



**PERÚ**

Presidencia  
del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

**CARGO**

**Oficio N° 033-15-PD-OSITRAN**

Lima, 13 de marzo de 2015

Señor  
**JUSTINIANO APAZA ORDOÑEZ**  
Congresista de la República  
**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**  
Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n  
Lima.-

RECIBIDO  
LA RESPONDIENDO  
SEÑAL DE CONGRESO

2015 PZO 17 PM 12 34

REMITENTE DOCUMENTARIO  
CONGRESO  
DE LA REPUBLICA

040391

Asunto: Remisión de Información

Referencia: Oficio N° 1723-2014-2015-JAO-CR recibido el 23.02.2015

De mi consideración:

Me dirijo a Usted en atención al documento de la referencia, a través del cual solicitó información sobre la Variante y Unidad de Peaje de Uchumayo, así como respecto del Tramo N° 5 de IIRSA Sur, a cargo de la empresa Concesionaria Vial del Sur S.A.

Al respecto, sírvase encontrar adjunto al presente el Informe N° 016-2015-GSF-GAJ-OSITRAN del 12 de marzo de 2015, elaborado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y por la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN; para su conocimiento y fines pertinentes.

Sin otro particular, quedo de Usted.

Atentamente,

  
**PATRICIA BENAVENTE DONAYRE**  
Presidente del Consejo Directivo

Adj. copia:  
Informe N° 016-2015-GSF-GAJ-OSITRAN

Reg. Sal. 6993  
HT: 6995

**OSITRAN**  
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN  
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO



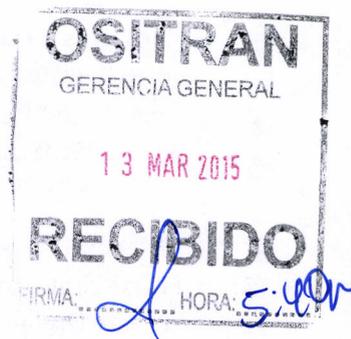
**INFORME N° 016-2015-GSF-GAJ-OSITRAN**

Para : **OBED CHUQUIHUAYTA ARIAS**  
Gerente General (e)

Cc : **PATRICIA BENAVENTE DONAYRE**  
Presidente del Consejo Directivo

De : **FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**  
Gerente de Supervisión y Fiscalización

**JEAN PAUL CALLE CASUSOL**  
Gerente de Asesoría Jurídica



Asunto : Solicitud de información respecto a la Concesión del Tramo N° 5 de IIRSA Sur

Referencias : Oficio N° 1723-2014-2015/JAO-CR

Fecha : 12 de marzo de 2015

**I. OBJETO**

1. Emitir la información solicitada por el señor Congresista de la República, Justiniano Rómulo Apaza Ordoñez, sobre la Variante y Unidad de Peaje de Uchumayo de la concesión otorgada a la empresa Concesionaria Vial del Sur S.A. sobre el Tramo N° 5 de IIRSA Sur.

**II. ANTECEDENTES**

2. Con fecha 24 de octubre de 2007, se suscribió entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante el Concedente) y la empresa Concesionaria Vial del Sur S.A. (en adelante, el Concesionario o COVISUR) el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo Vial No 5: Matarani-Azángaro e Ilo-Juliaca del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil (en adelante Contrato de Concesión).
3. Mediante Oficio N° 1723-2014-2015/JAO-CR del 19 de febrero de 2015, presentado ante OSITRAN el 23 de febrero de 2015, el señor Congresista de la República, Justiniano Apaza Ordoñez, solicitó se le informe respecto de: (i) las acciones de fiscalización y supervisión que se ha realizado en la Variante de Uchumayo y en el Peaje de Uchumayo; (ii) la recaudación total y recaudación mensual en la Unidad de Peaje de Uchumayo en el año 2014; (iii) lo invertido en mantenimiento y señalización de las carreteras en la región Arequipa con énfasis en la Variante Uchumayo; (iv) lo reinvertido en infraestructura vial. Asimismo, solicitó la remisión de copias de contratos, adendas y anexos del Contrato de Concesión, y de las acciones realizadas frente al incumplimiento de los compromisos del Concesionario.

**III. ANALISIS**

**III.1. Cuestión previa: La competencia de OSITRAN**

4. De acuerdo a lo establecido en el artículo 3° de la Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN, esta Entidad tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúen las Entidades Prestadoras (como en este caso el Concesionario), así como el cumplimiento de los



contratos de concesión<sup>1</sup>, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; garantizando la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito. Del mismo modo, la norma precisa que debe entenderse como entidades prestadoras a aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas que realizan actividades de explotación de infraestructura nacional de transporte de uso público.

5. En ese contexto, el artículo 4° del referido cuerpo normativo delimita explícitamente la competencia de este Organismo Regulador, acotando que, OSITRAN ejerce su competencia y funciones sobre las entidades prestadoras que explotan la infraestructura nacional de transporte de uso público. Así, de una lectura sistemática con el artículo 3°, se colige claramente que, OSITRAN ejerce su competencia y funciones sobre las empresas o grupo de empresas, públicas o privadas que explotan este tipo de infraestructura.
6. De este modo, este Organismo Regulador no resulta competente para pronunciarse sobre Infraestructura Vial que se encuentra bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (a través de PROVIAS<sup>2</sup>), ni a cargo de los Gobiernos Regionales y mucho menos Municipales; resaltándose además, que nuestro ámbito de competencia se enfoca a supervisar la inversión privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público.
7. Dentro de ese ámbito de competencia, el artículo 5° del referido cuerpo normativo, establece que OSITRAN tiene, entre otros, los siguientes objetivos:

*"a) Velar por el cabal cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura pública nacional de transporte.*

*b) Velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que OSITRAN fije o que se deriven de los respectivos contratos de concesión.*

*(...)"*

[El subrayado es nuestro]

8. Conforme a las normas glosadas anteriormente, OSITRAN tiene entre sus principales objetivos, velar por el cabal cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión, y del sistema de tarifas y peajes contenido en dichos contratos; cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, los inversionistas y los usuarios, conforme a su misión.
9. Acorde con dicho orden legal, este Organismo Regulador no se encuentra facultado a exigir a las empresas concesionarias bajo su ámbito de competencia, el cumplimiento de obligaciones no previstas en sus respectivos contratos de concesión, y/o en las Leyes y Disposiciones Aplicables<sup>3</sup> a los mismos.
10. Dicho lo anterior, como quedó señalado en los antecedentes, el señor Congresista de la República Justiniano Apaza Ordoñez ha solicitado a OSITRAN lo siguiente:

<sup>1</sup> De infraestructura de transporte de uso público.

<sup>2</sup> PROVIAS NACIONAL no tiene la calidad jurídica de una empresa pública y mucho menos privada.

<sup>3</sup> En el presente caso, la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión del Tramo 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil, define el significado de Leyes y Disposiciones Aplicables, en los siguientes términos:

*"Es el conjunto de disposiciones legales que regulan el Contrato. Incluyen los reglamentos, directivas y resoluciones, que pueda dictar cualquier Autoridad Gubernamental competente, de conformidad con su ley de creación, las que serán de observancia obligatoria para las Partes".*

- a. Se le informe sobre las acciones de fiscalización y supervisión que se ha realizado a la Variante de Uchumayo.
- b. Se le informe sobre la labor de fiscalización y supervisión al Concesionario del Peaje de Uchumayo.
- c. Se le informe sobre el total recaudado en el año 2014 así como el promedio de recaudación mensual de la Unidad de Peaje de Uchumayo en el año 2014.
- d. Se le remita copias de los contratos, adendas y anexos del contrato de concesión de IIRSA Sur Tramo N° 5, así como las acciones que se han realizado respecto al incumplimiento de los compromisos por parte del Concesionario.
- e. Se le informe sobre cuánto se ha invertido en el mantenimiento y señalización de las carreteras en la región Arequipa, con énfasis en la Variante Uchumayo.
- f. Se le informe sobre cuánto se ha reinvertido en infraestructura vial, porque según señala los contratos de concesiones así lo prevén.

### III.2. Sobre la información solicitada por el Señor Congresista

11. A continuación, se dará respuesta a los seis requerimientos señalados en el Oficio N° 1723-2014-2015/JAO-CR:

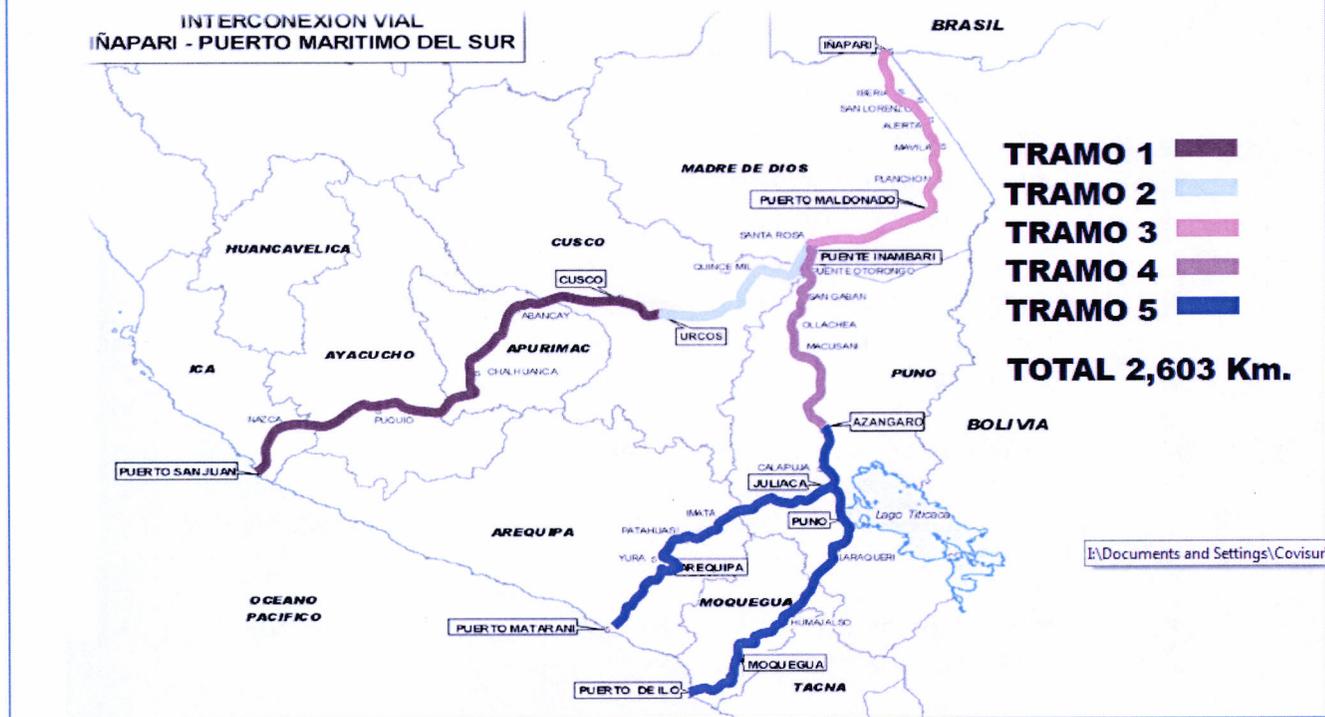
#### A. INFORME SOBRE LAS ACCIONES DE FISCALIZACIÓN Y SUPERVISIÓN QUE SE HA REALIZADO A LA VARIANTE DE UCHUMAYO

12. Debemos aclarar, que OSITRAN no tiene competencia sobre la red vial a cargo del Gobierno Regional de Arequipa (GRA), y, en caso que en los sectores de la vía a cargo del GRA se presentaran deterioros y fallas, éstas no están bajo nuestra supervisión.
13. De acuerdo a la Cláusula 7.2 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a efectuar las labores de Conservación de la infraestructura que sean necesarias para alcanzar y mantener los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo I del Contrato. Esta labor se realiza a través de los trabajos de Mantenimiento Rutinario (bacheo, parchados, limpieza de calzada, limpieza y reposición de señales verticales, pintado de señales horizontales, entre otros) y Mantenimiento Periódico (renovación del pavimento, mantenimiento de la rugosidad del pavimento, seguridad vial complementaria, entre otros), que viene ejecutando COVISUR en los sectores 4, 5, 6 y 13 de la vía<sup>4</sup>.
14. OSITRAN, en calidad de Organismo Regulador, supervisa los Niveles de Servicio de la carretera concesionada, verificando que éstos se encuentren dentro de los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. Dicha labor se efectúa a través de evaluaciones continuas a cargo de supervisores *in situ* en los tramos 5A: Matarani – Juliaca – Azángaro y 5B: Ilo – Puno - Juliaca, así como a través de las evaluaciones semestrales y anuales a cargo de empresas consultoras contratadas por el Regulador.
15. Para mejor ilustración sobre la ubicación del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil, a continuación se muestra un diagrama donde se aprecia el área de las concesiones existentes sobre el Proyecto antes mencionado, que comprende los Tramos 1, 2, 3, 4, y 5.

<sup>4</sup> Sector 4: Yura - Patahuasi; Sector 5: Patahuasi - Imata; Sector 6: Imata – Santa Lucía; y, Sector 13: Puente Gallatini – Puno.



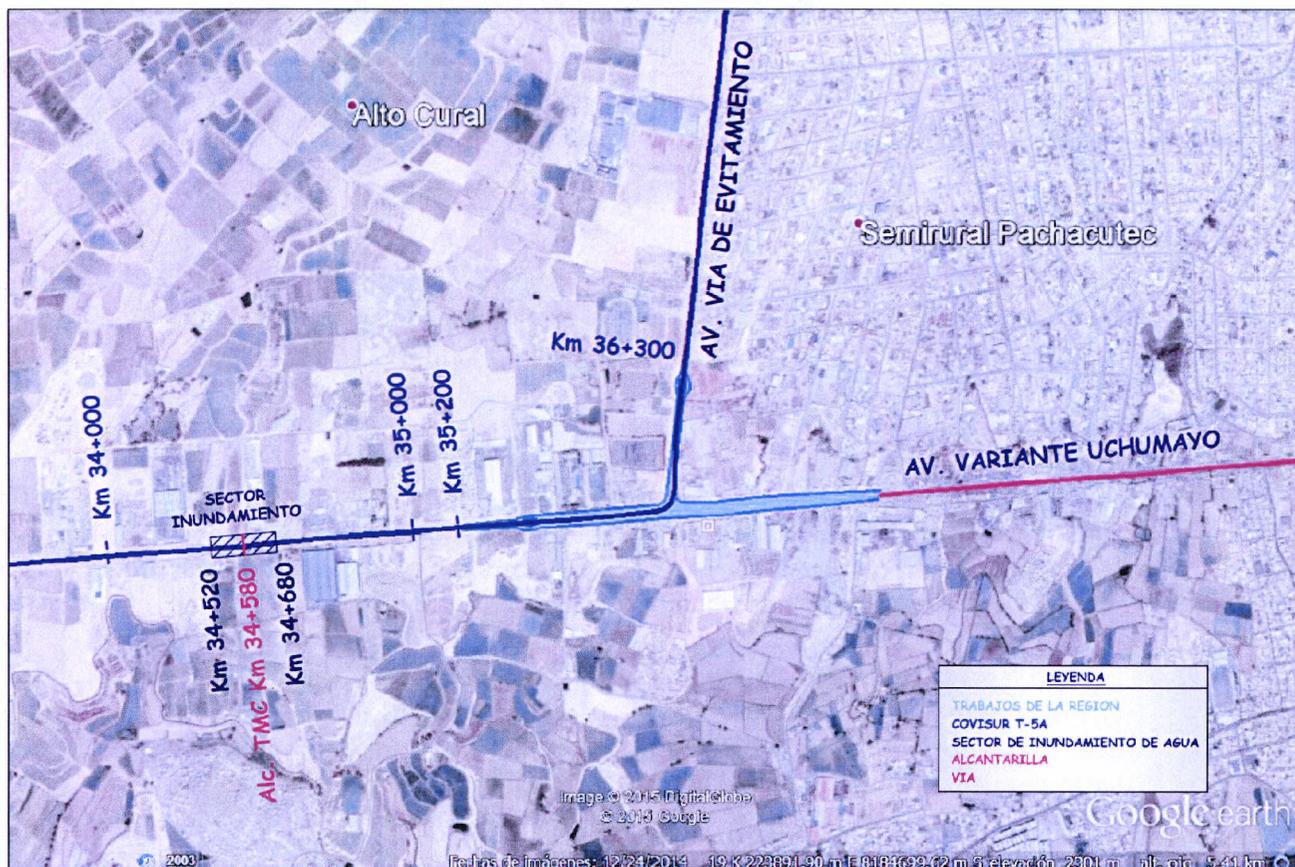
## El tramo N° 5 representa el 32% del total de la Interoceánica Sur



16. Conforme se advierte, el Tramo 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil, entregado en Concesión a COVISUR, comprende los subtramos Puerto Matarani - Azángaro y Puerto Ilo – Juliaca, con una extensión aproximada de 854.678 km<sup>5</sup>.
17. Asimismo, a fin de ilustrar sobre la ubicación de la Variante de Uchumayo dentro del área de la Concesión del Tramo 5, se muestra a continuación el siguiente gráfico:



<sup>5</sup> Conforme a lo previsto en función de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión suscrita en fecha 26 de noviembre de 2010.



18. Del Grafico anterior, se tiene que el área de la Variante de Uchumayo, que corresponde a la Concesión, se inicia desde el cruce con la Vía de Evitamiento hasta el Peaje de Uchumayo. Asimismo, el área comprendida entre el cruce de la Av. Vía de Evitamiento y Av. Variante Uchumayo y ésta última no está a cargo del concesionario, sino que está a cargo del Gobierno Regional de Arequipa; por lo que al no estar dicho tramo de vía bajo la competencia de OSITRAN, sobre el mismo este Organismo Regulador no realiza actividades de supervisión ni de fiscalización. Cabe precisar, que la Unidad de Peaje de Uchumayo se encuentran ubicado en el Km 25+140 (A diez (10) Km hacia la izquierda del sector afectado según el Diagrama del numeral anterior).
19. Precisado ello, en cuanto a las obligaciones del Concesionario frente a eventos de emergencia que se presenten sobre el área de la concesión, la Cláusula 7.7 del Contrato de Concesión establece que, en caso que sucediera una situación que requiera Mantenimiento de Emergencia, el Concesionario realizará las labores que sean necesarias para recuperar los Niveles de Servicio de la vía en el menor plazo posible, siempre que la geografía lo permita.

Ahora bien, en el caso específico del sector consultado (Ruta Nacional PE 34c- Variante) de la Variante de Uchumayo comprendido en el Área de la Concesión, cabe señalar que al inicio del presente año se han presentado lluvias extraordinarias en la ciudad de Arequipa, las que se acentuaron el día 15 de febrero, lo que ocasionó zonas de aniego desde el Km 34+460 al Km 34+680. En atención a ello, OSITRAN efectuó una Inspección No Programada sobre dicha concesión del 16 al 18 de febrero. Luego, a solicitud del Concesionario, mediante el Oficio N° 1158-2015-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN remitió su informe de opinión para que el evento se atienda con trabajos de Mantenimiento de Emergencia; asimismo, el Concesionario está efectuando las acciones necesarias para presentar la solución técnica a la zona de anegamiento de acuerdo con el Contrato de Concesión.



21. En ese sentido, ante los problemas suscitados el día 19 de febrero entre el Gobierno Regional de Arequipa y el gremio transportista de Arequipa, mediante Carta N° 00148-2015-COVISUR, de fecha 20 de febrero de 2015, el Concesionario informó sobre la situación actual de las ocurrencias en la Variante Uchumayo y solicitó que se categorice este sector inundado como Punto Crítico. La copia de esta información técnica del Concesionario se adjunta como Anexo I del presente informe. En atención a ello, mediante Oficio N° 1268-2015-GSF-OSITRAN de fecha 3 de marzo, este Organismo Regulador emitió su pronunciamiento respecto de la solicitud del Concesionario, en el sentido que el sector afectado entre el Km 34+460 al Km 34+680 del sector 03: Dv. Arequipa – Yura no se enmarca dentro de definición de Sector Crítico en concordancia con el Contrato de Concesión. No obstante, se sugiere evaluar el trámite de la solución técnica a través de la ejecución de una Obra Adicional.
22. Según lo verificado en campo por OSITRAN, el Concesionario adoptó acciones inmediatas para atender el aniego entre los Km 34+460 y Km 34+680, de tal manera que permita señalar la zona afectada y evacuar las aguas pluviales que se empozan en la calzada. Asimismo, se verificó la habilitación de un desvío paralelo a la vía y una trocha carrozable.
23. De otro lado, de acuerdo a lo reportado por el Concesionario, mediante Carta N° 00148-2015-COVISUR, éste habría advertido en reiteradas oportunidades al Gobierno Regional de Arequipa que los accesos al intercambio vial construidos por dicho Gobierno Regional fueron ampliados hasta llegar a un canal de regadío que desemboca en la vereda y berma de la vía, afectando directamente al sector señalado (calzada y señalización), lo cual puede apreciarse fotográficamente en el anexo que se adjunta.
24. Finalmente, con referencia al sector desde el cruce con la Vía de Evitamiento en el Km 35 (antes Km 4.5) hasta la unidad de peaje Uchumayo en el Km 25, en la Inspección No Programada efectuada por este Organismo Regulador, se verificó que la vía se encuentra en estado de conservación aceptable en el marco de los términos y condiciones previstos en el Contrato de Concesión; destacándose que su transitabilidad no presenta inconvenientes.
25. No obstante, se notificaron algunas observaciones en la carretera a través de los parámetros de condición insuficientes (PCI) que los está atendiendo el Concesionario según los plazos establecidos en el Contrato de Concesión. Se adjunta el Acta de dicha Inspección No Programada.
26. Por tanto, se reitera que, a la fecha, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN (en adelante, GSF) se ha pronunciado para que el evento se atienda con trabajos de Mantenimiento de Emergencia; y, ha coordinado con el Concesionario para que presente el expediente técnico que resuelva la ingeniería de este sector afectado.

**B. INFORME SOBRE LA LABOR DE FISCALIZACIÓN Y SUPERVISIÓN DEL PEAJE DE UCHUMAYO A CARGO DE LA EMPRESA COVISUR**

27. Con relación a la Supervisión de Operaciones, en cumplimiento del Plan Anual de Supervisión, este Organismo Regulador realiza trimestralmente inspecciones programadas, de los cuales, en los meses de marzo y septiembre, el Supervisor de Operaciones de OSITRAN efectúa la verificación del cumplimiento de obligaciones contractuales, tales como servicios de emergencia en peajes tales como Auxilio Mecánico y Grúa y servicios higiénicos gratuitos para el usuario.



28. Respecto al Peaje de Uchumayo, se efectuaron Inspecciones Programadas en forma trimestral donde se verificó el cumplimiento de los servicios higiénicos gratuitos y su mantenimiento rutinario en dicha unidad de Peaje.
29. Con relación a la Supervisión Económica y Financiera, en cumplimiento del Plan Anual de Supervisión, este Organismo Regulador realiza inspecciones programadas en los cuales se efectúa en todas las unidades de peaje de la Concesión lo siguiente: La verificación de la aplicación y difusión de tarifas vigentes, verificación del registro de reclamos, procedimiento de atención de reclamos y verificación del inventario de bienes.
30. Respecto al Peaje de Uchumayo, en la última Inspección Económica y Comercial realizada el 26 de enero de 2015, se verificó que las tarifas difundidas mediante paneles ubicados al inicio y final del peaje de Uchumayo son las correctas. Además, se verificó que el Libro de Reclamos se encuentra a disposición de los usuarios en las oficinas administrativas para que puedan presentar sus reclamos. Se verificó que la difusión del procedimiento de atención de reclamos se realiza mediante carteles de acrílico, ubicados en las oficinas administrativas. Se verificó la existencia de los bienes ubicados en la unidad de peaje así como en sus oficinas administrativas, al comparar con el inventario presentado por el Concesionario.
31. Por otro lado, cabe señalar que los flujos vehiculares son auditados por una empresa auditora de flujo vehicular, con el fin de verificar el ingreso efectivo recaudado por el Concesionario, tal como se establece en el Anexo XI del Contrato de Concesión. De acuerdo al Informe de Anual de Auditoría de Flujo Vehicular en el año 2014, se señaló que no existieron diferencias entre el monto obtenido por la empresa auditora y lo registrado por la empresa concesionaria.

**C. INFORME SOBRE EL TOTAL RECAUDADO EN EL AÑO 2014, ASÍ COMO EL PROMEDIO DE RECAUDACIÓN MENSUAL DE LA UNIDAD DE PEAJE DE LA VARIANTE UCHUMAYO DEL AÑO 2014**

32. Preliminarmente, en este acápite, es preciso acotar que la modalidad de la Concesión es Cofinanciada<sup>6</sup>, toda vez que, si bien se trata de un proyecto socialmente rentable, requiere de un

<sup>6</sup> Sobre el particular, conviene recordar que, de acuerdo a lo previsto en la Cláusula 2.5 del Contrato, la modalidad de esta Concesión es Cofinanciada:

**“Modalidad**

2.5.- La modalidad de la Concesión es cofinanciada, de conformidad con lo señalado en el Literal c) del Artículo 14° del TUO y en los artículos 2 y 3 del D.S. N° 108-2006-EF,

Para tal efecto, el Concedente cofinanciará el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por Servicio (PAS)”.

Por su parte, los artículos 2 y 3 del Decreto Supremo N° 108-2006-EF, explícitamente referidos en el Contrato de Concesión, establecen lo siguiente:

**“Artículo 2.- De la compensación que perciban los concesionarios**

El Concesionario percibirá como contraprestación por el servicio público a ser prestado, una retribución que puede consistir en: (a) tarifas, peajes, precio, entre otros, a ser cobrados a los usuarios finales, y/o, de no ser suficientes, (b) un cofinanciamiento que consiste en un pago total o parcial a cargo del Concedente, que puede provenir de cualquier fuente que no tenga un destino específico previsto por ley, para cubrir las inversiones y/ o la operación y mantenimiento, a ser entregado mediante una suma única periódica, y/o (c) cualquier otra modalidad de contraprestación acordada por las partes.

**Artículo 3.- De la naturaleza del cofinanciamiento**

En el caso de concesiones cofinanciadas por el Estado, a que se refiere el inciso c) del Artículo 14 del Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM y normas modificatorias, los montos que perciba el concesionario por la ejecución y explotación de la obra y/o prestación del servicio constituyen el sistema de recuperación de la inversión y/o de los costos o gastos de operación y mantenimiento



aporte del Estado para ser rentable desde el punto de vista privado. En otras palabras, en esta Concesión los ingresos obtenidos de todos los Peajes resulta insuficiente para cubrir el monto de las inversiones y las actividades de operación y mantenimiento contractualmente previstas para los 854.678 km de extensión de la Infraestructura Vial concesionada.

33. Específicamente, en relación al Peaje de la Variante de Uchumayo, de acuerdo a lo señalado en el Informe Anual de Auditoría de Flujo Vehicular del Año 2014, elaborado por la empresa auditora CIDATT Consultoría S.A., y remitido por el Concesionario a OSITRAN mediante Carta N° 000075-2015-COVISUR de fecha 27 de enero de 2015, el total recaudado en el año 2014 ascendió a S/.66,626,453.90 incluido el IGV.
34. Asimismo, en el mencionado informe de auditoría se indicó la recaudación total de la Unidad de Peaje de Uchumayo en el año 2014, ascendente a un total de S/. 24,818,277.00 incluido el IGV, como se muestra en el Cuadro N° 01:

**Cuadro N° 01:  
Recaudación mensual en la Unidad de Peaje de Uchumayo-Año 2014**

Mes	Monto incluido IGV (S/.)
Enero	2,062,653.00
Febrero	1,998,977.00
Marzo	1,885,371.00
Abril	1,791,101.00
Mayo	1,930,052.00
Junio	1,832,690.00
Julio	1,987,539.00
Agosto	2,143,070.00
Setiembre	2,346,548.00
Octubre	2,304,385.00
Noviembre	2,175,814.00
Diciembre	2,360,077.00
<b>TOTAL</b>	<b>24,818,277.00</b>

Fuente: Informe Anual de Auditoría de Flujo Vehicular del Año 2014  
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización-OSITRAN

35. Evidentemente, el hecho que se trate de una Concesión Cofinanciada de ninguna manera exime al Concesionario del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, pues por lo demás, todas sus

efectuados; por lo tanto, la retribución económica por el servicio prestado por el concesionario. [El subrayado es nuestro]

De igual modo, el artículo 5° del Reglamento de la Ley de APP, aprobado por Decreto Supremo N° 127-2014-EF, establece:

*“Artículo 5.- Clasificación de las Asociaciones Público Privadas*

*(...)*

*5.2 En las Asociaciones Público Privadas cofinanciadas a que se refiere el literal b) del artículo 4 de la Ley, se considerará lo siguiente:*

*(...)*

*b) Se considerará como cofinanciamiento a cualquier pago proveniente de los recursos del Estado o que administren las entidades comprendidas dentro del ámbito de aplicación de la Ley, total o parcial a cargo de la entidad para cubrir las inversiones, operación que incluye la gestión, y mantenimiento a ser entregado mediante una suma única periódica, y/o cualquiera que convengan las partes en el marco del contrato de Asociación Público Privada.*

*(...)”*



intervenciones se encuentra debidamente remuneradas con el PAO y PAMO expresamente pactados en el Contrato de Concesión

36. No obstante, en este punto, conviene recalcar que la cantidad de ingresos registrada en el Peaje de la Variante de Uchumayo y todos los demás Peajes de la Concesión, resulta insuficiente para cubrir el monto de las inversiones y las actividades de operación y mantenimiento contractualmente previstas para los 854.678 km de extensión de la Infraestructura Vial concesionada, monto que asciende a US\$34,368,144.00<sup>7</sup>) conforme a lo previsto en el Apéndice 3 del Anexo XIII del Contrato de Concesión.

**D. REMISIÓN DE COPIAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, ADENDAS Y ANEXOS DE DICHO CONTRATO Y ACCIONES REALIZADAS RESPECTO AL INCUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS POR COVISUR**

37. A la fecha, se han suscrito dos Adendas al Contrato de Concesión. En un CD adjunto al presente informe se incluye archivos correspondientes a copias del Contrato de Concesión y sus anexos, así como las dos adendas señaladas. Cabe mencionar, que dichas informaciones se encuentran publicadas en la página web de OSITRAN.
38. Con relación a las acciones realizadas respecto al incumplimiento de los compromisos contractuales por COVISUR, se debe señalar que a la empresa Concesionaria se le impusieron tres

<sup>7</sup> La Cláusula 1.6 del Contrato de Concesión establece las definiciones del PAS, PAO y PAMO:

*"PAS (Pago Anual por Servicio)*

*Es el pago que recibirá el CONCESIONARIO por la realización de los actos previstos en el Contrato, de conformidad a lo establecido en el Anexo XIII.*

*Pago Anual por Obras (PAO)*

*Es el pago que tiene como finalidad retribuir la inversión en que incurre el CONCESIONARIO de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Anexo XIII del Contrato.*

*Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)*

*Es el pago que tiene por finalidad retribuir la actividad de explotación y Conservación en que incurre el CONCESIONARIO para la prestación del Servicio, tal como se encuentra regulado en el Anexo XIII del Contrato."*

Por otro lado, el Apéndice 3 del Anexo XIII del Contrato de Concesión estipula los montos del PAMO y PAO:

**A. SOBRE EL PAMO**

(...)

El PAMO asciende a la suma de US\$ 13 691,681.00 (...), correspondiente a la Propuesta Económica (...).

(...)

**B. SOBRE EL PAO**

(...)

El PAO asciende a la suma de US\$ 20 676,463.00 (...), correspondiente a la Propuesta Económica (...)"

Finalmente, el Apéndice 3 del Anexo XIII del Contrato de Concesión establece el monto del PAS:

*"Monto del PAS*

*El monto del PAS asciende a la suma conjunta del PAO y el PAMO ofertados."*

En tal sentido, el monto del PAS asciende a US\$34,368,144.00, la suma conjunta del PAO (US\$20,676,463.00) y PAMO (US\$13,691,681.00).



multas a título de sanción las cuales derivaron de la tramitación de Procedimientos Administrativos Sancionadores (PAS). Conforme se advierte del cuadro N° 02, que se presenta a continuación, dos multas impuestas a COVISUR fueron pagadas en forma oportuna por dicha empresa.

Asimismo, es pertinente señalar que respecto del Expediente 041-2014-GSF (Demora en el suministro de Información consistente en (i) Presentación del Plan Anual de Inversiones 2014 y; (ii) Presentación de Informes Mensuales de Ejecución del Plan Anual de Inversiones de los meses de diciembre 2013, enero y febrero 2014) sobre incumplimiento de los artículos 24°, literal b), y 26, literal b), del Reglamento General de Supervisión de OSITRAN, el Concesionario presentó recurso apelación ante la multa impuesta por la Gerencia General de OSITRAN mediante Resolución N° 152-2014-GG-OSITRAN de fecha 11 de diciembre de 2014, el mismo que se encuentra actualmente en trámite.

**Cuadro N° 02:**

<b>EXPEDIENTES ADMINISTRATIVOS SANCIONADORES (SANCIONES IMPUESTAS A COVISUR)</b>		
<b>N° de Expediente</b>	<b>042-2014-GSF</b>	<b>043-2014-GSF</b>
<b>Infraacción</b>	No levantar las observaciones sobre Parámetros de Condición Insuficiente dentro del plazo estipulado en el Contrato de Concesión	Funcionamiento del Sistema de Comunicación de emergencia en tiempo real
<b>Incumplimiento</b>	Numeral 4.8 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión	Literal d) de la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión
<b>Tipificación</b>	Artículos 12.2 del RIS	Artículos 12.2 del RIS
<b>SANCION</b>	Mediante Resolución N°143-2014-GG-OSITRAN del 01/12/14 se impone una multa equivalente a 60 UIT	Mediante Resolución N° 012-2015-GG-OSITRAN del 29/01/15 se impone una multa equivalente a 4 UIT
<b>Observaciones</b>	Multa Pagada (se acogió a la reducción del 25% de acuerdo al artículo 64° del RIS)	Multa Pagada (se acogió a la reducción del 25% de acuerdo al artículo 64° del RIS)

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización-OSITRAN

**E. INFORME SOBRE LA INVERSIÓN EN MANTENIMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DE LAS CARRETERAS EN LA REGIÓN AREQUIPA CON ÉNFASIS EN LA VARIANTE DE UCHUMAYO**

39. Con relación a este punto, en primer término conviene aclarar que únicamente se encuentra bajo el ámbito de competencia de OSITRAN, la infraestructura vial nacional entregada en Concesión



por el Estado Peruano, más no la que se encuentra directamente a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (a través de PROVÍAS), ni a cargo de los Gobiernos Regionales ni Gobiernos Locales.

40. Por tanto, se informa que en dicha Región se encuentran dos proyectos de carreteras concesionados: i) IIRSA Sur Tramo 5: Puerto Matarani – Juliaca – Azángaro / Puerto Ilo – Juliaca y ii) Desvío Quilca - Desvío Arequipa (Repartición) - Desvío Matarani - Desvío Moquegua - Desvío Ilo - Tacna - La Concordia. Respecto de la segunda, según PROINVERSIÓN, considera una inversión referencial de 160 millones de Dólares Americanos y la cual se determinará a la aprobación del Estudio Definitivo de Ingeniería en el primer trimestre del año 2015.
41. Asimismo, y dado que la solicitud de información es “con énfasis en la Variante de Uchumayo”, se brinda información del Tramo 5 de la Interoceánica Sur, que se encuentra bajo el ámbito de competencia de OSITRAN.
42. Conforme se indicó anteriormente, de acuerdo a lo previsto en la cláusula 2.5 del Contrato de Concesión, la modalidad de la Concesión es cofinanciada; ello, de conformidad con lo señalado en el Literal c) del Artículo 14 del Decreto Supremo N° 059-96-PCM<sup>8</sup>. Así, el Estado reconoce al Concesionario sus costos de inversión, operación, Mantenimiento Rutinario y Mantenimiento Periódico que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado en el proceso licitatorio y el Contrato de Concesión. Los costos de inversión están representados a través del Pago Anual por Obras (PAO) y los costos de operación y conservación a través del Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).
43. Referente a las inversiones establecidas en el contrato de concesión en el sector 03 de la Concesión IIRSA Sur Tramo 5, comprendido desde Arequipa hasta Yura, con una longitud de 58.78 Km. que incluye a la variante Uchumayo, se realizaron trabajos de rehabilitación del pavimento asfáltico; reconfiguración de bermas; obras de arte y drenaje; trabajos de señalización como marcas en el pavimento, señales informativas, señales reglamentarias, señales preventivas, guardavías metálicos, postes kilométricos, delineadores, tachas; y trabajos de protección ambiental, cuya inversión ejecutada asciende a US\$ 12,174,752.41 incluido IGV.
44. Respecto al PAMO, se le reconoce al Concesionario por toda la labor realizada en un trimestre; es decir, no es un pago por sector, sino que se le reconoce por la operación y mantenimiento de todo el Tramo 5 que comprende la prestación del Servicio realizado en el trimestre anterior en los 854.678 km de Infraestructura Vial. El pago del monto del PAMO establecido en el Contrato de Concesión, se encuentra supeditado al cumplimiento de requisitos establecidos en el Anexo XIII del Contrato, como se cita a continuación: “Para el pago del PAMO es requisito indispensable que el CONCESIONARIO hubiere efectuado la actividad de operación y Mantenimiento para la prestación del Servicio en el trimestre anterior, de acuerdo a los Índices de Serviciabilidad previstos en el presente Contrato y que el REGULADOR haya aprobado los informes con el detalle de la recaudación por concepto de Peajes de dicho trimestre.”

45. En el siguiente cuadro se muestra el detalle del reconocimiento del PAMO a través de los años:

<sup>8</sup> Texto Único Ordenado de las Normas con rango de ley que regulan la entrega en Concesión al sector privado de las Obras Públicas de infraestructura y de Servicios Públicos.



**Cuadro N° 03**  
**PAMO: Pago Anual por Mantenimiento y Operación**  
**(Montos expresados en millones de Dólares Americanos sin incluir el IGV)**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PAMO <sup>1/</sup>	11,2	14,7	16,0	20,9	19,6	20,0	19,6

1/ Monto en Dólares establecido en el Contrato de Concesión, incluido los reajustes según dicho contrato. Cada año corresponde al reconocimiento al Concesionario por los costos de operación y mantenimiento periódico y rutinario realizado en cuatro trimestres: Último trimestre del año anterior y los tres primeros trimestres del año indicado.

Fuente: MTC, Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización-OSITRAN

**F. INFORME SOBRE CUÁNTO SE HA REINVERTIDO EN INFRAESTRUCTURA VIAL**

46. En relación a este punto, es pertinente aclarar que los contratos de concesión bajo al ámbito de competencia de OSITRAN, no establecen como una obligación de los concesionarios, reinvertir<sup>9</sup> en la infraestructura vial, menos aún en concesiones que requieren cofinanciamiento del Estado como la Concesión del Tramo 5 de la Carretera Interoceánica Sur. En líneas generales, el referido Contrato de Concesión establece obligaciones de inversión, operación y mantenimiento; precisando que, una vez alcanzados determinados Niveles de Servicio con las inversiones (remuneradas con el PAO), el Concesionario debe mantenerlos durante todo el plazo de vigencia de la Concesión<sup>10</sup>, remunerándose dichas actividades de mantenimiento mediante el pago del PAMO.

47. Sin perjuicio de lo anterior, podemos hacer referencia a ciertas inversiones adicionales efectuadas en la **etapa de explotación** de la IIRSA Sur Tramo 5. Sobre el particular, se ejecutaron a la fecha, tres obras adicionales<sup>11</sup> en aplicación de la Cláusula 6.34<sup>12</sup> del Contrato de Concesión: i) Puente Bello y Accesos; ii) Tramo Crítico San Camilo del Sector 1: Matarani – Empalme Panamericana Sur del Tramo 5; y, iii) Adecuación de Niveles de Servicio del Sector 09: Repartición – Dv. Moquegua (Km. 1146+763 al km. 1184+683).

<sup>9</sup> Desde el punto de vista económico, reinversión es el empleo de los beneficios obtenidos de una actividad productiva en el aumento del capital de la misma. O en un sentido más amplio, inversión de los beneficios obtenidos por una empresa en el proceso productivo, en vez de ser repartidos entre los accionistas.

<sup>10</sup> En el presente caso, el plazo de vigencia de la Concesión del Tramo 5, es veinticinco (25) años contados desde la Fecha de Inicio de la Explotación.

<sup>11</sup> La Cláusula 1.6 del Contrato de Concesión, define Obra Adicional a aquellas no se encuentran contempladas en el Proyecto de Ingeniería de Detalle y/o en el proyecto referencial, así mismo, son aquellas vinculadas directamente a la Concesión que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en el tramo, que sean requeridas en sectores no considerados en el Proyecto de Ingeniería de Detalle y/o en el Proyecto Referencial en la medida que no eran previsibles conforme a los criterios usualmente utilizados al momento de su elaboración, para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotécnica, incremento del tráfico por encima de los ejes previstos en el PID y/o en el Proyecto Referencial o cuando el tipo de solución de ingeniería inicialmente considerado en el PID y/o en el Proyecto Referencial, a pesar del adecuado y oportuno mantenimiento rutinario y periódico, se deteriore prematuramente o requiera ser modificado por razones de seguridad vial. La ejecución de las Obras Adicionales se encontrará sujeto a lo establecido en la Cláusula 6.32 a la Cláusula 6.40.

<sup>12</sup> Cláusula 6.34: Las Partes podrán acordar que el Concesionario construya o contrate la construcción de las Obras Adicionales, fijando de común acuerdo los términos y condiciones bajo los cuales se ejecutarán, incluyendo los volúmenes de las Obras Adicionales a construir, los plazos en que se requerirán, el precio y el mecanismo de pago entre ellas. En este caso, las Obras Adicionales serán ejecutadas por el Concesionario, con cargo a los recursos del Concedente en función al mecanismo que acuerden las Partes.



48. Respecto de la obra adicional "Puente Bello y Accesos", se ejecutó en aplicación de la Cláusula 6.34 y se reguló su ejecución a través de un Acta de Acuerdo entre las Partes de noviembre de 2012, con las siguientes características técnicas:

- Valor Referencial Total: US \$ 2,412,420.18, incluye gastos generales (32.81%), utilidad (10%), no incluye reajustes ni IGV.
- La obra adicional "Puente Bello y Accesos" consistió en la construcción de un puente de 55 metros de luz y su respectivo acceso entre el Km. 106+600 al km. 107+193 a nivel de carpeta asfáltica ubicado en el tramo del Km. 107+00 del sub tramo Humajalso – Puente Gallatini; dicha estructura permite una mejor conexión entre los departamentos de Puno y Moquegua mejorando los índices de Serviciabilidad de la Concesión.
- La obra se inició el 03 de julio de 2013 y se culminó el 21 de marzo de 2014.
- A la fecha, el Regulador emitió opinión favorable a nueve valorizaciones por un monto acumulado de US \$ 1,425,558.93, que incluye gastos generales (32.81%), utilidad (10%), amortizaciones del adelanto, reajustes e IGV.
- Actualmente la obra se encuentra en proceso de liquidación financiera.

49. Respecto de la obra adicional "Tramo Crítico San Camilo del Sector 1: Matarani – Empalme Panamericana Sur del Tramo 5", se informa que la misma se ejecutó en aplicación de la Cláusula 6.34 y se ejecución se reguló a través de un Acta de Acuerdo entre las Partes del 14 de octubre de 2013, con las siguientes características técnicas:

- Valor Referencial Total: US \$ 7,604,406.57, incluye gastos generales (32.81%), utilidad (10%), no incluye reajustes ni IGV.
- La obra adicional "Tramo Crítico San Camilo del Sector 1: Matarani – Empalme Panamericana Sur del Tramo 5" consistió en la rehabilitación y mejoramiento del tramo crítico San Camilo desde la progresiva Km. 8+500 al Km. 15+040 de la carretera que une la Panamericana Sur con el Puerto de Matarani. El nivel de la rasante de la vía se elevó hasta 3.90 metros como máximo; la sección de la vía presenta un ancho total de nueve metros con dos carriles de 3.30 metros cada uno y dos bermas de 1.20 metros a cada lado.
- La obra se inició el 28 de octubre de 2013 y se culminó el 28 de junio de 2014.
- A la fecha, el Regulador emitió opinión favorable a ocho valorizaciones por un monto acumulado de US \$ 7,700,794.99, que incluye gastos generales (32.81%), utilidad (10%), reajustes e IGV.
- Actualmente la obra se encuentra en proceso de liquidación financiera.

50. Respecto de la obra adicional "Adecuación de Niveles de Servicio del Sector 09: Repartición – Dv. Moquegua (Km. 1146+763 al km. 1184+683)", se informa que se ejecutó en aplicación de la Cláusula 6.34 y se reguló su ejecución a través de un Acta de Acuerdo entre las Partes el 15 de octubre de 2013, con las siguientes características técnicas:

- Valor Referencial Total: S/. 6,441,121.51, incluye gastos generales (32.81%), utilidad (10%), no incluye reajustes ni IGV.
- La obra adicional "Adecuación de Niveles de Servicio del Sector 09: Repartición – Dv. Moquegua (Km. 1146+763 al km. 1184+683)" consistió en la colocación de una carpeta asfáltica en las bermas de ancho promedio 1.20 metros, con la finalidad de uniformizar los niveles rasante de las bermas con la calzada existente, adecuando los niveles de servicio del referido sector a los establecidos en el contrato de concesión.



- La obra se inició el 14 de noviembre de 2013 y se culminó el 14 de febrero de 2014.
- A la fecha, el Regulador emitió opinión favorable a tres valorizaciones por un monto acumulado de S/. 7,015,715.48, que incluye gastos generales (32.81%), utilidad (10%), reajustes e IGV.
- Actualmente la obra se encuentra en proceso de liquidación financiera.

#### IV. CONCLUSIONES

51. De lo expuesto, queda claro que OSITRAN no tiene competencia sobre la red vial a cargo del Gobierno Regional de Arequipa (GRA), y, en caso que en los sectores de la vía a cargo del GRA se presentaran deterioros y fallas, éstas no están bajo nuestra supervisión.
52. De acuerdo a la Cláusula 7.2 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a efectuar las labores de Conservación de la infraestructura que sean necesarias para alcanzar y mantener los Niveles de Servicio establecidos en el Anexo I del Contrato. Esta labor se realiza a través de los trabajos de Mantenimiento Rutinario (bacheo, parchados, limpieza de calzada, limpieza y reposición de señales verticales, pintado de señales horizontales, entre otros) y Mantenimiento Periódico (renovación del pavimento, mantenimiento de la rugosidad del pavimento, seguridad vial complementaria, entre otros), que viene ejecutando COVISUR en los sectores 4, 5, 6 y 13 de la vía.
53. En el caso específico del sector consultado (Ruta Nacional PE 34c- Variante), al inicio del presente año se han presentado lluvias extraordinarias en la ciudad de Arequipa, las que se acentuaron el día 15 de febrero, ocasionando zonas de aniego desde el Km 34+460 al Km 34+680. En atención a ello, OSITRAN efectuó una Inspección No Programada del 16 al 18 de febrero al área de la concesión. Luego, a solicitud del Concesionario, mediante el Oficio N° 1158-2015-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN remitió su informe de opinión para que el evento se atienda con trabajos de Mantenimiento de Emergencia; Asimismo, el Concesionario está efectuando las acciones necesarias para presentar la solución técnica a la zona de anegamiento de acuerdo con el Contrato de Concesión.
54. Respecto al Peaje de Uchumayo, se efectuaron Inspecciones Programadas en forma trimestral, donde se verificó el cumplimiento de sus obligaciones respecto de los servicios higiénicos gratuitos y su mantenimiento rutinario en dicha unidad de Peaje. Asimismo, en la última Inspección Económica y Financiera realizada el 29 de enero de 2015, se verificó que las tarifas difundidas mediante paneles ubicados al inicio y final del peaje de Uchumayo son las correctas. Además, se verificó que el Libro de Reclamos se encuentra a disposición de los usuarios en las oficinas administrativas para que puedan presentar sus reclamos y que la difusión del procedimiento de atención de reclamos se realiza mediante carteles de acrílico, ubicados en las oficinas administrativas, verificándose también la existencia de los bienes ubicados en la unidad de peaje así como en sus oficinas administrativas, al comparar con el inventario presentado por el Concesionario.
55. En cuanto al total recaudado en el año 2014 por concepto de peaje, y de acuerdo a lo señalado en el Informe Anual de Auditoría de Flujo Vehicular del Año 2014, elaborado por la empresa auditora CIDATT Consultoría S.A. este asciende a S/. 66,626,453.90, incluido el IGV. Asimismo, en el caso de la recaudación correspondiente a la Unidad de Peaje de Uchumayo en el año 2014, este asciende a S/. 24,818,277.00 incluido el IGV.

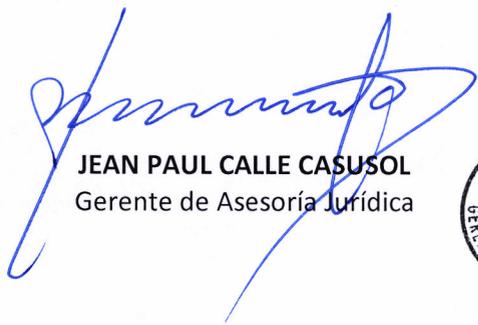


V. RECOMENDACIÓN

1. Elevar el presente informe a la Presidencia, así como los documentos que se adjuntan, a fin que sean remitidos al señor Congresista de la República Justiniano Rómulo Apaza Ordoñez, para conocimiento y fines que estime pertinente.

Atentamente,

  
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA  
Gerente de Supervisión y Fiscalización

  
JEAN PAUL CALLE CASUSOL  
Gerente de Asesoría Jurídica



Reg Sal GAJ No.9960-15  
HR: 6995-15



**OSITRAN**  
GERENCIA GENERAL

PROVEIDO N°: 203-2015-66

PARA : Dro Montoya

ACCIONES A SEGUIR : Revisión Urgente

FECHA: 13/03/2015



*Recibido  
FNF  
16/03  
10:00*

**Oficio N° XXXX-2015-PD-OSITRAN**

Lima, xx de marzo de 2015

Señor

Justiniano Rómulo Apaza Ordoñez

**Congresista de la República**

Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n

Lima.-

Asunto : Remisión de Información

Referencia : Oficio N° 1723-2014-2015-JAO-CR

De mi consideración:

Me dirijo a usted en atención al documento de la referencia, a través del cual solicita información documentada respecto sobre la Variante y Unidad de Peaje de Uchumayo de la concesión otorgada a la empresa Concesionaria Vial del Sur S.A. para la ruta del Tramo N° 5 de IIRSA Sur.

Al respecto, dentro del plazo legal establecido, se remite a su despacho el Informe N° xxxx-2015-GSF-GAJ-OSITRAN, en el cual se emite la opinión solicitada debidamente documentada, para los fines que estime pertinentes.

Atentamente,

**PATRICIA BENAVENTE DONAYRE**

Presidente del Consejo Directivo



**OSITRAN**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público  
Sistema de Mesa de PartesFecha Reporte 20/02/2015  
Hora Reporte 04:43:29 PM  
Página 1**HOJA DE TRÁMITE**N° REGISTRO **6955**  
TIPO CARTA  
NÚMERO 000148-2015-COVISUR  
FECHA 20/02/2015  
FOLIOS 27  
RPTAREMITENTE VLADIMIR GARCIA COSAVALENTE  
CARGO APODERADO  
CLASE CONCESIONARIOS-ENTIDADES  
PRESTADORAS  
INSTITUCION COVISUR-CONCESIONARIO VIAL DEL SUR  
DIRIGIDO A: JARAMILLO TARAZONA, FRANCISCO  
ÁREA Gerencia de SupervisiónASUNTO MANTENIMIENTO DE EMERGENCIA SECTOR 3 DV AREQUIPA-YURA KM. 34+460 AL KM. 34+680  
NOTAS COPIAATENDIDO CON: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

DERIVACIONES DE DOCUMENTO			
DERIVAR A:: (ÁREA / PERSONA)	ACCIONES	FEC./DERV.	V° B°
Gerencia de Supervisión/JARAMILLO TARAZONA, FRANCISCO		20/02/2015	
<i>D. Villegas</i>		<i>23/2</i>	
<i>R. Torres</i>	<i>OB</i>	<i>23/02</i>	<i>[Signature]</i>

**OBSERVACIONES** \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

1. Archivar
2. Atención Urgente
3. Acción que corresponda
4. Atender directamente
5. Agregar a sus antecedentes
6. Archivo
7. Copia Informativa
8. Conversemos

9. Conocimiento y fines
10. Devolución
11. Difusión
12. Elaborar Presentación
13. Elaborar Ayuda Memoria
14. Opinión
15. Por corresponderle
16. Proyectar respuesta

17. Proceder según normatividad vigente
18. Publicar en la Página WEB
19. Revisión e informe
20. Reformular
21. Responder directamente
22. Su cumplimiento
23. Trámite respectivo
24. Tomar nota y devolver

*[Signature]*  
*23/feb-15*  
*17:09*

**CARTA N° 000148-2015-COVISUR**

Arequipa, 20 de febrero de 2015

Señores  
**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**  
**MTC**  
Presente.-



Atención : **Sr. Raúl García Carpio**  
Director General de Concesiones en Transportes

Referencia : Ayuda Memoria  
a) Carta N° 106-2013-COVISUR 29/01/13  
b) Carta N° 203-2013-COVISUR 14/03/13  
c) Carta N° 0095-2015-COVISUR 02/02/15  
d) Carta N° 0119-2015-COVISUR 11/02/15  
e) Carta N° 0129-2015-COVISUR 17/03/15

Asunto : **Mantenimiento de Emergencia; Sector 3 Dv. Arequipa - Yura**  
**Km. 34+460 al Km. 34+680**

De nuestra consideración:

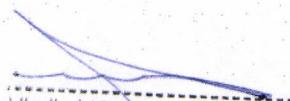
Es grato dirigirnos a usted para saludarlo y al mismo tiempo remitirle información adicional en relación a la inundación de la vía a la altura del Km. 34+460 al Km. 34+680 del Sector 3 Dv. Arequipa – Yura, ocasionada como consecuencia de las lluvias que se vienen produciendo en Arequipa, y respecto de la cual el Concesionario ha venido ejecutando labores de Mantenimiento de Emergencia, conforme ha sido comunicado oportunamente al Concedente y al Regulador. En este sentido, adjuntamos a la presente un Ayuda Memoria sobre el particular.

Al respecto y mediante documentos de la referencia b) y c), COVISUR comunicó y sustentó ante el Regulador la necesidad de categorización de este sector como un Punto Crítico, con el objetivo de realizar actividades de ingeniería a fin de implementar la solución definitiva, sin embargo a la fecha, el Regulador considera que este no es un Punto Crítico, por lo tanto éste fenómeno de inundación se producirá cada vez que ocurra presencia de lluvias en la zona.

Sin embargo, COVISUR ha atendido y seguirá atendiendo la inundación como evento de emergencia garantizando la transitabilidad en todo momento tal como se muestra en la Ayuda Memoria, comunicando al Concedente y Regulador cada vez que se presente este fenómeno, tal como lo hemos venido realizando este año mediante los documento de la referencia d),e),f).

Sin otro particular, quedamos de usted,

Atentamente,



Vladimir Garcia Cosavalente  
Apoderado

C. C. Sr. Francisco Jaramillo Tarazona  
Gerente de Supervisión de OSITRAN



**AYUDA DE MEMORIA**  
Variante de Uchumayo – Arequipa

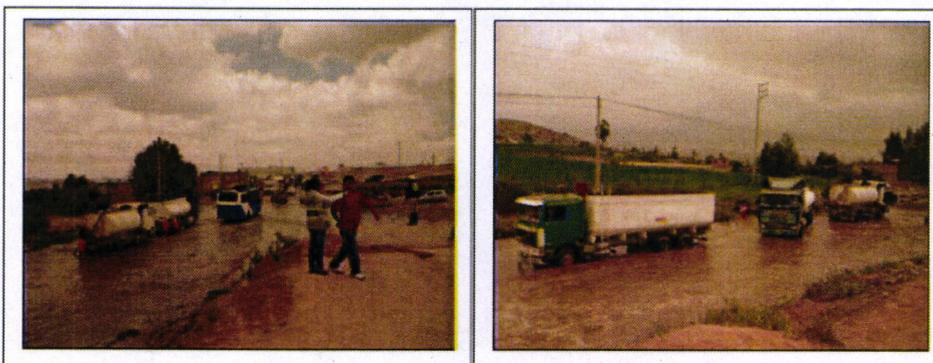
**1. ANTECEDENTES:**

**a) PUNTO CRITICO: ZONA DE ANEGAMIENTO KM 34 +500 (KM 4.5)**

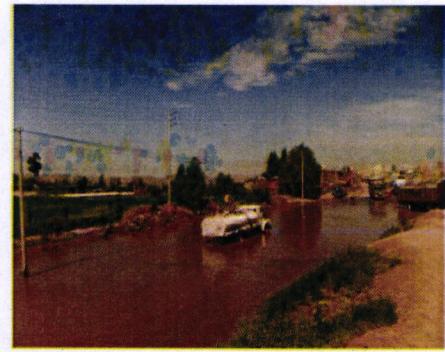
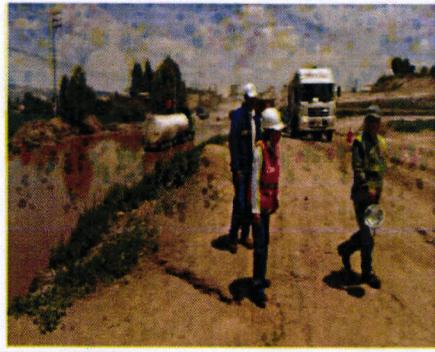
- CARTA N° 0106-2013-COVISUR del 31-01-2015 dirigida al OSITRAN sustentando la aparición de punto crítico, solicitando evaluación y categorización en el Km 34+500 del Sector 3.
- CARTA N° 0095-2015-COVISUR del 02-02-2015 dirigida al MTC y OSITRAN comunicando el inicio de trabajos de Mantenimiento de Emergencia en el Km 34+500 del Sector 3.
- CARTA N° 0119-2015-COVISUR del 11-02-2015 dirigida al MTC y OSITRAN comunicando el inicio de trabajos de Mantenimiento de Emergencia en el Km 34+500 del Sector 3.
- CARTA N° 0129-2015-COVISUR del 17-02-2015 dirigida al MTC y OSITRAN comunicando el inicio de trabajos de Mantenimiento de Emergencia en el Km 34+500 del Sector 3.

**EVENTOS DE EMERGENCIA PRESENTADOS Y ATENDIDOS:**

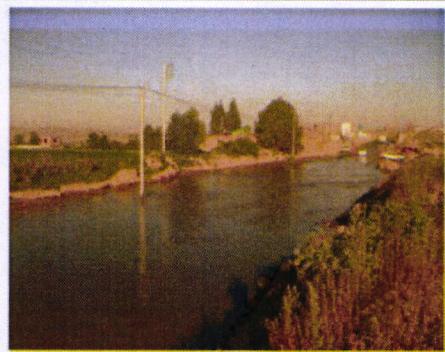
Los anegamientos en la zona son constantes luego de precipitaciones pluviales los que fueron atendidos mediante trabajos de Mantenimiento de Emergencia verificados por el Regulador. Se muestra fotografías de algunos eventos:



08/02/2012 a 17/02/2012. Anegamiento por intensas y constantes precipitaciones pluviales. Se observa cisternas eliminando las aguas y verificación del evento por Regulador.



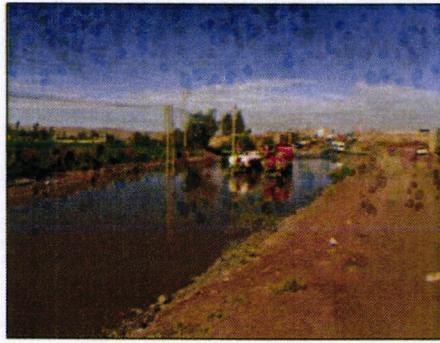
11/03/2012 a 13/03/2012. Anegamiento luego de intensa precipitación pluvial. Se observa en cisterna eliminado las aguas y verificación de evento por Regulador.



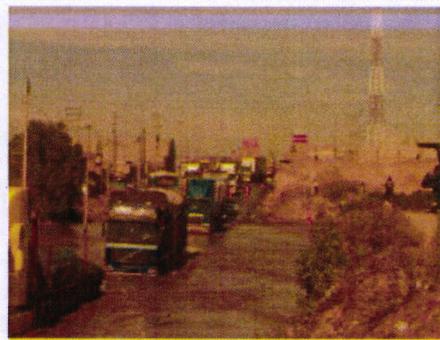
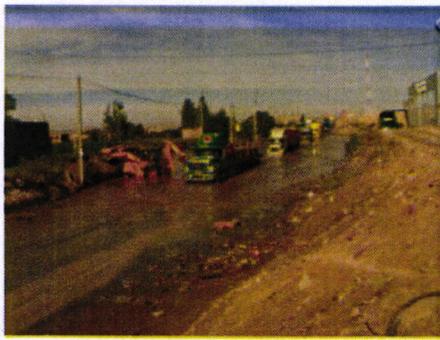
08/05/2012. Anegamiento luego de desborde de aguas de regadío. Se observa cisterna eliminando las aguas y verificación de evento por Regulador.



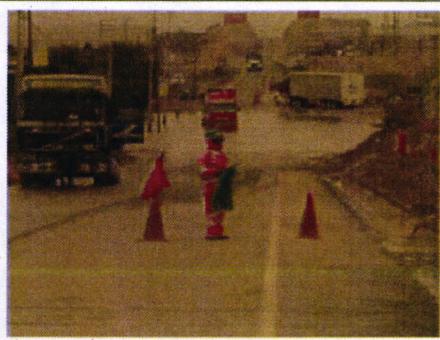
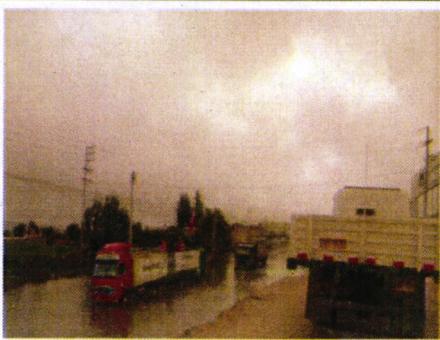
17/01/2013. Anegamiento luego de precipitación pluvial. Se observa zona de anegamiento.



08/03/2013. Anegamiento luego de precipitación pluvial.  
Se observa zona de anegamiento.



02/02/2015. Anegamiento luego de intensa precipitación pluvial.  
Se observa personal y maquinaria atendiendo la emergencia.



10/02/2015. Anegamiento luego de intensa precipitación pluvial.  
Se observa personal y maquinaria atendiendo la emergencia.



16/02/2015. Anegamiento luego de intensa precipitación pluvial.  
Se observa personal y maquinaria atendiendo la emergencia.

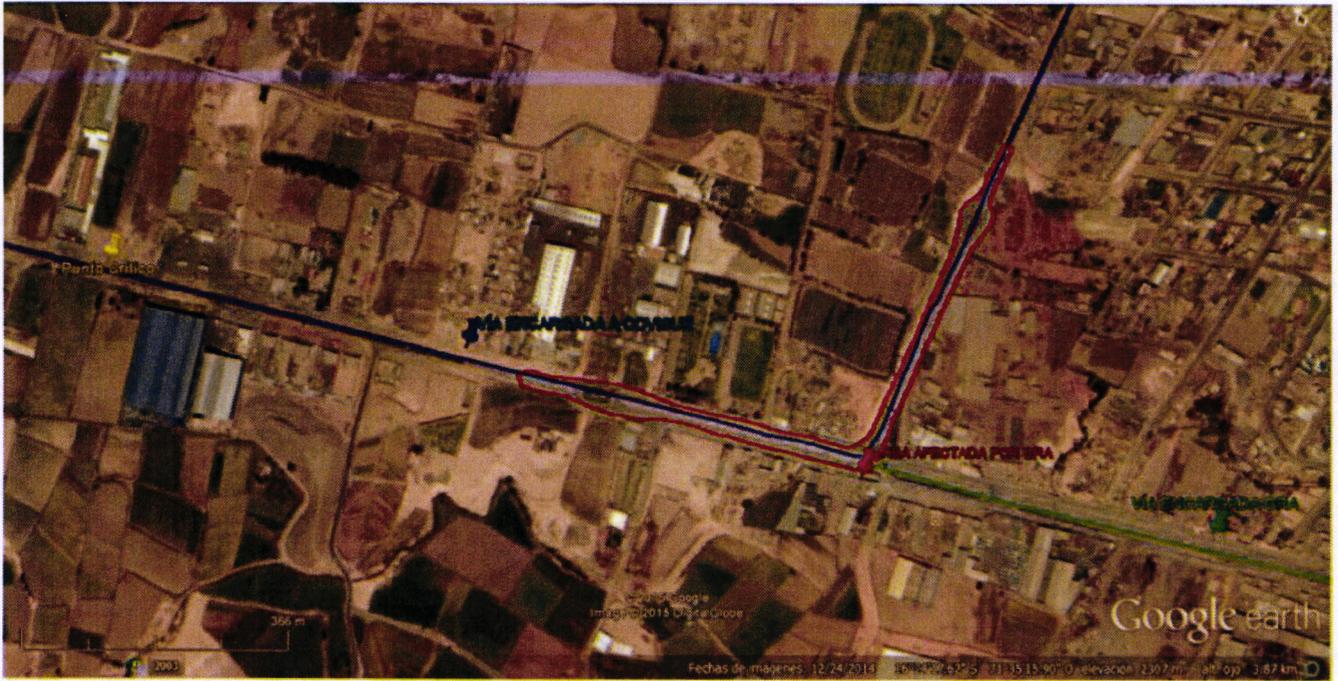
**b) INVASIÓN AL DERECHO DE VÍA: ÁREA AFECTADA POR OBRAS DEL GRA**

- CARTA N° 0558-2013-COVISUR del 08-08-2013 dirigida al GRA se comunica sobre la invasión al derecho de vía u daños a la infraestructura vial entre las progresivas Km 35+500 al 36+00
- CARTA N° 0611-2013-COVISUR del 29-08-2013 dirigida al GRA solicita paralización de trabajos y reposición de la infraestructura vial afectada.
- CARTA N° 0612-2013-COVISUR del 29-08-2013 dirigida al MTC se comunica la defensa posesoria realizada y solicita coordinaciones para evitar afectaciones al derecho de vía.
- CARTA N° 0402-2014-COVISUR de Mayo 2014 dirigida al MTC se remite constatación policial y comunicaciones cursadas al GRA.
- OFICIO N° 888-2014-MTC/20.8 del 19-09-2014 solicitan presupuesto para solicitar la intervención del Procurador.
- CARTA N° 000-2014-COVISUR de Octubre del 2014, se remite al MTC la Valorización de los daños.



Concesionaria Vial del Sur S.A.

2. ESTADO ACTUAL:





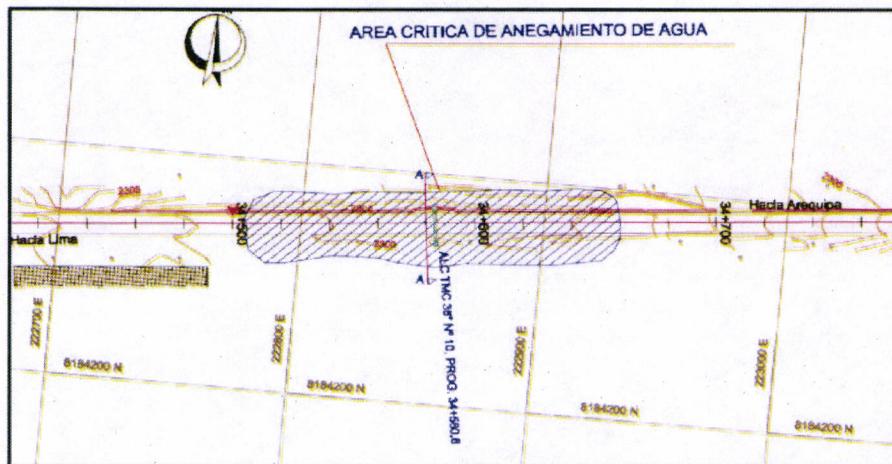
a) **PUNTO CRITICO: ZONA DE ANEGAMIENTO KM 34 +500 (KM 4.5)**

En el Sector 3: Dv. Arequipa – Yura entre las progresivas Km 34+500 a Km 34+660 las características topográficas de los terrenos aledaños, el diseño geométrico de la vía y obras drenaje existentes no permiten la evacuación natural de aguas pluviales.

Originando empozamiento y por consiguiente restricciones a la transitabilidad, quejas de los usuarios y daños a la vía. Los anegamiento llegan a tener una profundidad de más de 1.00 metro en su punto más crítico y abarcan todo el ancho de la vía.

Las obras de construcción del Proyecto de Ingeniería de Detalle no han previsto un sistema para la evacuación de aguas pluviales y en la actualidad cuando ocurre un anegamiento estas se eliminan mediante motobombas y cisternas.

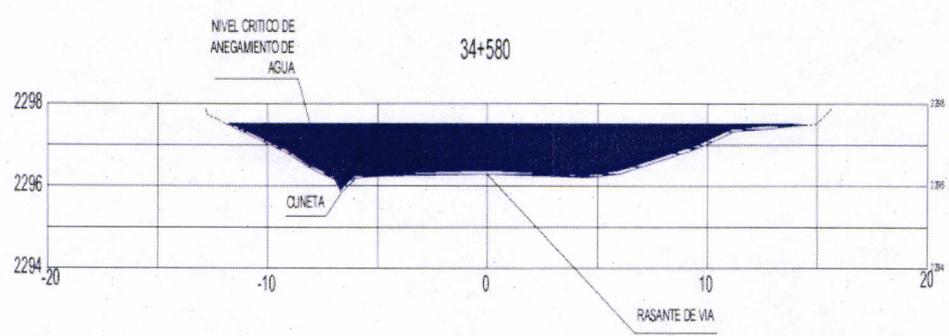
La zona de anegamientos se ubica en el ingreso a la ciudad de Arequipa en el Distrito de Cerro Colorado, Provincia y Región Arequipa.





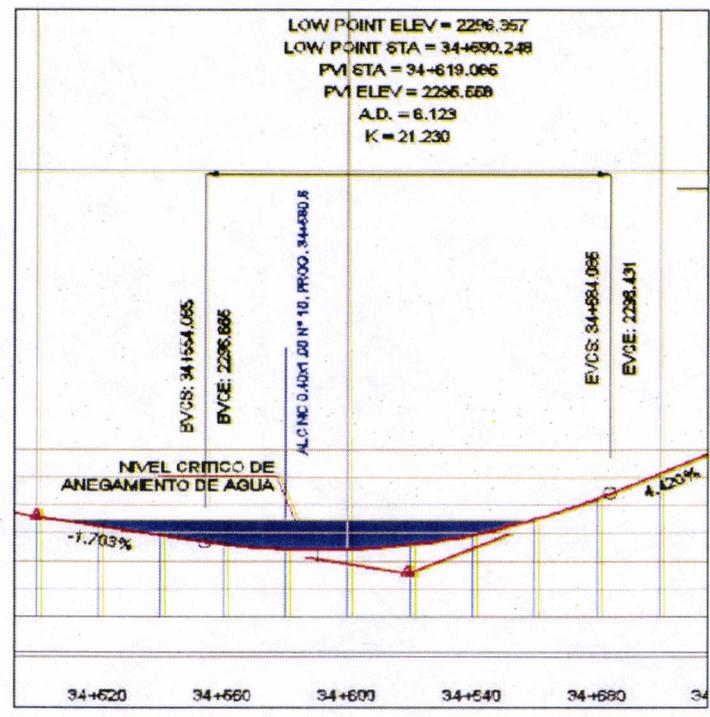
### Topografía

La topografía de los terrenos ubicados al lado derecho e izquierdo de la vía tienen una cota superior a la rasante de la vía, no permitiendo una evacuación natural de las aguas. Los terrenos son propiedad de terceros y esta topografía no fue alterada, se conserva desde la toma de posición de la Concesionaria.



### Perfil de la Vía.

El perfil de la vía según PID es de una curva vertical cóncava en la zona de anegamiento, con su cota más baja en alcantarilla ubicada en Km 34+580.

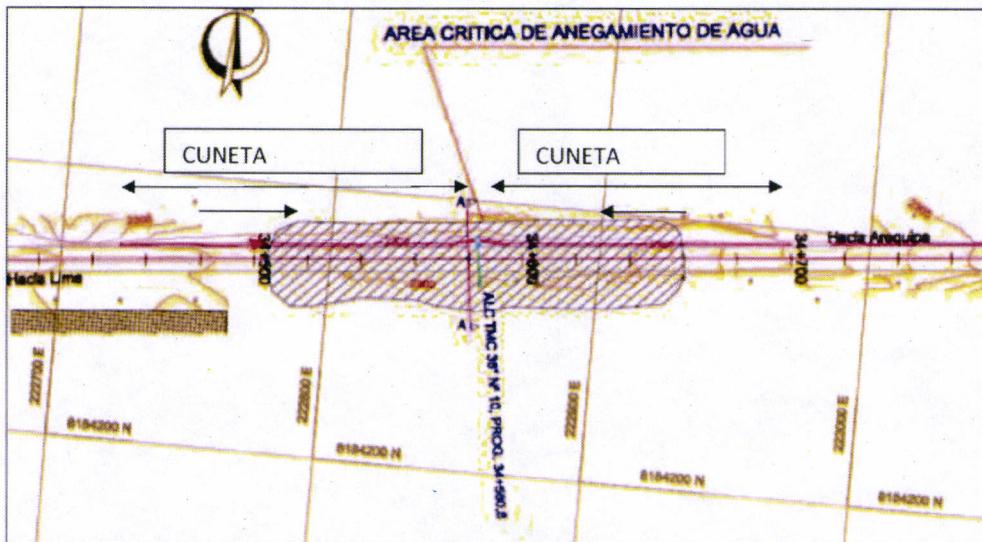




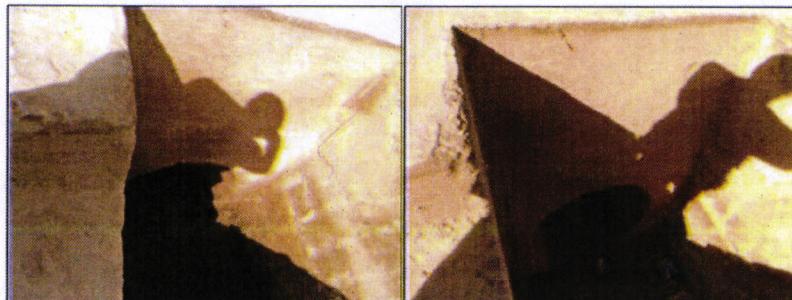
### Drenaje Pluvial.

El drenaje de aguas pluviales existente según PID está compuesto por 02 cunetas de concreto simple de sección triangular ubicadas en el lado izquierdo de la vía (sentido Lima – Arequipa), que entregan sus aguas a la alcantarilla TMC de 36" ubicada en la progresiva Km 34+580.

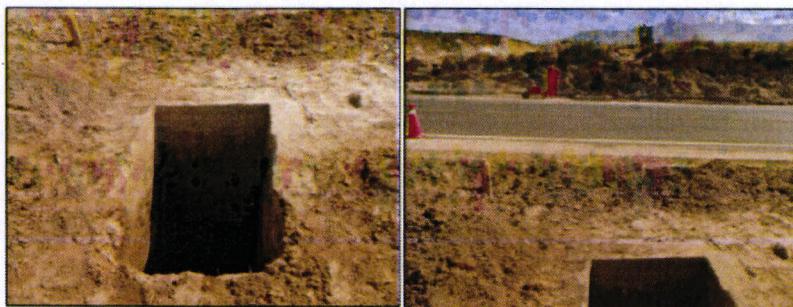
La alcantarilla cruza la vía de izquierda a derecha y en su salida no tiene punto de evacuación de las aguas.



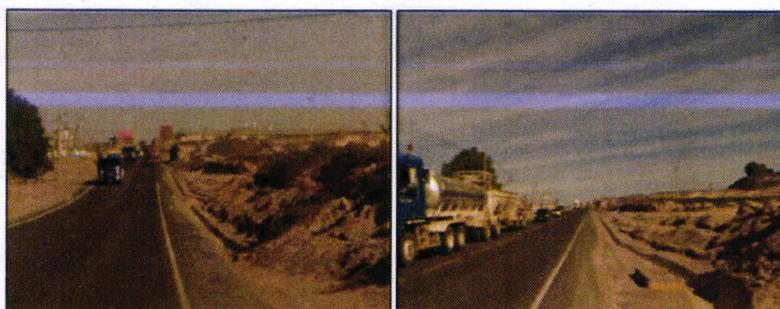
En las siguientes imágenes tomadas durante los trabajos de mantenimiento rutinario se aprecia la alcantarilla a la que se hace referencia.



*Ingreso a la alcantarilla - Km. 34+580*



*Salida de la alcantarilla - Km. 34+580*



*Cunetas ubicada en lado izquierdo de la vía.*

**Acciones que se adoptadas como Mantenimiento de Emergencia:**

Identificadas las precipitaciones y pluviales y el inicio del anegamiento de la vía, en el peaje Uchumayo se comunica a los usuarios sobre la restricción de tránsito vehicular y se informa que en la ruta hacia Arequipa Km 32; antes del anegamiento, existe un vía asfaltada hacia el distrito de Tiabaya de 6.5 Km aproximadamente que conecta con Sachaca y la Av. Parra. Que pueden utilizar para ingresar a la ciudad de Arequipa.

La brigadas de emergencia se traslada al punto de emergencia cuando cesan las precipitaciones pluviales con el objetivo de señalar la zona y evacuar las aguas pluviales que se empozan en la calzada, así también se habilita un desvío paralelo a la vía y una trocha carrozable.

Las actividades que se ejecutan son:

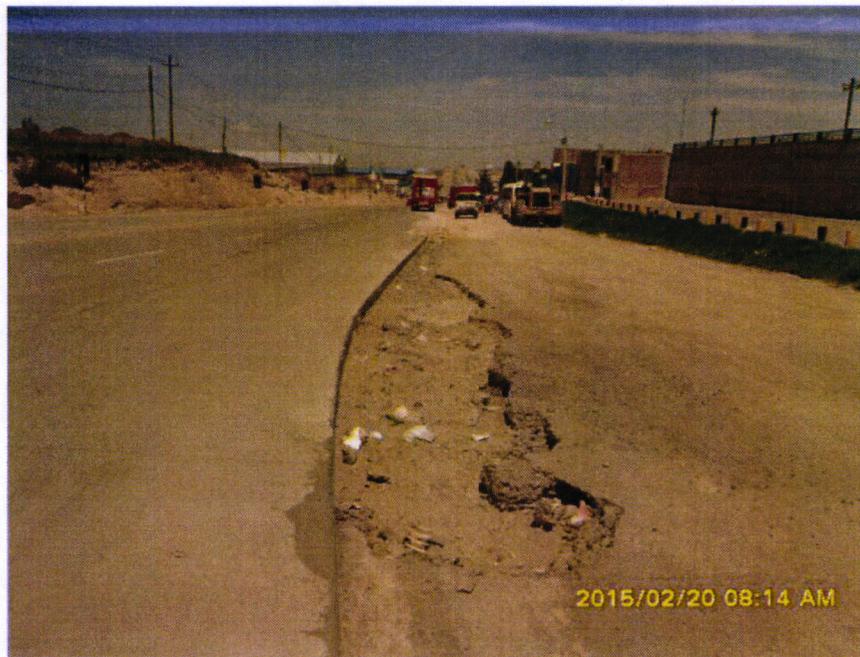
- Traslado de maquinaria y personal a la zona
- Señalización de la zona afectada
- Direccionamiento del tránsito vehicular
- Habilita accesos provisionales paralelos a la vía
- Habilita desvío de trocha carrozable que evita la zona del anegamiento
- Evacuación de aguas pluviales con cisternas y motobombas
- Limpieza de lodo con maquinaria



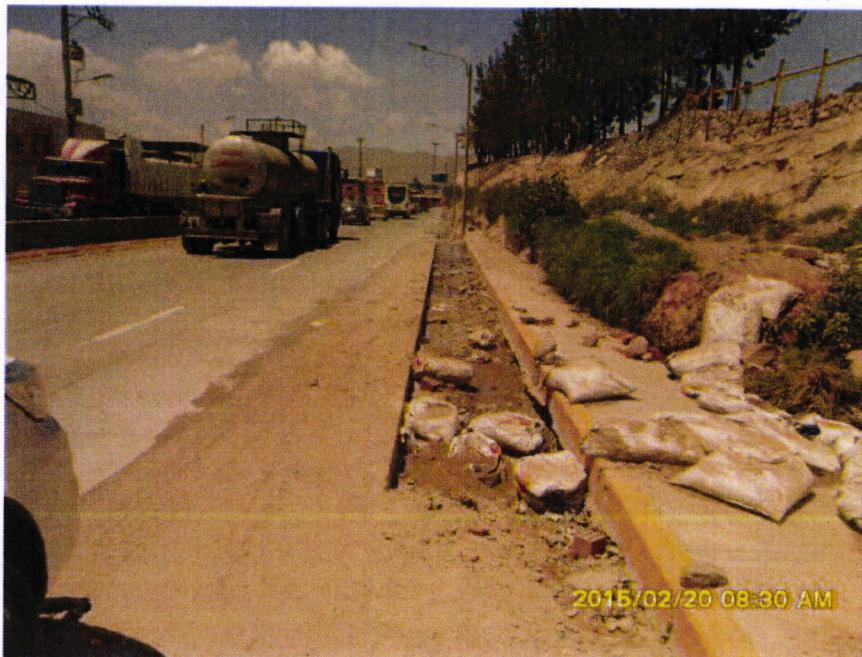
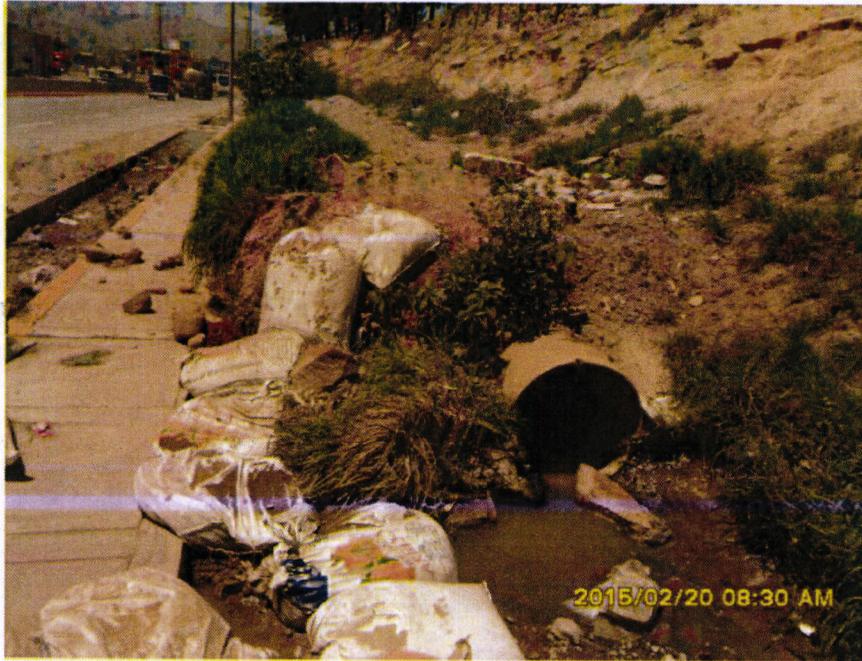
- Transporte de material de la zona para controlar las socavaciones
- Limpieza de calzada, berma y drenajes.
- Parchado de berma desprendida en zonas puntuales
- Repintado de marcas en el pavimento
- Reposición de tachas reflectivas.

**b) INVASIÓN AL DERECHO DE VÍA: ÁREA AFECTADA POR OBRAS DEL GRA**

Los accesos al intercambio vial construidos por el GRA fueron ampliados hasta llegar a un canal de regadío que desemboca en la vereda y berma, provocando socavaciones y arrastre de material a la calzada entre los Km 35+150 al Km 36+400 aproximadamente.







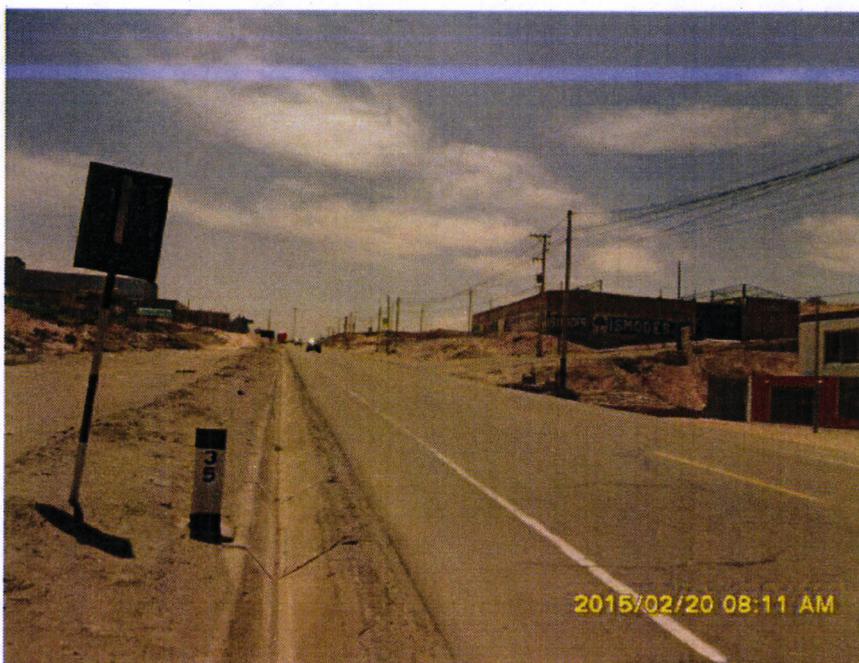


c) **ESTADO DEL PAVIMENTO VARIANTE DE UCHUMAYO KM 35+000 AL KM 25+000 (Km 4.5 Km 23)**

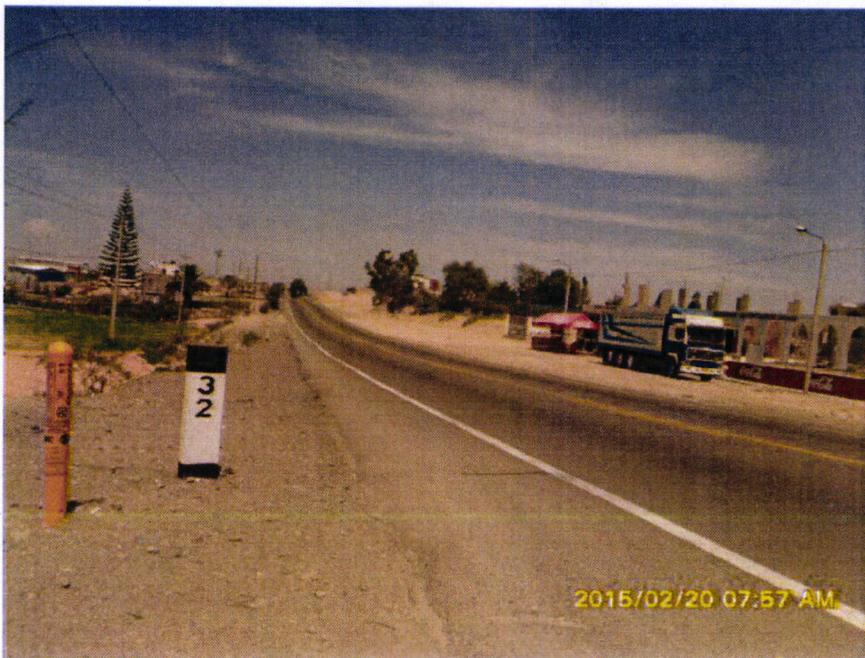
En la inspección de campo realizada en fecha 20-02-2015 se verifico:

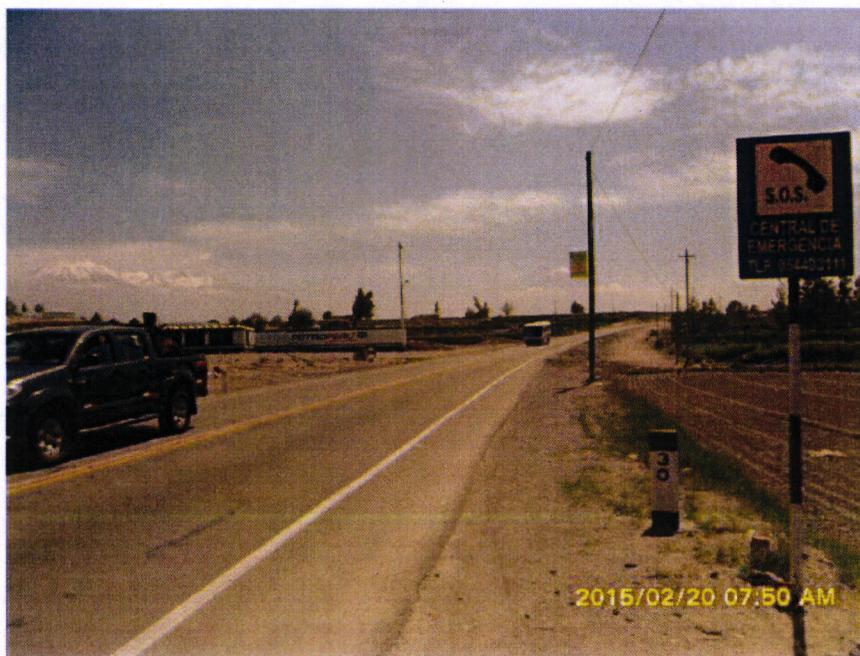
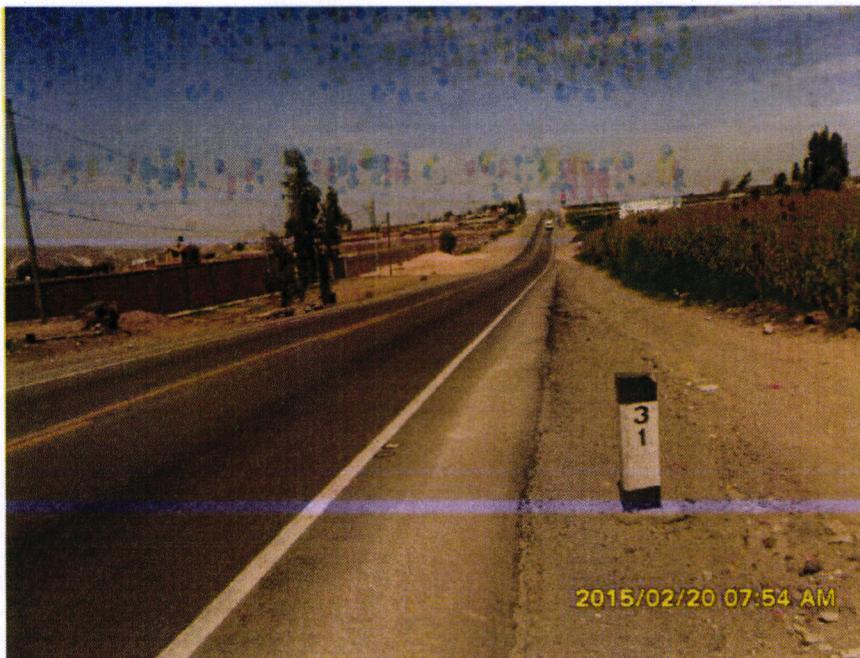
- La calzada y berma se encuentra en buen estado, no se encontraron hueco, grietas, parches en mal estado.
- Las marcas en el pavimento son visibles.
- Existen tachas en la calzada, el porcentaje de perdida es menor al 20%.
- En general la señalización vertical y elementos de encarrilamiento y defensa se encuentran limpios y visibles.

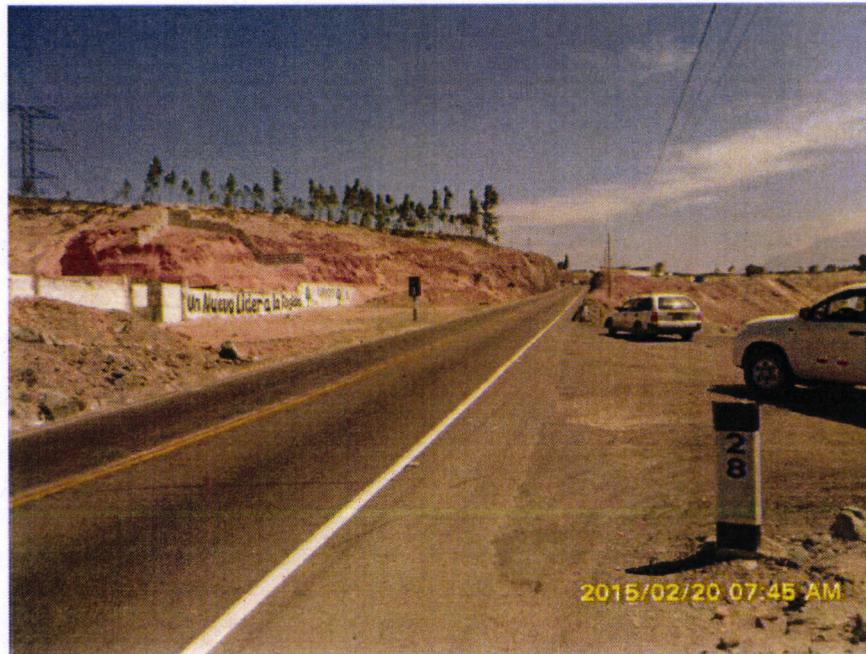
En las siguientes fotografías se muestra lo verificado en campo.

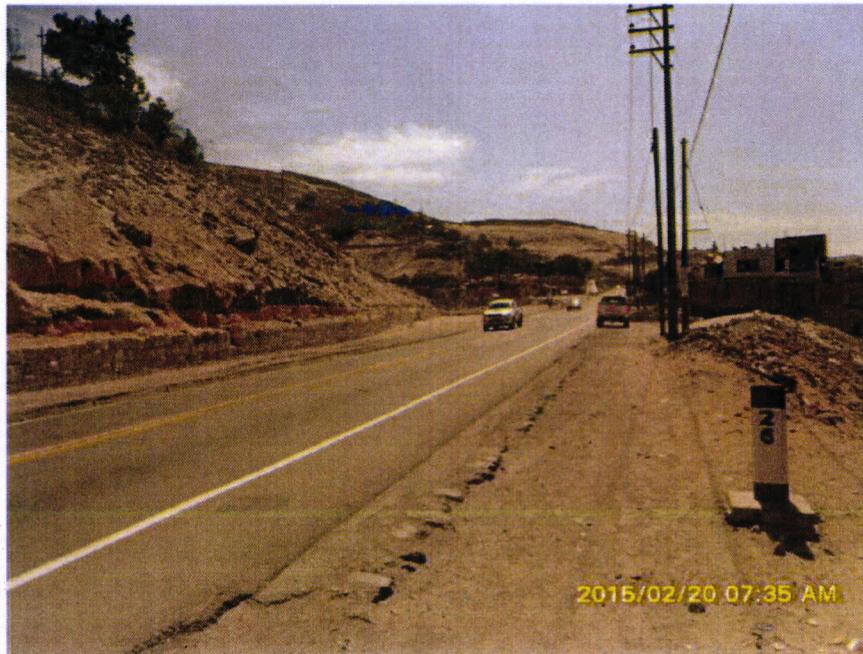
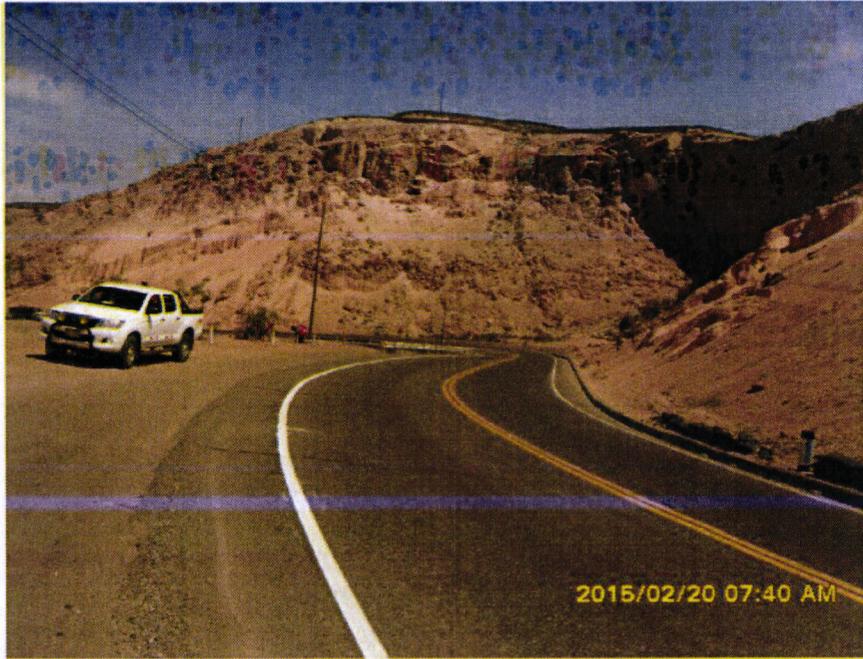














Tramo N° 5 Corredor Vial  
Interoceánico Sur Perú - Brasil

**CARGO**

**CARTA N°00106-2013-COVISUR**

Lima, 29 de enero de 2013

Señores:  
**OSITRAN**  
**Organismo Supervisor de la Inversión en**  
**Infraestructura de Transporte de Uso Público**  
**Presente.-**

Atención : **Sr. William Bryson Butrica**  
Gerente de Supervisión (e)

Referencia : Informe N° 004-2013-COVISUR/MPM-AT

Asunto : **Zona de Anegamientos (Inundación) Km. 34+500 al 34+660**  
**Sector 3: Desvío Arequipa - Yura**  
**Corredor vial interoceánico Sur Perú - Brasil Tramo N° 5**



De nuestra consideración:

Sirva la presente para hacerle llegar nuestros cordiales saludos y a la vez, remitir a vuestro despacho el Informe detallado en la referencia mediante el cual se sustenta la aparición de sectores críticos en Km. 34+500 al 34+660 Sector 3: Desvío Arequipa - Yura; el mismo que se han manifestado producto de las lluvias que se vienen produciendo en la zona de influencia del Corredor vial interoceánico Sur Perú - Brasil Tramo N° 5.

Del análisis del Informe adjunto se desprende que los daños que la inundación que se esta produciendo en el Km. 34+500 al 34+660 Sector 3: Desvío Arequipa - Yura, tiene como origen las características geométricas de la vía y la falta de continuidad de la alcantarilla construida en esta progresiva ya que los terrenos adyacentes presentan cotas mas altas, son de propiedad privada y no permiten un adecuado drenaje pluvial, las mismas que ante la presencia de precipitaciones producen daños en la infraestructura vial, trayendo como consecuencia el bloqueo de la transitabilidad, inseguridad a los usuarios.

En concordancia con la Cláusula 6.11 del Anexo 1 del Contrato de Concesión, remito a su despacho el Informe N° 004-2013-COVISUR/MPM-AT detallado en el asunto; para su evaluación, categorización y demás fines pertinentes.

Sin otro particular, quedamos de usted.

Atentamente



*[Handwritten Signature]*  
Ricardo Escalante Canario  
Gerente General  
Organismo Supervisor de la Inversión en  
Infraestructura de Transporte de Uso Público



Tiramo N° 5 Corredor Vial  
Interoceánico Sur Perú - Brasil

**CARGO**

**CARTA N°00203-2013-COVISUR**

Lima, 27 de febrero de 2013

Señores:  
**OSITRAN**  
**Organismo Supervisor de la Inversión en**  
**Infraestructura de Transporte de Uso Público**  
**Presente.-**



Atención : **Sr. Francisco Jaramillo Tarazona**  
Gerente de Supervisión (e)

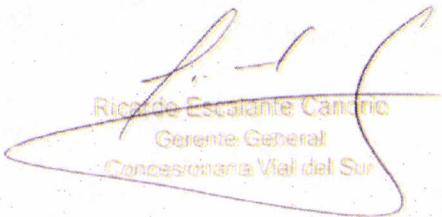
Referencia : a) Oficio N° 630-13-GS-OSITRAN  
b) Informe N° 008-2013-COVISUR/MPM-AT

Asunto : **Zona de Anegamientos (Inundación) Km. 34+500 al 34+660**  
**Sector 3: Desvío Arequipa – Yura**  
**Corredor vial interoceánico Sur Perú – Brasil Tramo N° 5**

De nuestra consideración:

Me dirijo a su despacho en atención al documento de la referencia a); para alcanzarle adjunto al presente el documento de la referencia b), en donde se detallan las obras de arte y drenaje que se estaban previstas y se ejecutaron en el marco del proyecto de Ingeniería de Detalle (PID aprobado) en el Km. 34+500 al 34+660 Sector 3: Desvío Arequipa – Yura.

Atentamente

  
Ricardo Escalante Candino  
Gerente General  
Concesionaria Vial del Sur



**INFORME N° 008-2013-COVISUR/MPM-AT**

**A** : **ING. ALEX DÍAZ GUEVARA**  
**GERENTE DE PROYECTO Y CONSERVACIÓN VIAL**

**DE** : **ING. MIREYA PACHECO MARTINEZ**  
**JEFE DE ÁREA TÉCNICA - COVISUR**

**ASUNTO** : **ZONA ANEGAMIENTOS KM 34 SECTOR 3: DV AREQUIPA – YURA**

**REFERENCIA** : **OFICIO N° 630-13-GS-OSITRAN**

**FECHA** : **15 Feb 2013**

---

Es grato dirigirme a usted para saludarlo cordialmente e informarle en atención a la referencia las obras de arte y drenaje previstas en el Proyecto de Ingeniería de Detalle aprobado, para el Km 34+500 a Km 34+660 del Sector 3 División Arequipa – Yura del corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil, tramo 5.

#### **I. ANTECEDENTES:**

- Contrato de Concesión suscrito el 24.10.2007 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (EL CONCEDENTE) otorga en Concesión a la Concesionaria Vial del Sur S.A. COVISUR (LA CONCESIONARIA), la Construcción, Conservación, Mantenimiento y Explotación del Tramo N° 05 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil.
- Resolución Directoral N° 2168-08-MTC/20 de fecha 12.09.2008 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, donde se aprueba el Proyecto de Ingeniería de Detalle de las Obras de Construcción del Tramo N° 05 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil.
- Acta de Aceptación Parcial de las Obras suscrito el 13.12.2011 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Concesionaria Vial del Sur.



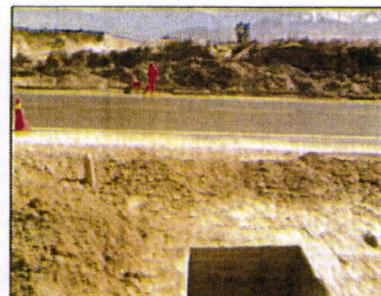
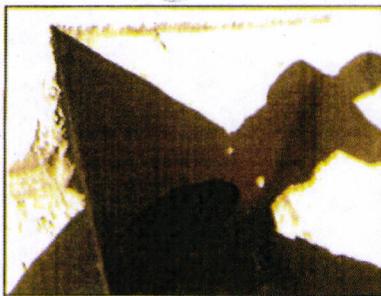
## II. DESARROLLO

- 1) En el Sector 3: División Arequipa – Yura entre las progresivas Km. 34+500 a Km. 34+660 de acuerdo al Proyecto de Ingeniería de Detalle se consideraron los siguientes trabajos en obras de arte y drenaje:
  - o Limpieza de alcantarillas.
  - o Pintura asfáltica para alcantarillas metálicas.
  - o Limpieza de cunetas.
  
- 2) Durante la etapa de obra se ejecutaron los trabajos previstos en el proyecto de ingeniería de detalle conforme a las especificaciones técnicas del proyecto.
  - En la alcantarilla del Km 34+580 durante la etapa de obra se realizó:
    - a. LIMPIEZA DE ALCANTARILLAS:  
Se removió todo material extraño de la alcantarilla incluidas sus obras de entrada y salida, de tal manera que permanezca libre de basuras y sedimentos.
  
    - b. PINTURA ASFÁLTICA PARA ALCANTARILLAS METÁLICAS  
Consistió en realizar la limpieza y pintado de la alcantarilla metálica para protegerla de la corrosión y mantener el libre escurrimiento hidráulico.
  
  - En las cunetas de concreto ubicadas en el Km 34+639.60 y 34+686.20 lado izquierdo de la vía, durante la etapa de obra se realizó la siguiente actividad:
    - a. LIMPIEZA DE CUNETAS:  
Consistió en retirar con herramientas manuales, toda la basura y material que haya caído en las cunetas y que podrían obstaculizar el libre flujo del agua.

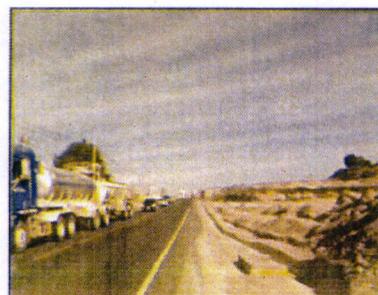
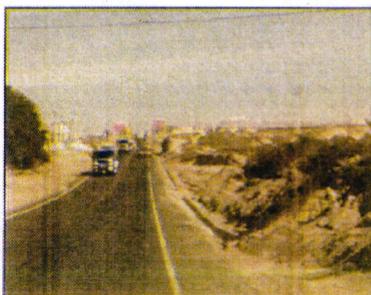
- 3) Actualmente en el sector 3: División Arequipa – Yura entre las progresivas Km. 34+500 a Km. 34+660, se cumplen los niveles de servicio establecidos para drenajes.

Parámetro	Nivel de Servicio	Estado
Obstrucción al libre escurrimiento del caudal de diseño hidráulico en alcantarillas, cunetas, cunetas de coronamiento y drenes.	0%	Se cumple
Fallas estructurales.	0%	Se cumple

Se puede apreciar en las siguientes fotografías el estado de las obras de drenaje:



*Alcantarilla ubicada en el Km. 34+580 (cota más baja de la curva vertical cóncava)  
Sin obstrucción al libre escurrimiento.*



*Cunetas al lado izquierdo de la vía que entregan sus aguas a la alcantarilla del Km 34+580.  
Sin obstrucción al libre escurrimiento.*



### III. CONCLUSIONES:

- En el Sector 3 División Arequipa – Yura entre las progresivas Km 34+500 a Km 34+660 las obras de drenaje previstas en el proyecto de ingeniería de detalle aprobado fueron:
  - Limpieza de alcantarillas.
  - Pintura asfáltica para alcantarillas metálicas.
  - Limpieza de cunetas.
  
- En el Sector 3 División Arequipa – Yura entre las progresivas Km 34+500 a Km 34+660 durante la etapa de obra se ejecutaron los siguientes trabajos en drenaje:
  - Limpieza de alcantarillas.
  - Pintura asfáltica para alcantarillas metálicas.
  - Limpieza de cunetas.
  
- Las obras de construcción del Proyecto de Ingeniería de Detalle no han previsto un sistema para la evacuación de aguas pluviales empozadas.

Atentamente,

  
Ing. Mireya Pacheco Martínez  
JEFE AREA TÉCNICA COVISUR

C.c.:  
- Archivo



Tramo N° 5 Corredor Vial  
Interoceánico Sur Perú - Brasil

**CARTA N° 000095-2015-COVISUR**

Arequipa, 02 de febrero de 2015

Señores  
**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**  
**MTC**  
**Presente.-**

**CARGO**

P/D. N° 020100

Atención : **Sr. Raúl García Carpio**  
Director General de Concesiones en Transportes

Referencia :  
a) INFORME N° 002-2015-COVISUR/MPM-AT  
b) Carta N° 106-2013-COVISUR 29/01/13  
c) Carta N° 203-2013-COVISUR 14/03/13



Asunto : **Mantenimiento de Emergencia; Sector 3 Dv. Arequipa - Yura**  
**Km. 34+460 al Km. 34+680**

De nuestra consideración:

Sirva la presente para comunicarle la ocurrencia de una inundación de la vía producido en Sector 3 Dv. Arequipa - Yura Km. 34+460 al Km. 34+, en tal sentido adjuntamos el informe de la referencia para efectos del trámite correspondiente en concordancia a los estipulado en la Cláusula 7.7 del Contrato de Concesión.

Informamos al mismo tiempo que se procedió señalizando y dirigiendo el tránsito por un carril dada la magnitud de la inundación.

Cabe señalar que la cantidad de insumos y materiales que se utilicen en la atención de la emergencia serán comunicadas al Concedente para su reconocimiento y pago; previas verificación del regulador.

Aprovecho para comunicarle que mediante documento de la referencia b) y c), COVISUR comunicó y sustentó ante el Regulador la categorización de este sector como Punto Crítico, con el objetivo de realizar actividades de ingeniería a fin de implementar la solución definitiva; sin embargo a la fecha no hemos recibo respuesta alguna; por lo tanto éste fenómeno de inundación se producirá todos los años en época de periodo lluvioso.

Atentamente;

C.C. Gerencia de Supervisión y Fiscalización - OSITRAN

**ADJUNTO:**

- a) INFORME N° 002-2015-COVISUR/MPM-AT  
b) Carta N° 106-2013-COVISUR 29/01/13  
c) Carta N° 203-2013-COVISUR 14/03/13





Tramo N° 5 Corredor Vial  
Interoceánico Sur Perú - Brasil

**CARGO**



**CARTA N° 000095-2015-COVISUR**

Arequipa, 02 de febrero de 2015

Señores  
**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**  
**MTC**  
**Presente.-**

Atención : **Sr. Raúl García Carpio**  
Director General de Concesiones en Transportes

Referencia :  
a) INFORME N° 002-2015-COVISUR/MPM-AT  
b) Carta N° 106-2013-COVISUR 29/01/13  
c) Carta N° 203-2013-COVISUR 14/03/13

Asunto : **Mantenimiento de Emergencia; Sector 3 Dv. Arequipa - Yura**  
**Km. 34+460 al Km. 34+680**

De nuestra consideración:

Sirva la presente para comunicarle la ocurrencia de una inundación de la vía producido en Sector 3 Dv. Arequipa - Yura Km. 34+460 al Km. 34+, en tal sentido adjuntamos el informe de la referencia para efectos del trámite correspondiente en concordancia a los estipulado en la Cláusula 7.7 del Contrato de Concesión.

Informamos al mismo tiempo que se procedió señalizando y dirigiendo el tránsito por un carril dada la magnitud de la inundación.

Cabe señalar que la cantidad de insumos y materiales que se utilicen en la atención de la emergencia serán comunicadas al Concedente para su reconocimiento y pago; previas verificación del regulador.

Aprovecho para comunicarle que mediante documento de la referencia b) y c), COVISUR comunicó y sustentó ante el Regulador la categorización de este sector como Punto Crítico, con el objetivo de realizar actividades de ingeniería a fin de implementar la solución definitiva; sin embargo a la fecha no hemos recibido respuesta alguna; por lo tanto éste fenómeno de inundación se producirá todos los años en época de periodo lluvioso.

Atentamente;

*Ricardo Escalante Canario*  
Gerente General  
Concesionaria Vial del Sur

C.C. Gerencia de Supervisión y Fiscalización - OSITRAN

**ADJUNTO:**

- a) INFORME N° 002-2015-COVISUR/MPM-AT  
b) Carta N° 106-2013-COVISUR 29/01/13  
c) Carta N° 203-2013-COVISUR 14/03/13



Tramo N° 5 Corredor Vial  
Interoceánico Sur Perú - Brasil



**CARGO**

**CARTA N° 000119-2015-COVISUR**

Arequipa, 12 de febrero de 2015

**Señores**  
**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**  
**MTC**  
**Presente.-**

OAC y GD - MTC  
Recepción Documental

**12 FEB 2015**

VENTANILLA N° 15

V°B°

Atención : **Sr. Raúl García Carpio**  
Director General de Concesiones en Transportes

Referencia : a) Informe N° 04-2015-COVISUR/MPM-AT  
b) Carta N° 00106-2013-COVISUR  
c) Carta N° 00203-2013-COVISUR

Asunto : **Mantenimiento de Emergencia Km. 34+460 al Km. 34+680 del Sector 03: Dv. Arequipa - Yura del Tramo N° 5 del CVIS Perú - Brasil**

De nuestra consideración:

Por medio de la presente nos dirigimos a usted para saludarlo cordialmente y al mismo tiempo comunicarle que se ha producido un anegamiento en la vía a la altura del Km. 34+460 al Km. 34+680 del Sector 03: Dv. Arequipa - Yura; conforme lo establecido en la Cláusula 7.7 del Contrato de Concesión, se ha procedido a realizar trabajos de Mantenimiento de Emergencia conforme se aprecia del Informe N° 04-2015-COVISUR/MPM-AT que se adjunta a la presente.

En tal sentido, la cantidad de insumos y materiales empleados para la atención de la emergencia serán comunicados al Concedente para su reconocimiento y pago, previa verificación del Regulador.

Cabe señalar que mediante documentos de la referencia b) y c), la Concesionaria ha solicitado al Regulador la categorización de este sector como Punto Crítico, con el objetivo de realizar actividades de Ingeniería eficaces para lograr una solución definitiva a esta situación, no obstante a la fecha no tenemos respuesta alguna.

Finalmente, se debe tener en cuenta que este tipo de emergencias en la zona se presentarán en forma permanente dado que la ciudad de Arequipa se encuentra atravesando una estación lluviosa.

Sin otro particular, quedamos de usted.

Atentamente,

Ricardo Escalante Camorino  
Gerente General  
Concesionaria Vial del Sur

**ANEXOS:**

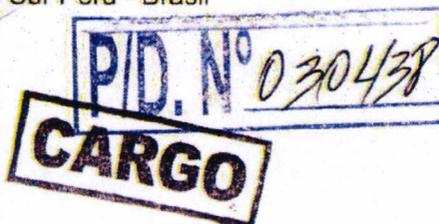
- Informe N° 04-2015-COVISUR/MPM-AT
- Cargo de Carta N° 00106-2013-COVISUR (29.01.2013)
- Cargo de Carta N° 00203-2013-COVISUR (14.03.2013)

C. C. Sr. Francisco Jaramillo Tarazona  
Gerente de Supervisión de OSITRAN



Tramo N° 5 Corredor Vial  
Interoceánico Sur Perú - Brasil

OAC y GD -MTC
Recepción Documental
17 FEB. 2015
VENTANILLA N° 8
V°B°



**CARTA N° 000129-2015-COVISUR**

Arequipa, 17 de febrero de 2015

**Señores:**  
**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**  
**MTC**  
**Presente.-**

Atención : **Sr. Raúl Lizardo García Carpio**  
Director General de Concesiones en Transportes

Referencia : a) INFORME N° 005-2015-COVISUR/MPM-AT

Asunto : **Mantenimiento de Emergencia; Sector 3 Dv. Arequipa - Yura**  
**Km. 34+460 al Km. 34+680**



De nuestra consideración:

Sirva la presente para comunicarle la ocurrencia de una inundación de la vía producido en Sector 3 Dv. Arequipa - Yura Km. 34+460 al Km. 34+680, en tal sentido adjuntamos el informe de la referencia para efectos del trámite correspondiente en concordancia a los estipulado en la Cláusula 7.7 del Contrato de Concesión.

Asimismo, informamos que se procedió señalizando y dirigiendo el tránsito por un carril dada la magnitud de la inundación.

Cabe señalar que la cantidad de insumos y materiales que se utilicen en la atención de la emergencia serán comunicadas al Concedente para su reconocimiento y pago; previas verificación del regulador.

Atentamente;

  
Vladimir García Cosavalente  
Apoderado

**ADJUNTO:**  
- INFORME N° 005-2015-COVISUR/MPM-AT

C. C. Sr. Francisco Jaramillo Tarazona  
Gerente de Supervisión de OSITRAN

## ACTA DE INSPECCION N° 029/2015 OPERACIONES

**Nombre de la Entidad Prestadora** : COVISUR S.A.  
**Fecha** : 18 de febrero de 2015  
**Hora** : 12:00 horas  
**Lugar** : IIRSA Sur Tramo 5: Ilo – Moquegua – Puno – Juliaca – Azángaro / Matarani – Arequipa - Juliaca

**Nombre y Cargo del(los) representante(s) de OSITRAN:**

David Villegas Balarezo – Jefe de Carreteras del Sur  
 Rolando R. Torres Márquez - Supervisor de Operaciones (e)  
 Hugo Gutiérrez Hancco – Coordinador In Situ T5

**Nombre y Cargo del(los) representante(s) de la Entidad Prestadora:**

Mireya Pacheco Martínez – Jefe de Área Técnica  
 Welinton Palo García – Supervisor de Operaciones COVISUR  
 Luis Gutiérrez Cahuana – Supervisor Vial Sub Tramo 1

Materia Supervisible	Descripción	Conclusión	Recomendación
Verificación de congestión vehicular en Peajes (numerales 7.9 y 7.12 del Anexo I del Contrato de Concesión)	Verificar la congestión vehicular en Peajes de Matarani y Patahuasi a cargo de la Entidad Prestadora.	Se verificó la conformidad de flujo vehicular en los Peajes de Matarani y Patahuasi.	El Concesionario debe continuar con la instrucción al personal de los peajes respecto al cumplimiento del TEC de acuerdo con el Contrato de Concesión.
Verificación de la ejecución de Mantenimiento (Cláusula 8.5.2 del Contrato de Concesión).	Verificar el mantenimiento rutinario de la carretera a cargo de la Entidad Prestadora	Se verificaron las actividades de mantenimiento efectuados a través de un recorrido a lo largo del tramo Matarani – Arequipa - Juliaca, encontrándose algunos parámetros de condición insuficiente (PCI) que se detallan en el cuadro de detección que se anexa a la presente Acta.	Subsanar los PCI detectados y atenderlos dentro de los plazos establecidos en el Contrato de Concesión.

**Documentos recibidos durante la inspección:**

Ninguno.



*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signatures]*

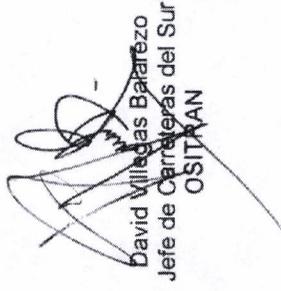
**Comentarios del(los) representante(s) de OSITRAN:**

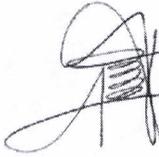
- El recorrido de la presente inspección programada se realizó conjuntamente con los Supervisores responsables del Concesionario que suscriben la presente Acta.

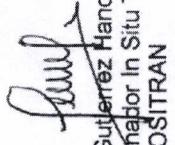
**Comentarios del(los) representante(s) de la Entidad Prestadora:**

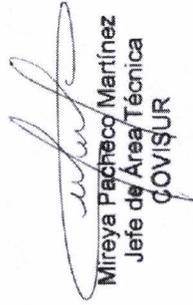
- La instrucción al personal de los peajes respecto al cumplimiento del TEC es continua.

Firmas:

  
David Villalobos Baratezo  
Jefe de Carreteras del Sur  
OSITRAN

  
Rolando R. Torres Márquez  
Supervisor de Operaciones  
OSITRAN

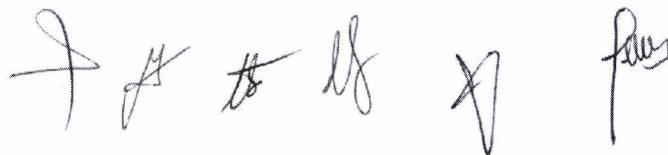
  
Hugo Gutiérrez Hancoo  
Coordinador In Situ T5  
OSITRAN

  
Mireya Pacheco Martínez  
Jefe de Área Técnica  
COVISUR

  
Weinton Páez García  
Supervisor de Operaciones  
COVISUR

  
Luis Gutiérrez Cahuana  
Supervisor Vial Sub Tramo 1  
COVISUR

Item	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Plazo (días)	Observación
<b>Sec 01: Pto Matarani - Emp. Panamericana</b>						
	<b>Calzada</b>					
1	Fisuras	0+000	1+000	1.00	7	L. Der. Y Izq.+bermas.
2	Fisuras	44+700	44+995	0.30	7	L. Der. Y Izq.+bermas.
3	Huecos	28+390	28+470	0.08	2	L. Der.+ berna
4	Huecos	44+950	44+980	0.03	2	L. Der.
5	Huecos	45+800	45+900	0.10	2	L. Der.y Izq.
6	Huecos	46+100	46+210	0.11	2	L. Der.
7	Huecos	46+490	46+800	0.31	2	L. Der.
8	Huecos	46+690	46+710	0.02	2	L. Der.
9	Huecos	47+390	47+420	0.03	2	L. Der.
10	Huecos	47+500	47+520	0.02	2	L. Der.
11	Huecos	47+890	47+920	0.03	2	L. Der.
12	Huecos	52+200	52+220	0.02	2	L. Izq.
13	Huecos	52+290	52+320	0.03	2	L. Izq.
14	Existencia de material suelto	0+100	0+300	0.20	1	L. Der. Y Izq. + bermas
15	Existencia de material suelto	41+000	46+000	5.00	1	L.Der y Izq. + bermas
16	Existencia de material suelto	52+000	53+000	1.00	1	L. Der. Y Izq.
17	Existencia de material suelto	55+000	57+958	2.96	1	L. Der. Y Izq.+bermas
	<b>Berna</b>					
18	Huecos	7+495	7+500	0.01	2	L. Der
19	Huecos	24+785	24+805	0.02	2	L. Der
20	Huecos	45+700		0.00	2	L. Der
21	Huecos	49+500		0.00	2	L. Der
22	Fisuras	35+990	36+110	0.12	7	L. Der.
23	Desprendimientos de Bordes de Bermas	2+000	2+100	0.10	7	L. Der.
24	Desprendimientos de Bordes de Bermas	15+200	15+400	0.20	7	L.Der.
25	Desprendimientos de Bordes de Bermas	35+500	35+600	0.10	7	L. Der.
26	Desprendimientos de Bordes de Bermas	52+200	52+300	0.10	7	L. Izq.
27	Desprendimientos de Bordes de Bermas	52+500	52+700	0.20	7	L. Der.
28	Desprendimientos de Bordes de Bermas	53+350	53+430	0.08	7	L. Der.
29	Desprendimientos de Bordes de Bermas	53+600	53+700	0.10	7	L. Der.



Ítem	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Plazo (días)	Observación
30	Existencia de material suelto	3+580	3+630	0.05	1	L. Izq.
31	Existencia de material suelto	4+880	4+920	0.04	1	L. Izq.
32	Existencia de material suelto	21+600	21+790	0.19	1	L. Der. Y Izq.
33	Existencia de material suelto	26+500	26+750	0.25	1	L. Der.
34	Existencia de material suelto	36+800	39+000	2.20	1	L. Der. Y Izq.
35	Existencia de material suelto	39+500	39+600	0.10	1	L. Der.
36	Existencia de material suelto	41+700	47+000	5.30	1	L. Der. Y Izq.
37	Existencia de material suelto	52+000	53+000	1.00	1	L. Der. Y Izq.
38	Existencia de material suelto	53+200	57+958	4.76	1	L. Der. Y Izq.
<b>Drenaje</b>						
39	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	46+500	50+500	4.00	3	Cuneta L. Der.
<b>Seguridad Vial</b>						
<b>Señalización Horizontal</b>						
40	Exceso de desgaste de Líneas o marcas en la calzada	36+000	41+000	5.00	7	Desgastes de líneas Der, Izq.; Eje
41	Exceso de desgaste de Líneas o marcas en la calzada	45+000	51+000	6.00	7	Desgastes de líneas Der, Izq.; Eje
42	Exceso de desgaste de Líneas o marcas en la calzada	55+000	57+958	2.96	7	Desgastes de líneas Der, Izq.; Eje
43	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas	40+000	44+000	4.00	7	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas L. Der., L. Izq. Y eje
44	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas	46+000	49+000	3.00	7	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas L. Der., L. Izq. Y eje
<b>Señalización Vertical</b>						
45	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	0+740		0.00	7	L. Izq. Señal Reglamentaria
46	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	3+800		0.00	7	L. Izq. Señal Reglamentaria
47	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	7+490		0.00	7	L. Izq. Señal reglamentaria
48	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	23+100		0.00	7	L. Der. Señal Reglamentaria
49	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	23+100		0.00	7	L. Izq. Señal Reglamentaria
50	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	27+600		0.00	7	L. Izq. Señal Reglamentaria
51	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	31+800		0.00	7	L. Der. Señal Reglamentaria



Ítem	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Plazo (días)	Observación
52	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	37+400		0.00	7	L. Izq. Señal Reglamentaria
53	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	41+000		0.00	7	L. Der. Señal Informativa
54	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	56+300		0.00	7	L. Der. Señal preventiva
55	Deterioro de los soportes de las señales	31+400		0.00	7	L. Der.
<b>Elementos de Encarrilamiento y Defensa</b>						
56	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	34+580	34+650	0.07	7	L. Der. Limpieza de vigas y postes+captafaros+pernos
57	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	53+200	53+400	0.20	7	L. Der. Postes no verticales+alineamiento respecto a alturas+vigas impactadas+limpieza de vigas, postes captafaros
58	Elementos faltantes	1+900		0.00	3	L. Der. (1) Delineador faltante
59	Elementos faltantes	9+300		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador faltante
60	Elementos faltantes	9+600		0.00	3	L. Izq. (2) Delineador faltante
61	Elementos faltantes	9+800		0.00	3	L. Der. (1) Delineador faltante
62	Elementos faltantes	26+500		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador faltante
<b>Derecho de Vía</b>						
63	Exceso de altura de la vegetación	39+080	39+320	0.24	7	L. Izq.
64	Exceso de altura de la vegetación	46+300	46+500	0.20	7	L. Der. Y Izq.
65	Exceso de altura de la vegetación	49+500	49+600	0.10	7	L. Der.
66	Residuos	35+800		0.00	7	L. Der.
67	Residuos	47+390	47+420	0.03	7	L. Izq.
<b>Sec 02: Emp. Panamericana - Dv. Arequipa</b>						
<b>Calzada</b>						
68	Existencia de material suelto	974+000	977+100	3.10	1	L. Der. Y Izq. + berma
69	Existencia de material suelto	979+500	981+440	1.94	1	L. Der. Y Izq. + berma
<b>Berma</b>						
70	Existencia de material suelto	973+900	973+970	0.07	1	L. Izq.
71	Existencia de material suelto	977+400	977+600	0.20	1	L. Der.
72	Existencia de material suelto	977+980	978+020	0.04	1	L. Der.
73	Existencia de material suelto	978+950	979+030	0.08	1	L. Izq.
74	Existencia de material suelto	981+450	981+580	0.13	1	L. Der.
75	Existencia de material suelto	981+680	981+840	0.16	1	L. Izq.
76	Existencia de material suelto	984+000	984+030	0.03	1	L. Der.



Ítem	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Plazo (días)	Observación
77	Existencia de material suelto	985+000	985+130	0.13	1	L. Izq.
78	Existencia de material suelto	986+380	986+450	0.07	1	L. Izq.
79	Existencia de material suelto	986+680	986+850	0.17	1	L. Izq.
	<b>Seguridad Vial</b>					
	<b>Señalización Vertical</b>					
80	Deterioro de los Postes Kilométricos	977+000		0.00	7	arena en su entorno que impide su visibilidad
81	Deterioro de los Postes Kilométricos	978+000		0.00	7	Impactado
82	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	974+080		0.00	7	L. Izq. Señal Reglamentaria, limpieza de panel + del soporte
83	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	974+100		0.00	7	L. Izq. Señal Informativa, limpieza de panel + del soporte
84	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	976+400		0.00	7	L. Der. Señal Reglamentaria, panel
85	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	976+990		0.00	7	L. Der. Señal Reglamentaria
86	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	976+960		0.00	7	L. Izq. Señal Reglamentaria
87	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	985+700		0.00	7	L. Izq. Señal Reglamentaria
88	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	986+700		0.00	7	L. Der. Señal Reglamentaria
89	Deterioro de los soportes de las señales	987+080		0.00	7	L. Izq. Señal preventivo
	<b>Elementos de Encarrilamiento y Defensa</b>					
90	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	973+964	974+130	0.17	7	L. Izq. Defensas metálicas + captafaros + limpieza de vigas y postes
91	Elementos Faltantes	974+900		0.00	3	L. Der. (1) Delineador faltante
92	Elementos Faltantes	975+210		0.00	3	L. Der. (1) Delineador faltante
93	Elementos Faltantes	975+230		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador faltante
94	Elementos Faltantes	975+700		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador faltante
95	Elementos Faltantes	977+600		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador faltante
96	Elementos Faltantes	986+400		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador faltante
97	Elementos Faltantes	987+040		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador faltante
	<b>Derecho de Via</b>					
98	Residuos	977+580	977+640	0.06	7	L. Der.
<b>Sec 03: Dv. Arequipa - Yura</b>						
	<b>Calzada</b>					
99	Fisuras	28+000	28+100	0.10	7	L. Izq.

Ítem	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Plazo (días)	Observación
100	Huecos	24+700		0.00	2	L. Izq.
101	Huecos	42+390	42+400	0.01	2	L. Der. Y Izq. + bermas
102	Huecos	42+490	42+500	0.01	2	L. Der. Y Izq. + bermas
103	Peladuras	3+850	3+980	0.13	7	L. Der. Y Izq. + bermas
104	Peladuras	25+060	25+200	0.14	7	L. Der. Y Izq. Zona de peaje
105	Parches	25+100	25+120	0.02	2	Zona de peaje
106	Parches	26+400		0.00	2	L. Der. Y Izq. + bermas
107	Parches	41+100		0.00	2	L. Der. Y Izq. + bermas
108	Desprendimientos de bordes	25+090	25+200	0.11	7	Zona de peaje
109	Ahuellamiento	25+500	25+600	0.10	14	L. Izq.
110	Existencia de material suelto	0+080	0+120	0.04	1	L. Der. Y Izq. + bermas + veredas
111	Existencia de material suelto	3+500	4+000	0.50	1	L. Der. Y Izq. + bermas
112	Existencia de material suelto	15+400	15+580	0.18	1	L. Der. Y Izq. + bermas
113	Existencia de material suelto	25+000	25+300	0.30	1	L. Der. Y Izq. + bermas
114	Existencia de material suelto	34+500	34+900	0.40	1	L. Der. Y Izq. + bermas
115	Existencia de material suelto	35+000	35+300	0.30	1	L. Der. Y Izq. + bermas
116	Existencia de material suelto	36+300	44+000	7.70	1	L. Der. Y Izq. + bermas
117	Existencia de material suelto	44+200	47+000	2.80	1	L. Der. Y Izq. + bermas
	<b>Berma</b>					
118	Desprendimiento de bordes de berma	25+850	25+920	0.07	7	L. Izq.
119	Desprendimiento de bordes de berma	26+000	26+030	0.03	7	L. Der.
120	Desprendimiento de bordes de berma	28+000	28+120	0.12	7	L. Izq.
121	Desprendimiento de bordes de berma	28+480	28+510	0.03	7	L. Izq.
122	Desprendimiento de bordes de berma	31+270	31+300	0.03	7	L. Izq.
123	Existencia de material suelto	0+100	0+600	0.50	1	L. Der. Y Izq.
124	Existencia de material suelto	5+800		0.00	1	L. Izq.
125	Existencia de material suelto	7+180	7+210	0.03	1	L. Der.
126	Existencia de material suelto	11+200		0.00	1	L. Izq.
127	Existencia de material suelto	16+200	16+350	0.15	1	L. Der.
128	Existencia de material suelto	24+270	24+310	0.04	1	L. Der.
129	Existencia de material suelto	26+000	27+000	1.00	1	L. Der.
130	Existencia de material suelto	28+690	28+700	0.01	1	L. Der.
131	Existencia de material suelto	28+890	28+920	0.03	1	L. Izq.
132	Existencia de material suelto	29+080	29+110	0.03	1	L. Izq.

*F. A. to H.*

*J*

*fluy*

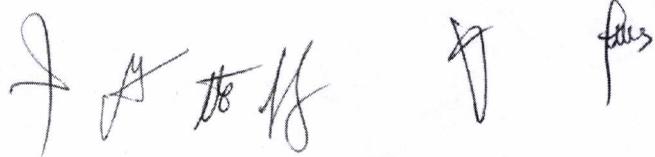
Ítem	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Plazo (días)	Observación
133	Existencia de material suelto	32+000	32+120	0.12	1	L. Der. Y Izq.
134	Existencia de material suelto	32+200	32+420	0.22	1	L. Der. Y Izq.
135	Existencia de material suelto	32+500	32+650	0.15	1	L. Der. Y Izq.
136	Existencia de material suelto	33+500	33+600	0.10	1	L. Der. Y Izq.
137	Existencia de material suelto	34+000	34+200	0.20	1	L. Der. Y Izq.
138	Existencia de material suelto	47+000	50+700	3.70	1	L. Der. Y Izq.
139	Existencia de material suelto	51+180	51+210	0.03	1	L. Der. Y Izq.
140	Existencia de material suelto	53+300	53+400	0.10	1	L. Der. Y Izq.
	<b>Drenaje</b>					
141	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	25+300		0.00	3	Cuneta L. Der.
142	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	28+490	28+500	0.01	3	Cuneta L. Izq.
143	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	38+020	38+100	0.08	3	Cuneta L. Der. + sellado de juntas
144	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	43+280	50+700	7.42	3	Cuneta L. Der.
145	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	43+960	45+500	1.54	3	Cuneta L. Izq.
146	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	49+300	49+820	0.52	3	Cuneta L. Izq.
147	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	50+500	50+740	0.24	3	Cuneta L. Izq.
148	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	55+800		0.00	3	Cuneta L. Der.
149	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	56+100		0.00	3	Cuneta L. Der.
150	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	26+150		0.00	3	Alcantarilla ingreso y salida
151	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	28+700		0.00	3	Alcantarilla ingreso y salida
152	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	30+200		0.00	3	Alcantarilla ingreso y salida
153	Fallas estructurales	26+150	26+220	0.07	14	L. Izq. Cunetas
154	Fallas estructurales	28+020	28+040	0.02	14	L. Izq. Cunetas
155	Fallas estructurales	48+600		0.00	14	L. Der. Tapas de cunetas
	<b>Seguridad Vial</b>					
	<b>Señalización Horizontal</b>					
156	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas	26+000	31+000	5.00	7	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas L. Der., L. Izq. Y eje
157	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas	36+300	43+000	6.70	7	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas L. Der., L. Izq. Y eje

Ítem	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Plazo (días)	Observación
158	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas	47+000	50+000	3.00	7	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas L. Der., L. Izq. Y eje
159	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas	51+000	53+000	2.00	7	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas L. Der., L. Izq. Y eje
160	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas	57+000	58+780	1.78	7	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas L. Der., L. Izq. Y eje
161	Exceso de desgaste de las líneas o marcas	0+000	5+000	5.00	7	L. Der. , Izq. , Eje
	<b>Señalización Vertical</b>					
162	Deterioro de los soportes de las señales	16+200		0.00	7	L. Der.
163	Deterioro de los soportes de las señales	43+600		0.00	7	L. Der.limpieza
164	Deterioro de los soportes de las señales	48+500		0.00	7	L. Izq. limpieza
165	Deterioro de los soportes de las señales	49+020		0.00	7	L. Izq. limpieza
166	Deterioro de los soportes de las señales	49+500		0.00	7	L. Izq. limpieza
167	Deterioro de los soportes de las señales	58+600		0.00	7	L. Izq. Inclinado
168	Deterioro del Poste Inicio del sector	0+000		0.00	7	Deterioros: fisuras, impactado.
169	Deterioro de los Postes Kilométricos	36+000		0.00	7	Poste Kilométrico impactado
170	Deterioro de los Postes Kilométricos	39+000		0.00	7	Limpieza + desbroce a su alrededor
171	Deterioro de los Postes Kilométricos	42+000		0.00	7	Limpieza
172	Deterioro de los Postes Kilométricos	43+000		0.00	7	Impactados + limpieza
173	Deterioro de los Postes Kilométricos	48+000		0.00	7	limpieza + desbroce alrededor
174	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	0+000		0.00	7	L. Izq. Panel señal Reglamentaria + poste
175	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	0+780		0.00	7	L. Izq. Panel señal Preventiva
176	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	6+900		0.00	7	L. Izq. Panel señal Reglamentaria
177	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	10+020		0.00	7	L. Der. Panel señal Reglamentaria
178	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	14+200		0.00	7	L. Der. Panel señal Preventiva
179	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	16+500		0.00	7	L. Izq. Panel señal Informativa

Ítem	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Plazo (días)	Observación
180	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	19+600		0.00	7	L. Der. Panel señal Reglamentaria
181	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	21+600		0.00	7	L. Der. Panel señal Preventiva
182	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	25+100		0.00	7	Dos señales informativas en el mismo Peaje desalineadas
183	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	25+120		0.00	7	Mensaje sucio de polvo R-29 en la zona de peaje
184	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	28+020		0.00	7	L. Izq. Señal Reglamentaria + poste
185	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	29+100		0.00	7	L. Der. Señal Reglamentaria
186	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	43+050		0.00	7	L. Der. Señal Informativa
187	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	44+400		0.00	7	L. Izq. Señal preventiva + poste
188	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	45+800		0.00	7	L. Der. Limpieza Señal Reglamentaria + panel
189	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	49+020		0.00	7	L. Izq. Limpieza Señal Informativa+ panel
	<b>Elemento de Encarrilamiento y Defensa</b>					
190	Elementos faltantes	3+080	3+140	0.06	3	L. Izq. (3) Delineadores
191	Elementos faltantes	3+600	3+700	0.10	3	L. Der. Limpieza + cintas de delineadores
192	Elementos faltantes	4+300		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador
193	Elementos faltantes	4+500		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador
194	Elementos faltantes	4+300	5+020	0.72	3	L. Der. y Izq. Cintas reflectivas + limpieza de delineadores
195	Elementos faltantes	5+300	6+100	0.80	3	L. Der. y Izq. Cintas reflectivas + limpieza de delineadores
196	Elementos faltantes	5+300		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador
197	Elementos faltantes	5+500		0.00	3	L. Der. (1) Delineador
198	Elementos faltantes	6+300	6+500	0.20	3	L. Der. y Izq. Cintas reflectivas + limpieza de delineadores
199	Elementos faltantes	6+700	7+000	0.30	3	L. Der. y Izq. Cintas reflectivas + limpieza de delineadores
200	Elementos faltantes	7+300		0.00	3	L. Izq. (2) Delineadores
201	Elementos faltantes	7+700		0.00	3	L. Izq. (2) Delineadores
202	Elementos faltantes	7+980		0.00	3	L. Izq. (3) Delineadores
203	Elementos faltantes	8+700		0.00	3	L. Der. (1) Delineador
204	Elementos faltantes	8+650		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador
205	Elementos faltantes	9+700	10+020	0.32	3	L. Der. y Izq. Cintas reflectivas + limpieza de delineadores



Ítem	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Plazo (días)	Observación
206	Elementos faltantes	11+080		0.00	3	L. Der. (1) Delineador
207	Elementos faltantes	11+500		0.00	3	L. Der. (2) Delineadores
208	Elementos faltantes	12+100		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador
209	Elementos faltantes	18+200		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador
210	Elementos faltantes	19+700		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador
211	Elementos faltantes	20+500	20+530	0.03	3	L. Der. (3) Delineadores
212	Elementos faltantes	20+900	21+020	0.12	3	L. Der. (5) Delineadores
213	Elementos faltantes	21+100		0.00	3	L. Der. (1) Delineador
214	Elementos faltantes	21+120		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador
215	Elementos faltantes	21+300		0.00	3	L. Der. (2) Delineadores
216	Elementos faltantes	21+420	21+520	0.10	3	L. Izq. (4) Delineadores
217	Elementos faltantes	21+500	21+580	0.08	3	L. Der. (5) Delineadores
218	Elementos faltantes	21+600		0.00	3	L. Der. (1) Delineador
219	Elementos faltantes	22+480	22+520	0.04	3	L. Der. (3) Delineadores
220	Elementos faltantes	23+100		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador
221	Elementos faltantes	23+400		0.00	3	L. Izq. (3) Delineadores
222	Elementos faltantes	23+300		0.00	3	L. Der. (3) Delineadores
223	Elementos faltantes	23+600		0.00	3	L. Der. (1) Delineador
224	Elementos faltantes	23+900		0.00	3	L. Der. (1) Delineador
225	Elementos faltantes	24+180	24+230	0.05	3	L. Der. (3) Delineadores
226	Elementos faltantes	24+700	24+720	0.02	3	L. Der. (2) Delineadores
227	Elementos faltantes	29+030		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador
228	Elementos faltantes	29+030		0.00	3	L. Der. (1) Delineador
229	Elementos faltantes	29+100		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador
230	Elementos faltantes	29+200		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador
231	Elementos faltantes	29+400		0.00	3	L. Der. (1) Delineador
232	Elementos faltantes	29+400		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador
233	Elementos faltantes	29+500		0.00	3	L. Der. (1) Delineador
234	Elementos faltantes	30+100		0.00	3	L. Der. (1) Delineador
235	Elementos faltantes	31+600		0.00	3	L. Der. (1) Delineador
236	Elementos faltantes	32+020		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador
237	Elementos faltantes	32+900		0.00	3	L. Der. (1) Delineador
238	Elementos faltantes	50+860	50+920	0.06	3	L. Der. (3) Delineadores
239	Elementos faltantes	51+300		0.00	3	L. Der. (1) Delineador
240	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	1+680	1+710	0.03	7	L. Der. Y Izq. captafaros+pemos+limpieza de postes, vigas, captafaros.
241	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	7+200	7+500	0.30	7	L. Der. captafaros+pemos+limpieza de



Ítem	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Plazo (días)	Observación
						postes, vigas, captafaros.
242	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	8+000	8+120	0.12	7	L. Der. captafaros+pernos+limpieza de postes, vigas, captafaros.
243	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	13+280	14+310	1.03	7	L. Der. captafaros+pernos+limpieza de postes, vigas, captafaros.
244	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	25+060	25+210	0.15	7	Guardavías en el Peaje limpieza total Vigas, postes, captafaros +captafaros doblados + alineamiento de vigas y postes
245	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	26+700	26+790	0.09	7	L. Der. limpieza total Vigas, postes, captafaros
246	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	26+800	27+000	0.20	7	L. Der. limpieza total Vigas, postes, captafaros
247	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	27+800	27+900	0.10	7	L. Der. limpieza total Vigas, postes, captafaros+pernos+captafaros
248	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	28+000	28+080	0.08	7	L. Der. limpieza total Vigas, postes, captafaros+pernos+captafaros
249	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	28+420	28+520	0.10	7	L. Der. limpieza total Vigas, postes, captafaros+pernos+captafaros
250	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	33+210	33+250	0.04	7	L. Izq. Deterioros y limpi. de defensas metáli. + captafaros+pernos+01 poste faltante
251	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	33+250	33+270	0.02	7	L. Der. Deterioros y limpi. de defensas metáli. + captafaros+pernos+01 poste faltante
252	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	43+940	43+960	0.02	7	L. Izq. Deterioros y limpi. de defensas metáli. + captafaros+pernos
253	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	46+080	46+110	0.03	7	L. Der. Y Izq. Deterioros y limpi. de defensas metáli. + captafaros+pernos
254	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	46+600	46+690	0.09	7	L. Der. Y Izq. Deterioros y limpi. de defensas metáli. + captafaros+pernos
<b>Derecho de Vía</b>						
255	Residuos	37+500	38+200	0.70	7	L. Der. Y Izq.

Ítem	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Plazo (días)	Observación
256	Residuos	38+900	38+960	0.06	7	L. Izq.
257	Residuos	39+100	39+200	0.10	7	L. Der.
258	Residuos	39+400	40+000	0.60	7	L. Izq.
259	Residuos	40+080	40+120	0.04	7	L. Izq.
260	Residuos	40+400	40+500	0.10	7	L. Der.
261	Residuos	40+790	40+810	0.02	7	L. Izq.
262	Residuos	41+120		0.00	7	L. Izq.
263	Residuos	41+200		0.00	7	L. Der.
264	Residuos	42+100	42+300	0.20	7	L. Izq.
265	Residuos	42+800	43+000	0.20	7	L. Der.
<b>Sec 04: Yura - Patahuasi</b>						
	<b>Calzada</b>					
266	Huecos	69+000	71+600	2.60	*14	L. Der. Y Izq.
267	Huecos	72+200	72+250	0.05	*14	L. Der. Y Izq.
268	Huecos	72+400	74+600	2.20	*14	L. Der. Y Izq.
269	Huecos	75+000	75+350	0.35	*14	L. Der. Y Izq.
270	Huecos	75+800	76+500	0.70	*14	L. Der. Y Izq.
271	Huecos	76+700	78+500	1.80	*14	L. Der. Y Izq.
272	Huecos	78+500	79+000	0.50	*14	L. Der. Y Izq.
273	Huecos	79+000	83+500	4.50	*14	L. Der. Y Izq.
274	Fisuras	86+100	86+800	0.70	*14	L. Der. Y Izq.
275	Fisuras	87+000	88+000	1.00	*14	L. Der. Y Izq.
276	Parches	68+800	68+900	0.10	*14	Parches L. Der.
277	Peladuras	67+100	67+120	0.02	*14	L. Der.
278	Peladuras	69+000	71+600	2.60	*14	L. Der. Y Izq.
279	Peladuras	72+200	72+250	0.05	*14	L. Der. Y Izq.
280	Peladuras	72+400	74+600	2.20	*14	L. Der. Y Izq.
281	Peladuras	75+000	75+350	0.35	*14	L. Der. Y Izq.
282	Peladuras	75+800	76+500	0.70	*14	L. Der. Y Izq.
283	Peladuras	76+700	78+500	1.80	*14	L. Der. Y Izq.
284	Peladuras	78+500	79+000	0.50	*14	L. Der. Y Izq.
285	Peladuras	79+000	83+500	4.50	*14	L. Der. Y Izq.
286	Peladuras	94+500	94+650	0.15	*14	L. Der. Y Izq.
287	Existencia de material suelto	78+000	79+000	1.00	1	L. Der. Y Izq.
288	Existencia de material suelto	90+690	90+800	0.11	1	L. Der. Y Izq.
	<b>Berma</b>					
289	Existencia de material suelto	58+980	59+040	0.06	1	L. Der. Y Izq.
290	Existencia de material suelto	60+000	61+000	1.00	1	L. Der. Y Izq.



Ítem	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Plazo (días)	Observación
291	Existencia de material suelto	62+000	63+000	1.00	1	L. Der.
	<b>Seguridad Vial</b>					
	<b>Señalización Vertical</b>					
292	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	70+300		0.00	7	L. Der. Señal Reglamentaria
293	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	84+200		0.00	7	L. Izq.
294	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	88+300		0.00	7	L. Der. Panel + poste.
295	Deterioro de los Postes Kilométricos	94+000		0.00	7	Impactado
	<b>Señalización Horizontal</b>					
296	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas	58+870	60+000	1.13	7	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas L. Der., L. Izq. Y eje
297	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas	67+000	68+000	1.00	7	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas L. Der., L. Izq. Y eje
298	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas	84+120		0.00	7	Perdida o inutilidad de tachones reflectivos L. Der., L. Izq. Y eje
299	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas	90+000	93+000	3.00	7	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas L. Der., L. Izq. Y eje
300	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas	95+000	96+000	1.00	7	Perdida o inutilidad de tachas reflectivas L. Der., L. Izq. Y eje
	<b>Elemento de Encarrilamiento y Defensa</b>					
301	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	58+880	59+020	0.14	7	L. Der. Y Izq. Deterioros y limpi. de defensas metali. + captafaros
302	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	59+100	59+200	0.10	7	L. Der. Deterioros y limpi. de defensas metali. + captafaros
303	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	63+180	63+280	0.10	7	L. Izq. limpi. de defensas metali. + captafaros
304	Elementos faltantes	59+300		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador.
305	Elementos faltantes	59+500		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador.
306	Elementos faltantes	61+800		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador.
307	Elementos faltantes	63+600		0.00	3	L. Der. (1) Delineador.
308	Elementos faltantes	65+060		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador.
309	Elementos faltantes	70+360		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador.
310	Elementos faltantes	70+900		0.00	3	L. Der. (2) Delineadores.
311	Elementos faltantes	70+900		0.00	3	L. Izq. (2) Delineadores.
312	Elementos faltantes	71+400		0.00	3	L. Izq. (2) Delineadores.
313	Elementos faltantes	75+600		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador.
314	Elementos faltantes	84+750	84+920	0.17	3	L. Izq. (5) Delineadores
315	Elementos faltantes	85+200		0.00	3	L. Izq. (1) Delineador.

Ítem	Defecto no admitido	Desde Km	Hasta Km	Total de Km	Plazo (días)	Observación
316	Elementos faltantes	85+300		0.00	3	L.Der. (1) Delineador.
317	Elementos faltantes	86+390	86+430	0.04	3	L.Der. (3) Delineadores.
318	Elementos faltantes	86+390	86+420	0.03	3	L.Izq. (2) Delineadores.
319	Elementos faltantes	86+990	87+100	0.11	3	L.Der. (5) Delineadores.
320	Elementos faltantes	93+480	93+530	0.05	3	L.Izq. (3) Delineadores.
321	Elementos faltantes	95+500		0.00	3	L.Izq. (1) Delineador.
322	Elementos faltantes	98+400		0.00	3	L.Izq. (1) Delineador.
	<b>Drenaje</b>					
323	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	62+500	62+800	0.30	3	L. Der. Cunetas
324	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	73+500	73+550	0.05	3	L. Der. Cunetas
325	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	90+700		0.00	3	L. Der. Cunetas
326	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	93+200		0.00	3	L. Der. Cunetas
327	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	95+180	95+210	0.03	3	L. Der. Cunetas
328	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	95+700	95+830	0.13	3	L. Der. Cunetas
329	Obstrucción al libre escurrimiento hidráulico	97+680	97+760	0.08	3	L. Der. Y Izq, cunetas

\* Plazos coordinados con el Concesionario