, con CUI 2459360, en adelante “Estudio Definitivo”¹, con un presupuesto de obra ascendente a S/ 86 904 358,38 (ochenta y seis millones novecientos cuatro mil trescientos cincuenta y ocho con 38/100 soles), que incluye IGV, con precios referidos al mes de noviembre 2022, y un plazo de ejecución de obra de 720 días calendario, elaborado por la empresa Cumbra Ingeniería S.A.

¹ Para el presente informe, se considerará para la denominación de “Estudio Definitivo”, al Estudio Definitivo aprobado y sus modificaciones (mediante Resoluciones Directorales n.º 682-2023-MTC/20 de 9 de junio de 2023, 847-2023-MTC/20 de 19 de julio de 2023, 990-2023-MTC/20 de 17 de agosto de 2023, 1276-2023-MTC/20 de 16 de octubre de 2023, 1510-2023-MTC/20 de 28 de noviembre de 2023 y 260-2024-MTC/20 de 12 de abril de 2024).

Mediante Resolución Directoral n.º 682-2023-MTC/20 de 9 de junio de 2023, la Entidad rectificó el error material incurrido en los números de folios del volumen n.º 2: Memoria descriptiva, volumen n.º 8: Declaración de impacto ambiental – DIA, tomo 7: Declaración de impacto ambiental, volumen n.º 9: Estudio de arqueología, volumen n.º 11: Verificación de la viabilidad, volumen n.º 12: Estudio de infraestructura existente, volumen n.º 13: Delimitación derecho de vía y volumen n.º 14: Gestión de riesgos en la planificación y ejecución de obras del Anexo n.º 1, del Estudio Definitivo.

Mediante Resolución Directoral n.º 847-2023-MTC/20 de 19 de julio de 2023, la Entidad aprobó administrativamente la modificación del Estudio Definitivo del Proyecto, el nuevo monto total se definió en de S/ 86 783 171,61 (ochenta y seis millones setecientos ochenta y tres mil ciento setenta y uno con 61/100 soles), que incluye IGV, con precios referidos al mes de noviembre 2022, y un plazo de ejecución de obra de 720 días calendario.

Mediante Resolución Directoral n.º 990-2023-MTC/20 de 17 de agosto de 2023, la Entidad rectificó el error material incurrido en el Anexo 01 de la Resolución Directoral n.º 847-2023-MTC/20 de 19 de julio de 2023, respecto al número del volumen n.º 7 por volumen n.º 6; asimismo su descripción "APUS y presupuesto" por "Costos y Presupuestos", y en el Anexo 01 de la Resolución Directoral n.º 682-2023-MTC/20 de 9 de junio de 2023, respecto al volumen n.º 2 - Memoria descriptiva del folio 01 al 335 y el volumen n.º 6 - Costos y presupuestos del 01 al 695.

Mediante Resolución Directoral n.º 1276-2023-MTC/20 de 16 de octubre de 2023, la Entidad aprobó administrativamente la modificación del Estudio Definitivo del Proyecto, respecto a los siguientes volúmenes: (i) volumen n.º 6: Costos y presupuestos del Estudio Definitivo, (ii) volumen n.º 15: Planos del proyecto, como consecuencia de la absolución de las consultas y/u observaciones de la Licitación Pública n.º 012-2023-MTC/20 y a la incorporación de las áreas afectadas por los enrocados y el canal nuevo proyectado paralelo a este, en los volúmenes (1 y 2) y en folios que se detallan en el Anexo 1. El nuevo monto total del Presupuesto de obra del Estudio Definitivo del Proyecto, se estableció en S/ 88 137 997,42 (ochenta y ocho millones ciento treinta y siete mil novecientos noventa y siete con 42/100 soles) que incluye IGV, con los precios referidos al mes de noviembre 2022, y un plazo de ejecución de 720 días calendario.

Mediante Resolución Directoral n.º 1510-2023-MTC/20 de 28 de noviembre de 2023, la Entidad aprobó el reemplazo del folio 152 del volumen n.º 6: Costos y presupuestos del Estudio Definitivo del Proyecto, como consecuencia de la absolución de la consulta n.º 76 de la Licitación Pública n.º 012-2023-MTC/20.

Mediante Resolución Directoral n.º 260-2024-MTC/20 de 12 de abril de 2024, la Entidad aprobó administrativamente la modificación del Estudio Definitivo del Proyecto. El nuevo monto total del presupuesto de obra se estableció en S/ 88 076 223,69 (ochenta y ocho millones setenta y seis mil doscientos veintitrés con 69/100 soles) que incluye IGV, con los precios referidos al mes de noviembre 2022, y un plazo de ejecución de 720 días calendario.

Del estado situacional del Proyecto

El 25 de agosto de 2023, se publicó en el portal SEACE la convocatoria LP-SM-12-2023-MTC/20-1, para la contratación del ejecutor del Proyecto. El 28 de diciembre de 2023, se publicó el pliego de absolución de consultas y observaciones, y las Bases Integradas. El 6 de febrero de 2024, se publicó en el portal, el pronunciamiento del OSCE, el mismo que tiene por conclusiones lo siguiente:

OFICIO N° D000551-2024-OSCE-DGR

"(...)

INFORME IVN N° 010-2024/DGR

IV CONCLUSIONES

4.1 Es competencia del Titular de la Entidad declarar la nulidad del procedimiento de selección conforme a los alcances del artículo 44 de la Ley, de modo que aquél se retrotraiga a la etapa de convocatoria, a fin de que dicho acto y los subsiguientes se realicen de acuerdo con la normativa vigente; sin perjuicio de adoptar las acciones, adicionales, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 3 del presente Informe IVN

4.2 Corresponde a la Entidad verificar y evaluar de manera integral el contenido del expediente de contratación a efectos de cautelar el cumplimiento de la finalidad pública, y reducir la necesidad de su reformulación por errores o deficiencias que repercutan en el proceso de contratación.

4.3 Cabe recordar que, la dilación del presente procedimiento de selección y en consecuencia la satisfacción oportuna de la necesidad, es de exclusiva responsabilidad del Titular de la Entidad y de los funcionarios intervinientes en la contratación.

4.4 Corresponde que el presente Informe IVN sea puesto en conocimiento del Sistema Nacional de Control.

"(...)".

Al respecto, el titular de la Entidad declaró nulidad del procedimiento de selección a través de la Resolución Directoral n.° 114-2024-MTC-20 de 20 de febrero de 2024, retro trayendo dicho procedimiento hasta la etapa de la convocatoria.

V. SITUACIONES ADVERSAS

De la revisión efectuada al Hito de Control n.° 1: "Estado situacional de la obra a junio de 2024", se ha identificado tres (3) situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del proyecto: "Construcción del puente Juana Ríos y accesos", las cuales se exponen a continuación:



1. CANTERA "RÍO CHONGOYAPE", CONSIDERADA EN EL ESTUDIO DEFINITIVO, NO ES COMPATIBLE CON LAS CONDICIONES ACTUALES DEL TERRENO, LO QUE GENERARÍA EL RIESGO DE NO CONTAR CON UN REQUERIMIENTO QUE CONTenga LA DESCRIPCIÓN PRECISA Y OBJETIVA DE LA OBRA, PUDIENDO AFECTAR EL PROCESO DE CONTRATACIÓN Y POSTERIORMENTE LAS CONDICIONES CONTRACTUALES.

El Estudio de Suelos, Canteras Fuentes de agua y pavimentos² del Estudio Definitivo, consideró a la cantera "Rio Chongoyape" como única cantera para la extracción de agregados con fines de elaboración de concreto hidráulico, mezcla asfáltica, subbase granular, base granular, pedraplenes, terraplenes y rellenos de material, conforme el siguiente detalle:

Imagen n.º 2
Características de la cantera Rio Chongoyape

Nombre de la cantera		Rio Chongoyape		
Nombre de la firma consultora.		Cumbra Ingenieria S.A.		
Propiedad.		Municipalidad distrital de Chongoyape		
Permisos de uso.		Requiere		
Ubicación		Km 63+750 del acceso proyectado		
Acceso y distancia de transporte		A partir del km 63+750 recorrer 4,97km en dirección a Carniche/Cumbil Alto, luego girar sobre el lado derecho y avanzar 0.45km sobre la trocha existente (a=3m, requiere ampliar la sección para que transite un volquete). Finalmente recorrer 0.20km a pie (requiere construcción de acceso) hasta alcanzar el centro de gravedad de la cantera. Acceso total=5.62km.		
Área de explotación		7.13 ha		
Volumen explotable		63,128.86 m3		
Descripción		Depósito fluvial constituido por gravas mal gradadas de tamaño máximo de 16"y forma sub redondeada con arena fina de color gris claro.		
Periodo de explotación.		Junio - Noviembre		
Cantera	Uso	Tratamiento	Rendimiento estimado	
Rio Chongoyape	Terraplenes y rellenos	Zarandeo estático	95%	
	Pedraplenes (colchón drenante para mejoramiento de suelos en sector 63+380 - 63+900)	Zarandeo estático.	10%	
	Subbase granular	Zarandeo estático.	85%	
	Base granular	Chancado (secundario)	94%	
	Mezcla asfáltica	Agregado grueso	Lavado y chancado (secundario)	94%
		Agregado fino	Lavado y zarandeo estático	
	Concreto hidráulico (f'c > 210 Kg/cm2)	Agregado fino (producto de chancado)	Chancado (secundario)	94%
		Agregado grueso	Lavado y zarandeo estático	
	Concreto hidráulico (f'c ≤ 210 Kg/cm2)	Agregado fino	Lavado y chancado (secundario)	75%
		Agregado grueso	Lavado y zarandeo estático	

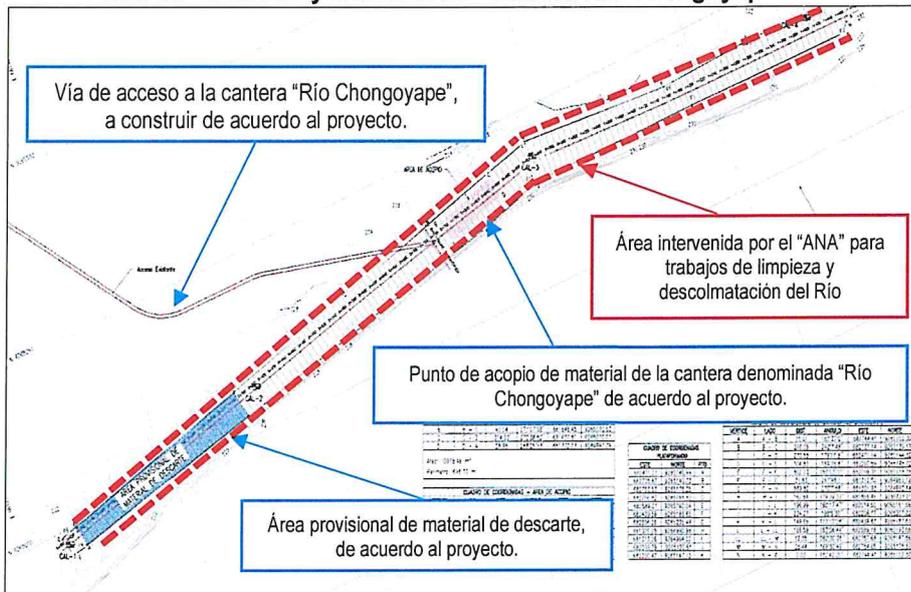
Fuente: Estudio Definitivo, Volumen 3 Estudios de Ingeniería – Tomo 6 – Estudios de Suelos, Canteras, Fuentes de agua y pavimentos del Estudio Definitivo.

Elaborado por: Comisión de Control

A su vez, la vía de acceso a la cantera inicia en el km 63+750 (Ruta PE-6A), de las cuales los primeros 5,2 km, son de vía asfaltada en buenas condiciones, a partir de este punto el estudio ha contemplado 0,45 km de ampliación de trocha carrozable para el tránsito de volquetes y finalmente 0,20 km de construcción de acceso al río, conforme se detalla en la siguiente imagen:

² Estudio Definitivo, Volumen 3 Estudios de Ingeniería – Tomo 6 – Estudios de Suelos, Canteras Fuentes de agua y pavimentos del Expediente Técnico, fecha del estudio 28 de febrero del 2023.

Imagen n.º 3
Plano de ubicación y localización - Cantera Río Chongoyape



Fuente: Estudio Definitivo, Volumen 15 Planos – "Planta cantera Río Chongoyape", Plano n.º 181964-50-007-87 - folio 126.

Elaborado por: Comisión de Control.

Al respecto, con el objetivo de realizar la verificación del estado situacional de las canteras consideradas en el Estudio Definitivo, la Comisión de Control realizó una visita de inspección física a la zona donde se ejecutará el proyecto, con la presencia de un representante de la Entidad; como resultado de la inspección, se suscribió el Acta de Inspección Física³ n.º 001-2024-MTC/OCI-PJR de 26 de junio de 2024.

De la inspección física realizada, se pudo observar que, en la zona de la cantera "Río Chongoyape, identificada en el plano como área de acopio y área provisional de material de descarte", actualmente el Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego (MIDAGRI), a través de la Autoridad Nacional del Agua (ANA)⁴ viene realizando trabajos de limpieza, descolmatación de cauce y conformación de diques de protección de ambas márgenes del río, aguas arriba y abajo de la zona de intervención del Proyecto, siendo el alcance de dicha intervención de aproximadamente dos (2) kilómetros sobre el cauce del río, los cuales convergen con la áreas de cantera destinadas para el proyecto de construcción del puente Juana Ríos, conforme se muestra en las siguientes imágenes:

[Handwritten signatures in blue ink]

³ Acta de Inspección Física n.º 001-2024-MTC/OCI-PJR, realizada desde el 24 al 26 de junio de 2024, en compañía de un representante de la entidad de Provias Nacional.

⁴ Actividades ejecutadas de limpieza, descolmatación de cauce y conformación de diques de protección de ambas márgenes del río Chancay, a cargo del Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego (MIDAGRI), a través de la Autoridad Nacional del Agua (ANA), en el Marco del Decreto Urgencia N° 015-2023.

Imágenes n.ºs 4 y 5

Cantera Río Chongoyape con presencia de trabajos de limpieza, descolmatación y conformación de diques en márgenes del río



Fuente: Acta de inspección física n.º 001-2024-MTC/OCI-PJR de 26 de junio de 2024.

Elaborado por: Comisión de Control.

Cabe señalar que, la potencia o volumen de la cantera se ha visto alterada y reducida significativamente en los sectores indicados para acopio y extracción, debido a los trabajos de limpieza y descolmatación ejecutados por el ANA; asimismo, el acceso a la cantera se ha interrumpido por la conformación de diques para defensa de los márgenes del río, generando variaciones en las características de la topografía, consideradas en la elaboración del Estudio Definitivo, conforme se detalla en las siguientes imágenes:

Imágenes n.ºs 6 y 7
Condiciones de la cantera "Río Chongoyape"

Condiciones de la cantera durante la elaboración del Estudio Definitivo.	Condiciones de la cantera durante la visita de inspección física.
Fuente: Estudio Definitivo, Volumen 3 – Estudios de Ingeniería – Tomo 6 – Estudios de Suelos, Canteras Fuentes de agua y pavimentos del Estudio Definitivo.	Fuente: Acta de inspección física n.º 001-2024-MTC/OCI-PJR de 26 de junio de 2024

Elaborado por: Comisión de Control.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Por ende, dado que la cantera "Río Chongoyape" es considerada en el Estudio Definitivo para aprovisionamiento de agregados con fines de elaboración de concreto hidráulico, mezcla asfáltica y otros, la variación de sus características contempladas en la elaboración del Estudio Definitivo, genera que no sea compatible con las condiciones actuales del terreno, pudiendo afectar las partidas vinculadas como; 107.A Acceso a canteras (...), 212.A Material de cantera para rellenos, 906.B Recuperación ambiental de áreas afectadas de canteras de río.

Los hechos señalados no han tenido en cuenta la siguiente normativa:

- **Reglamento de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado con Decreto Supremo N° 344-2018-EF, publicado el 31 de diciembre de 2018, vigente desde el 30 de enero de 2019.**

"(...)

Artículo 29.- Requerimiento

29.1. Las especificaciones técnicas, los términos de referencia o el expediente técnico de obra, que integran el requerimiento, contienen la descripción objetiva y precisa de las características y/o requisitos funcionales relevantes para cumplir la finalidad pública de la contratación, y las condiciones en las que se ejecuta

(...)

29.8. El área usuaria es responsable de la adecuada formulación del requerimiento, debiendo asegurar la calidad técnica y reducir la necesidad de su reformulación por errores o deficiencias que repercutan en el proceso de contratación.

(...)"

La situación expuesta genera el riesgo de no contar con un requerimiento que contenga la descripción precisa y objetiva de la obra, pudiendo afectar el proceso de contratación y posteriormente las condiciones contractuales.

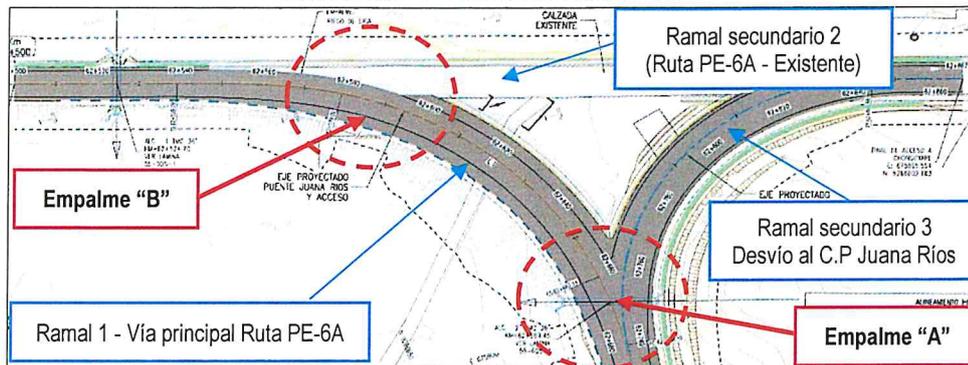
2. "INTERSECCIÓN T A NIVEL C.P. JUANA RÍOS", INOBSERVA LAS DISTANCIAS DE VISIBILIDAD Y PARADA, LO QUE PODRÍA PERJUDICAR LA FLUIDEZ EN LA VÍA Y OCASIONAR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

El Estudio de diseño geométrico del Estudio Definitivo, en la intersección a nivel antes de ingresar al C.P Juana Ríos⁵, se aprecia la proyección de una intersección tipo "T" canalizada, considerando que la vía principal desarrolla una curva pronunciada a la derecha, mientras que la vía existente pasa a ser un ramal secundario.

Al respecto, la propuesta planteada en el Estudio de diseño geométrico presenta dos (2) sectores o zonas de convergencia de la vía principal con los ramales secundarios, los cuales, debido a la interacción de vehículos en ambos sentidos, se consideran como puntos de conflicto según el DG-2018, para el presente informe se denominarán Empalme A y Empalme B, según el siguiente detalle:

⁵ Estudio Definitivo, Volumen 3 Estudios de Ingeniería Tomo 2, Diseño Geométrico - Folio 1186 - 1187 (Página 574)

Imagen n.º 8
Intersección "T" a nivel C.P Juana Ríos



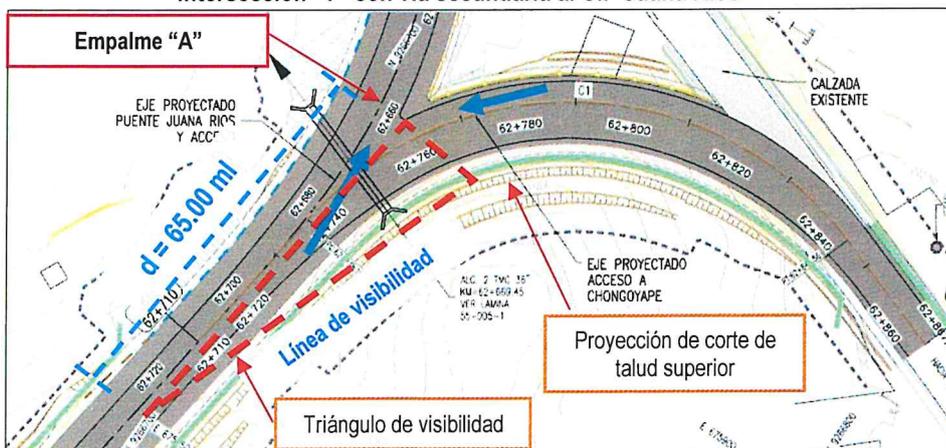
Fuente: Estudio Definitivo, Volumen 15, Plano n.º 181964-62-002-3; Planta - Diseño proyectado puente Juana Ríos y acceso.
Elaborado por: Comisión de Control.

Según el DG-2018, las intersecciones a nivel deben contener las mejores condiciones de seguridad, visibilidad y capacidad, posibles; sin embargo, respecto de la propuesta planteada en el Estudio de diseño geométrico se advierte las siguientes situaciones:

a) Respecto de la distancia de visibilidad "d" al empalme "A"

La Comisión de Control calculó la distancia de visibilidad⁶ "d", para un vehículo que se aproxime al empalme "A" (sentido: acceso del Puente Juana Ríos con dirección a Chiclayo), obteniendo que, la distancia de visibilidad es de 65 metros lineales, desde la progresiva km 62+725 al km 62+660 (punto de conflicto en el empalme A), debido a la presencia de talud superior en el lado derecho de la vía (considerando la proyección de corte en banquetas), el cual limita la visibilidad de los vehículos que ingresen del ramal secundario⁷ a la vía principal, conforme se muestra en la siguiente imagen:

Imagen n.º 9
Intersección "T" con vía secundaria al C.P Juana Ríos



Fuente: Estudio Definitivo, Volumen 15, Plano n.º 181964-62-004-24; Planta y perfil longitudinal acceso a Chongoyape.
Elaborado por: Comisión de Control.

Sin embargo, la distancia de visibilidad mínima establecida en el DG-2018, para una velocidad máxima de 50 km/h, es de 100 m para vehículos livianos (L=5,80 m), 141 m para un camión de dos ejes (L=12,30 m), y 184 m para tracto camión de tres ejes con semirremolque de dos ejes (L=20,50 m), conforme a la siguiente tabla:

⁶ Según el numeral 502.03.01 Triángulo de visibilidad, del DG-2018.

⁷ Desvío al C.P. Juana Ríos

Imagen n.º 10

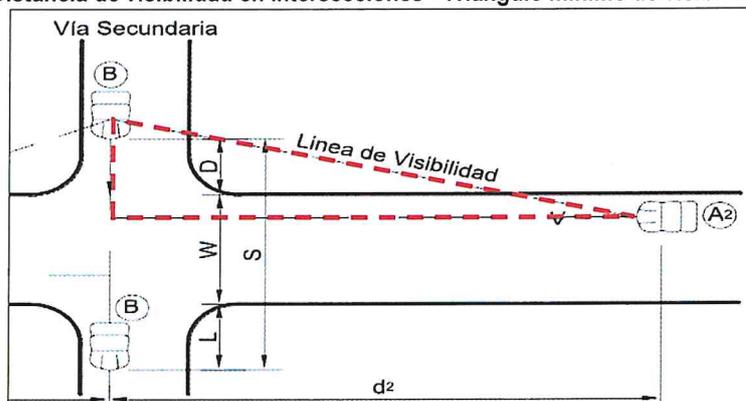
Distancias mínimas de visibilidad⁸ requeridas a lo largo de una vía con ancho 7,20 m, con dispositivo de control en la vía secundaria

VELOCIDAD ESPECÍFICA EN LA VÍA PRINCIPAL km/h	DISTANCIA A LO LARGO DE LA VÍA PRINCIPAL A PARTIR DE LA INTERSECCIÓN d_1, d_2		
	TIPO DE VEHÍCULO QUE REALIZA EL CRUCE		
	LIVIANO L=5.80m	CAMIÓN DE DOS EJES L=12.30 m	TRACTO CAMIÓN DE TRES EJES CON SEMIREMOLQUE DE DOS EJES L= 20.50 m
40	80	112	147
50	100	141	184
60	120	169	221
70	140	197	259
80	160	225	297
90	180	253	332

Fuente: Manual de carreteras Diseño Geométrico DG – 2018, Tabla 205.06, numeral 205.04 Distancia de visibilidad de cruce.
Elaborado por: Comisión de Control.

Imagen n.º 11

Distancia de visibilidad en intersecciones - Triángulo mínimo de visibilidad

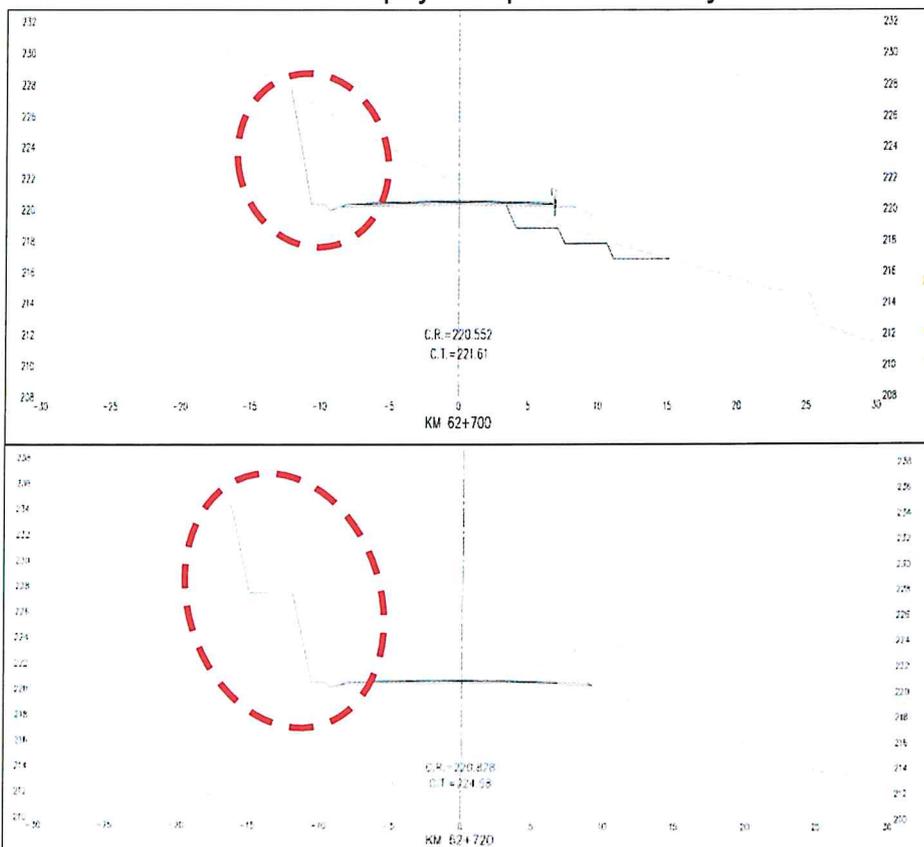


Fuente: Manual de carreteras Diseño Geométrico DG – 2018, Figura 205.04 (Página 112), numeral 205.04 Distancia de visibilidad de cruce.
Elaborado por: Comisión de Control

Cabe precisar que la restricción de la distancia de visibilidad, es debido a las condiciones del talud superior (margen derecha de la vía), el cual aún después de los trabajos proyectados en el talud, restringiría la visibilidad, conforme se muestra en la siguiente imagen de sección transversal en la vía:

⁸ d: Distancia mínima de visibilidad lateral requerida a lo largo de la vía principal, medida desde la intersección, en metros. Corresponde a las distancias d_1 y d_2 de la Figura 205.04, del Manual de carreteras Diseño Geométrico DG-2018, Tabla 205.06 (Página 112), numeral 205.04 Distancia de visibilidad de cruce.

Imágenes n.ºs 12 y 13
Intersección "T" - Diseño proyectado puente Juana Ríos y acceso



Fuente: Estudio Definitivo, Volumen 15, Plano n.º 181964-62-004-24; Planta y perfil longitudinal acceso a Chongoyape, folio 16.

Elaborado por: Comisión de Control.

b) Respecto de los cambios de velocidad y dirección en el empalme "B"

El Estudio de Tráfico⁹ del Estudio Definitivo, respecto de los resultados de las velocidades de operación por característica de vehículos¹⁰, la cual corresponde al tramo vía PE-6A con el C.P Juana Ríos, cercana a la intersección tipo T canalizada proyectada, demostró que en la vía principal se han registrado velocidades que bordean los 90 km/h, conforme se detalla en la siguiente imagen:

Imagen n.º 14
Resumen de velocidades de recorrido por tipo de vehículo en la estación V1

Tipo de Vehículo	Cantidad de Vehículos	Velocidad Promedio de recorrido (km/h)	Velocidad Mínima (km/h)	Velocidad Máxima (km/h)
AUTO	169	32.9	19.6	92.7
PICK UP	235	33.4	21.0	97.9
CR	304	31.3	19.6	88.1
BUS	29	29.8	19.6	53.4
CAMIÓN	156	30.2	19.6	80.1
ARTICULADO	27	31.0	20.3	55.1
Total	920	31.9	19.6	97.9

Fuente: Estudio Definitivo del proyecto, Volumen 3, Estudio de Ingeniería Tomo 1 "Estudio de Tráfico", 6. Velocidades de operación (folio 52)

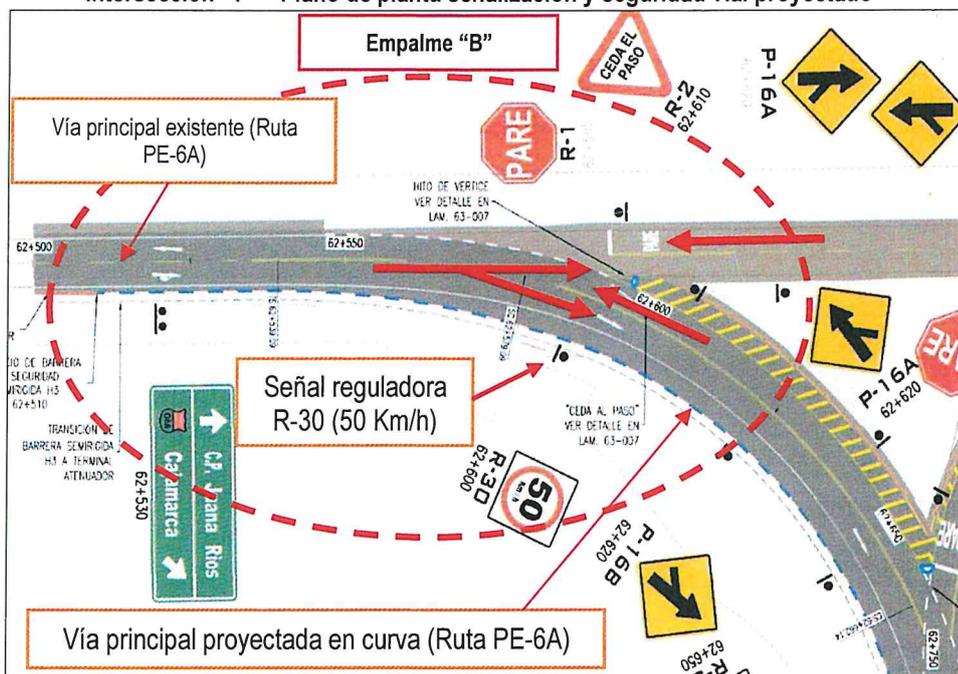
Elaborado por: Comisión de Control

⁹ Estudio Definitivo, Volumen 3 Estudio de Ingeniería Tomo 1 "Estudio de Tráfico", 6. Velocidades de operación.

¹⁰ Tomados en la Estación V1, ubicado antes del C.P. Juana Ríos.

Sin embargo, el Estudio de diseño geométrico estableció como velocidad de diseño 50 km/h, en ese sentido, el plano n.º 181964-63-001 "Planta señalización y seguridad vial", contempla una señal reguladora R-30 (velocidad 50 km/h), ubicada en el interior de la curva de la vía principal, según el siguiente detalle:

Imagen n.º 15
Intersección "T" – Plano de planta señalización y seguridad vial proyectado



Fuente: Estudio Definitivo, Volumen 15, Plano n.º 181964-63-001; Planta señalización y seguridad vial, folio 260.
Elaborado por: Comisión de Control.

Al respecto, considerando que el Estudio de tráfico registró velocidades hasta de 90 km/h y la velocidad de diseño es de 50 km/h¹¹, se advierte que el estudio no contempla señales reguladoras para la reducción gradual de velocidad máxima que atiendan la distancia mínima para cambio de velocidad, conforme se precisa en el Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras¹², el cual establece lo siguiente:

Imagen n.º 16
Reducción gradual de velocidad máxima y distancia mínima para cambio de velocidad

Velocidad Máxima Inicial (Km/h)	Siguiente Velocidad Máxima (Km/h)	Distancias entre señales Velocidad Máxima (m)
120	100	150
110	90	140
100	80	125
90	70	110
80	60	100
70	50	80
60	40	80
50	30	55
40	20	40

Fuente: Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, Tabla 2.8 Reducción gradual de velocidades máximas y distancia mínimas para cada cambio de velocidad (Página 90)
Elaborado por: Comisión de Control.

¹¹ Señalada en el Estudio de diseño geométrico del Estudio Definitivo.

¹² Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, Tabla 2.8 Reducción gradual de velocidades máximas y distancia mínimas para cada cambio de velocidad.

Según lo expuesto, dado que la vía principal tiene carriles en curva, y dos puntos de convergencia con ramales secundarios con carriles a doble sentido, se generaría una convergencia de maniobras para el derecho de paso en el cruce del tránsito vehicular, sin embargo, el Estudio Definitivo, seleccionó una velocidad de diseño de 50 km/h, con la cual no se cumplen las distancias mínimas de visibilidad y reducción gradual de la velocidad; aún cuando el DG-2018 establece que las intersecciones a nivel deben contener las mejores condiciones de seguridad, visibilidad y capacidad, posibles.

Al respecto, los Términos de referencia¹³ en el ítem 18.14 establecen que la responsabilidad del Contratista sobre la calidad del Estudio y trabajo realizado, de acuerdo a las normas legales vigentes, se extiende durante cinco (5) años contados a partir de la fecha de aprobación del Estudio (Informe final) con el resolutivo correspondiente¹⁴.

Por otro lado, el Reglamento de la Ley de Contrataciones, señala, en relación al Requerimiento, que el expediente técnico de obra contiene la descripción objetiva y precisa de las características y/o requisitos funcionales relevantes para cumplir la finalidad pública de la contratación, y las condiciones en las que se ejecuta.

Los hechos señalados inobservan la siguiente normativa:

- **Términos de referencia para el Estudio Definitivo, bajo el sistema de contratación a suma alzada, de las Bases Integradas del Procedimiento de Contratación Concurso Público N° 003-2020-MTC/20, publicadas en el SEACE el 6 de Octubre de 2020.**

(...)

4. Características técnicas del servicio

(...)

4.3 Requerimientos técnicos para la elaboración del estudio definitivo

(...)

4.3.3 Estudio de señalización y seguridad vial

(...)

2. Seguridad vial

(...)

*c. Análisis de las características físicas de la vía proyectada, para identificar los factores que puedan afectar la seguridad vial: Magnitudes forzadas del alineamiento horizontal y vertical; estrechamiento de la vía; **limitaciones de velocidad por presencia de curvas y/o restricciones de velocidad; puntos de cruce e intersecciones;***

(...)

*i. Los sectores que representen riesgo o inseguridad vial se proyectarán con la **debida señalización**, diseñando adicionalmente, según sea el caso, elementos de seguridad*

(...)” (El resaltado es propio)

¹³ Términos de referencia para el Estudio Definitivo, bajo el sistema de contratación a suma alzada, de las Bases Integradas del Procedimiento de Contratación Concurso Público N° 003-2020-MTC/20, publicadas en el Seace el 6 de Octubre de 2020.

¹⁴ Según la Resolución Directoral n.° 001-2022-MTC/19 de 11 de enero de 2022, se otorga conformidad al último informe mediante la carta n.° 047-2021-O1-CFC/MTC, de fecha 29 de octubre de 2021 del supervisor, el informe n.° 977-2021-MTC/19.EERCC/CP, de fecha 10 de diciembre de 2021 de la Coordinación de Puentes, y los fundamentos técnicos y legales expuestos en el informe n.° 0018 -2022-MTC/19.EERCC/CG de la Coordinación General del Equipo Especial encargado de la Reconstrucción con Cambios — EERCC.



- Manual de carreteras Diseño Geométrico (DG-2018), aprobado mediante Resolución Directoral n.º 003-2018-MTC/14, vigente desde el 22 de junio del 2016.

“(...)

Sección 502 Intersecciones a nivel

(...)

Las intersecciones a nivel son elementos de discontinuidad, por representar situaciones críticas que requieren tratamiento específico, teniendo en consideración que las maniobras de convergencia, divergencia o cruce no son usuales en la mayor parte de los recorridos.

Las intersecciones, deben contener las mejores condiciones de seguridad, visibilidad y capacidad, posibles.

(...)

502.06.02 Casos de intersecciones canalizadas

Por lo general en las intersecciones canalizadas, las islas divisorias y los carriles de giro, se diseñan en las vías secundarias de las intersecciones importantes, o bien, en empalmes menores cuando el esvía es pronunciado. **En los casos en que se justifican radios mayores a los mínimos, se debe diseñar vías independientes de giro a la derecha.**

(...)

502.03 Visibilidad de cruce

502.03.01 Triángulo de visibilidad

Cualquier objeto que quede dentro del triángulo de visibilidad requerida, debe removerse o reducirse a una altura límite, la cual debe establecerse durante el diseño para cada caso.

Si el triángulo de visibilidad es imposible de obtener, se debe limitar la velocidad de aproximación a valores compatibles con la visibilidad existente.

(...)

205.04 Distancia de visibilidad de cruce

(...)

El conductor de un vehículo que se aproxima por la vía principal a una intersección a nivel, **debe tener visibilidad, libre de obstrucciones, de la intersección y de un tramo de la vía secundaria de suficiente longitud que le permita reaccionar y efectuar las maniobras necesarias para evitar una colisión.**

(...)

Por lo antes indicado, en las intersecciones a nivel **deberá existir visibilidad continua** a lo largo de las vías que se cruzan, incluyendo sus esquinas, **que les permita a los conductores que simultáneamente se aproximan, verse mutuamente con anticipación y así evitar colisiones.** Ante una situación de éstas, el conductor que circula por la vía secundaria deberá tener la posibilidad de disminuir la velocidad y parar en la intersección con la vía principal.

(...)” (El resaltado es propio)

- Reglamento de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado con Decreto Supremo N° 344-2018-EF, publicado el 31 de diciembre de 2018, vigente a partir del 30 de enero de 2019.

“(...)

Artículo 29.- Requerimiento

29.1. Las especificaciones técnicas, los términos de referencia o el expediente técnico de obra, que integran el requerimiento, contienen la descripción objetiva y



precisa de las características y/o requisitos funcionales relevantes para cumplir la finalidad pública de la contratación, y las condiciones en las que se ejecuta (...)

29.8. El área usuaria es responsable de la adecuada formulación del requerimiento, debiendo asegurar la calidad técnica y reducir la necesidad de su reformulación por errores o deficiencias que repercutan en el proceso de contratación. (...)"

La situación expuesta podría perjudicar la fluidez en la vía y ocasionar accidentes de tránsito.

3. ESTUDIO DEFINITIVO PRESENTA INCONSISTENCIAS ENTRE EL NIVEL DE SOCAVACIÓN CALCULADO Y LA PROFUNDIDAD DE DESPLANTE DE LA ZAPATA EN EL PILAR DERECHO, LO QUE PODRÍA GENERAR RIESGO DE DAÑOS A LA SUBESTRUCTURA DEL PUENTE POR SOCAVACIÓN.

El Manual de Puentes¹⁵, en el ítem 1.2.3.a *Cálculos de la Socavación*, indica que en la zona del río donde se ubicará el puente se deberá tener en cuenta los siguientes fenómenos de socavación:

- Socavación general, producida por variación del perfil longitudinal debido al comportamiento fluvial sin la presencia del puente.
- Socavación por contracción de la sección transversal, debido a la construcción de los estribos del puente ubicados en el cauce del río.
- Socavación local, debido a la presencia de pilares y estribos.

A su vez, en el ítem 1.2.4 *Interrelación con los Estudios Geológicos y Geotécnicos*; se indica que, si una zapata se apoya sobre pilotes, para transmitirles las cargas que soporta, la parte superior de esta zapata estará por debajo de la socavación estimada por contracción.

Al respecto, de la revisión realizada al Estudio Definitivo, en el Estudio de Hidrología e Hidráulica, se estimó la socavación para los estribos y pilares del puente Juana Ríos, conforme se indica en el siguiente cuadro:

Cuadro n.º 2
Resultados de la profundidad de socavación para el diseño del Puente Juana Ríos, Tr = 500 años

(...)	Socavación							Socavación Total			
	General	Contracción			Socavación Local			Estribo Izquierdo	Estribo Derecho	Pilar Izquierdo	Pilar Derecho
		Izquierdo	Canal	Derecho	Estribo Izquierdo	Estribo Derecho	Pilar 1 y 2 (m)				
	0,30	0,84	2,68	1,16	3,28	0,5	4,55	4,42	1,96	5,69	6,01
							Valores adoptados	4,5	1,5	6,0	6,0

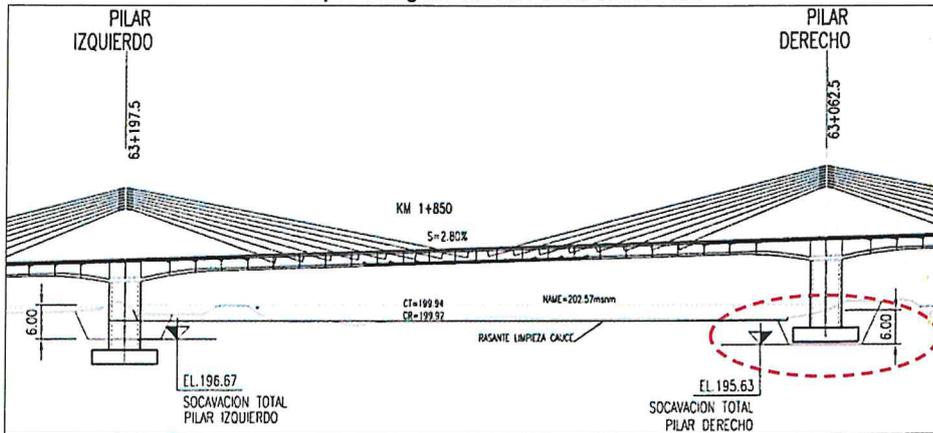
Fuente: Estudio Definitivo, Volumen 3, Estudios de Ingeniería - "Estudio de Hidrología e Hidráulica", folio 2193 - Cuadro n.º 2.9 "Resultados de la profundidad de socavación para el diseño del Puente Juana Ríos".

Elaborado por: Comisión de Control.

Asimismo, se procedió con la revisión de los planos del Estudio Definitivo, verificando que, las secciones transversales del eje del puente, muestran a la zapata del pilar derecho a un nivel diferente del izquierdo, habiéndose adoptado como resultado de socavación los mismos valores para ambos, conforme se detalla en el cuadro precedente, del cual se muestran las siguientes imágenes:

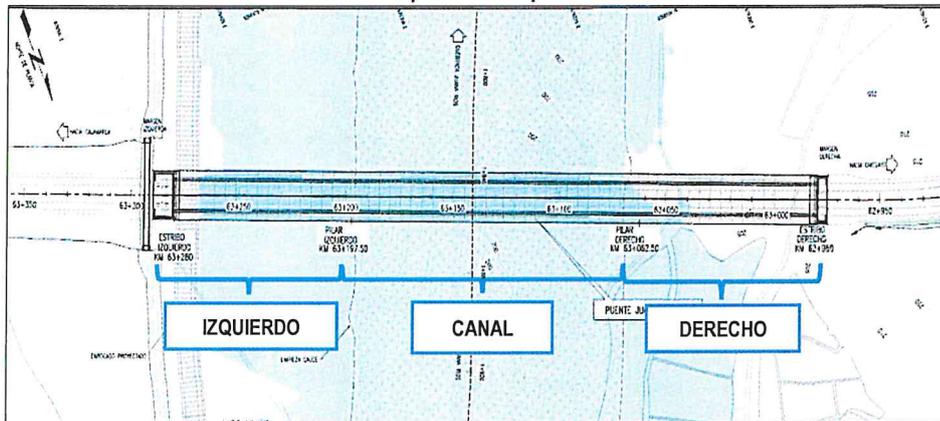
¹⁵ Aprobado con Resolución Directoral n.º 19-2018-MTC/14, publicado el 20 de diciembre del 2018.

Imagen n.º 17
Plano de perfil longitudinal del Puente Juana Ríos



Fuente: Estudio Definitivo, Volumen 15, Planos - "Planta y sección del puente Juan Ríos", Plano n.º 181964-55-009-1
Elaborado por: Comisión de Control.

Imagen n.º 18
Plano en planta de limpieza de cauce



Fuente: Estudio Definitivo, Volumen 15, Planos - "Planta y sección del puente Juan Ríos", Plano n.º 181964-55-009-1
Elaborado por: Comisión de Control.

Del cuadro n.º 2 anteriormente presentado se verifica que, como resultado de la sumatoria entre la socavación general (0,30 m) más la contracción en el canal (ancho interno entre pilares) (2,68 m), da como resultado la profundidad de socavación de 2,98 m.

Cuadro n.º 3
Cálculo de la profundidad de socavación en pilares mínima exigida por el Manual de Puentes

Socavación		Cálculo de la profundidad de socavación conforme establece el Manual de Puentes (A+B) (m)
General "A" (m)	Contracción "B" (m)	
0,30	2,68	2,98

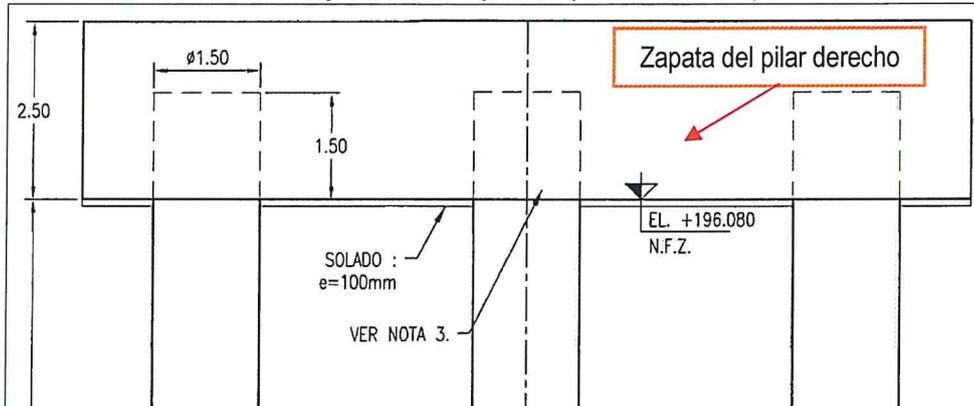
Fuente: Estudio Definitivo, Volumen 3, Estudios de Ingeniería - "Estudio de Hidrología e Hidráulica", folio 2193 - Cuadro n.º 2.9 "Resultados de la profundidad de socavación para el diseño del Puente Juana Ríos".
Elaborado por: Comisión de Control.

Por ende, siendo la cota del fondo del cauce del río 199,94 m s.n.m., estos datos determinan una cota de *socavación general + contracción* de 196,96 m s.n.m., por lo tanto, la parte superior de la zapata del estribo derecho debería estar por debajo de este nivel, conforme lo establece el Manual de Puentes.

Sin embargo, el "Plano n.º 181964-3-011-planta, sección y elevaciones de pilotes del pilar derecho", considera como nivel de desplante de la zapata 196,08 m s.n.m., y siendo la altura de la zapata 2,50 m, la parte superior de la zapata estaría en la cota 198,58 m s.n.m.; es decir, 1,62 m sobre la cota o nivel de socavación por contracción determinado en el Estudio de hidrología e hidráulica, conforme se detalla a continuación:

Imagen n.º 19

Plano de sección y elevación de pilotes - pilar derecho del puente Juana Ríos

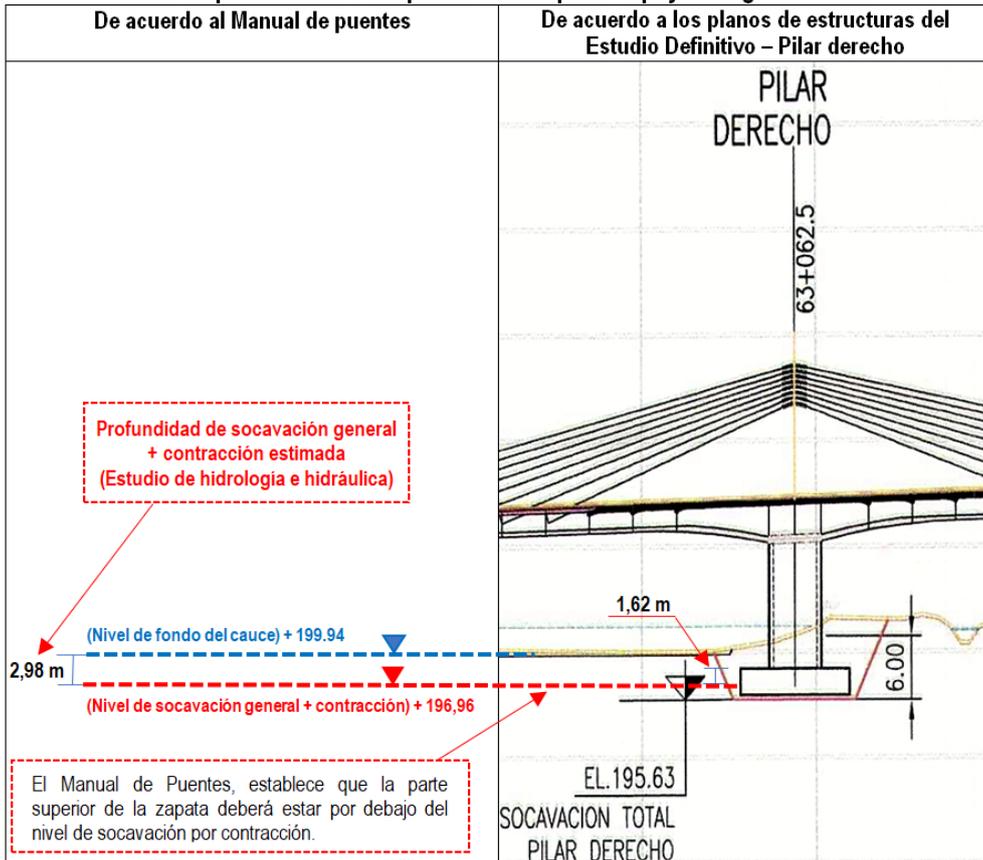


Fuente: Estudio Definitivo, Volumen 15, Planos - "Encofrado pilotes pilar derecho - Planta, sección y elevaciones del puente Juan Ríos", Plano n.º 181964-3-011 - folio 211.

Elaborado por: Comisión de Control.

Imagen n.º 20

Nivel de profundidad o desplante de la zapata – Apoyo margen derecho



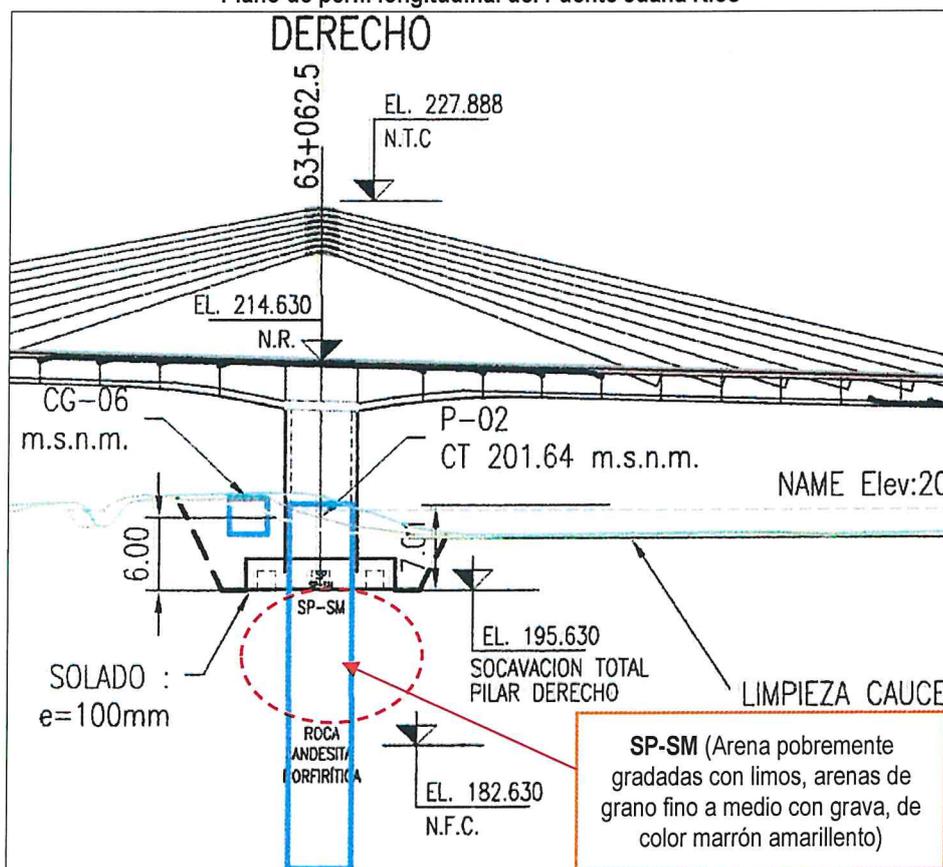
Fuente: Estudio Definitivo, Volumen 15, Planos - "Planta y sección del puente Juan Ríos", Plano n.º 181964-55-009-1 - folio 195.

Elaborado por: Comisión de Control.

[Firmas manuscritas]

Cabe señalar que, los resultados del Estudio de geología y geotecnia del Estudio Definitivo respecto al sondeo P-02 en el Pilar derecho¹⁶, realizado a una profundidad de 20,00 m, indica que por debajo de la cimentación proyectada se encuentra un material de tipo SP-SM (arena pobremente gradada con limos, arena de grano fino a medio con grava, de color marrón amarillento) hasta una profundidad de 8,50 m, posterior a ello se encuentra un material de tipo SM hasta una profundidad de 17,50 m, a partir del cual se presenta un material de tipo roca andesita porfirítica, conforme se muestra en la siguiente imagen:

Imagen n.º 21
Plano de perfil longitudinal del Puente Juana Ríos



Fuente: Estudio Definitivo, Volumen 15, Planos – Perfil longitudinal “Vista general”, Plano n.º 181964-3-002 - folio 202.
Elaborado por: Comisión de Control.

Los resultados obtenidos del Estudio de geología y geotecnia, demuestran que, el material donde se apoya la zapata del pilar, corresponde a un suelo tipo SP-SM, arena, el cual es susceptible a la socavación, por lo que es necesario que la parte superior de esta zapata se encuentre por debajo de la socavación estimada por contracción, con la finalidad de minimizar la obstrucción al flujo de la inundación y que se produzca socavación local.

Al respecto, los Términos de referencia¹⁷ en el ítem 18.14 establecen que la responsabilidad del Contratista sobre la calidad del Estudio y trabajo realizado, de acuerdo a las normas legales vigentes, se extiende durante cinco (5) años contados a

¹⁶ Estudio Definitivo, Volumen 3, Estudios de ingeniería, Perforaciones “Sondeo P-02 (Pilar derecho) folio 1457”

¹⁷ Términos de referencia para el Estudio Definitivo, bajo el sistema de contratación a suma alzada, de las Bases Integradas del Procedimiento de Contratación Concurso Público N° 003-2020-MTC/20, publicadas en el Seace el 6 de Octubre de 2020.

partir de la fecha de aprobación del Estudio (Informe final) con el resolutivo correspondiente¹⁸.

En ese sentido la inconsistencia del Estudio Definitivo con respecto al Manual de Puentes en cuanto a haber considerado la parte superior de la zapata por encima de la cota o nivel de *socavación general + contracción*, no brinda las garantías de seguridad de la subestructura del puente ante los efectos de la socavación.

Por otro lado, el Reglamento de la Ley de Contrataciones, señala, en relación al Requerimiento, que el expediente técnico de obra contiene la descripción objetiva y precisa de las características y/o requisitos funcionales relevantes para cumplir la finalidad pública de la contratación, y las condiciones en las que se ejecuta.

La situación expuesta contraviene la normativa siguiente:

- **Términos de referencia para el Estudio Definitivo, bajo el sistema de contratación a suma alzada, de las Bases Integradas del Procedimiento de Contratación Concurso Público N° 003-2020-MTC/20, publicadas en el Seace el 6 de Octubre de 2020.**

"(...)

4.3.5. Estudio de Hidrología e Hidráulica

*Tendrá como objetivo establecer las dimensiones definitivas, así como de las obras de drenaje y **obras de protección de accesos y cimentación**. Sin ser limitativo deberá contener como mínimo lo siguiente:*

(...)

2. Hidráulica

(...)

j. En general, los criterios de diseño hidráulico serán concordantes con lo establecido en el Manual de Hidrología, Drenaje e Hidráulica (2011) y el Manual de Diseño de Puentes del MTC vigente.

(...)

4.3.7 Estudio de Estructuras y obras de arte

(...)

*11. Definirá y diseñará la cimentación en base a la información de la capacidad de carga admisible del suelo, asentamientos diferenciales, nivel de aguas máximas extraordinarias, niveles de aguas mínimas, **niveles de socavación** (...)" (El resaltado es propio)*

- **Manual de Puentes aprobado con Resolución Directoral n.° 19-2018-MTC/14, vigente a partir del 21 de diciembre del 2018.**

"(...)

1.2 Estudios de Hidrología e Hidráulica

(...)

1.2.4 Interrelación con los Estudios Geológicos y Geotécnicos

(...)

Sí una zapata se apoya sobre pilotes para transmitirles las cargas que soporta, la parte superior de esta zapata estará por debajo de la socavación estimada por

¹⁸ Según la Resolución Directoral n.° 001-2022-MTC/19 de 11 de enero de 2022, se otorga conformidad al último informe mediante la carta n.° 047-2021-01-CFC/MTC, de fecha 29 de octubre de 2021 del supervisor, el informe n.° 977-2021-MTC/19.EERCC/CP, de fecha 10 de diciembre de 2021 de la Coordinación de Puentes, y los fundamentos técnicos y legales expuestos en el informe n.° 0018 -2022-MTC/19.EERCC/CG de la Coordinación General del Equipo Especial encargado de la Reconstrucción con Cambios —EERCC.

contracción, con la finalidad de minimizar la obstrucción al flujo de la inundación y que se produzca socavación local (Ver Artículo 2.6.4.4.2 AASHTO)."

- **Especificaciones AASHTO para el diseño de puentes por el método LRFD, aprobado por el subcomité American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) sobre Puentes y Estructuras y publicado en mayo del 2002.**

"(...)

Sección 2 (SI) - Diseño general y características de ubicación

"(...)

2.6.4.4.2 Socavación de Puentes

"(...)

las fundaciones profundas con zapatas se deben diseñar de manera de ubicar la parte superior de la zapata debajo de la profundidad de socavación por contracción estimada a fin de minimizar la obstrucción de los caudales de inundación y la socavación localizada resultante. Se deberían considerar cotas aún menores para el caso de zapatas apoyadas sobre pilotes si los pilotes pudieran ser dañados por la erosión y corrosión provocadas por la exposición a las corrientes de agua. (...)"

- **Reglamento de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado con Decreto Supremo N° 344-2018-EF, publicado el 31 de diciembre de 2018, vigente a partir del 30 de enero de 2019.**

"(...)

Artículo 29.- Requerimiento

29.1. Las especificaciones técnicas, los términos de referencia o el expediente técnico de obra, que integran el requerimiento, contienen la descripción objetiva y precisa de las características y/o requisitos funcionales relevantes para cumplir la finalidad pública de la contratación, y las condiciones en las que se ejecuta

"(...)

29.8. El área usuaria es responsable de la adecuada formulación del requerimiento, debiendo asegurar la calidad técnica y reducir la necesidad de su reformulación por errores o deficiencias que repercutan en el proceso de contratación.

"(...)"

La situación expuesta podría generar el riesgo de daños a la subestructura del puente por efectos de la socavación.

VI. DOCUMENTACIÓN VINCULADA AL HITO DE CONTROL

La información y documentación que la Comisión de Control ha revisado y analizado durante el desarrollo del Control Concurrente al hito de control n.º 1: "Estado situacional del proyecto a junio 2024", se encuentra detallada en el Apéndice n.º 1.

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

VII. INFORMACIÓN DEL REPORTE DE AVANCE ANTE SITUACIONES ADVERSAS

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

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

No aplica

IX. CONCLUSIONES

Durante la ejecución del Control Concurrente al Hito de Control n.º 1 "Estado situacional del proyecto a junio 2024", se han advertido tres (3) situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos de la ejecución de la Obra: "Construcción del puente Juana Ríos y accesos", las cuales han sido detalladas en el presente informe.

X. RECOMENDACIONES

1. Hacer de conocimiento al Titular de la Entidad el presente informe de Hito de Control, el cual contiene las situaciones adversas identificadas como resultado del Control Concurrente al Hito de Control n.º 1: "Estado situacional del proyecto a junio 2024", con la finalidad que se adopten las acciones preventivas y correctivas que correspondan, en el marco de sus competencias y obligaciones en la gestión institucional, con el objeto de asegurar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos de la ejecución de la Obra: "Construcción del puente Juana Ríos y accesos".
2. Hacer de de conocimiento al Titular de la Entidad que debe comunicar a la Comisión de Control, en el plazo de cinco (5) días hábiles, las acciones preventivas o correctivas adoptadas o por adoptar respecto a las situaciones adversas contenidas en el presente Informe, adjuntando la documentación de sustento respectiva.

Lima, 9 de julio de 2024.


Esteban Gil Matías Cevillano
Supervisor
Comisión de Control


Juan Páblo Chu Montenegro
Jefe de Comisión
Comisión de Control


Karen Julissa Ramos Alvarez
Jefe del Órgano de Control Institucional
Ministerio de Transportes y
Comunicaciones

APÉNDICE n.º 1
DOCUMENTACIÓN VINCULADA AL HITO DE CONTROL

1. CANTERA “RÍO CHONGOYAPE”, CONSIDERADA EN EL ESTUDIO DEFINITIVO, NO ES COMPATIBLE CON LAS CONDICIONES ACTUALES DEL TERRENO, LO QUE GENERARÍA EL RIESGO DE NO CONTAR CON UN REQUERIMIENTO QUE CONTenga LA DESCRIPCIÓN PRECISA Y OBJETIVA DE LA OBRA, PUDIENDO AFECTAR EL PROCESO DE CONTRATACIÓN Y POSTERIORMENTE LAS CONDICIONES CONTRACTUALES.

Nº	Documentos
1	Estudio Definitivo, aprobado mediante Resolución Directoral n.º 444-2023-MTC/20 de 21 de abril de 2023.
2	Estudio Definitivo, Volumen 3 – Estudios de Ingeniería – Tomo 6 – Estudios de Suelos, Canteras Fuentes de agua y pavimentos del Estudio Definitivo.
3	Estudio Definitivo, Volumen 15, Planos – “Planta cantera Río Chongoyape”, Plano n.º 181964-50-007-87 (folio 126)
4	Acta de Inspección Física n.º 001-2024-MTC/OCI-PJR de 26 de junio de 2024.
5	Decreto de Urgencia n.º 015-2023 de 16 de junio de 2023.

2. “INTERSECCIÓN T A NIVEL C.P. JUANA RÍOS”, INOBSERVA LAS DISTANCIAS DE VISIBILIDAD Y PARADA, LO QUE PODRÍA PERJUDICAR LA FLUIDEZ EN LA VÍA Y OCASIONAR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Nº	Documentos
1	Estudio Definitivo, aprobado mediante Resolución Directoral n.º 444-2023-MTC/20 de 21 de abril de 2023.
2	Estudio Definitivo, Volumen 3 – Estudios de Ingeniería – Tomo 2 – Estudios de georreferenciación, topografía y diseño geométrico.
3	Estudio Definitivo, Volumen 3 – Estudios de Ingeniería – Tomo 3 – Estudios de señalización y seguridad vial.
4	Estudio Definitivo, Volumen 15, Plano n.º 181964-62-002-3; Planta - Diseño proyectado puente Juana Ríos y acceso.
5	Estudio Definitivo, Volumen 15, Plano n.º 181964-62-004-24; Planta y perfil longitudinal acceso a Chongoyape, (folio 16)
6	Estudio Definitivo, Volumen 3, Estudio de Ingeniería Tomo 1 “Estudio de Tráfico”, 6. Velocidades de operación (folio 52)
7	Estudio Definitivo Volumen 15, Plano n.º 181964-63-001; Planta señalización y seguridad vial, (folio 260)
8	Manual de carreteras Diseño Geométrico (DG – 2018), aprobado mediante Resolución Directoral n.º 003-2018-MTC/14, vigente desde el 22 de junio del 2016.
9	Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, aprobado mediante Resolución Directoral n.º 016-2016-MTC/14 del 31 de mayo de 2016, vigente desde el 25 de junio del 2016.
10	Reglamento del Procedimiento de Contratación Pública Especial para la Reconstrucción con Cambios, aprobado mediante Decreto Supremo n.º 071-2018-PCM de 6 de julio de 2018.
11	Términos de referencia para el Estudio Definitivo, bajo el sistema de contratación a suma alzada, de las Bases Integradas del Procedimiento de Contratación Concurso Público n.º 003-2020-MTC/20, publicadas en el SEACE el 6 de Octubre de 2020





3. ESTUDIO DEFINITIVO PRESENTA INCONSISTENCIAS ENTRE EL NIVEL DE SOCAVACIÓN CALCULADO Y LA PROFUNDIDAD DE DESPLANTE DE LA ZAPATA EN EL PILAR DERECHO, LO QUE PODRÍA GENERAR RIESGO DE DAÑOS A LA SUBESTRUCTURA DEL PUENTE POR SOCAVACIÓN.

N°	Documentos
1	Estudio Definitivo, aprobado mediante Resolución Directoral n.° 444-2023-MTC/20 de 21 de abril de 2023.
2	Estudio Definitivo, Volumen 3, Estudios de Ingeniería - "Estudio de Hidrología e Hidráulica", folio 2193 - Cuadro n.° 2.9 "Resultados de la profundidad de socavación para el diseño del Puente Juana Ríos".
3	Estudio Definitivo, Volumen 15, Planos - "Planta y sección del puente Juan Ríos", Plano n.° 181964-55-009-1 - folio 195.
4	Estudio Definitivo, Volumen n.° 15, Planos - "Encofrado pilotes pilar derecho - Planta, sección y elevaciones del puente Juan Ríos", Plano n.° 181964-3-011 - folio 211.
5	Estudio Definitivo, Volumen 15, Planos - Perfil longitudinal "Vista general", Plano n.° 181964-3-002 - folio 202.
6	Manual de Puentes aprobado con Resolución Directoral n.° 19-2018-MTC/14, vigente a partir del 21 de diciembre del 2018.
7	Especificaciones AASHTO para el diseño de puentes por el método LRFD, aprobado por el subcomité American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) sobre Puentes y Estructuras y publicado en mayo del 2002.
8	Términos de referencia para el Estudio Definitivo, bajo el sistema de contratación a suma alzada, de las Bases Integradas del Procedimiento de Contratación Concurso Público n.° 003-2020-MTC/20, publicadas en el SEACE el 6 de Octubre de 2020



APÉNDICE n.º 2

FICHA TÉCNICA			
"CONSTRUCCION DEL PUENTE JUANA RIOS Y ACCESOS"			
Fecha de registro o actualización de datos:			
I. INFORMACIÓN GENERAL DE LA ENTIDAD			
Nivel de Gobierno:	Gobierno Nacional		
Entidad:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC		
Unidad ejecutora:	Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provias Nacional		
Ubicación del Proyecto:	Región : Lambayeque Provincia: Chiclayo Distrito : Chongoyape Trayectoria PE-6A, Tramo: Chiclayo - Chongoyape - Puente Cumbil.		
II. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO			
Código SNIP / Código Único:	2459360		
Nombre del Proyecto:	"Construcción del Puente Juana Ríos y accesos".		
		Fecha Informe de Viabilidad	27/08/2019
Monto Viable	S/ 77 072 887.73	Costo de inversión actualizado	S/ 105 874 165.54
		UEI	Dirección Ejecutiva Provias Nacional
III. EXPEDIENTE TECNICO DE OBRA			
Procedimiento de Selección:	Concurso Público n.º 003-2020-MTC/20	Fecha de firma de Contrato:	2 de diciembre 2020
Sistema de Contratación:	Suma Alzada.	Fecha de inicio de elaboración del Expediente Técnico de Obra:	9 de diciembre de 2020
Monto Contractual de Servicio de elaboración de expediente técnico definitivo y ejecución de obra (S/ con IGV)	S/. 2 090 563.96	Entregables (Componentes):	3
Nombre del proyectista	GMI S.A. INGENIEROS CONSULTORES	Resolución de liquidación:	-----
Resolución de aprobación del Expediente Técnico	Resolución Directoral n.º 444-2023-MTC/20 del 21 de abril 2023 (rectificada con Resolución Directoral n.º 682-2023-MTC/20 del 9 de junio de 2023), modificada con Resolución Directoral n.º 847-2023-MTC/20 del 19 de julio de 2023 (rectificada con Resolución Directoral n.º 990-2023-MTC/20 del 17 de agosto de 2023), modificada con Resolución Directoral n.º 1276-2023-MTC/20 del 16 de octubre de 2023 (reemplazando el folio 152 del volumen 6 mediante Resolución Directoral N° 1510-2023-MTC/20 del 28 de noviembre de 2023), modificada con Resolución Directoral n.º 260-2024-MTC/20 del 12 de abril de 2024.		
Estado situacional	Aprobada		
Normativa aplicable del Proceso:	Ley n.º 30225 - Ley de Contrataciones del Estado.		
IV. INFORMACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LA OBRA			
IV.1 DATOS GENERALES			
CONTRATISTA			
Procedimiento de Selección:	-	Plazo de ejecución de obra:	-
Sistema de Contratación:	-	Fecha de firma de Contrato:	-
Monto Contractual (S/ con IGV)	-	Nombre del Contratista	-
Contrato:	-		
SUPERVISIÓN			
Procedimiento de Selección:	-	Plazo de ejecución del servicio:	-
Sistema de Contratación:	-	Fecha de firma de Contrato:	-
Monto Contractual (S/ con IGV)	-	Nombre de la Supervisión:	-
Contrato:	-		
INFORMACION PRELIMINAR			
Código Infobras:	122479		
Nombre de la obra:	"Construcción del Puente Juana Ríos y accesos"		
Fecha de inicio de la obra:	Por definir	Fecha de término de obra:	Por definir
Estado situacional de la obra:	Sin ejecución.		
Normativa aplicable del Proceso:	Ley n.º 30225 - Ley de Contrataciones del Estado.		
IV.2 ADELANTOS (DIRECTO AD Y MATERIALES AM)			
Adelanto Directo N.º 1:	-----	Fecha de entrega del (AD1):	-----
Adelanto para Materiales N.º 1:	-----	Fecha de entrega del (AM1):	-----
IV.3 INFORMACIÓN DE AMPLIACIONES / ADICIONALES Y DEDUCTIVOS			
AMPLIACIONES DE PLAZO - APROBADAS			

N.º	Resolución	Fecha de aprobación	N.º de días	Nuevo término contractual	N.º de días	Causal
	-----	-----	-----	-----	-----	-----
TOTAL DE DÍAS						
ADICIONALES APROBADOS						
N.º	Resolución	Fecha de aprobación	Causal		Monto - inc. IGV	
	-----	-----	-----		-----	
DEDUCTIVOS APROBADOS						
N.º	Resolución	Fecha de aprobación	Causal		Monto - inc. IGV	
	-----	-----	-----		-----	
TOTAL						
IV.4 INFORMACIÓN DE AVANCE DE EJECUCIÓN DEL SERVICIO (Respecto del contrato original)						
Inicio de plazo contractual		Pendiente de inicio				
Avance físico programado:		Por definir		Avance físico ejecutado a febrero 2024 (%):		0.00%





*Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho*

Lima, 10 de Julio de 2024

OFICIO N° 000216-2024-CG/OC5304

SEÑOR,

Jose Humberto Romero Glenny

Director Ejecutivo

Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provias Nacional

Jr. Zorritos N° 1203

Lima/Lima/Lima

Asunto : Notificación de Informe de Hito de Control N° 129-2024-OCI/5304-SCC

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° 013-2022-CG/NORM, "Servicio de Control Simultáneo", aprobada con Resolución de Contraloría N° 218-2022-CG de 30 de mayo de 2022, y sus modificatorias.

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

Sobre el particular, de la revisión de la información y documentación vinculada al hito de control n.° 1 – Estado situacional del proyecto a junio 2024, con relación al proyecto: "Construcción del puente Juana Ríos y accesos", objeto del Control Concurrente, comunicamos que se han identificado tres (3) situaciones adversas contenidas en el Informe de Hito de Control n.° 129-2024-OCI/5304-SCC, el cual consta de veintisiete (27) folios, el mismo que se adjunta al presente documento.

En tal sentido, solicitamos comunicar a la Comisión de Control del Órgano de Control Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles desde la comunicación del presente Informe, las acciones preventivas o correctivas adoptadas y por adoptar respecto a las situaciones adversas identificadas en el citado Informe, adjuntando la documentación de sustento respectiva.

Agradeciendo de antemano su colaboración, hago propicia la oportunidad para expresarle mi especial consideración.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
Karen Julissa Ramos Alvarez
Jefe del Órgano de Control Institucional
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Contraloría General de la República



(KRA/jcm)

Nro. Emisión: 00762 (5304 - 2024) Elab:(U22476 - 5304)





CÉDULA DE NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA N° 00000131-2024-CG/5304

DOCUMENTO : OFICIO N° 000216-2024-CG/OC5304

EMISOR : KAREN JULISSA RAMOS ALVAREZ - JEFE DE OCI - MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL

DESTINATARIO : JOSE HUMBERTO ROMERO GLENNY

ENTIDAD SUJETA A CONTROL : PROYECTO ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE NACIONAL - PROVIAS NACIONAL

DIRECCIÓN : CASILLA ELECTRÓNICA N° 20503503639

TIPO DE SERVICIO CONTROL GUBERNAMENTAL O PROCESO ADMINISTRATIVO : SERVICIO DE CONTROL SIMULTÁNEO - INFORME DE HITO DE CONTROL

N° FOLIOS : 28

Sumilla: De la revisión de la información y documentación vinculada al hito de control n.º 1 Estado situacional del proyecto a junio 2024, con relación al proyecto: "Construcción del puente Juana Ríos y accesos", objeto del Control Concurrente, comunicamos que se han identificado tres (3) situaciones adversas contenidas en el Informe de Hito de Control n.º 129-2024-OCI/5304-SCC, el cual consta de veintisiete (27) folios, el mismo que se adjunta al presente documento.

En tal sentido, solicitamos comunicar a la Comisión de Control del Órgano de Control Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles desde la comunicación del presente Informe, las acciones preventivas o correctivas adoptadas y por adoptar.

Se adjunta lo siguiente:

1. Oficio n.º 000216-2024-CG/OC5304
2. Informe HC 129-2024-OCI/5304-SCC





CARGO DE NOTIFICACIÓN

Sistema de Notificaciones y Casillas Electrónicas - eCasilla CGR

DOCUMENTO : OFICIO N° 000216-2024-CG/OC5304

EMISOR : KAREN JULISSA RAMOS ALVAREZ - JEFE DE OCI - MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL

DESTINATARIO : JOSE HUMBERTO ROMERO GLENNY

ENTIDAD SUJETA A CONTROL : PROYECTO ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE NACIONAL - PROVIAS NACIONAL

Sumilla:

De la revisión de la información y documentación vinculada al hito de control n.º 1 Estado situacional del proyecto a junio 2024, con relación al proyecto: "Construcción del puente Juana Ríos y accesos", objeto del Control Concurrente, comunicamos que se han identificado tres (3) situaciones adversas contenidas en el Informe de Hito de Control n.º 129-2024-OCI/5304-SCC, el cual consta de veintisiete (27) folios, el mismo que se adjunta al presente documento.

En tal sentido, solicitamos comunicar a la Comisión de Control del Órgano de Control Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles desde la comunicación del presente Informe, las acciones preventivas o correctivas adoptadas y por adoptar.

Se ha realizado la notificación con el depósito de los siguientes documentos en la **CASILLA ELECTRÓNICA N° 20503503639**:

1. CÉDULA DE NOTIFICACIÓN N° 00000131-2024-CG/5304
2. Oficio n.º 000216-2024-CG/OC5304
3. Informe HC 129-2024-OCI/5304-SCC

NOTIFICADOR : MAURO CHIPANA URRUTIA - MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

