

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ**

Escuela de Posgrado



La aplicación del control concurrente para la ejecución efectiva de inversión en Obras Complementarias y Accesorias en los Contratos de Concesión de la Red Vial 5 e IIRSA Norte, periodo 2018 – 2024

Tesis para obtener el grado académico de Maestro en Regulación de los Servicios Públicos que presenta:

Fernando Hernani Chávez

Asesor:

Iván Mirko Lucich Larrauri


Lima, 2025

Informe de Similitud

Yo, Iván Mirko Lucich Larrauri, docente de la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor de la tesis de investigación titulada “*La aplicación del control concurrente permite la ejecución efectiva de inversión en Obras Complementarias y Accesorias en los Contratos de Concesión de la Red Vial 5 e IIRSA Norte, en el periodo 2018 – 2024*”, del autor Fernando Hernani Chávez, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 20%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 26/03/2025.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima, 27 de marzo del 2024

Apellidos y nombres del asesor / de la asesora: <u>Lucich Larrauri, Iván Mirko</u>	
DNI: 09301569	Firma 
ORCID: 0000-0002-64809007	

Dedicatoria

A mi abuela Yolanda por su dedicación y enseñanzas.

A mi padre Israel y tío Remigio por su apoyo y ejemplo.

A mi esposa, por su amor y motivación.



Resumen

El presente trabajo de investigación representa un esfuerzo por demostrar que el Control Concurrente a la ejecución de inversiones en Contratos de Concesión APP de carreteras concesionadas del Perú, contribuye a mejorar la gestión de dichos proyectos de inversión al reducir sus plazos de ejecución; permitiendo mejorar la calidad del servicio, tiempos de viaje, seguridad vial y el acceso de los usuarios de la vía y su población circundante de manera oportuna.

La metodología empleada inicia con la recolección de información relevante de la ejecución de inversiones en los Contrato de Concesión APP en carreteras del Perú, luego se desarrolla un análisis exploratorio identificándose sus principales problemas. Seguidamente, se toma una muestra seleccionada de Informes de Servicios de Control Concurrente realizados a los Contratos de Concesión Red Vial N° 5 e IIRSA Norte durante el periodo 2018 al 2024 relacionados a la ejecución de Obras Complementarias y Obras Accesorias, y de datos de la ejecución de Obras Complementarias y Obras Accesorias de la Red Vial N° 5 e IIRSA Norte correspondientes a periodo de 2018 al 2024.

Producto de la Investigación, se concluye que las Obras Complementarias de la Red Vial N° 5 y las Obras Accesorias de la IIRSA Norte sujetas a un Control Concurrente durante el periodo 2018 – 2024, mostraron un mejor desempeño de efectividad en su ejecución frente a aquellas Obras Complementarias de la Red Vial N° 5 y Obras Accesorias de la IRSA Norte que no tuvieron Control Concurrente.

Abstract

This research work represents an effort to demonstrate that the Concurrent Control to the execution of investments in PPP Concession Contracts of concessioned highways in Peru, contributes to improve the management of these investment projects by reducing their execution times; allowing to improve the quality of service, travel times, road safety and access for road users and their surrounding population in a timely manner.

The methodology used begins with the collection of relevant information on the execution of investments in the PPP Concession Contracts on roads in Peru, then an exploratory analysis is developed identifying its main problems. Next, a selected sample of Concurrent Control Services Reports made to the Concession Contracts Red Vial No. 5 and IIRSA North during the period 2018 to 2024 related to the execution of Obras Complementarias and Obras Accesorias, and data from the execution of Obras Complementarias and Obras Accesorias of Red Vial N° 5 and IIRSA Norte corresponding to the period from 2018 to 2024.

As a result of the Investigation, it is concluded that the Obras Complementarias of Red Vial No. 5 and the Obras Accesorias of IIRSA Norte subject to Concurrent Control during the period 2018 – 2024, showed a better performance of effectiveness in their execution compared to those Obras Complementarias of Red Vial No. 5 and the Obras Accesorias of IIRSA Norte that did not have Concurrent Control.

ÍNDICE

	Pág
Resumen.....	iii
Abstract.....	iv
Índice.....	v
Lista de Tablas.....	vii
Lista de Figuras.....	viii
Introducción.....	1
CAPÍTULO I	
MARCO CONTEXTUAL: LAS ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS Y SU IMPORTANCIA EN LA PROVISIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS EN EL PERÚ	
.....	4
1.1 Las Asociaciones Público-Privadas en el Perú.....	4
1.2 Principales Problemas identificados en la ejecución de Inversiones en Infraestructura en Carreteras de los Contrato de Concesión APP en el Perú.....	6
1.2.1 Entrega de terrenos.....	7
1.2.2 Aprobación de Estudios Definitivos de Ingeniería o Expedientes Técnicos.....	9
1.2.3 Aceptación de obras de mejoramiento, rehabilitación o puesta a punto realizadas por el Concedente para ser entregadas al Concesionario.....	11
1.3 Desarrollo de la ejecución de Inversiones en Infraestructura en Carreteras de los Contrato de Concesión APP en el Perú.....	14
CAPÍTULO II	
MARCO CONCEPTUAL Y NORMATIVO DEL CONTROL CONCURRENTE APLICADO A LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN APP.....	
.....	18
2.1 El Control Concurrente.....	18

CAPÍTULO III

RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DEL CONTROL CONCURRENTE A LOS CONTRATOS DE APP VINCULADOS A CARRETERAS.....	21
3.1 Análisis del Control Concurrente llevado a cabo en la Red Vial N° 5.....	22
3.2 Análisis del Control Concurrente llevado a cabo en la IIRSA Norte.....	36
3.3 Aspectos correspondientes a los plazos utilizados en la ejecución de inversiones en Obras Complementarias y Obras Accesorias	46
CONCLUSIONES.....	52
RECOMENDACIONES	54
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	55



Lista de Tablas

Tabla 1: Demora en la Entrega de Predios Necesarios para la Ejecución de Obras en los Contratos de Concesión en Carreteras.....	7
Tabla 2: Demora en la Aprobación de Expedientes Técnicos e Informes Técnicos de Mantenimiento para la Ejecución de Obras en los Contratos de Concesión en Carreteras.....	10
Tabla 3: Proceso de Entrega de ocho Subtramos por parte del Concedente al Concesionario para su Operación y Mantenimiento - Contratos de Concesión Carretera Longitudinal de la Sierra Tamo 2	13
Tabla 4: Inversiones Valorizadas en los Contratos de Concesión en Carreteras (en US\$ e incluye IGV).....	14
Tabla 5: Informes de Control Concurrente aplicados a Contratos de Concesión APP en Carreteras.....	21
Tabla 6: Ficha Técnica del Contrato de Concesión de la Red Vial N° 5	23
Tabla 7: Tipologías de las situaciones adversas identificadas de Informes de Control Concurrente aplicados al Contratos de Concesión de la Red Vial 5.....	26
Tabla 8: Evolución de la Ejecución de Inversiones de Obras Complementarias con Control Concurrente aplicado a la Red Vial N° 5	32
Tabla 9: Evolución de la Ejecución de Inversiones de Obras Complementarias sin Control Concurrente aplicado Red Vial 5	34
Tabla 10: Ficha Técnica del Contrato de Concesión de la IIRSA Norte.....	36
Tabla 11: Tipologías de las situaciones adversas identificadas en los Informes de Control Concurrente al Contrato de Concesión de la IIRSA Norte	38
Tabla 12: Evolución de la Ejecución de Inversiones de Obras Accesorias con Control Concurrente aplicado a la IIRSA Norte.....	42
Tabla 13: Evolución de la Ejecución de Inversiones de Obras Accesorias sin Control Concurrente aplicado a la IIRSA Norte.....	44
Tabla 14: Plazo para la aprobación de EDI e inicio de ejecución de Obras Complementarias en la Red Vial N° 5.....	47
Tabla 15: Plazo para la aprobación de EDI e inicio de ejecución de Obras Accesorias en la IIRSA Norte	49

Lista de Figuras

Figura 1: Adjudicación de Proyectos APP en Carreteras e Inversión Proyectada Anual	6
Figura 2: Evolución de la Inversión acumulada, Inversión Comprometida y Situaciones Adversas vinculadas a Inversión en Red Vial N° 5.....	29
Figura 3: Evolución de la Inversión acumulada, Inversión Comprometida y Situaciones Adversas vinculadas a la Inversión en IIRSA Norte	41



Introducción

En el Perú existe un déficit en infraestructura de los servicios públicos, lo cual afecta negativamente el crecimiento económico del país. El MEF (2019) según lo señalado en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad 2019 (en adelante, PNIC 2019) señala que la brecha de infraestructura de acceso básico de corto plazo (cinco años) se calculó en 117 183 millones de soles¹ y para el largo plazo (horizonte de 20 años) se calculó en 363 452 millones de soles².

Ahora bien, es preciso señalar que, el PNIC 2019 priorizó el desarrollo de 52 proyectos de inversión en infraestructura, siendo que, durante el periodo agosto 2019 – julio 2022 los resultados³ obtenidos respecto al cumplimiento del PNIC 2019 indicaron que la inversión ejecutada bajo la modalidad de Asociaciones Público Privadas (en adelante, APP), tuvo un porcentaje de ejecución financiera de 14.20% y fue la modalidad que más inversión pudo ejecutar alcanzando la cifra de S/ 10 351 millones, esto frente a las otras modalidades de ejecución, tales como: los Proyectos en Activos cuya inversión ejecutada fue de S/ 1 590 millones; y las Obras Públicas que registraron como inversión ejecutada la cifra de S/ 1 792 millones.

Sin embargo, los resultados alcanzados aún están lejos de los objetivos trazados para el cierre de brechas de infraestructura de acceso básico de corto y largo plazo, pues a julio de 2022, la cartera priorizada del PNIC 2019 alcanzó un avance financiero acumulado de 22.51% (S/ 26,335 millones).

Al respecto, en lo correspondiente a la ejecución de inversiones en infraestructura en los Contratos de Concesión APP en carreteras, se ha podido

¹ Este monto representa la inversión necesaria para alcanzar los niveles de acceso básico de infraestructura que debería tener un país con nuestras características socioeconómicas y geográficas.

² Este monto representa la inversión necesaria para alcanzar los niveles de acceso básico de infraestructura de grupos de países más desarrollados.

³ Según lo mostrado en el Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022 – 2025 aprobado mediante Decreto Supremo N° 242-2022-EF.

identificar cierta problemática recurrente que ha afectado su normal desarrollo y por consiguiente sus resultados o el logro de los objetivos trasados.

Los principales problemas identificados son: la demora por parte del Concedente en la entrega de terrenos o predios al Concesionario conforme a las condiciones y términos establecidos en cada Contrato de Concesión, la utilización de largos periodos de tiempo por parte del Concesionario y el Concedente en la presentación y aprobación de expedientes técnicos y la no aceptación por parte del Concesionario de las obras ejecutadas por el Concedente de mejoramiento, rehabilitación o puesta a punto en los tramos existentes en las carreteras a ser concesionadas.

En ese sentido, en la necesidad de contar con herramientas que permitan lograr una mejor eficiencia en el uso de los recursos públicos, se presenta el modelo de control gubernamental externo denominado Control Simultaneo en la modalidad de Control Concurrente, como un modelo de control que contribuye a lograr una ejecución eficaz de las inversiones en infraestructura en los Contratos de Concesión APP.

En consecuencia, el presente Tema de Investigación busca analizar como el modelo de Control Concurrente, a través de un enfoque esencialmente preventivo de gestión de riesgos, ha venido contribuyendo en lograr un mejor desarrollo de los Contratos de Concesión APP en carreteras.

El Objetivo General de la Investigación es demostrar que el Control Concurrente a una o más tareas o actividades relacionadas a un proceso en curso como la ejecución de inversiones en infraestructura, correspondiente al desarrollo de un Contrato de Concesión APP en carreteras, contribuye a mejorar la gestión de ejecución de inversiones en infraestructura que mejoran la calidad del servicio, el tiempo de viaje, la seguridad vial y el acceso de los usuarios de la vía y la población circundante a ella.

El Objetivo Especifico 1 (OE1) es demostrar que, el Control Concurrente contribuye en la ejecución física de las Obras Complementarias y Accesorias

correspondientes a los Proyectos APP en carreteras, al reducir su plazo de ejecución.

El Objetivo Específico 2 (OE2) es exponer un análisis cuantitativo y descriptivo de los aspectos y problemática encontrada en el desarrollo del seguimiento realizado en el Control Concurrente a ejecución de Inversiones en Infraestructura en Carreteras de los Contratos de Concesión APP en el Perú.

La Hipótesis del Tema de Investigación es que la ejecución de inversión privada en infraestructura en Obras Complementarias o Accesorias; pertenecientes al ámbito de Contratos de Concesión APP en carreteras, que han sido sujetos a un Control Concurrente, mejoran su ejecución efectiva de inversiones.

Al respecto, se ha tomado como materia de estudio las Obras Complementarias del Contrato de Concesión para la Construcción y Explotación del Tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte” (Red Vial N° 5) cuyo objetivo es la mejora de la seguridad vial y acceso de los usuarios de la vía y población circundante y las Obras Accesorias del “Contrato de Concesión de las Obras y el Mantenimiento de los Tramos Viales del Eje Multimodal del Amazonas Norte del “Plan de Acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA” (IIRSA Norte), cuyo objetivo es la mejora de la calidad del servicio a través de la estabilización de la infraestructura vial en los tramos afectados por la erosión fluvial o geotecnia, así como de la mejora de la seguridad vial.

CAPÍTULO I

MARCO CONTEXTUAL: LAS ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS Y SU IMPORTANCIA EN LA PROVISIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS EN EL PERÚ

El propósito de este primer capítulo es analizar cómo los Contratos de Concesión APP en carreteras se han venido desarrollando en el Perú con el objetivo de contribuir a cerrar brechas en infraestructura y en proveer servicios públicos de calidad a la sociedad.

1.1 Las Asociaciones Público-Privadas en el Perú

La modalidad de inversión mediante Asociaciones Público - Privadas conocidas como APP o PPP en sus siglas en inglés (Public Private Partnership), pueden definirse de manera general, en función de lo señalado por el Banco Mundial, como un acuerdo de largo plazo entre el sector público y el sector privado para llevar a cabo un proyecto de infraestructura pública o proveer un servicio público que, en principio son responsabilidad del sector público pero que, en función de los objetivos compartidos establecidos en el acuerdo, serán suministrados por el sector privado.

Ahora bien, teniendo en cuenta lo señalado por (De Solminihac, 2018, p. 475) “El objetivo principal de la PPP es maximizar la eficiencia del sector público en la provisión de infraestructuras a través de la participación del sector privado en el desarrollo de las mismas.”

En el Perú, las APP son una modalidad de inversión de las empresas privadas regulada por el TUO del Decreto Legislativo N° 1362 “Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos”.

El artículo 22, del Subcapítulo I, del Capítulo I del Título III del TUO del Decreto legislativo N° 1362 define a las APP como:

“22.1 Las Asociaciones Público Privadas constituyen una modalidad de participación de la inversión privada, mediante contratos de largo plazo en los que interviene el Estado, a través de alguna entidad pública y uno o más inversionistas privados.

22.2 Mediante Asociaciones Público Privadas se desarrollan proyectos de infraestructura pública, servicios públicos, servicios vinculados a infraestructura pública y servicios de investigación aplicada, y/o innovación tecnológica.

22.3 En las Asociaciones Público Privadas, se distribuyen riesgos y recursos; en este último caso, preferentemente privados.

22.4. Las Asociaciones Público Privadas se originan por iniciativa estatal o por iniciativa privada.”

Actualmente, en el Perú se encuentran en ejecución contractual dieciséis (16) Contratos de Concesión APP en carreteras con un compromiso de inversión a enero de 2025 de US\$ 5 453 579 701,00 incluido IGV y una inversión acumulada de US\$ 4 948 311 017 incluido IGV.

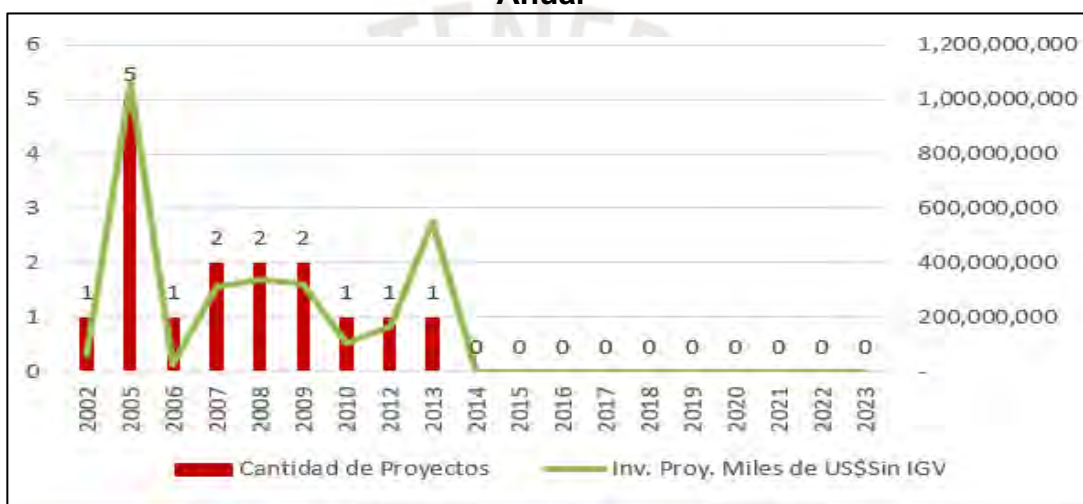
Es preciso señalar que, en el Perú hubo una tendencia creciente en los cuatro primeros años de adjudicaciones de Proyectos APP en Carreteras pasando de 1 adjudicación por un monto de Inversión Projectada de US\$ 61 403 361 sin IGV en el año de 2002, a cinco (5) adjudicaciones por un monto de inversión total de US\$ 1 056 716 807 sin IGV en el año de 2005.

Sin embargo, este crecimiento en las adjudicaciones anuales en carreteras disminuyó, pues durante el periodo comprendido entre los años 2006 y 2013 las adjudicaciones de Proyectos APP en Carreteras crecieron casi de manera constante a razón de 1 ó 2 adjudicaciones al año, lográndose adjudicar en esos ocho (8) años un total de diez (10) Proyectos de APP en Carreteras por un monto de Inversión de US\$ 1 819 378 223 sin IGV.

Ahora bien, este dinamismo de adjudicaciones de Proyectos de APP en Carreteras se ha detenido, dado que, desde el año 2014 a la fecha, no se ha podido adjudicar un nuevo Proyecto APP en Carreteras.

Los resultados del análisis expuesto previamente se muestran a continuación en la siguiente Figura 1.

**Figura 1:
Adjudicación de Proyectos APP en Carreteras e Inversión Proyectada Anual**



Fuente: <https://www.investinperu.pe/es/app/estadisticas>

El escenario descrito, trae como consecuencia que, la ejecución de inversiones en carreteras bajo la modalidad APP, se venga desarrollando desde el año 2014 a la fecha, solo en concesiones adjudicadas en el periodo 2002 – 2013.

1.2 Principales Problemas identificados en la ejecución de Inversiones en Infraestructura en Carreteras de los Contrato de Concesión APP en el Perú

En el análisis llevado a cabo a través del desarrollo del Control Concurrente, a la ejecución de las obras establecidas en los Contratos de

Concesión APP en carreteras en el Perú, se han identificado problemas en el cumplimiento de obligaciones contractuales, los cuales han provocado retrasos en su ejecución impactando de manera negativa en el logro de los objetivos establecidos de búsqueda de calidad en el servicio y seguridad vial para los usuarios de la vía y población circundante.

1.2.1 Entrega de terrenos.

La entrega de terrenos o predios es una condición necesaria para el inicio de ejecución de las obras correspondientes al proyecto concesionado. Así, siguiendo los Lineamientos para el Diseño de Contratos de Asociación Público Privada, en cada Contrato de Concesión APP en carreteras se han establecido cláusulas que regulan las condiciones para que el Concedente entregue al Concesionario los predios necesarios para dicha ejecución.

A continuación, se presenta una muestra de casos encontrados en la entrega de predios correspondientes a obras de Contratos de Concesión APP en carreteras en el Perú, en los que los plazos de entrega contractual o incluso aquellos modificados a través de adendas al Contrato o tratos directos, y cuya responsabilidad corresponde al Concedente, han sido ampliamente superados.

**Tabla 1:
Demora en la Entrega de Predios Necesarios para la Ejecución de
Obras en los Contratos de Concesión en Carreteras**

Entrega de predios de la Segunda Etapa de la Red Vial N° 5	Plazo de Entrega Contractual en d.c. Contados desde la Firma de Contrato (15/01/2003)	Fecha de entrega Contractual	Plazo de entrega en d.c. modificado por Adenda 1 contado desde la entrega de los predios de la 1ra. Etapa (*)	Nueva Fecha de entrega según Adenda 1	Fecha de entrega parcial de predios (**)	Fecha de entrega total de predios (***)	Total de d.c. utilizados para la entrega de predios
	240	12/09/2003	120	04/05/2005	19/02/2014	19/12/2018	5,817

Entrega de predios de la Tercera Etapa de la Red Vial N° 6	Plazo de Entrega (d.c.) del 40% de predios contados desde la Firma de Adenda 6 (30/01/2015)	Fecha de entrega según Adenda 6	Fecha de entrega parcial del 19.85% de predios	Fecha de segunda entrega parcial de predios	Fecha de tercera entrega parcial de predios	Total de d.c. utilizados para la entrega de predios
	120	30/05/2015	26/10/2015	25/11/2019	16/10/2020	2,083
	Plazo de Entrega (d.c.) del 60% de predios contados desde entrega del 40% de predios según Adenda 6	Fecha de entrega según Adenda 6				
	270	30/10/2015				
Entrega de predios Obra Vial Nueva no Ofertada Evitamiento Chimbote de la Red Vial N° 4	Plazo de Entrega (d.c.) del 25% de predios contados desde la firma de Adenda 2 (22/07/2016)	Fecha de entrega según Adenda 2	Entrega del 25% de predios (**)		Total de d.c. al 10/09/2024 sin que el Concedente haya entregado el 75% de predios faltantes (****)	
	180	22/01/2017	29/01/2021		2,612	
	Plazo de Entrega (d.c.) del 75% de predios contados desde la entrega del 25% de predios según Adenda 2	Fecha de entrega según Adenda 2				
	180	17/07/2017				
Entrega de predios Obras Viales de Desempate Evitamiento Virú, Huarmey y Casma de la Red Vial 4	Plazo de Entrega Contractual (d.c.) del 25% de predios contados desde el Cierre Financiero (12/04/2010)	Fecha de entrega Contractual	El Concedente no ha llevado a cabo ninguna entrega parcial de predios al Concesionario		Total de d.c. al 10/09/2024 sin que el Concedente haya entregado los predios necesarios para la ejecución de las Obras (****)	
	60	11/06/2010			5,205	
	Plazo de Entrega Contractual (d.c.) del 75% de predios contados desde la entrega del 25% de predios	Fecha de entrega Contractual				
	365	11/06/2011				
Entrega de predios de la Obra Obligatoria Tramo Evitamiento Guadalupe – San José de Moroc de la Autopista del Sol	Fecha de entrega Contractual	Plazo de entrega en d.c. modificado por Acta de Trato Directo contado desde la firma de la referida acta (14/09/2023)	Nueva Fecha de entrega según Acta de Trato Directo de 14/09/2023	Fecha de entrega parcial de predios (*)	Total de d.c. al 26/06/2024 sin que el Concedente haya entregado los predios necesarios para la ejecución de la Obra (****)	
	30/08/2017	30	14/10/2023	03/10/2023	2,492	

Fuente: Contratos de Concesión, Adendas al Contrato; así como Informes de Control Concurrente emitidos por la CGR respecto del Contrato de Concesión de la Red Vial 5, de acceso público mediante los siguientes links:

http://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2018CSIC92000072&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2019CSIC92000034&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2022CSIC92000070&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2023CSIC92000098&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2024CSIC92000124&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2024CSIC92000105&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2024CSIC92000090&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2024CSIC92000024&TIPOARCHIVO=ADJUNTO

Elaboración: propia
d.c. días calendario

- (*) La Adenda N° 1 al Contrato de Concesión de la Red Vial 5, establecía que los predios correspondientes a la Segunda Etapa se entregarían a los 120 d.c. desde de la entrega de los predios de la Primera Etapa; siendo que, el plazo establecido para la entrega de los predios de la Primera Etapa según la Adenda N° 1 fue de 720 d.c. desde la firma del Contrato es decir los predios se entregarían el 04 de enero de 2005.
- (**) Según Acta de Liberación de Predios y Remoción de interferencias del Tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la Carretera Panamericana Norte que faculta el inicio de la Obras de la Segunda Etapa de 19 de febrero de 2014.
- (***) Según Acta de Entrega de Predios de 19 de diciembre de 2018.
- (****) Fecha del Informe de Control Concurrente

La demora, por parte del Concedente, en la entrega de terrenos o predios mostrada en la Tabla N° 1 ha traído como consecuencia retrasos en la ejecución de Obras, perjuicios económicos al Concesionario, sobre costos al Estado y el no disfrute de una mejor calidad de servicio y seguridad vial de los usuarios y población circundante al proyecto vial.

1.2.2 Aprobación de Estudios Definitivos de Ingeniería o Expedientes Técnicos

Al igual que la entrega de terrenos o predios, la aprobación de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI) o Expedientes Técnicos es una condición necesaria para el inicio de la ejecución de las obras correspondientes al proyecto concesionado. En ese sentido, en cada Contrato de Concesión APP en carreteras del Perú se han establecido cláusulas que regulan las condiciones del proceso de su aprobación.

Ahora bien, es preciso señalar que, durante el desarrollo del Control Concurrente se ha podido encontrar demoras en su aprobación, siendo que, los plazos establecidos en los Contratos de Concesión o en las Actas de Acuerdo, han sido ampliamente superados, como se muestra a continuación.

**Tabla 2:
Demora en la Aprobación de Expedientes Técnicos e Informes
Técnicos de Mantenimiento para la Ejecución de Obras en los
Contratos de Concesión en Carreteras**

Aprobación de EDI para la reconstrucción de los Puentes: Huambacho, Fortaleza, Virú y Sechín de la Red Vial 4, afectados por el Fenómeno del Niño	Plazo para la aprobación (d.c.) contados desde la entrega del adelanto otorgado por el Concedente según lo señalado en el Adenda 3 (04/10/2017)	Fecha Máxima de Aprobación según Adenda 3 al Contrato de Concesión	Fecha de Aprobación Administrativa				
			Puente Huambacho	Puente Fortaleza	Puente Virú	Puente Sechín	
			10/10/2018	23/11/2018	20/03/2019	11/06/2019	
			Fecha de Aprobación de los Costos Directos				
			28/01/2019	10/03/2019	21/10/2019	18/09/2019	
			Fecha de Aprobación de los Gastos Generales				
			05/03/2019	13/03/2019	20/12/2019	18/12/2019	
			d.c. utilizados para la aprobación de los EDI				
			Puente Huambacho	Puente Fortaleza	Puente Virú	Puente Sechín	
290	21/07/2018	517	525	807	805		
Aprobación de Expediente Técnico para el Mantenimiento Periódico Inicial de la Longitudinal de la Sierra Tramo 2	Plazo para la aprobación (d.c.) contados desde la firma del Contrato de Concesión (28/05/2014)	Fecha de Aprobación Contractual	Fecha de Aprobación (Resolución Directoral N° 1223-2015-MTC/20)	Total de d.c. utilizados para la aprobación del Expediente Técnico			
270	22/02/2015	26/11/2015	390				
Aprobación de EDI de Obras Complementarias de la Red Vial 5	Obra Complementaria	Plazo para la aprobación (d.c.) contados desde la firma del Acta de Acuerdo (30/12/2015)	Fecha de Aprobación según Acta de Acuerdo	Fecha de Aprobación	Total de d.c. utilizados para la aprobación de EDI		
	Paso a Desnivel Inferior Peatonal y Vehículos Menores Km 79+940	90	29/03/2016	7/01/2019	1,104		
	Puente Peatonal Km 181+950			1/03/2018	792		
	Paso a Desnivel Inferior Peatonal Km 181+320			1/03/2018	792		
	Paso a Desnivel Inferior Peatonal Km 171+785			19/12/2018	1,085		
	Paso a Desnivel Inferior Peatonal Km 79+470			6/11/2018	1,042		
	Paso a Desnivel Inferior Peatonal y de Vehículos Menores km 02+050			01/03/2018	792		
	Paso a Desnivel Inferior Peatonal y de Vehículos Menores km 167+210			01/03/2018	792		
	Paso a Desnivel Superior Peatonal y de Vehículos km 148+685			07/01/2019	1,104		
	Paso a Desnivel a la Carretera Panamericana Norte, Ruta PE-1N, Km 200+000			01/03/2018	792		
Aprobación de Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID) para la ejecución de Obras	PID para la ejecución de 33 Obras Accesorias en los sectores afectados por el Fenómeno el Niño Costero 2017			Plazo de aprobación (d.c.) contados desde la firma del Acta de	Fecha de Aprobación según Acta de Acuerdo	Plazo de entrega en d.c. modificado por Adenda 1 al Acta de Acuerdo	Nueva Fecha de aprobación según Adenda 1

Accesorias en la IIRSA Norte		Acuerdo (28/09/2018)		contado desde su firma (18/01/2019)			
		240	26/05/2019	180	17/07/2019	28/10/2020	761

Fuente: Contratos de Concesión, Adendas al Contrato de Concesión, Actas de Acuerdo para la elaboración de EDI, Expedientes Técnicos o PID, Resoluciones Directorales de Aprobación – MTC, Informes de Control Concurrente emitidos por la CGR al Contrato de Concesión de la Red Vial N° 5, de acceso público mediante los siguientes links:

http://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2019CSIC92000011&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
http://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2021CSIC92000024&TIPOARCHIVO=ADJUNTO

Elaboración: propia
d.c. días calendario

En la Tabla N° 2 se puede apreciar que, el proceso de aprobación de los EDI de los Puentes Huambacho, Fortaleza, Virú y Sechín de la Red Vial N° 4; tomó un total de 517, 525, 807 y 805 días calendario; respectivamente. Lo cual excedió ampliamente el plazo de 290 días calendario acordado para dicho proceso, retrasando el desarrollo de la ejecución de inversiones para la recuperación de la infraestructura dañada por el Fenómeno del Niño del año 2017 y el no disfrute de una mejor calidad de servicio y seguridad vial de los usuarios y población circundante a estos proyectos viales.

Esta demora se acentúa cuando se compara el tiempo utilizado en la aprobación de los EDI de Obras Complementarias o los PID de Obras Accesorias, frente a los plazos acordados entre el Concedente y el Concesionario.

1.2.3 Aceptación de obras de mejoramiento, rehabilitación o puesta a punto realizadas por el Concedente para ser entregadas al Concesionario

En algunos de los Contratos de Concesión en Carreteras en el Perú, se han establecido condiciones y términos para que, parte de los Subtramos que conforman la Concesión Vial, fueran previamente rehabilitados y mejorados por el Concedente con el objetivo de lograr que estos cumplan con los niveles de servicio contractuales y así, ser entregados al Concesionario para su operación y mantenimiento durante el plazo establecido en el Contrato de Concesión a cambio de que este reciba un

ingreso fijo proveniente del pago por operación y mantenimiento (PAMO) o a través del cobro de peaje.

Uno de estos Contratos de Concesión es el de la Red Vial 4, en el que se estableció que el Concedente realizaría Obras de Puesta a Punto⁴ en los tramos de la calzada actual o existente⁵ para que, una vez alcanzados los niveles de servicio o índices de serviciabilidad contractuales, sea entregada al Concesionario para su operación y mantenimiento.

El Contrato de Concesión de la Red Vial 4 estableció que el tramo de la calzada actual Salaverry - Empalme R01N – Santa como máximo sea entregado por el Concedente al Concesionario el tercer trimestre del año 2009 y el tramo Santa-Pativilca el primer trimestre del año 2010.

Sin embargo, es preciso señalar que, si bien los tramos de la calzada actual de la Red Vial 4 fueron recibidos por el Concesionario el 15 de julio de 2011, con la firma del “Acta de Entrega de Red Vial N° 4, Pativilca-Pontón Quebrada Seca, Pontón Quebrada Seca – Puente Santa, Puente Santa-Dv. Salaverry y Dv. Salaverry- Puerto Salaverry”; su operación y mantenimiento no se realiza con el cumplimiento de niveles de servicio contractuales porque el Concedente incumplió su obligación de entregar la calzada actual al Concesionario con los niveles de serviciabilidad establecidos; situación que se mantiene a la fecha.

⁴ El Contrato define la Puesta a Punto de la siguiente manera:

1.14.70 “Puesta a Punto

Son aquellas Obras en la Calzada Actual que debe ejecutar el CONCEDENTE en los tramos Pativilca-Santa- Cruce de la Panamericana Norte con el puerto de Salaverry y Salaverry-Empalme R01N, a fin de que los tramos asfaltados existentes alcancen los índices de Serviabilidad exigidos en el Anexo I del Contrato.

Al término de las Obras, los tramos serán entregados al CONCESIONARIO para su Explotación y Conservación.”

⁵ El Contrato define Calzada Actual de la siguiente manera:

1.14.19. Calzada Actual

Es el tramo vial Pativilca - Santa - Cruce de la Panamericana Norte con el puerto de Salaverry y Salaverry - Empalme R01N existente a la Fecha de Suscripción del Contrato. Incluye todos los Bienes Reversibles correspondientes.”

Similar situación se puede observar en el desarrollo del Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2, puesto que, ocho Subtramos de la Concesión debieron de ser sujetos a una rehabilitación y mejoramiento por parte del Concedente hasta alcanzar los niveles de servicio contractuales, para luego ser entregados al Concesionario para su operación y mantenimiento. Sin embargo, el Concedente no cumplió con dicha obligación, ya sea porque no alcanzó los niveles de servicio o porque no realizó la rehabilitación o mejoramiento.

Asimismo, el Concedente y el Concesionario firmaron Acta de Entrega en Posesión para siete Subtramos, fuera del plazo contractual y con suspensión de obligaciones por parte del Concesionario, tal como se muestra en la siguiente tabla.

**Tabla 3:
Proceso de Entrega de ocho Subtramos por parte del Concedente al Concesionario para su Operación y Mantenimiento - Contratos de Concesión Carretera Longitudinal de la Sierra Tamo 2**

Subtramo	Longitud en Km	Plazo de Entrega en d.c. desde la firma del Contrato (28/05/2014)	Fecha de Entrega Contractual	Acta de Entrega en Posesión	Fecha de Acta de Acuerdo para la Suspensión de Obligaciones
Cochabamba - Chota	34.140	-	Junio 2014	Acta N° 02-RD 2610-2018-MTC/20 (15/01/2019)	01/03/2019
Chota - Hualgayoc	60.018	-	Setiembre 2014	Acta N° 01-RD 2610-2018-MTC/20 (28/12/2018)	01/03/2019
Hualgayoc - Dv. Yanacocha	51.012	60	27/07/2014	Acta N° 01-RD 2610-2018-MTC/20 (28/12/2018)	01/03/2019
San Marcos – Cajabamba	59.129	-	Agosto 2015	Acta N° 01-RD 2610-2018-MTC/20 (28/12/2018)	01/03/2019
Cajabamba - Sausacocha	41.430	-	Junio 2015	No entregado	01/03/2019
Sausacocha - Huamachuco	11.287	-	Mayo 2014	Acta N° 01-RD 2610-2018-MTC/20 (28/12/2018)	01/03/2019
Dv. Callacuyan – Shorey	15.762	60	27/07/2014	Acta N° 01-RD 2610-2018-MTC/20 (28/12/2018)	01/03/2019
Shorey - Dv. Otuzco	51.682	60	27/07/2014	Acta N° 01-RD 2610-2018-MTC/20 (28/12/2018)	01/03/2019

Fuente: Contratos de Concesión, Actas de Acuerdo

Elaboración: propia

1.3 Desarrollo de la ejecución de Inversiones en Infraestructura en Carreteras de los Contrato de Concesión APP en el Perú

Como se señaló previamente, las inversiones en carreteras bajo la modalidad APP, se vienen desarrollando en dieciséis (16) concesiones adjudicadas en el periodo 2002 – 2013. Ahora bien, en la mayoría de dichas concesiones, las obras obligatorias establecidas en sus Contratos de Concesión ya han sido ejecutadas y las aún pendientes presentan una problemática difícil de resolver en el corto plazo.

A continuación, en la siguiente tabla, se presentan las Inversiones Valorizadas por el OSITRAN en los Contratos de Concesión en Carreteras a diciembre de 2024, en donde se puede apreciar el avance respecto al compromiso de inversión en cada Concesión en carreteras.

Tabla 4:
Inversiones Valorizadas en los Contratos de Concesión en Carreteras (en US\$ e incluye IGV)

INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA	Fecha de Inicio de la Concesión	Tipo de Financiamiento	Plazo de la Concesión	Compromiso de Inversión	Total de Inversión en 2024	2024** Inversión acumulada al año 2024*	% Avance a la fecha de la Concesión
Red Vial N° 5 - Tramo Ancón-Huacho-Pativilca ⁶	2003	Autosostenible	25 años	173,409,188	4,723,253	178,132,442	102.74%
Red Vial N° 6 - Pucusana-Cerro Azul-Ica	2005	Autosostenible	30 años	258,755,341	0	258,755,341	100.00%
IIRSA Norte: Paita-Yurimaguas ⁷	2005	Cofinanciada	25 años	641,386,640	7,223,656	619,811,764	96.64%

⁶ Montos consignados como compromisos corresponden al Contrato de Concesión. En el caso de Red Vial N° 5, incluye Obras de la 1ra. etapa (culminadas) y 2da. etapa, además incluye inversiones en obras Complementarias y Nuevas. En junio del 2017 se actualizó el compromiso de inversión con la inclusión del presupuesto referencial de las siguientes obras complementarias: Defensa en curva pronunciada, Acceso a Lomas de Lachay, Cerco Separador Central, Encarrilamiento de Giro a la Izquierda, Emplame de la RV5 con la RV4. Las mencionadas obras fueron aprobadas mediante "Acta de Acuerdo para la Ejecución de Obras Complementarias - Primer Grupo - Contrato de Concesión Tramo Ancón - Huacho - Pativilca de la Carreteras Panamericana Norte" Montos de avance en el mes de septiembre en revisión.

⁷ En el caso IIRSA Norte, el compromiso de Inversión (obras contractuales) está ejecutado al 100%, el resto de la inversión corresponde a Obras Accesorias, Obras Adicionales, y se encuentran en ejecución. Cifras de CI se encuentra en revisión.

IIRSA Sur, Tramo 2: Urcos-Inambari	2005	Cofinanciada	25 años	705,172,129	85,111	673,580,854	95.52%
IIRSA Sur, Tramo 3: Inambari-Iñapari	2005	Cofinanciada	25 años	687,373,872	724,157	638,851,270	92.94%
IIRSA Sur, Tramo 4: Azángaro-Inambari	2005	Cofinanciada	25 años	663,661,414	9,417,486	870,810,577	131.21%
Buenos Aires-Canchaque	2007	Cofinanciada	15 años	39,188,479	0	37,560,499	95.85%
IIRSA Sur, Tramo 1: Marcona – Urcos	2007	Cofinanciada	25 años	145,418,497	0	152,067,081	104.57%
IIRSA Sur, Tramo 5: Ilo, Matarani – Azángaro	2007	Cofinanciada	25 años	329,906,742	0	291,230,602	88.28%
Red Vial N° 4 - Pativilca - Puerto Salaverry	2009	Autosostenible	25 años	460,296,328	18,435,169	325,657,043	70.75%
Tramo Vial - Ovalo Chancay - Huaral – Acos	2009	Cofinanciada	15 años	41,571,735	0	41,209,694	99.13%
Tramo Vial - Mocupe - Cayaltí – Oyotún	2009	Cofinanciada	15 años	24,850,923	0	24,832,919	99.93%
Autopista del Sol - Trujillo-Sullana	2009	Autosostenible	25 años	725,457,849	2,011,863	454,274,325	62.62%
IIRSA Centro – Tramo	2010	Autosostenible	25 años	153,684,025	0	120,303,746	78.28%
Tramo Vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición)-Dv. Matarani-Dv. Moquegua-Dv. Ilo-Tacna-La Concordia	2013	Autosostenible	25 años	134,260,465	0	38,301,727	28.53%
Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple, Cajamarca-Trujillo y Dv. Chilete-Emp. PE-3N	2014	Cofinanciada	25 años	269,216,068	0	222,931,132	82.81%

Fuente: Reporte de Información N° 00003-2025-GSF-OSITRAN de 10 de enero de 2025, y cuyo link es el siguiente:

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7490449/6373428-inversiones-contratos-diciembre-2024.pdf?v=1736898740>

De la Tabla mostrada, se puede apreciar que, cuatro (4) de las dieciséis (16) Concesiones: Red Vial N° 5, Red Vial N° 6, IIRSA Sur Tramo 1 e IIRSA Sur Tramo 4; han logrado cumplir o superar el 100% de su compromiso de inversión. Asimismo, seis (6): IIRSA Sur Tramo 3, IIRSA Norte, IIRSA Sur Tramo 2, Buenos Aires – Canchaque, IIRSA Sur Tramo 5, Tramo Vial - Ovalo Chancay - Huaral – Acos y Tramo Vial - Mocupe - Cayaltí – Oyotún; han alcanzado entre el 92% y 99% de su compromiso de inversión y cinco (5): IIRSA Sur Tramo 5, Red Vial 4, Autopista del Sol, IIRSA Centro y Longitudinal de la Sierra Tramo 2; han alcanzado entre el 62% y 88% de su compromiso de inversión. Mientras que, la Concesión Tramo Vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición)-Dv. Matarani-Dv.

Moquegua-Dv. Ilo-Tacna-La Concordia es la más retrasada respecto a su compromiso de inversión, con solo 28.53% de avance.

Adicionalmente, es preciso señalar que, la inversión ejecutada en el año 2024 estuvo constituida por Obras Complementarias, Accesorias, de Atención de Sectores Críticos y Nuevas.

Así, el desarrollo en la ejecución de inversiones de infraestructura en carreteras concesionadas, que mejorarían la calidad del servicio, el tiempo de viaje, la seguridad vial y el acceso de los usuarios de la vía y la población circundante, estarían basadas en gran medida en el desarrollo de Obras Complementarias y Obras Accesorias.

Al respecto, las Obras Complementarias se encuentran definidas en el Contrato de Concesión de la Red Vial 5 como aquellas obras que El Concedente (MTC), con la opinión favorable del Supervisor (OSITRAN), considere indispensables para el cumplimiento del objeto de la Concesión y que no se encuentren contempladas por el Expediente Técnico.

Asimismo, la cláusula 6.21.A del Contrato de Concesión regula la posibilidad que el Concedente, de manera excepcional, pueda encargar directamente al Concesionario la ejecución de Obras Complementarias cuando éstas se encuentran vinculadas a mejorar aspectos de seguridad vial o solucionen el acceso y libre tránsito de los usuarios de la vía y de la población de las localidades afectadas por la construcción de la nueva autopista. Adicionalmente, la cláusula referida también establece que el Concedente y el Concesionario (en adelante, las Partes) acordarán los montos y forma de pago por la elaboración de estudios y la ejecución de dichas obras.

Finalmente, terminada la ejecución de las Obras Complementarias vinculadas a la seguridad vial y/o al acceso y libre tránsito las Partes deberán suscribir un acta de entrega para su puesta en servicio y, a partir de dicha entrega, el Concesionario se encargará de su conservación.

Asimismo, las Obras Accesorias se encuentran definidas en el Contrato de Concesión de la IIRSA Norte como aquellas que inicialmente no fueron consideradas en la Propuesta Técnica del Concesionario, pero que están vinculadas directamente a la Concesión ya que, durante la vigencia de la misma, puede surgir la necesidad de su ejecución para estabilizar la infraestructura vial, la cual puede verse dañada por fenómenos naturales tales como la erosión fluvial o geotecnia o por otros causales previstos en la cláusula 6.8 del Contrato de Concesión; y que en ningún caso tienen su origen en deficiencias en el Mantenimiento y Conservación de las Obras u otras causales imputables al Concesionario.

La realización de estas Obras Accesorias debe ser aprobadas por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, y podrán ser ejecutadas por el Concesionario, con cargo a los recursos del Concedente, debiendo acordar las Partes el mecanismo de pago y los plazos para la ejecución de las citadas obras.

Ahora bien, es preciso señalar que, de acuerdo con lo establecido por su Ley de creación (Ley 26917), el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público (OSITRAN), tiene como funciones principales la administración, fiscalización y supervisión de los Contratos de Concesión bajo criterios técnicos.

Sin embargo, existen obligaciones establecidas según la distribución de riesgos de los Contratos de Concesión, que son propias del Concedente tales como: la adquisición de predios y liberación de interferencias, o la aprobación de expediente técnicos; necesarios para el desarrollo tanto de las Obras Complementarias como Accesorias, en donde el actuar del Regulador es limitado y por tanto el desarrollo del Control Concurrente se presenta como una herramienta de apoyo para el logro de los objetivos de la ejecución de inversiones en infraestructura en carreteras.

CAPÍTULO II

MARCO CONCEPTUAL Y NORMATIVO DEL CONTROL

CONCURRENTE APLICADO A LOS CONTRATOS DE

CONCESIÓN APP

El propósito de este segundo capítulo es presentar cómo se viene aplicando el Control Concurrente a los Contratos de Concesión APP y los objetivos que se quieren alcanzar a través de su aplicación.

2.1 El Control Concurrente

La modalidad del Control Concurrente aparece en el desarrollo del Control Gubernamental, ejercido por la Contraloría General de la República, como una modalidad del Servicio de Control Simultáneo que, según lo establecido en la Directiva vigente, se realiza como un acompañamiento sistemático multidisciplinario basado en la evaluación de varias actividades de un proceso en curso (Directiva N° 013-2022-CG/NORM, 2022, num. 7.1).

De lo detallado por Cayetano (2020) esta evaluación es diversificada cuando se trata de su ejercicio, pues es aplicada de manera transversal a las diferentes entidades del Estado sujetas a control, abarcando la revisión de procesos, en distintos momentos.

Esta evaluación debe realizarse de manera ordenada, sucesiva e interconectada y contempla la identificación de momentos en los que previamente se han identificado riesgos que podrían afectar negativamente el resultado final del proceso en curso, que en función a lo señalado por Shack, Portugal y Quispe (2021); la experiencia señalaría que son aquellos en los cuales existiría una mayor probabilidad de

inconducta funcional o corrupción y que se conocen con el nombre de hitos de control.

En ese sentido, si producto de la evaluación de Control Concurrente, en los hitos de control identificados, conforme a la normativa aplicable, las disposiciones internas, estipulaciones contractuales u otros análogos que resultan aplicables; se determina que la entidad ha incurrido en algún incumplimiento importante, sustancial, algo que afecte o podría afectar la continuidad, el resultado o logro de los objetivos del proceso en curso, entonces se estará en la posibilidad de emitir un informe de hito de control que contenga situaciones adversas – las cuales son la concretizaciones de un incumplimiento a las disposiciones legales, contractuales, entre otras – y que deberán ser comunicadas oportunamente a la entidad a efecto que se adopten las acciones preventivas o correctivas que correspondan (Directiva N° 013-2022-CG/NORM, 2022, num. 7.1).

Ahora bien, es posible que la entidad decida no tomar ninguna acción en este momento, pero la responsabilidad para tomar la acción correctiva o preventiva recae únicamente en la entidad, es decir, es responsabilidad del Titular de la entidad y los funcionarios ser diligentes y tomar las acciones que correspondan para corregir las situaciones adversas comunicadas.

Se puede señalar que, el modelo conceptual del Control Concurrente presenta un enfoque de Gestión de Riesgos, basado en el modelo COSO ERM (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission - Enterprise Risk Management) el cual comprende al menos cinco elementos esenciales:

- Ambiente de Control
- Evaluación de Riesgos
- Actividades de Control
- Información y Comunicación.
- Monitoreo.

En ese sentido, para el desarrollo del Control Concurrente se llevan a cabo actividades previas o acciones de planeamiento con el objetivo de establecer un contexto o ambiente de control; en el que, a través de la obtención y análisis de información de las entidades vinculadas a los procesos en curso -los cuales van a ser materia de evaluación- se identifican y evalúan los riesgos asociados, se establecen sus actividades o etapas, se seleccionan productos intermedios y se definen los momentos o hitos de control en los que se realizará el Control Concurrente.

Luego, se procede con la planificación de las actividades de control, en donde se diseñarán las estrategias de cómo se llevará a cabo el Control Concurrente, se acreditará e instalar la Comisión de Control y se elaborará y aprobará el Plan de Control Concurrente.

Seguidamente, se lleva a cabo la Etapa de Ejecución en donde se desarrollan los procedimientos del Plan de Control Concurrente a fin de obtener evidencia suficiente y apropiada que permita determinar la existencia o no de situaciones adversas. Una vez obtenida la evidencia, se procede con la elaboración de un informe siendo preciso señalar que, se emitirá un informe por cada hito de control planificado y en función a lo señalado por Shack, Portugal y Quispe:

“En la etapa de elaboración de Informe la comisión de control elabora un informe que contiene, de ser el caso, la descripción objetiva, clara y precisa de las situaciones adversas identificadas y de sus elementos, la evidencia que las sustentan, las conclusiones y la recomendación general a la que haya lugar”. (2021: p. 14).

Una vez emitido el Informe de Hito de Control, deberá ser comunicado al Titular de la entidad o responsable de la dependencia sujeta al Control Concurrente y posteriormente se llevará a cabo un monitoreo de las situaciones adversas alertadas en cada Informe de Hito de Control.

En ese sentido, el Control Concurrente visto como un modelo de Gestión de Riesgos permite mitigar de manera oportuna, el impacto negativo de

la materialización de eventos en la continuidad, el resultado o el logro de los objetivos del proceso en curso; tal como, la ejecución de inversión de un proyecto de infraestructura vial que mejore la calidad del servicio, la seguridad vial, el tiempo de viaje o el acceso de los usuarios de la vía y la población circundante a ella. Asimismo, el Control Concurrente también minimiza la ocurrencia de inconductas funcionales, que ocasionen perjuicios económicos a la sociedad en su conjunto.

CAPÍTULO III

RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DEL CONTROL

CONCURRENTE A LOS CONTRATOS DE APP VINCULADOS A

CARRETERAS

En este capítulo, se presenta los resultados obtenidos del análisis llevado a cabo en el desarrollo de los Informes de Control Concurrente realizados por la Contraloría General de la República a los Contratos de Concesión APP en Carreteras para los años 2018 – setiembre 2024, centrando el análisis del Control Concurrente a los Contratos de Concesión de la Red Vial N° 5 e IIRSA Norte en los procesos de ejecución de inversiones.

A continuación, de manera general, se presenta la Tabla N° 5, la cual contiene la distribución anual de informes de Control Concurrente efectuados a los Contratos de Concesión en Carreteras del Perú para el periodo 2018 – setiembre 2024:

**Tabla 5:
Informes de Control Concurrente aplicados a Contratos de Concesión
APP en Carreteras**

N°	APP	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Set-24	Total
1	IIRSA Norte			1	4	4	2	6	17
2	Red Vial 4	1	2				4	8	15
3	Red Vial 5	1	1	1			2	8	13
4	Autopista del Sol	1	2	1		1	4	3	12
5	IIRSA Centro T2	1			4			4	9

6	IIRSA Sur T3						1	7	8
7	Quilca - La Concordia						2	6	8
8	Longitudinal ST2	1	2	4	1				8
9	IIRSA Sur T4			1	4			1	6
10	Red Vial 6		1	1		4			6
11	IIRSA Sur T5		1	1					2
12	IIRSA Sur T1			1		1			2
13	IIRSA Sur T2								0
14	Ovalo Chancay Huaral Acos								0
15	Buenos Aires Canchaque								0
16	Mocupe Cayaltí-Oyotún								0
		5	9	11	13	10	15	43	106

Fuente: Contraloría General de la República
Elaboración propia

De la Tabla N° 5 mostrada, se puede apreciar que, durante el periodo 2017 – setiembre 2024 se han llevado a cabo un total de 106 informes de Control Concurrente a 12 de los 16 Contratos de Concesión en carreteras existentes en el Perú. Estos informes contienen situaciones adversas identificadas durante la ejecución del Control Concurrente, las mismas que afectan o pueden afectar la continuidad, el resultado o el logro de los objetivos del proceso en curso analizados.

Dado que, las situaciones adversas corresponden a análisis de procesos en curso en diferentes etapas del Contrato de Concesión, a continuación, se exponen las diferentes tipologías de las situaciones adversas identificadas para las Concesiones Red Vial 5 e IIRSA Norte.

3.1 Análisis del Control Concurrente llevado a cabo en la Red Vial N° 5

El Contrato de Concesión APP de la Red Vial N° 5 llevado a cabo para la Construcción, Operación y Explotación de la carretera Panamericana Norte-Tramo Ancón–Huacho–Pativilca tiene por objeto aumentar el alcance de la infraestructura vial en el país y mejorar la calidad de los servicios que ésta ofrece. Sus principales características y estado situacional se indican en la siguiente Tabla:

Tabla 6:
Ficha Técnica del Contrato de Concesión de la Red Vial N° 5

Características	Detalle					
Alcance	Construcción, mantenimiento y explotación de la carretera Panamericana Norte-Tramo Ancón-Huacho-Pativilca con una extensión de 182.66 km de longitud, que se subdivide en los siguientes tramos:					
	N°	Tramos	Sector	Inicio (Km)	Fin (Km)	Longitud (Km)
	1	Ancón – Huacho	Ancón – Chancay (Variante Pasamayo)	044+000	075+000	31.00
			Chancay - Huacho	075+000	095+000	20.00
	2	Ancón – Pte. Chancay (Serpentín Pasamayo)	Ancón – Pte. Chancay	044+000	066+400	22.40
3	Huacho – Pativilca	Huacho – Pativilca	147+000	204+260	57.26	
Longitud Total km					182.66	
Fecha de firma del contrato	15 de enero de 2003.					
Concedente	Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC.					
Supervisor	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN.					
Concesionario	Compañía Red Vial 5 S.A. (en adelante, Concesionario o NORVIAL) ⁸ conformada por las siguientes empresas:					
						Participación ⁹
						48.8%
						18.2%
						16.8%
						16.2%
Clasificación:	Autofinanciada.					
Compromiso de inversión ¹⁰	US\$ 173,41 millones, habiéndose ejecutado al mes de diciembre de 2024, un monto de US\$ 178.13 millones (incluyendo IGTV).					
Descripción de las Obras establecidas en el Contrato ¹¹	<ul style="list-style-type: none"> o Obras correspondientes a la Primera Etapa del Proyecto: <ul style="list-style-type: none"> - Construcción del Evitamiento Huacho-Primavera (Tramo 1, Calzada Oeste) y Desvío Ámbar-Pativilca (Tramo 3, Calzada Este), construyéndose una sola calzada en dos sentidos. - Reforzamiento de la Calzada Existente entre Primavera y el Desvío Ámbar a nivel de acabado, como parte de la autopista. - Intercambios Huacho y Pativilca. - Empalmes necesarios con las vías existentes, a efectos del adecuado funcionamiento del sistema vial, permitiendo un tránsito fluido. - calzadas de los puentes Huaura y Pativilca. - Reforzamiento del Puente Supe, conforme a las recomendaciones realizadas por el Concedente o el Supervisor. o Obras correspondientes a la Segunda Etapa del Proyecto: <ul style="list-style-type: none"> - La Segunda Calzada que complementa la plataforma de la autopista. - Los intercambios restantes del Tramo Ancón-Huacho-Pativilca (incluye los pasos a desnivel Av. Centenario, Av. San Martín y Av. Perú). - Las calzadas y cimentación del Puente Supe. - Las estructuras faltantes de los puentes Huaura, Supe y Pativilca. <p>Adicionalmente, el Contrato de Concesión prevé la ejecución -entre otras- de Obras Complementarias, para lo cual se deberá seguir el procedimiento previsto en el referido Contrato¹².</p>					
Plazo	25 años contados desde la firma del Contrato ¹³ .					
-Factor de Competencia del proceso licitatorio	Mayor pago de Retribución al Estado. De acuerdo con la Oferta Económica ganadora, este pago asciende al 5.5% de los ingresos mensuales del Concesionario por concepto de peaje.					
Adendas Suscritas:	- Adenda N° 1: Suscrita el 8 de noviembre de 2004, a través de la cual se modificaron diversas cláusulas del Contrato de Concesión, tales como: 1.5 (Definiciones), 3.3 (Importe del fondo de fideicomiso para el desarrollo de adquisiciones y expropiaciones), 4.2 (Suspensión del Plazo de la Concesión), 5.1 y 5.2					

⁸ En la Junta Universal de Accionistas de fecha 23 de setiembre de 2021, se aprobó el cambio de la denominación social a Compañía Red Vial 5 S.A., siendo el nombre comercial Norvial.

⁹ De acuerdo con el Informe de Desempeño 2023 de la Red Vial N° 5, elaborado por el OSITRAN, de acceso público mediante el siguiente link: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/07/id-rv5-2023.pdf>

¹⁰ El monto del compromiso de inversión incluye las Obras de la Primera Etapa y de la Segunda Etapa (culminadas), así como, las Obras Complementarias y Nuevas. En junio del 2017, se actualizó el compromiso de inversión con la inclusión del presupuesto referencial de las siguientes obras complementarias: Defensa en curva pronunciada, Acceso a Lomas de Lachay, Cerco Separador Central, Encarrilamiento de Giro a la Izquierda, Empalme de la RV5 con la RV4. Las mencionadas obras fueron aprobadas mediante "Acta de Acuerdo para la Ejecución de Obras Complementarias - Primer Grupo - Contrato de Concesión Tramo Ancón -Huacho - Pativilca de la Carreteras Panamericana Norte". Lo señalado se encuentra en el Reporte de Información N° 00003-2025-GSF-OSITRAN de 10 de enero de 2025, y cuyo link es el siguiente: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7490449/6373428-inversiones-contratos-diciembre-2024.pdf?v=1736898740>

¹¹ De conformidad con lo establecido en la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión.

¹² En el caso de las Obras Complementarias, el Concedente deberá considerarlas indispensables para el cumplimiento del objeto de la Concesión; y, en el caso de las Obras Nuevas, pese a que no resulten indispensables para el cumplimiento del objeto de la Concesión, el Concedente podrá decidir su ejecución (Cláusulas 6.20, 6.21 y 6.21.A del Contrato de Concesión).

¹³ Según lo indicado en la cláusula 4.1 del Contrato de Concesión.

Características	Detalle
	<p>(Régimen de Bienes y Toma de Posesión) 5.14 (Áreas de terreno en Derecho de Vía), 5.18 (Devolución de Bienes) 6.1, 6.2, 6.7 y 6.19 (referido a la ejecución de las Obras e inicio de la Construcción), 8.17, 8.18, 8.20 y 8.24 (Explotación de la Concesión) 9.6, 9.7 (Régimen Económico). 10.2 y 10.5 (Régimen de Seguros) 12.4 (Obligaciones del Concesionario en los Contratos con terceros) 14.2 – 14.7, 14.9, 14.12, 14.13 y 14.16 (Caducidad del Contrato de Concesión) 15.12, 15.14 (Solución de Controversias).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adenda N° 2: Suscrita el 31 de octubre de 2005, a través de la cual se modificaron las siguientes cláusulas del Contrato de Concesión: 8.19 (Retribución, pudiendo esta ser destinada al financiamiento de las obligaciones del Concesionario), 9.5 y 9.6 (Garantías a favor de los Acreedores Permitidos) y 11.7 (Relaciones del Concesionario con Terceros, específicamente con empresas prestadoras de servicio público). - Adenda N° 3: Suscrita el 13 de junio de 2008, a través de la cual se incluyó la cláusula 6.21.A, a fin de viabilizar la ejecución de Obras Complementarias u Obras Nuevas vinculadas a mejorar aspectos de seguridad vial o solución al acceso y libre tránsito de las localidades afectadas por la construcción de la nueva autopista. - Adenda N° 4: Suscrita el 23 de diciembre de 2015, mediante la cual se modificó el diseño de las obras contempladas en el Estudio Definitivo de Ingeniería, debido a la dificultad del Concedente en la liberación de las áreas de la Concesión. - Adenda N° 5: Suscrita el 29 de diciembre de 2017, a través de la cual se modificó la cláusula 6.2 del Contrato de Concesión a fin de incrementar el monto máximo para la ejecución de Obras Adicionales y la cláusula 6.17 con el objetivo de viabilizar la aceptación parcial de las Obras de la Segunda Etapa, así como la recepción parcial de las Nuevas Obras o Complementarias ejecutadas y permitir la participación del Concesionario en la liberación de terrenos e interferencias.
Estado Situacional:	En etapa de explotación y ejecución de Obras Complementarias ¹⁴ , de conformidad con los procedimientos previstos en el Contrato de Concesión.

Fuente: Contrato de Concesión y OSITRAN.

Elaboración: Contraloría General de la República

Ahora bien, el Control Concurrente a la Red Vial N° 5 ha estado relacionado a los procesos en curso asociados a la ejecución de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión APP. Uno de estos procesos, el de ejecución de inversiones, es el analizado en la presente investigación de impacto del Control Concurrente. Así, de la evaluación a la información recabada el a partir del año 2017 en adelante, se pudo verificar que el proceso de ejecución de inversiones se sustentaba en la ejecución de Obras Complementarias, puesto que las Obras obligatorias de la Primera y Segunda Etapa se encontraban casi concluidas.

Asimismo, se pudo identificar riesgos asociados al proceso de ejecución de inversiones tales como: la demora en la entrega de predios por parte del Concedente al Concesionario (Ver Tabla N° 1 del Capítulo I), demora en el proceso de aprobación de EDI (Ver Tabla N° 2 del Capítulo I), altos niveles de riesgos de accidentes de tránsito, riesgos ambientales

¹⁴ Las Obras Complementarias que actualmente se encuentran en ejecución son: Obra Complementaria Paso a Desnivel Inferior Peatonal y de Vehículos Menores Km 79+940; Paso a Desnivel Inferior Peatonal Km 79+470; Paso a Desnivel Inferior Peatonal Km 171+785; Paso a Desnivel Inferior Peatonal Km 181+320; Mejoramiento del Intercambio Vial Medio Mundo Km 171+310 y Puente Peatonal Km 181+950.

asociados a la disponibilidad de Depósitos de Materiales Excedente (DME), entre otros.

En ese sentido, se establecieron las actividades o etapas, los productos intermedios y se definió los hitos de control en los que se realizaría el Control Concurrente a la Red Vial N° 5; los cuales, se vincularon a la entrega de predios, aprobación de EDI, implementación de mejoras en seguridad vial, cumplimiento de condiciones para el inicio de obras; tales como, las aprobaciones de instrumentos ambientales que aseguren la disponibilidad de DME y la contratación de pólizas de seguro.

De esa manera, se llevó a cabo la ejecución del Control Concurrente en donde se pudo evidenciar que la entidad a cargo de las actividades correspondientes al proceso en curso de ejecución de inversiones en Obras Complementarias; incurrió en algún incumplimiento a las disposiciones legales, normativas o contractuales que afectaba el objeto de dicho proceso, es decir, se determinó la existencia de situaciones adversas.

Seguidamente, se elaboraron informes para cada Hito de Control, en donde se describió de manera objetiva, clara y precisa cada una de las situaciones adversas identificadas; las cuales fueron comunicadas al Titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a las instancias competentes del MTC (Dirección General de Programas y Proyectos en Transporte – DGPPT del MTC) y a la Dirección General de Asuntos Ambiental del MTC; y al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN); para que, según corresponda, llevaran a cabo las acciones correctivas o preventivas correspondientes y por último se llevó a cabo el seguimiento o monitoreo a dichas acciones.

En la siguiente Tabla N° 7, se presenta de manera general las tipologías de las situaciones adversas identificadas en los informes de cada Hito de Control Concurrente al Contrato de Concesión de la Red Vial N° 5.

**Tabla 7:
Tipologías de las situaciones adversas identificadas de Informes de Control Concurrente aplicados al Contratos de Concesión de la Red Vial 5**

Tipología	Proceso	2018	2019	2020	2023	Set-2024
Entrega de predios y liberación de interferencias para la ejecución de Obras Complementarias	Ejecución de Inversiones	1				4
Culminación y entrega de 2 Obras Complementarias	Ejecución de Inversiones				2	
Aprobación de Estudios de perfil de 7 Obras Complementarias (Implementación de Manual de Seguridad Vial)	Ejecución de Inversiones				1	1
Aprobación y reemplazos de Depósitos de Material Excedente para la ejecución de Obras Complementarias	Ejecución de Inversiones					1
Supervisión de Cumplimiento de Niveles de Servicio	O&M			1		
Implementación de Manual de Seguridad Vial	Pre-Inversión		1			
Acciones de Supervisión y Fiscalización Medio Ambiental relacionadas al funcionamiento de depósitos de material excedente	O&M					1
Contratación de Pólizas de Seguro	Ejecución de Inversiones					1
Sub Total		1	1	1	3	8

Fuente: Contraloría General de la República

Elaboración: propia

O&M: Operación y Mantenimiento

La tabla precedente muestra que, para la Red Vial N° 5, se han comunicado un total de catorce (14) situaciones adversas en trece (13) informes de Control Concurrente entre los años 2018 y setiembre de 2024.

Asimismo, diez (10) de estas situaciones adversas, están vinculadas directamente a la etapa de ejecución de inversiones de trece (13) Obras Complementarias; las cuales se distribuyeron de la siguiente manera:

- Para el año 2018 se identificó y comunicó una situación adversa vinculada a la entrega de predios y liberación de interferencias para la ejecución de tres (3) Pasos a Desnivel: San Martín, Av. Centenario y Av. Perú; cuyo Costo Directo Presupuestado sin IGV ascendió a S/ 57 019 559,54. La

situación adversa comunicada en el Informe N° 882-2018-CG/C920-AS de 21 de setiembre de 2018 fue:

“El Concedente no ha cumplido con la adquisición total de los predios y la reubicación de las interferencias en las áreas requeridas para ejecutar las obras de los pasos a desnivel de las Avenidas Centenario, San Martín y Perú, dentro de los plazos establecidos en el contrato, ocasionando demoras en el inicio de la ejecución de las obras y en el aprovechamiento de los beneficios por parte de los usuarios de esta infraestructura vial”

Cabe resaltar que, durante el año 2019 se hizo el seguimiento correspondiente al levantamiento de la situación adversa comunicada y la respectiva ejecución de las Obras Complementarias en mención.

Asimismo, para el año 2023, se comunicaron dos situaciones adversas una de ellas vinculada a la Obra Complementaria Colocación de Barreras Tipo New Jersey del Km 75+000 al 95+000 y Homogenización de Bermas del Km 75+000 AL 95+000 y la otra vinculada a la implementación de mejoras en la Seguridad Vial en función de una Inspección que se llevó a cabo en la Concesión en 2019. Las situaciones adversas referidas fueron comunicadas en los Informes de Hito de Control N° 22750-2023-CG/APP-SCC de 02 de octubre de 2023 y N° 28681-2023-CG/APP-SCC de 17 de noviembre de 2023, las cuales se citan a continuación:

“No se ha culminado la ejecución de las Obras Complementarias Barrera Tipo New Jersey y Homogenización de Bermas del km 75+000 al 95+000, dentro del plazo establecido en sus respectivos cronogramas de ejecución de obra a consecuencia de la oposición social de la población aledaña, no habiéndose evidenciado que el Concedente haya tomado acciones a fin de contrarrestar dicha situación, aun cuando han transcurrido nueve (9) años desde que se determinó la urgencia de la ejecución de tales obras. la situación expuesta incumple el principio de enfoque de resultados

establecido en el decreto legislativo 1362 y pone en riesgo la seguridad de los usuarios de la vía y de la población de dicha zona de la concesión.”

“Han transcurrido 4 años desde que el consultor contratado por el MTC emitió el Informe de Inspección de Seguridad Vial que recomendó acciones de mejora de corto, mediano y largo plazo en la concesión, sin que el MTC haya evidenciado la emisión del Informe de Respuesta por el cual determine las acciones a implementar, incumpliendo el numeral 4.7.13.4 del Manual de Seguridad Vial. Asimismo, hasta la fecha se encuentra pendiente la implementación de aproximadamente el 91.27% de dichas medidas, incluyendo la aprobación de los estudios de Obras Complementarias por el MTC, situación que incumple el Principio de Enfoque de Resultados establecido en el TULO del D.L. 1362. Lo expuesto afecta la seguridad vial de los usuarios de la concesión y de la población aledaña.”

Cabe resaltar que, se realizó el seguimiento de acciones correctivas a las situaciones adversas, durante el último trimestre 2023 y el año 2024.

De igual forma, al mes de octubre del año 2024, se realizaron 10 Hitos de Control con sus respectivos Informes que fueron comunicados al Titular del MTC, DGPPT, DGAM y OSITRAN¹⁵. En donde se identificaron 6 situaciones adversas vinculadas a la ejecución de diez (10) Obras Complementarias. Las situaciones adversas correspondían a la entrega de predios y liberación de interferencias, disponibilidad de DME, aprobación de EDI, contratación de seguros y pago de valorizaciones.

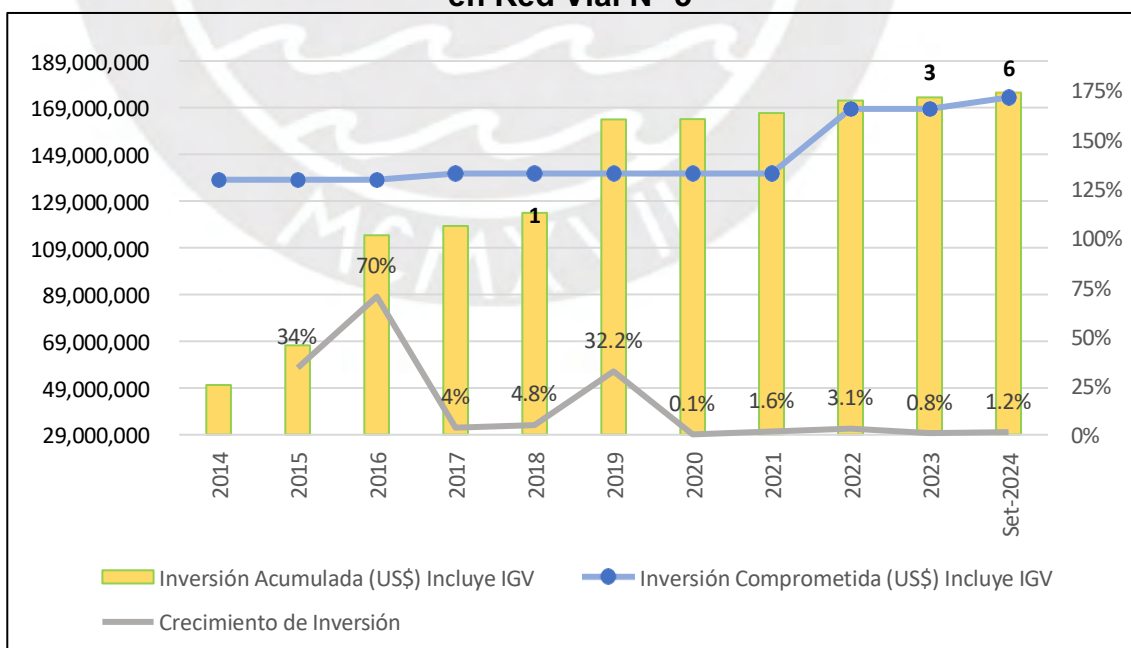
¹⁵ Los Informes comunicados fueron los Informes de Hito de Control: 1424-2024-CG/APP-SCC, 4703-2024-CG/APP-SCC, 10598-2024-CG/APP-SCC, 13001-2024-CG/APP-SCC, 15833-2024-CG/APP-SCC, 19927-2024-CG/APP-SCC, 23930-2024-CG/APP-SCC, 24012-2024-CG/APP-SCC y 24462-2024-CG/APP-SCC; y el Informe de Control Concurrente 24735-2024-CG/APP-SCC.

Cabe resaltar que, cinco (5) de estas diez (10) Obras Complementarias iniciaron su ejecución en este año 2024. Las referidas Obras Complementarias son: (i) Paso a Desnivel Inferior Peatonal y Vehículos Menores Km 79+940, (ii) Paso a Desnivel Inferior Peatonal Km 181+320, (iii) Paso a Desnivel Inferior Peatonal Km 171+785, (iv) Paso a Desnivel Inferior Peatonal Km 79+470 y (v) Puente Peatonal Km 181+950.

Cabe resaltar que, se realizó el seguimiento de acciones correctivas a las situaciones adversas comunicadas durante todo el año 2024.

A continuación, se muestra la Figura N° 2 en la cual se puede apreciar la evolución de la Inversión Acumulada en la Red Vial 5 desde el año 2014 hasta setiembre de 2024, y como ésta se ha relacionado al Control Concurrente orientado a la ejecución de inversiones relacionadas a Obras Complementarias, aplicado para los años 2018, 2019, 2023 y 2024; según las situaciones adversas identificadas y comunicadas al MTC y OSITRAN.

**Figura 2:
Evolución de la Inversión acumulada, Inversión Comprometida y Situaciones Adversas vinculadas a Inversión en Red Vial N° 5**



Fuente: Informes de Desempeño emitidos por el OSITRAN desde el 2014 a 2023 de la Red Vial N° 5, de acceso público mediante el siguiente link: [https://www.ositran.gob.pe/antior/carreteras/red-vial- 5/](https://www.ositran.gob.pe/antior/carreteras/red-vial-5/)

Reporte de Información N° 00095-2024-GSF-OSITRAN de 11 de noviembre de 2024 emitido por OSITRAN, cuyo link se muestra a continuación: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/11/inversiones-contratos-octubre-2024.pdf>

Informes de Control Concurrente emitidos por la CGR respecto del Contrato de Concesión de la Red Vial 5, de acceso público mediante los siguientes links:

http://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2018CSIC92000072&TIPOARCHIVO=ADJUNTO

https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2023CSIC92000061&TIPOARCHIVO=ADJUNTO

https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2023CSIC92000076&TIPOARCHIVO=ADJUNTO

http://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2024CSIC92000007&TIPOARCHIVO=ADJUNTO

https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2024CSIC92000023&TIPOARCHIVO=ADJUNTO

http://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2024CSIC92000039&TIPOARCHIVO=ADJUNTO

http://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2024CSIC92000073&TIPOARCHIVO=ADJUNTO

https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2024CSIC92000086&TIPOARCHIVO=ADJUNTO

http://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2024CSIC92000112&TIPOARCHIVO=ADJUNTO

Elaboración: propia

En la Figura 2 se puede observar que, para el año 2019 el crecimiento de la inversión acumulada fue de 32.2% en comparación al año 2018; este crecimiento estuvo constituido básicamente por la ejecución de las obras complementarias: i) Pasos a desnivel Centenario, Perú y San Martín, ii) Pontones El Milagro, Independencia e Irene Salvador y iii) 6 Obras Complementarias del Grupo 1. Cabe recalcar que, como se ha señalado previamente, los Pasos a desnivel Centenario, Perú y San Martín fueron sujetos a un Control Concurrente en diciembre de 2018 y a un seguimiento de acciones correctivas durante el año 2019, respecto a la situación adversa comunicada.

Asimismo, para el año 2023, el crecimiento de la inversión acumulada en 0.8% se debió principalmente al reconocimiento de la inversión por parte del OSITRAN, del avance en la ejecución de las obras complementarias: i) Barreras tipo New Jersey y homogenización de bermas KM 75+000 al 95+000 y ii) construcción del paso a desnivel superior en la panamericana norte km 148+685; siendo la primera de ellas sujetas a un control concurrente, aunque es preciso señalar que, que ésta se encontraba en la etapa de liquidación del componente Homogenización de bermas KM 75+000 al 95+000; mientras que el componente correspondiente a la colocación de Barreras tipo New Jersey, se encontraba paralizado.

Adicionalmente, para setiembre de 2024, el crecimiento de la inversión acumulada en 1.2% se debe principalmente al reconocimiento de la inversión por parte del OSITRAN, de la ejecución de las obras

complementarias: (i) Paso a Desnivel Inferior Peatonal y Vehículos Menores Km 79+940, (ii) Paso a Desnivel Inferior Peatonal Km 181+320, (iii) Paso a Desnivel Inferior Peatonal Km 171+785, (iv) Paso a Desnivel Inferior Peatonal Km 79+470 y (v) Puente Peatonal Km 181+950; sujetas a un Control Concurrente.

Es preciso señalar que, para el año 2020 no se llevó a cabo acciones de Control Concurrente a la ejecución de inversiones en Obras Complementarias en la Red Vial N° 5. Siendo que, para dicho año el crecimiento de la inversión acumulada en 0.1% no se debió a la ejecución de Obras Complementarias puesto que, en dicho año no se ejecutó ninguna de ellas.

Asimismo, para los años 2021 y 2022 tampoco se llevaron a cabo acciones de Control Concurrente a la ejecución de inversiones en Obras Complementarias. Sin embargo, en dichos años, si se llevaron a cabo inversiones en la construcción de Obras Complementarias, y el crecimiento de la inversión acumulada fue de 1.6% para el año 2021 y de 3.1% para el año 2022.

Cabe resaltar que, para el año 2021 el crecimiento de la inversión acumulada se debió principalmente al reconocimiento de la inversión por parte del OSITRAN, del avance en la ejecución de las obras complementarias: i) Paso a desnivel inferior y de vehículos menores en la carretera Panamericana Norte, Ruta PE-1N, Km 200+000, ii) Intercambio vial Pativilca Sur y iii) Enlace de vía local Paramonga-Pativilca.

Mientras que, para el año 2022 el crecimiento de la inversión acumulada se debió principalmente al reconocimiento de la inversión por parte del OSITRAN, del avance en la ejecución de las obras complementarias: i) Barreras tipo New Jersey y homogenización de bermas KM 75+000 I 95+000; ii) construcción del paso a desnivel superior en la panamericana norte km 148+685; y iii) Reposición de redes de agua potable que afectan la ejecución de la obra complementaria.

Ahora bien, con el objetivo de medir la efectividad de la ejecución de las Obras Complementarias cuando a éstas son sujetas a un Control Concurrente, se presenta la Tabla 8 a continuación, en donde se puede apreciar una evaluación del plazo de ejecución tomado en las Obras Complementarias que han tenido Control Concurrente.

Tabla 8:
Evolución de la Ejecución de Inversiones de Obras Complementarias con Control Concurrente aplicado a la Red Vial N° 5

Obra Complementaria	Fecha de Informe C.C.	Fecha de Opinión Favorable de OSITRAN	Fecha de Acta de Acuerdo de Elaboración de EDI	Fecha de Inicio de Obra	% Avance Físico de Obra	Fecha de Fin o Avance de Obra	Plazo Real d.c.	Plazo de Acta de Acuerdo d.c.	Costo Directo S/	Monto Programado por día	Monto Ejecutado por día	% (b)	% (a)	% (b) – (a)
PAD San Martín	21/09/18	15/09/16	No	31/12/18	100%	14/11/19	319	301	7,466,581	24,805.9	23,406.2	0.33	0.31	0.02
PAD Av. Centenario	21/09/18	15/09/16	No	31/12/18	100%	14/11/19	319	301	25,528,231	84,811.4	80,025.8	0.33	0.31	0.02
PAD Av. Perú	21/09/18	15/09/16	No	31/12/18	100%	14/11/19	319	301	24,024,747	79,816.4	75,312.7	0.33	0.31	0.02
PAD Inferior Peatonal y Vehículos Menores Km 79+940	02/10/23 28/05/24 25/10/24	29/10/14	30/12/15	31/01/24	76%	31/10/24	275	240	15,465,128	64,438.0	42,739.9	0.42	0.28	0.14
PAD Inferior Peatonal Km 181+320	9/10/2024	29/10/14	30/12/15	11/06/24	44%	31/10/24	143	180	2,085,395	11,585.5	6,416.6	0.56	0.31	0.25
PAD Inferior Peatonal Km 171+785	9/10/2024	29/10/14	30/12/15	11/06/24	41%	31/10/24	143	180	2,506,196	13,923.3	7,185.6	0.56	0.29	0.27
PAD Inferior Peatonal KM 79+470	27/08/24	29/10/14	30/12/15	17/06/24	35%	31/10/24	137	180	1,972,926	10,960.7	5,040.3	0.56	0.26	0.30
Puente Peatonal Km 181+950	27/08/24	29/10/14	30/12/15	11/06/24	35%	31/08/24	82	150	2,262,238	15,081.6	9,655.9	0.67	0.43	0.24

Fuente: Actas de Acuerdo de elaboración de EDI, Ejecución y Aceptación de obra; e Informes de valorización del Supervisor - OSITRAN

Elaboración: propia

PAD: Paso a Desnivel

d.c. días calendario

C.C. Control Concurrente

% (a) porcentaje de ejecución real por día promedio.

% (b) porcentaje de ejecución programado por día promedio

Como se observa en el cuadro precedente, se tiene una muestra de ocho (8) Obras Complementarias a las cuales se les ha aplicado un Control Concurrente, de éstas tres (3) se encuentran ejecutadas al 100% y cinco (5) se encuentran en ejecución a octubre de 2024.

Ahora bien, para conocer su estado situacional se realizó una búsqueda en la web institucional del Sistema de Seguimiento de Inversiones (SSI), así como, la revisión de Actas de Acuerdo para la elaboración de EDI, para la Ejecución de Obras, Informes de Valorización del OSITRAN y Actas de Aceptación de Obras.

Se puede observar un monto o importe en soles ejecutado por día promedio, que corresponde a la división entre el monto en soles de Inversión o Costo Directo y el plazo real en días calendario (d.c.) resultante de la diferencia entre las fechas de Fin de Obra (o último avance de obra aprobado por OSITRAN) e Inicio de Obra, multiplicado por el avance de obra alcanzado.

Asimismo, en la columna % **(a)** se tiene el equivalente porcentual del monto o importe en soles ejecutado por día promedio, el cual es el resultado de dividir el monto de ejecución por día promedio entre la Inversión o Costo Directo de la Obra Complementaria.

Por otro lado, en la columna % **(b)** se tiene el porcentaje de ejecución programado por día promedio, el cual es el resultado de dividir el monto o importe en soles programado por día promedio entre el plazo programado en el Acta de Acuerdo de Ejecución de la Obra Complementaria correspondiente.

La diferencia entre % **(b)** y % **(a)** indicaría cuanto se ha alejado el porcentaje de avance promedio diario real del avance promedio diario programado. Los resultados muestran que esta diferencia fluctúa entre el 0.02% y el 0.30% obteniéndose un promedio de 0.16%.

A continuación, se presenta la Tabla N° 9, en donde se puede apreciar una evaluación del plazo de ejecución tomado en las Obras Complementarias que no han tenido Control Concurrente.

**Tabla 9:
Evolución de la Ejecución de Inversiones de Obras Complementarias
sin Control Concurrente aplicado Red Vial 5**

Obra Complementaria	Informe C.C.	Fecha de Opinión Favorable de OSITRAN	Fecha de Acta de Acuerdo Elaboración de EDI	Fecha de Inicio de Obra	% Avance Físico de Obra	Fecha de Fin o Avance de Obra	Plazo Real d.c.	Plazo de Acta de Acuerdo d.c.	Costo Directo S/	Monto Programado por día	Monto Ejecutado por día	% (b)	% (a)	% (b) – (a)
PAD Superior Peatonal y de Vehículos Km 148+685	No	29/10/14	30/12/15	22/02/22	100%	29/12/22	311	273	8,833,805.1	32,358.3	28,404.5	0.37	0.32	0.04
PAD Carretera Panamericana Norte, Ruta PE-1N Km 200+000	No	29/10/14	30/12/15	04/01/21	85%	30/07/21	208	180	2,790,333.0	15,501.9	11,402.8	0.56	0.41	0.15
Acceso a Lomas de Lachay Km 105+400	No	29/10/14	22/04/15	23/08/16	100%	25/04/18	341	150	2,051,397.0	13,675.9	6,015.83	0.67	0.29	0.37
Encarrilamiento de Giro a la Izquierda Km 73+600	No	29/10/14	22/07/15	01/09/16	100%	31/05/18	638	105	801,913.7	7,637.27	1,256.92	0.95	0.16	0.80
Defensa Curva Pronunciada Km 69+000	No	29/10/14	22/07/15	03/07/16	100%	04/09/16	63	60	1,414,923.1	23,582.1	22,459.1	1.67	1.59	0.08
Cerco Separador central El Porvenir Km 181+000 al 182+000	No	29/10/14	22/07/15	03/07/16	78%	30/09/16	89	90	893,291.5	9,925.46	7,795.72	1.11	0.87	0.24
Intersección Intercambio Vial Pativilca	No	29/10/14	22/07/15	12/02/21	100%	13/07/21	151	105	2,758,272.9	26,269.3	18,266.7	0.95	0.66	0.29

Km 201+800														
Barrera Tipo New Jersey del Km 75+000 al 95+000	No	29/10/14	31/03/15	01/08/16	71%	09/12/24	1237	2990	18,844,195	63,024.1	10,803.8	0.33	0.06	0.28
Enlace Vial Local Paramonga Pativilca Km 204+000	No	29/10/14	22/07/15	4/01/21	100%	13/07/21	190	90	1,224,719.9	11,664.0	6,445.9	0.95	0.53	0.43
Acceso Km 156+500	No	29/10/14	22/07/15	14/02/19	100%	11/07/19	147	90	358,213.4	3,980.2	2,436.83	1.11	0.68	0.43
Acceso Km 157+250	No	29/10/14	22/07/15	14/02/19	100%	30/09/19	228	90	1,924,752.7	21,386.1	8,441.90	1.11	0.44	0.67
Acceso Km 158+000	No	29/10/14	22/07/15	14/02/19	100%	22/10/19	250	90	1,449,763.2	16,108.5	5,799.05	1.11	0.40	0.71
Acceso Km 156+000	No	29/10/14	22/07/15	14/02/19	100%	22/10/19	250	90	1,136,597.6	12,628.9	4,546.39	1.11	0.40	0.71
Lazo de Intercambio Vial Huacho Km 148+300	No	29/10/14	22/07/15	14/02/19	100%	06/07/19	142	90	1,985,427.6	22,060.3	13,981.8	1.11	0.70	0.41

Fuente: Actas de Acuerdo de elaboración de EDI, Ejecución y Aceptación de obra; e Informes de valorización del Supervisor - OSITRAN

Elaboración: propia

d.c. días calendario

C.C. Control Concurrente

% (a) porcentaje de ejecución real por día promedio.

% (b) porcentaje de ejecución programado por día promedio

Como se observa en el cuadro precedente, se tiene una muestra de quince (15) Obras Complementarias a las cuales no se les ha aplicado actividades de Control Concurrente, de éstas doce (12) se encuentran ejecutadas al 100% y tres (3) Paso a Desnivel a la Carretera Norte, Ruta PE-1N, Km 200+00, Cerco Separador Central El Porvenir km 181+000 a 182+000 y Barreras Tipo New Jersey del km 75+000 al 95+000 solo se ejecutaron hasta un avance de obra del 85%, 78% y 71%; respectivamente. Siendo que, el Cerco Separador y Barreras Tipo New Jersey se encuentran a la fecha paralizadas por conflictos sociales.

Cabe resaltar que, al igual que el Obras Complementarias de la anterior tabla, para conocer su estado situacional se realizó una búsqueda en la

web institucional del Sistema de Seguimiento de Inversiones (SSI), así como, la revisión de Actas de Acuerdo la elaboración de EDI, de Ejecución de Obras, Informes de Valorización del OSITRAN y Actas de Aceptación de Obras.

En ese sentido, se puede observar que, la diferencia entre el porcentaje de ejecución programado por día promedio % **(b)** y el equivalente porcentual del monto o importe en soles ejecutado por día promedio % **(a)** que indica cuanto se ha alejado el porcentaje de avance promedio diario real del avance promedio diario programado, muestra que esta diferencia fluctúa entre el 0.04% y el 0.80% obteniéndose un promedio de 0.38%, superior al promedio encontrado para el grupo de Obras Complementarias sujetas a actividades de Control Concurrente.

3.2 Análisis del Control Concurrente llevado a cabo en la IIRSA Norte

El Contrato de Concesión APP de la IIRSA Norte llevado a cabo para la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Conservación, Mantenimiento y Explotación de una obra de infraestructura pública. Tiene por objeto aumentar el alcance de la infraestructura vial en el país y mejorar la calidad de los servicios que ésta ofrece. Sus principales características y estado situacional se indican en la siguiente Tabla:

Tabla 10:
Ficha Técnica del Contrato de Concesión de la IIRSA Norte

CARACTERÍSTICAS	DETALLE																								
Objeto del Contrato	Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Conservación, Mantenimiento y Explotación de la infraestructura vial concesionada con una longitud de 955.10 km que se divide en los siguientes tramos:																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Ruta Nacional</th> <th>Tramos</th> <th>Longitud (Km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>08ª y 05N</td> <td>Tramo 1: Yurimaguas - Tarapoto</td> <td>127.20</td> </tr> <tr> <td>05N</td> <td>Tramo 2: Tarapoto – Rioja</td> <td>133.00</td> </tr> <tr> <td>05N</td> <td>Tramo 3: Rioja - Corral Quemado</td> <td>274.00</td> </tr> <tr> <td>04, 03N</td> <td>Tramo 4: Corral Quemado – Olmos</td> <td>196.20</td> </tr> <tr> <td>01B</td> <td>Tramo 5: Olmos – Piura</td> <td>168.90</td> </tr> <tr> <td>02, 01N</td> <td>Tramo 6: Piura – Paita</td> <td>55.80</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">Longitud Total km</td> <td>955.10</td> </tr> </tbody> </table>	Ruta Nacional	Tramos	Longitud (Km)	08ª y 05N	Tramo 1: Yurimaguas - Tarapoto	127.20	05N	Tramo 2: Tarapoto – Rioja	133.00	05N	Tramo 3: Rioja - Corral Quemado	274.00	04, 03N	Tramo 4: Corral Quemado – Olmos	196.20	01B	Tramo 5: Olmos – Piura	168.90	02, 01N	Tramo 6: Piura – Paita	55.80	Longitud Total km		955.10
	Ruta Nacional	Tramos	Longitud (Km)																						
	08ª y 05N	Tramo 1: Yurimaguas - Tarapoto	127.20																						
	05N	Tramo 2: Tarapoto – Rioja	133.00																						
	05N	Tramo 3: Rioja - Corral Quemado	274.00																						
	04, 03N	Tramo 4: Corral Quemado – Olmos	196.20																						
	01B	Tramo 5: Olmos – Piura	168.90																						
02, 01N	Tramo 6: Piura – Paita	55.80																							
Longitud Total km		955.10																							
Fecha de firma de Contrato	17 de junio de 2005.																								
Concedente	Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC.																								
Concesionario	Concesionaria IIRSA NORTE S.A. (en adelante, Concesionario) conformada por: <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> • Technik Invest S.A.C Participación (99.9%) </div>																								

CARACTERÍSTICAS	DETALLE
	<ul style="list-style-type: none"> Constructora Norberto Odebrecht (Brasil) (0.1%)
Regulador	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN
Inversión Comprometida	US\$ 641 386 640.00 (incluido IGV). Al mes diciembre de 2024, el avance acumulado en la ejecución de las inversiones es de 96,64% (US\$ 619 811 764) del compromiso de inversión, de acuerdo con la información de OSITRAN ¹⁶ .
Plazo de Concesión	25 años.
Factor de Competencia	Monto de Oferta Económica (MOE): Menor valor presente de sumatoria de PAMO y PAO: <ul style="list-style-type: none"> Pago Anual por Obras (PAO) US\$ 29 450 963,00 Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) US\$ 15 290 534,00
Modalidad	Cofinanciada
Adendas suscritas	<ul style="list-style-type: none"> Adenda N° 1, suscrita el 28 de diciembre de 2005, mediante la cual se incluyeron modificaciones vinculadas al financiamiento de la concesión a través de la Garantía Parcial y Línea de Crédito de Enlace, así como precisiones a cláusulas relacionadas a los siguientes aspectos del Contrato de Concesión: Servicios Obligatorios, Peaje y Tarifa, entre otros. Adenda N° 2, suscrita el 23 de febrero de 2006, a fin de permitir la ejecución de las obras de los tramos Dv. Olmos-Piura y Piura-Paita como parte de la Primera Etapa del Proyecto, dado que originalmente su ejecución estuvo prevista para la Segunda Etapa¹⁹ del Proyecto. Adenda N° 3, suscrita el 21 de julio de 2006, a fin de lograr la bancabilidad del Proyecto. Para ello, se determinó que, con base en cada uno de los Certificados de Avance de Obra emitidos por el Regulador, el Concedente debería emitir y entregar al Concesionario Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el Pago Anual por Obras (CRPAO). Adenda N° 4, suscrita el 14 de mayo de 2009, a través de la cual se precisa que el plazo para emisión del Laudo Arbitral derivado de un proceso arbitral local debe sujetarse al Reglamento Procesal de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima. Adenda N° 5, suscrita el 03 de mayo de 2011, mediante la cual se modifica la cláusula 6.39 del Contrato de Concesión a fin de incrementar el monto inicial previsto para la ejecución de las obras adicionales (de US\$ 10 millones hasta US\$ 63.5 millones). Además, se incluyó la cláusula 6.54, con la cual se estableció el mecanismo de pago por Obras Accesorias²⁰ y Adicionales²¹ y que estos se efectuarían de manera mensual. Adenda N° 6, suscrita el 25 de noviembre de 2014, a través de la cual se modificó nuevamente la cláusula 6.39 a fin de incrementar el monto para la ejecución de las obras adicionales hasta US\$ 90,3 millones. Adenda N° 7, suscrita el 03 de julio de 2016, a través de la cual se incrementa nuevamente el monto para la ejecución de las obras adicionales hasta por un monto de US\$ 170,9 millones.
Estado Situacional	En etapa de Explotación (operación y mantenimiento). Adicionalmente, se vienen ejecutando Obras Accesorias respecto a los drenajes transversales y puentes, entre otros, en el marco de las disposiciones del Contrato de Concesión.

Fuente: Contrato de Concesión y OSITRAN.

Elaboración: Contraloría General de la República

Al igual que en la Red Vial N° 5, el Control Concurrente ha estado relacionado a los procesos en curso asociados a la ejecución de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión APP, y para la presente investigación de impacto del Control Concurrente nos centraremos en el proceso en curso de ejecución de inversiones en Obras Accesorias; dado que, de la información evaluada, las Obras obligatorias se encuentran concluidas.

¹⁶ De acuerdo al Reporte de Información N° 00003-2025-GSF-OSITRAN de 10 de enero de 2025, y cuyo link es el siguiente: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7490449/6373428-inversiones-contratos-diciembre-2024.pdf?v=1736898740>

Ahora bien, en el Control Concurrente se pudo identificar los riesgos asociados al proceso de ejecución de inversiones tales como: la demora en la entrega de predios por parte del Concedente al Concesionario y la demora en el proceso de aprobación de Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID) (Ver Tabla N° 2 del Capítulo I). En ese sentido, se establecieron las actividades asociadas, los productos intermedios y se definió los hitos de control o momentos en los que se realizaría el Control Concurrente a la IIRSA Norte; los cuales, se vincularon a los riesgos identificados.

De esa manera, se llevó a cabo la ejecución del Control Concurrente en donde se pudo evidenciar que la entidad a cargo de las actividades correspondientes al proceso en curso de ejecución de inversiones en Obras Accesorias; incurrió en algún incumplimiento a las disposiciones legales, normativas o contractuales que afectaba el objeto de dicho proceso, es decir, se determinó la existencia de situaciones adversas.

Seguidamente, se elaboraron informes para cada Hito de Control, en donde se describió de manera objetiva, clara y precisa cada una de las situaciones adversas identificadas; las cuales fueron comunicadas al MTC, a las instancias competentes del MTC (DGPPT y DGAM) y al OSITRAN; para que, según corresponda, llevaran a cabo las acciones correctivas o preventivas correspondientes y por último se llevó a cabo el seguimiento o monitoreo a dichas acciones.

En la siguiente Tabla 11, se presenta de manera general las tipologías de las situaciones adversas identificadas en los informes de Control Concurrente al Contrato de Concesión de la IIRSA Norte.

**Tabla 11:
Tipologías de las situaciones adversas identificadas en los Informes de Control Concurrente al Contrato de Concesión de la IIRSA Norte**

Procesos en Curso	Etapa	2020	2021	2022	2023	Nov-2024
Entrega de predios y liberación de interferencias para la ejecución de Obras Accesorias	Inversión	1				

Ejecución de 07 Obras Accesorias – entrega de predios y liberación de interferencias	Inversión				2	2
Aprobación de Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID)	Inversión		1	1		4
Emisión de Opinión Favorable respecto a la calificación de Obra Accesorias	Pre-Inversión			2		
Aprobación de Informe Técnicos de Mantenimiento	O&M		1	1		
Supervisión de Cumplimiento de Niveles de Servicio Individuales	O&M		1			
Ejecución del Informe Técnico de Mantenimiento de señalización horizontal	O&M		1			
Renovación de Cartas Fianzas	Garantías					1
Sub Total			1	5	4	2
					2	7

Fuente: Contraloría General de la República
Elaboración propia

La tabla precedente muestra que, para la Concesión IIRSA Norte se han comunicado un total de catorce (19) situaciones adversas en trece (13) informes de Control Concurrente entre los años 2020 y noviembre de 2024.

Asimismo, once (11) de estas situaciones adversas¹⁷, están vinculadas directamente a la etapa de ejecución de inversiones de trece (13) Obras Accesorias; las cuales se distribuyeron de la siguiente manera:

- Para el año 2020 se identificó y comunicó una situación adversa vinculada a la postergación de inicio de ejecución de siete (7) Obras Accesorias: (i) km 502+400 al km 502+460, (ii) km 504+280 al km 504+302, (iii) km 504+820 al km 504+960, (iv) km 518+250 al km 518+300, (v) km 537+770 al km 537+815, (vi) km 580+250 al km 580+340 y (vii) km 248+050 al km 248+190 cabe resaltar que, durante el año 2019 se hizo el seguimiento correspondiente al levantamiento de la situación adversa advertida.
- Asimismo, para el año 2021, se comunicó una situación adversa vinculada a la demora en la aprobación de dos Proyectos de Ingeniería de Detalle

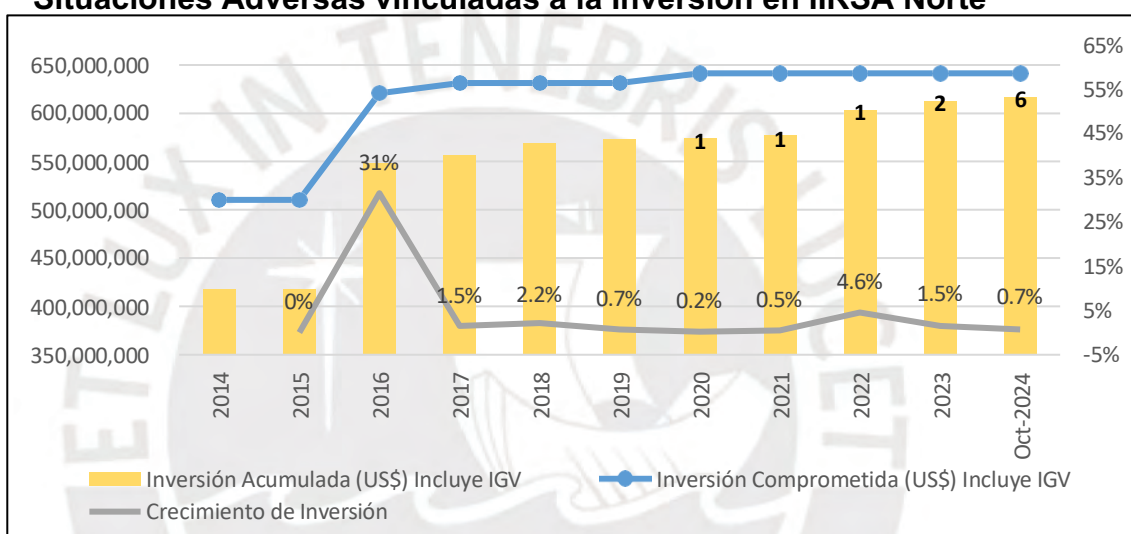
¹⁷ Los Informes comunicados fueron los Informes de Hito de Control: 10101-2020-CG/APP-SCC, 29278-2021-CG/APP-SCC, 3766-2022-CG/APP-SCC, 11149-2022-CG/APP-SCC, 29444-2022-CG/APP-SCC, 22857-2023-CG/APP-SCC, 28865-2023-CG/APP-SCC, 1491-2024-CG/APP-SCC, 4693-2024-CG/APP-SCC, 15836-2024-CG/APP-SCC y 19956-2024-CG/APP-SCC; y el Informe de Control Concurrente 28197-2024-CG/APP-SCC.

(en adelante, PID) correspondientes a dos (2) Obras Accesorias: (i) km 131+790 al km 132+000 y (ii) km 35+600 al km 37+200.

- A octubre del año 2022, se identificó y comunicó una Situación Adversa vinculadas a la aprobación de los PID correspondientes a nueve (09) Obras Accesorias: (i) km 12+590 al km 12+630, (ii) km 46+515 al km 46+615, (iii) km 501+870 al km 501+950, (iv) km 552+970 al km 553+000, (v) km 348+750 al km 348+800, (vi) Desvío del Puente Aguas Claras km 407+700 al km 407+820, (vii) Desvío del Puente Naranjillo km 431+350 al km 431+550, (viii) km 455+030 al km 455+230 y (ix) Km 123+630 al km 125+200 las cuales durante los años 2023 y 2024 también fueron sujetas a un seguimiento de acciones correctivas (aprobación de PID y ejecución de Obra).
- Como parte de las acciones de seguimiento, señaladas previamente, se comunicó en el año 2023 dos (02) situaciones adversas vinculadas a la ejecución de inversiones y adquisición de predios y liberación de interferencias de dos (02) Obras Accesorias: (i) km 12+590 al km 12+630 y (ii) km 46+515 al km 46+615 y de ejecución de inversiones y adquisición de predios y liberación de interferencias de la Obra Accesoría km 501+870 al km 501+950.
- A noviembre del año 2024, se identificó y comunicó seis (06) Situaciones Adversas vinculadas a la aprobación de PID (i) Puente Aguas Claras km 407+700 al km 407+820, (ii) Puente Naranjillo km 431+350 al km 431+550 y Puente Querpón km 131+790 al km 132+000; a la ejecución de inversiones y adquisición de predios y liberación de interferencias de las Obras Accesorias (i) Desvío del Puente Aguas Claras km 407+700 al km 407+820, (ii) Desvío del Puente Naranjillo km 431+350 al km 431+550, (i) km 12+590 al km 12+630, (ii) km 46+515 al km 46+615, (iii) km 501+870 al km 501+950, (iv) km 552+970 al km 553+000, (v) km 348+750 al km 348+800, (vi) km 455+030 al km 455+230 y (vii) Km 123+630 al km 125+200.

A continuación, se muestra la Figura 3 en la cual se puede apreciar la evolución de la Inversión Acumulada en la IIRSA Norte desde el año 2014 hasta octubre de 2024, y como ésta se ha relacionado al Control Simultaneo en la modalidad de Control Concurrente orientado a la ejecución de inversiones de Obras Accesorias, aplicado para los años 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024; según las situaciones adversas identificadas y comunicadas al MTC y OSITRAN.

Figura 3:
Evolución de la Inversión acumulada, Inversión Comprometida y Situaciones Adversas vinculadas a la Inversión en IIRSA Norte



Fuente: Informes de Desempeño emitidos por el OSITRAN desde el 2014 a 2023 de la Red Vial N° 5, de acceso público mediante el siguiente link: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/carreteras/red-vial-5/>

Reporte de Información N° 00095-2024-GSF-OSITRAN de 11 de noviembre de 2024 emitido por OSITRAN, cuyo link se muestra a continuación: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/11/inversiones-contratos-octubre-2024.pdf>

Informes de Control Concurrente emitidos por la CGR respecto del Contrato de Concesión de la IIRSA Norte, de acceso público mediante los siguientes links:

- http://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2020CSIC92000057&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
- https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2021CSIC92000144&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
- https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2022CSIC92000060&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
- https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2023CSIC92000065&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
- https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2023CSIC92000080&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
- http://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2024CSIC92000012&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
- https://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2024CSIC92000022&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
- http://apps8.contraloria.gob.pe/SPIC/srvDownload/ViewPDF?CRES_CODIGO=2024CSIC92000034&TIPOARCHIVO=ADJUNTO
- https://id08kfinkj3s.objectstorage.us-ashburn-1.oci.customer-oci.com/p/f-wP74oaVhn4oxWPOQaOgDqUQL6aUBpNBS0XJSRNecE08qloCctm2Oie4hfqiPs-/n/id08kfinkj3s/bl/spic-informes-publicados/o/informes/2024/04/2024CSIC92000034_ADJUNTO.pdf

Elaboración: propia

En la Figura 3 se puede observar que, para el año 2020 el crecimiento de la inversión acumulada fue de 0.2% en comparación al año 2019; este crecimiento estuvo constituido básicamente por la ejecución de las Obras

Accesorias: (i) km 506+080 al km 506+190 y (ii) km 487+850 al km 487+950.

Asimismo, para el año 2021, el crecimiento de la inversión acumulada en 0.5% se debió principalmente al reconocimiento de la inversión por parte del OSITRAN, del avance en la ejecución de las Obras Accesorias Sectores Afectados por el Fenómeno del Niño Costero 2017, correspondientes a los paquetes 1, 3, 5, 6 y 7 por el monto de US\$ 7 636 000,00; cabe resaltar que el costo directo total de dichos paquetes de obra ascendió a US\$ 23 851 000,00 tal como se señala en los Estados Financieros al año 2021 de la Concesión IIRSA Norte.

Para el año 2022, el crecimiento de la inversión acumulada fue de 4.6% el cual se debió principalmente al reconocimiento de la inversión por parte del OSITRAN, de la ejecución de las Obras Accesorias Sectores Afectados por el Fenómeno del Niño Costero 2017, correspondientes a los paquetes 1, 3, 5, 6 y 7.

A continuación, se presenta la Tabla 12 con el objetivo de medir la efectividad de la ejecución de las Obras Accesorias cuando a éstas son sujetas a un Control Concurrente, en donde se puede apreciar una evaluación del plazo de ejecución tomado por las mencionadas obras y su relación con el Control Concurrente.

**Tabla 12:
Evolución de la Ejecución de Inversiones de Obras Accesorias con Control Concurrente aplicado a la IIRSA Norte**

Obra Accesorias	Fecha de Informe C.C.	Fecha de Opinión Favorable de OSITRAN	Fecha de Acta de Acuerdo de Ejecución de EDI	Fecha de Inicio de Obra	% Avance Físico de Obra	Fecha de Fin o Avance de Obra	Plazo Real d.c.	Plazo de Acta de Acuerdo d.c.	Costo Directo S/	Monto Programado por día	Monto Ejecutado por día	% (b)	% (a)	% (b) – (a)
Km 12+590 al Km 12+630	11/10/22	12/11/15	25/11/22	01/05/23	100%	17/11/23	201	141	134,578.3	954.46	669.54	0.71	0.50	0.21
	05/10/23													
Km 46+515 al Km 46+615	11/10/22	06/04/11	25/11/22	02/05/23	100%	20/12/24	448	270	1,685,876.6	6,243.99	3,763.12	0.37	0.22	0.15
	05/10/23													

Km 552+970 al Km 553+000	11/10/22	04/11/15	20/12/22	01/05/23	100%	27/09/23	151	151	311,852.6	2,065.25	2,079.02	0.66	0.67	0.01
Desvío del Puente Naranjillo Km 431+350 al Km 431+550	11/10/22	03/10/19	07/12/22	10/04/23	71.29%	30/09/24	389	242	1,354,790.1	5,598.31	2,482.85	0.41	0.18	0.23
	16/02/24													
Km 501+870 al Km 501+950	11/10/22	03/03/16	20/12/22	01/05/23	82.3%	31/05/24	245	229	310,401.1	1,355.46	1,042.69	0.44	0.34	0.10
	24/11/23													
Km 348+750 al Km 348+800	11/10/22	05/11/15	20/12/22	01/05/23	100%	09/07/24	284	214	454,717.5	2,124.85	1,601.12	0.47	0.35	0.12
Km 455+030 al Km 455+230	11/10/22	13/02/18	20/12/22	01/05/23	100%	20/11/23	204	151	242,430.7	1,605.50	1,188.39	0.66	0.49	0.17
Km 123+630 al Km 125+200	11/10/22	23/03/18	20/12/22	01/05/23	100%	27/09/23	150	125	114,914.5	919.32	766.1	0.80	0.67	0.13

Fuente: Actas de Acuerdo de elaboración de EDI, Ejecución y Aceptación de obra; e Informes de valorización del Supervisor - OSITRAN

Elaboración: propia

d.c. días calendario

% (a) porcentaje de ejecución real por día promedio.

% (b) porcentaje de ejecución programado por día promedio

Como se observa en la tabla precedente, se tiene una muestra de ocho (8) Obras Accesorias a las cuales se les ha aplicado actividades de Control Concurrente, de éstas seis (6) se encuentran ejecutadas al 100% y dos (2) se encuentran en reconocimiento de inversiones y levantamiento de observaciones.

Ahora bien, para conocer su estado situacional se realizó una búsqueda en la web institucional del Sistema de Seguimiento de Inversiones (SSI), así como, la revisión de Actas de Acuerdo la elaboración de PID, de Ejecución de Obras, Informes de Valorización del OSITRAN y documentos de aceptación de obras.

Tomando en cuenta lo señalado en el análisis hecho para la Red Vial 5, la diferencia entre % (b) y % (a) indicaría cuanto se ha alejado el porcentaje de avance promedio diario real del avance promedio diario

programado. Los resultados muestran que esta diferencia fluctúa entre el 0.00% y el 0.23% obteniéndose un promedio de 0.14%.

Ahora bien, es preciso señalar que, una característica particular en la medición del plazo de ejecución de las Obras Accesorias es no considerar el periodo de mayor precipitación de lluvias en la zona, es decir, entre los meses de diciembre y abril de cada año. Por esta razón, no se considera ni como parte del plazo utilizado para la ejecución de las referidas obras, ni como parte del plazo establecido en el Acta de Ejecución firmado entre las Partes los días calendario (d.c) comprendidos entre los meses de diciembre y abril de cada año.

A continuación, se presenta la Tabla 13, en donde se puede apreciar una evaluación del plazo de ejecución tomado en las Obras Complementarias que no han tenido Control Concurrente.

**Tabla 13:
Evolución de la Ejecución de Inversiones de Obras Accesorias sin Control Concurrente aplicado a la IIRSA Norte**

Obra Accesorias	Fecha de Informe C.C.	Fecha de Opinión Favorable de OSITRAN	Fecha de Acta de Acuerdo de Ejecución de EDI	Fecha de Inicio de Obra	% Avance Físico de Obra	Fecha de Fin o Avance de Obra	Plazo Real d.c.	Plazo de Acta de Acuerdo d.c.	Costo Directo S/	Monto Programado por día	Monto Ejecutado por día	% (b)	% (a)	% (b) – (a)
km 506+080 al km 506+190	No	30/10/15	11/09/19	14/10/19	100%	15/12/20	239	180	1,630,295.9	9,057.20	6,821.32	0.56	0.42	0.14
km 487+850 al km 487+950	No	09/11/15	11/09/19	14/10/19	100%	15/12/20	239	180	1,630,295.9	9,057.20	6,821.32	0.56	0.42	0.14
km 79+750 al km 79+810	No	23/07/18	23/07/21	21/09/21	100%	04/05/23	289	104	319,583.8	3,072.92	1,105.83	0.96	0.35	0.62
km 84+130 al km 84+230	No	23/07/18	23/07/21	14/09/21	100%	13/04/23	292	138	452,832.9	3,281.40	1,550.80	0.72	0.34	0.38
km 29+650 al km 29+700	No	23/07/18	23/07/21	28/03/22	94.13%	31/12/23	524	161	504,265.22	3,132.08	905.85	0.62	0.18	0.44
km 13+000 al km 13+350	No	25/07/18	23/07/21	14/05/22	100%	04/09/23	357	151	156,070.9	1,033.58	437.17	0.66	0.28	0.38

km 13+920 al km 14+350	No	25/07/18	23/07/21	29/04/22	100%	04/09/23	372	148	184,496.3	1,246.60	495.96	0.68	0.27	0.41
km 16+560 al km 16+650	No	25/07/18	23/07/21	22/04/22	100%	17/11/23	424	317	553,584.06	1,746.32	1,305.62	0.32	0.24	0.08
km 17+480 al km 17+730	No	25/07/18	23/07/21	21/05/22	100%	18/10/23	394	335	660,878.6	1,972.77	1,677.36	0.30	0.25	0.04
km 18+150 al km 18+230	No	26/07/18	23/07/21	03/05/22	100%	24/10/23	389	238	335,147.1	1,408.18	861.56	0.42	0.26	0.16
km 24+940 al km 25+060	No	26/07/18	23/07/21	08/06/22	100%	21/09/23	349	192	337,440.0	1,757.50	966.88	0.52	0.29	0.23
km 37+350 al km 37+400	No	26/07/18	28/09/18	13/09/22	100%	24/10/23	285	190	305,801.7	1,609.48	1,072.99	0.53	0.35	0.18
km 37+720 al km 37+760	No	20/07/18	28/09/18	21/06/22	100%	10/10/23	326	182	255,487.1	1,403.78	783.70	0.55	0.31	0.24
km 40+250 al km 40+450	No	11/01/18	28/09/18	07/07/22	100%	20/12/23	381	246	460,331.5	1,871.27	1,208.22	0.41	0.26	0.14
km 142+455 al km 142+465	No	31/07/18	23/07/21	25/10/21	100%	16/11/22	237	120	171,643.6	1,430.36	724.23	0.83	0.42	0.41
km 148+550 al km 148+560	No	17/07/18	23/07/21	25/10/21	100%	07/02/23	320	180	157,745.1	876.36	492.95	0.56	0.31	0.24
km 194+900 al km 194+925	No	16/07/18	23/07/21	25/10/21	100%	14/02/23	327	172	500,447.7	2,909.58	1,530.42	0.58	0.31	0.28
km 206+550 al km 206+650	No	19/07/18	23/07/21	25/10/21	100%	16/11/22	237	179	294,085.3	1,642.93	1,240.87	0.56	0.42	0.14
km 148+210 al km 148+260	No	25/07/18	23/07/21	25/10/21	100%	14/02/23	327	209	393,252.6	1,881.59	1,202.61	0.48	0.31	0.17
km 197+600 al km 197+680	No	13/07/18	23/07/21	25/10/21	100%	7/02/23	320	263	1,091,589.9	4,150.53	3,411.22	0.38	0.31	0.07

Fuente: Actas de Acuerdo de elaboración de EDI, Ejecución y Aceptación de obra; e Informes de valorización del Supervisor - OSITRAN

Elaboración: propia

d.c. días calendario

% (a) porcentaje de ejecución real por día promedio.

% (b) porcentaje de ejecución programado por día promedio

Como se observa en el cuadro precedente, se tiene una muestra de veinte (20) Obras Accesorias a las cuales no se les ha aplicado actividades de Control Concurrente durante su ejecución, de éstas diecinueve (19) se encuentran ejecutadas al 100% y una (1) se encuentra en ejecución con un avance reconocido por el OSITRAN de 94.13%.

En ese sentido, se puede observar que, la diferencia entre el porcentaje de ejecución programado por día promedio % **(b)** y el equivalente porcentual del monto o importe en dólares ejecutado por día promedio % **(a)** que indica cuanto se ha alejado el porcentaje de avance promedio diario real del avance promedio diario programado, muestra que esta diferencia fluctúa entre el 0.07% y el 0.62% obteniéndose un promedio de 0.24%, superior al promedio encontrado para el grupo de Obras Accesorias sujetas a actividades de Control Concurrente.

3.3 Aspectos correspondientes a los plazos utilizados en la ejecución de inversiones en Obras Complementarias y Obras Accesorias

De la evaluación realizada a la información recibida durante la ejecución del Control Concurrente a los Contratos de Concesión APP de la Red Vial N° 5 e IIRSA Norte, relacionado al proceso de ejecución de inversiones de Obras Complementarias y Obras Accesorias, respectivamente; se han podido medir los plazos utilizados para la realización de cada actividad y tarea que constituyen dicho proceso.

En ese sentido, se presenta la siguiente Tabla con el detalle para las Obras Complementarias de la Red Vial N° 5, de las fechas en la que se dio la opinión favorable de Regulador, la firma del Acta de Acuerdo para la Elaboración del EDI, la aprobación del EDI, la firma del Acta de Acuerdo para la Ejecución de la Obra, y la fecha de Inicio de Obra.

**Tabla 14:
Plazo para la aprobación de EDI e inicio de ejecución de Obras
Complementarias en la Red Vial N° 5**

Obra Accesorias	Opinión Favorable OSITRAN	Acta de Acuerdo Elaboración del EDI	Fecha de Aprobación del EDI x MTC	Plazo en años, desde la Opinión Favorable	Acta de Acuerdo de Ejecución	Fecha de Inicio de Obra	Plazo en años, desde la aprobación del EDI hasta el inicio de obra	Inversión S/ Costo Directo
PAD Inferior Peatonal y Vehículos Menores Km 79+940	29/10/14	30/12/15	01/03/18	3.39	13/07/23	31/01/24	6.01	4,251,791.9
PAD Superior Peatonal y de Vehículos km 148+685	29/10/14	30/12/15	07/01/19	4.26	22/12/21	22/02/22	3.18	8,833,805.1
PAD Inferior Peatonal Km 181+320	29/10/14	30/12/15	01/03/18	3.39	17/04/24	11/06/24	6.38	2,085,395.3
PAD Inferior Peatonal Km 171+785	29/10/14	30/12/15	01/03/18	3.39	17/04/24	11/06/24	6.38	2,506,196.9
PAD Inferior Peatonal Km 79+470	29/10/14	30/12/15	19/12/18	4.20	17/04/24	17/06/24	6.38	1,972,926.0
PAD Km 200+000	29/10/14	30/12/15	01/03/18	3.39	02/11/20	04/01/21	2.89	2,790,333.0
PAD Inferior Peatonal y de Vehículos Menores km 02+050	29/10/14	30/12/15	01/03/18	3.39	Pdte.	Pdte.		4,083,500.3
PAD Inferior Peatonal y de Vehículos Menores km 167+210	29/10/14	30/12/15	01/03/18	3.39	Pdte.	Pdte.		4,581,938.8
PAD Inferior Santa Isabel Km. 165+173	28/10/14	29/02/15	07/09/22	7.98	Pdte.	Pdte.		34,571,024.9
PAD San Felipito Km. 170+230	28/10/14	29/02/15	07/09/22	7.98	Pdte.	Pdte.		26,478,969.5
PAD Km 75+090	28/10/14	29/02/15	07/09/22	7.98	Pdte.	Pdte.		33,221,723.6
Intercambio Vial Ruta	28/10/14	29/02/15	07/09/22	7.98	Pdte.	Pdte.		18,164,825.2

Pe-1N, Km 87+660								
Intercambio Vial Primavera Km 160+935	28/10/14	29/02/15	07/09/22	7.98	Pdte.	Pdte.		17,210,483.9
Acceso a Lomas de Lachay Km 105+400	29/10/14	22/07/15	16/12/15	1.15	30/03/16	23/08/16	0.7	2,051,397.1
Acceso km 156+500	29/10/14	22/07/15	30/12/15	1.19	03/09/18	14/02/19	3.18	358,213.4
Acceso km 157+250	29/10/14	22/07/15	30/12/15	1.19	03/09/18	14/02/19	3.18	1,924,752.7
Acceso km 158+000	29/10/14	22/07/15	30/12/15	1.19	03/09/18	14/02/19	3.18	1,449,763.2
Acceso km 156+000	29/10/14	22/07/15	30/12/15	1.19	03/09/18	14/02/19	3.18	1,136,597.6

Fuente: Actas de Acuerdo de elaboración de EDI, Resoluciones Directorales de aprobación de EDI, Ejecución y Aceptación de obra; oficios e Informes de valorización del Supervisor – OSITRAN.

Elaboración: propia
PAD: Paso a Desnivel

De la Tabla precedente, es preciso señalar que:

- Para una Obra Complementaria¹⁸ del tipo Paso a Desnivel, con un Costo Directo que fluctúa entre S/ 1.9 millones y S/ 8.8 millones se tiene lo siguiente:
 - El plazo promedio de aprobación de un EDI es de 3.6 años medidos desde la fecha en que el Regulador dio su opinión favorable.
 - El plazo promedio para el Inicio de Ejecución es de 5.07 años medidos desde la aprobación por parte del Concedente del EDI y 8.67 años si se toma en cuenta la fecha en que el Regulador dio su opinión favorable.
- Asimismo, para una Obra Complementaria del tipo Paso a Desnivel, con un Costo Directo que fluctúa entre S/ 26.4 millones y S/ 34.5 millones y una Obra Complementaria del tipo Intercambio Vial cuyo Costo Directo fluctúa entre S/ 17.2 y S/ 18,1 se tiene lo siguiente:

¹⁸ Considerada por el Concedente y con Opinión Favorable del OSITRAN, como indispensable para la mejora de la seguridad vial, el acceso y el libre tránsito de los usuarios de la vía y población aledaña.

- El plazo promedio de aprobación de un EDI es de 7.98 años medidos desde la fecha en que el Regulador dio su opinión favorable.
- La razón por la que las Obras Complementarias con EDI aprobado no han iniciado su ejecución es debido, principalmente, a que el Concedente no ha podido entregar al Concesionario los predios necesarios para la Obra libres de interferencias.
- Para una Obra Complementaria del tipo Accesos, con un Costo Directo que fluctúa entre S/ 358 mil y S/ 2 millones se tiene lo siguiente:
 - El plazo promedio de aprobación de un EDI es de 1.18 años medidos desde la fecha en que el Regulador dio su opinión favorable.
 - El plazo promedio para el Inicio de Ejecución es de 2.68 años medidos desde la aprobación por parte del Concedente del EDI y 3.86 años si se toma en cuenta la fecha en que el Regulador dio su opinión favorable.

Ahora bien, el mismo análisis se ha llevado a cabo para la IIRSA Norte, para lo cual se presenta a continuación la Tabla 15, con las fechas en la que se dio la opinión favorable de Regulador, la aprobación del EDI, la firma del Acta de Acuerdo para la Ejecución de la Obra, y la fecha de Inicio de Obra,

**Tabla 15:
Plazo para la aprobación de EDI e inicio de ejecución de Obras
Accesorias en la IIRSA Norte**

Obra Accesorias	Opinión Favorable OSITRAN	Fecha de Aprobación de PID x MTC	Plazo en años, desde la Opinión Favorable	Acta de Acuerdo de Ejecución	Fecha de Inicio de Obra	Plazo en años, desde la aprobación del EDI hasta el inicio de obra	Inversión US\$ Costo Directo
km 12+590 al km 12+630	12/11/15	22/10/19	4.00	25/11/22	02/05/23	3.58	134,578.32
km 46+515 al km 46+615	06/04/11	18/11/19	8.75	25/11/22	02/05/23	3.51	1,685,876.59

km 348+750 al km 348+800	05/11/15	24/10/19	4.03	20/12/22	01/05/23	3.57	454,717.54
km 552+970 al km 553+000	04/11/15	28/12/21	6.24	20/12/22	01/05/23	1.36	311,852.64
km 501+870 al km 501+950	03/03/16	28/12/21	5.91	20/12/22	01/05/23	1.36	310,401.09
Km 123+630 al km 125+200	23/03/18	14/12/22	4.80	20/12/22	01/05/23	0.39	114,914.50
km 455+030 al km 455+230	13/02/18	28/12/21	3.93	20/12/22	01/05/23	1.36	242,430.72
Desvío del Puente Naranjillo km 431+350 al km 431+550	03/10/19	15/06/22	2.74	7/12/22	10/04/23	0.83	1,354,790.19
Desvío del Puente Aguas Claras km 407+700 al km 407+820	07/10/19	15/06/22	2.73	7/12/22	10/04/23	0.83	1,414,399.70
km 142+455 al km 142+465	31/07/18	28/10/20	2.28	23/07/21	25/10/21	1.01	171,643.62
km 148+550 al km 148+560	17/07/18	28/10/20	2.32	23/07/21	25/10/21	1.01	157,745.11
km 194+900 al km 194+925	16/07/18	28/10/20	2.32	23/07/21	25/10/21	1.01	500,447.71
km 206+550 al km 206+650	19/07/18	28/10/20	2.31	23/07/21	25/10/21	1.01	294,085.32
km 13+000 al km 13+350	25/07/18	31/12/20	2.48	23/07/21	14/05/22	1.39	156,070.87
km 13+920 al km 14+350	25/07/18	31/12/20	2.48	23/07/21	29/04/22	1.35	184,496.28
km 16+560 al km 16+650	25/07/18	31/12/20	2.48	23/07/21	22/04/22	1.33	553,584.06

km 17+480 al km 17+730	25/07/18	31/12/20	2.48	23/07/21	21/05/22	1.41	660,878.85
km 18+150 al km 18+230	26/07/18	31/12/20	2.47	23/07/21	03/05/22	1.36	335,147.05
km 24+940 al km 25+060	26/07/18	31/12/20	2.47	23/07/21	08/06/22	1.46	337,440.04
km 37+350 al km 37+400	26/07/18	31/12/20	2.47	23/07/21	13/09/22	1.73	305,801.73
km 37+720 al km 37+760	20/07/18	31/12/20	2.49	23/07/21	21/06/22	1.49	255,487.08
km 40+250 al km 40+450	11/01/18	31/12/20	3.02	23/07/21	7/07/22	1.54	460,331.46
km 12+000 al km 12+700	19/07/18	31/12/20	2.49	23/07/21	28/03/22	1.26	1,190,932.29
km 29+650 al km 29+700	23/07/18	31/12/20	2.48	23/07/21	28/03/22	1.26	504,265.22
km 60+100 al km 65+500	19/07/18	31/12/20	2.49	23/07/21	26/10/21	0.83	7,837,228.22
km 79+750 al km 79+810	23/07/18	28/10/20	2.30	23/07/21	21/09/21	0.91	319,583.76
km 84+130 al km 84+230	23/07/18	31/12/20	2.48	23/07/21	14/09/21	0.72	452,832.86

Fuente: Actas de Acuerdo de elaboración de PID, Resoluciones Directorales de aprobación de PID, Actas de Ejecución y Aceptación de obra; oficios e Informes de valorización del Supervisor – OSITRAN.

Elaboración: propia

De la Tabla precedente, es preciso señalar que, para una Obra Accesoría se tiene los siguientes plazos promedio:

- El plazo promedio de aprobación de un PID es de 3.27 años medidos desde la fecha en que el Regulador dio su opinión favorable.
- El plazo promedio para el Inicio de Ejecución es de 1.44 años medidos desde la aprobación por parte del Concedente del PID y 4.71 años si se toma en cuenta la fecha en que el Regulador dio su opinión favorable.

CONCLUSIONES

- 1.1 Las Obras Complementarias de la Red Vial N° 5, ejecutadas en el periodo 2018 – 2024, sujetas a un Control Concurrente, mostraron un mejor desempeño de efectividad en su ejecución, al haberse encontrado que su porcentaje de avance promedio diario real se diferencia en menor cuantía del avance promedio diario programado, en comparación al conjunto de Obras Complementarias que no tuvieron Control Concurrente.
- 1.2 Las Obras Accesorias de la IIRSA Norte, ejecutadas en el periodo 2020 – 2024, sujetas a un Control Concurrente, mostraron un mejor desempeño de efectividad en su ejecución, al haberse encontrado que su porcentaje de avance promedio diario real se diferencia en menor cuantía del avance promedio diario programado, en comparación al conjunto de Obras Accesorias que no tuvieron Control Concurrente.
- 1.3 En la concesión Red Vial 5 esta diferencia de efectividad podría deberse a que en las Obras Complementarias sin Control Concurrente, existe una mayor demora, por parte del Concedente, en la entrega de predios libres de interferencias al Concesionario, la presencia de conflictos sociales con la población afectada por la ejecución de Obras Complementarias tales como Barreras New Jersey o Cerco Separador Central o en la demora de disponibilidad de Depósitos de Material Excedente; situaciones que si fueron advertidas en los informes de Control Concurrente realizados a la ejecución de inversiones de Obras Complementarias de dicha concesión.
- 1.4 En la concesión IIRSA Norte, esta diferencia de efectividad podría deberse a que en aquellas Obras Accesorias sin Control concurrente, existe una mayor demora en la entrega de predios libres de interferencias; situaciones que si fueron advertidas en los informes de Control Concurrente realizados a la ejecución de inversiones de Obras Accesorias de dicha concesión.

1.5 Los plazos utilizados en las actividades o tareas tales como: la aprobación de EDI o la entrega de predios libres de interferencias y que forman parte del proceso de ejecución de Inversiones de las Obras Complementarias de la Red Vial N° 5, las cuales son por naturaleza indispensables para la mejora de la seguridad vial, el acceso y el libre tránsito de los usuarios de la vía y población aledaña; deben de ser reducidos toda vez que:

- El plazo promedio de aprobación de un EDI de un Paso a Desnivel, con un Costo Directo que fluctúa entre S/ 1.9 millones y S/ 8.8 millones es de 3.6 años, medidos desde la fecha en que el Regulador dio su opinión favorable de considerar como indispensable su realización. Asimismo, el plazo promedio para el Inicio de la Ejecución es de 5.07 años medidos desde la aprobación por parte del Concedente del EDI y 8.67 años si se toma en cuenta la fecha en que el Regulador dio su opinión favorable.
- El plazo promedio de aprobación de un EDI aumenta si se considera la ejecución de una Obra Complementaria del tipo Paso a Desnivel, con un Costo Directo que fluctúa entre S/ 26.4 millones y S/ 34.5 millones o una Obra Complementaria del tipo Intercambio Vial cuyo Costo Directo fluctúa entre S/ 17.2 y S/ 18,1. Dado que, el plazo promedio de aprobación de un EDI es de 7.98 años medidos desde la fecha en que el Regulador dio su opinión favorable

1.6 Los plazos utilizados en las actividades o tareas tales como: la aprobación de PID o la entrega de predios libres de interferencias y que forman parte del proceso de ejecución de Inversiones de las Obras Accesorias de la IIRSA Norte; deben de ser reducidos toda vez que:

- El plazo promedio de aprobación de un PID es de 3.27 años medidos desde la fecha en que el Regulador dio su opinión favorable.

- El plazo promedio para el Inicio de Ejecución es de 1.44 años medidos desde la aprobación por parte del Concedente del PID y 4.71 años si se toma en cuenta la fecha en que el Regulador dio su opinión favorable.

RECOMENDACIONES

- 2.1 El Control Concurrente desarrollado por la Contraloría General de la República, que busque el desarrollo de la inversión en infraestructura de carreteras concesionadas, a través de la ejecución de Obras Complementarias o Accesorias, debe acompañar la función supervisora del Organismo Regulador en aras de una búsqueda de eficacia en la ejecución de inversiones, incidiendo principalmente en aquellas actividades en las que el Regulador, ya sea por Contrato de Concesión o por Norma no tiene mayor poder de acción; tales como la entrega de predios, la liberación de interferencias y la aprobación de expedientes técnicos, EDI o PID.
- 2.2 Es necesario que los plazos tomados o utilizados por el Concedente para la adquisición de predios y la liberación de interferencias, necesarios para la ejecución de Obras Complementarias y Accesorias, se reduzcan; toda vez que la demora en su entrega al Concesionario provoca mayores costos de ejecución y atrasos en la obtención de una mejora de la seguridad vial y calidad de la infraestructura. Para ello, el estudio e identificación de los predios afectados por el proyecto debe ser una tarea prioritaria desde la etapa de pre-inversión.
- 2.3 Es necesario que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones demande al Concesionario la realización de estudios tales como: estudios de suelos, hidrológicos entre otros; que desarrollen un análisis más detallado y permitan la elaboración de Expedientes Técnicos de Obras Complementarias o Accesorias que mitiguen riesgos en el proceso constructivo de adecuaciones o cambios.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Cayetano Mori, S. (2020). *La aplicación del control simultáneo permite la ejecución efectiva de los proyectos de saneamiento incluidos o no en el PMO de las EPS, para brindar los servicios de agua y alcantarillado en el ámbito urbano, en el periodo 2014 – 2019* [Tesis de Maestría Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio Digital de Tesis y Trabajos de Investigación PUCP. <http://hdl.handle.net/20.500.12404/18884>

Contraloría General de La República (2022, 30 de mayo). *Resolución de Contraloría N° 218-2022-CG que aprueba la Directiva N° 013-2022-CG/NORM “Servicio de Control Simultáneo”*. <https://www.gob.pe/institucion/contraloria/normas-legales/3042483-218-2022-cg>

Concesionaria IIRSA Norte S.A. (2021). Estados Financieros al 31 de diciembre de 2021 y 2020 y el dictamen de los Auditores Independientes.

De Solminihac T., Hernán N., Tomás Eechhaveguren G., Alondra Chamorro. (2018): *Gestión de infraestructura vial*.

Ministerio de Economía y Finanzas (2023, 10 de setiembre) Decreto Supremo N° 195-2023-EF. *Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que Regula la Promoción de la Inversión Privada Mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos*. <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/SE/2213663-1>

Ministerio de Economía y Finanzas. (2022, 24 de octubre). Decreto Supremo N.° 242-2022-EF. Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022-2025. https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/planes/PNISC_2022_2025_V2.pdf

Ministerio de Economía y Finanzas. (2019, 28 de julio). Decreto Supremo N° 238-2019-EF. Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad 2019-2024. https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/planes/PNIC_2019.pdf

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2014). Informe de desempeño de la concesión de la Red Vial N° 5. <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/82020ID201420NORVIAL20Red20Vial2051.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2015). Informe de desempeño de la concesión de la Red Vial N° 5. https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/ID2015_RV51.pdf

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2016). Informe de desempeño de la concesión de la Red Vial N° 5: Tramo Ancón – Huacho – Pativilca.
<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/82020ID201420NORVIAL20Red20Vial2051.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2017). Informe de desempeño de la concesión de la Red Vial N° 5: Tramo Ancón – Huacho – Pativilca.
https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/ID2017_RV5.pdf

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2018). Informe de desempeño de la concesión de la Red Vial N° 5: Tramo Ancón – Huacho – Pativilca.
https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/ID2018_RedVial5.pdf

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2019). Informe de desempeño de la concesión de la Red Vial N° 5: Tramo Ancón – Huacho – Pativilca.
<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/id-rv5-2019.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2020). Informe de desempeño de la concesión de la Red Vial N° 5: Tramo Ancón – Huacho – Pativilca.
<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2021/07/id-2020-red-vial-5.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2021). Informe de desempeño de la concesión de la Red Vial N° 5: Tramo Ancón – Huacho – Pativilca.
<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/id-red-vial-5-2021.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2022). Informe de desempeño de la concesión de la Red Vial N° 5: Tramo Ancón – Huacho – Pativilca.
<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/07/id-rv5-2022.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2023). Informe de desempeño de la concesión de la Red Vial N° 5: Tramo Ancón – Huacho – Pativilca.
<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/07/id-rv5-2023.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2014). Informe de desempeño Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita – Yurimaguas.

<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/12.20ID201420-20IIRSA20Norte1.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2015). Informe de desempeño Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita – Yurimaguas.

https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/ID2015_IIRSA_NORTE1.pdf

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2016). Informe de desempeño Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita – Yurimaguas.

https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/ID2016_IIRSA_NORTE1.pdf

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2017). Informe de desempeño Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita – Yurimaguas.

https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/ID2017_IIRSA_Norte.pdf

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2018). Informe de desempeño Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita – Yurimaguas.

https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/ID_IIRSA_Norte2018.pdf

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2019). Informe de desempeño Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita – Yurimaguas.

<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/id-iirsa-norte-2019-1.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2020). Informe de desempeño Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita – Yurimaguas.

<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2021/07/id-2020-iirsa-norte.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2021). Informe de desempeño Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita – Yurimaguas.

<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/id-iirsa-norte-2021.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2022). Informe de desempeño Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paíta – Yurimaguas.

<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/07/id-iirsa-norte-2022.pdf>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (2023). Informe de desempeño Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paíta – Yurimaguas.

<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/07/id-iirsa-norte-2023.pdf>

Shack, N., Portugal, L., & Quispe, R., 2021: El control concurrente: Estimando cuantitativamente sus beneficios. Documento de Política en Control Gubernamental. Contraloría General de la República. Lima, Perú.

