

Gobierno Regional del Callao

Acuerdo de Consejo Regional N° 069

Callao, 06 de Diciembre de 2019

El Consejo del Gobierno Regional del Callao, en Sesión Ordinaria celebrada el 06 de diciembre de 2019, con el voto por mayoría de los Consejeros Regionales y en uso de las facultades conferidas por la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales – Ley N° 27867; y, el Reglamento Interno del Consejo Regional del Callao.

VISTOS:

La Resolución Gerencial N° 192 – 2019 – GRC – GA de fecha 22 de noviembre de 2019, emitido por la Gerencia de Administración y los documentos que lo sustentan; el Informe N° 107 – 2019 – GRC / GRI – OCV – VAY de fecha 22 de noviembre de 2019, emitido por el Coordinador de Obra: Saldo de Obra de la Vía Costa Verde Callao de la Oficina de Construcción y Vialidad, el Informe N° 1697 – 2019 – GRC / GRI – OCV de fecha 22 de noviembre de 2019, emitido por la Jefatura de la Oficina de Construcción y Vialidad de la Gerencia Regional de Infraestructura, el Informe N° 437 – 2019 – GRC / GRI de fecha 22 de noviembre de 2019, emitido por la Gerencia Regional de Infraestructura; el Informe N° 1270 – 2019 – GRC / GAJ de fecha 25 de noviembre de 2019, emitido por la Gerencia de Asesoría Jurídica; el Informe N° 443 – 2019 – GRC / GRI de fecha 04 de diciembre de 2019, emitido por la Gerencia Regional de Infraestructura; y, el Dictamen N° 020 – 2019 – GRC / CR – CAR de fecha 04 de diciembre de 2019, de la Comisión de Administración Regional del Gobierno Regional del Callao;

CONSIDERANDO:

Que, el Informe N° 107 – 2019 – GRC / GRI – OCV – VAY de fecha 22 de noviembre de 2019, el Coordinador de Obra: Saldo de Obra de la Vía Costa Verde Callao de la Oficina de Construcción y Vialidad de la Gerencia Regional de Infraestructura, emite el Informe Técnico señalando lo siguiente:

A. ANTECEDENTES.-

La obra Vía Costa Verde tramo Callao es una obra inconclusa con acta de constatación física al 88.56% hace 28 meses, que fue licitada por el Gobierno Regional del Callao y que tiene la finalidad de continuar la Vía Costa Verde de Lima hacia el Callao logrando una articulación vial hacia nuestro terminal aéreo y con los distritos de Lima Metropolitana agilizando el tráfico existente. Su trazado tiene aproximadamente 4.8 Km de longitud y discurre por el litoral marino iniciando en Chucuito (Cercado del Callao) y terminando en el límite distrital con San Miguel donde empalmará con la Vía Costa Verde Lima; la plataforma de la vía está conformada por terreno ganado al mar sobre la zona de rompientes.

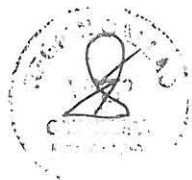
La obra fue licitada bajo el sistema de contratación "A precios unitarios" el año 2013 y la Buena Pro se otorgó el año 2014 al "Consorcio Vía Costa Verde Callao" conformada por dos empresas del grupo Odebrecht. La obra se inició el 04 de junio del 2014 con la entrega de terreno. Durante el proceso de construcción que duró 37 meses, se efectuaron cambios y adecuaciones al proyecto original a fin de adecuarlo a condiciones encontradas al momento de ejecutar la obra, generando cinco prestaciones adicionales de obra y tres presupuestos deductivos de obra siendo que algunos de ellos originaron tres prórrogas de plazo.

La construcción de la obra se inició con la construcción de los viaductos Santa Rosa y Haya de la Torre, la Defensa Marina recién se pudo iniciar en el mes de diciembre de 2014, cuando ya se contaba con la autorización de usos de vía acuática de la DICAPI para efectuar los trabajos sobre la franja costera.

Lamentablemente la obra no fue concluida al 100% debido a que primero el consorcio contratista y luego la Entidad Contratante decidieron resolver el Contrato de Obra N° 007-2014-Gobierno Regional del Callao en julio de 2017 con lo que esta obra quedó paralizada desde entonces y a expensas del medio ambiente marino.

A.I PROCESOS DE SELECCION - Elaboración del Expediente Técnico

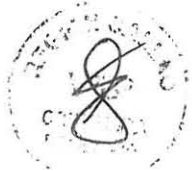
- Mediante **Memorándum No 347-2012-GRC/GGR-ORPI** de 15.10.2012 el jefe de la oficina regional de Programación e Inversiones del Gobierno Regional del Callao, declaró la viabilidad del proyecto de inversión pública "Construcción de la Vía Costa Verde, tramo Callao" con el código SNIP No 48520
- Con **Informe No 273-2012-GRC/GRI-OC-AMD** del 04.10.2012, el especialista de la oficina de Construcción de la Gerencia Regional de Infraestructura Ing. Antero Milian Díaz, solicitó al jefe de la oficina de Construcción aprobar los términos de referencia para la contratación del servicio de elaboración del estudio definitivo (expediente técnico) del proyecto de inversión pública "Construcción de la Vía Costa Verde, tramo Callao", así como la validación del valor referencial de **S/ 6'006,430,10**.
- El objetivo principal del estudio definitivo en mención fue el de: "(...) establecer las condiciones técnicas que permitan seleccionar a la empresa consultora que se encargará de elaborar el Expediente Técnico de Ingeniería del Estudio Definitivo (...), para la ejecución a nivel de superficie asfáltica de la obra "Construcción de la Vía Costa Verde, tramo Callao". Dentro de los lineamientos establecidos en el estudio de factibilidad del proyecto".
- A través del **Concurso Público N° 0011-2012-REGION CALLAO CONSULTORIA DE OBRA: "ELABORACION DEL ESTUDIO DEFINITIVO PARA LA CONSTRUCCION DE LA VIA COSTA VERDE, TRAMO CALLAO"** se adjudicó la BUENA PRO al CONSORCIO COSTA VERDE CALLAO (integrado por **JNR Consultores S.A. Y EUROCONSULT S.A.**), tal como puede verificarse en el ACTA DE LECTURA DE EVALUACION DE PROPUESTA TECNICA, APERTURA DE PROPUESTA ECONOMICA Y OTORGAMIENTO DE LA BUENA PRO del 24.01.2013.
- El 08.02.2013 el CONSORCIO COSTA VERDE CALLAO suscribió el **Contrato N° 012-2013-GRC** con el Gobierno Regional del Callao, para la "**ELABORACION DEL ESTUDIO DEFINITIVO PARA LA CONSTRUCCION DE LA VIA COSTA VERDE, TRAMO CALLAO**" por el monto de su propuesta de **S/. 5'405,787.09** incluido el I.G.V., y con un plazo de ELABORACION de 180 días calendario.
- Con fecha 22.02.2013, mediante documento denominado "**Acta de entrega de terreno – estudio**", suscrito por el administrador del proyecto, el jefe de proyecto del Consultor y el representante legal del supervisor se hizo entrega del terreno para el estudio. Posteriormente, con fecha 25 de febrero de 2013, mediante asiento No 1 en el cuaderno de servicio se dio inicio a la ejecución de la elaboración del expediente técnico.
- Con **Carta No 043-2013/ECVC (721)**, de 15.06.2013, el jefe de Estudio del Consultor presentó al Consorcio Supervisor G&A Costa Verde, en original y dos copias, el **Informe de Avance No 4 – Informe Final del Expediente Técnico** de la obra en mención, conformado por doce volúmenes, advirtiéndose que en esa oportunidad no se entregó el estudio de semaforización.



- A través de la **Resolución Gerencial No 085-2013-Gobierno Regional del Callao-GRI**, del 03.10.2013 se aprobó la liquidación del Contrato No 012-2013-Gobierno Regional Callao, relacionado al servicio de elaboración del expediente técnico para la “Construcción de la Vía Costa Verde, tramo Callao”.

A.II. Supervisión de Elaboración del Expediente Técnico

- Mediante **Resolución Gerencial General Regional No 010-2013-Gobierno Regional del Callao-GGR** de 14.01.2013, se aprobó los términos de referencia y el expediente de contratación para contratar el servicio de supervisión del estudio definitivo (expediente técnico) de la “Construcción de la Vía Costa Verde, tramo Callao”, por el valor referencial de **S/ 2’437,467.00** y un plazo de duración del servicio en ciento ochenta (**180**) días calendario.
- Con fecha 06.02.2013, el comité especial mediante acta de evaluación de propuesta técnica, apertura de propuesta económica y otorgamiento de la buena pro, otorgó la buena pro al **Consortio G&A Costa Verde**, integrado por el Ing. Luis Enrique Alvarado Salazar, Ing. Pilar Sheila Ginés Milla y G&A Consultores y Contratistas SAC. 2013 del proceso de selección del **Concurso Público No 013-2012 Región Callao**, para la contratación del servicio de supervisión.
- Con fecha 14.02.2013, se suscribió el **Contrato No 013-2013-Gobierno Regional del Callao**, por el monto de **S/ 2’437,000.00**. En el citado contrato, cláusula segunda se consignó la participación de veinte (20) profesionales asignados para la ejecución del servicio y catorce (14) como personal profesional de apoyo.
- Con **Carta No 015-2013-CG&ACC** del 21.06.2013, el representante legal del Consortio G&A Costa Verde, presentó el Informe de Supervisión No 4 – Estudio Definitivo, remitiendo el informe de supervisión en 115 folios y los informes de los especialistas del Consortio Costa Verde en 1,290 folios en 8 anillados y un archivador de palanca.



A.III. DE LA EJECUCION DE LA OBRA CONSTRUCCION DE LA VIA COSTA

VERDE - TRAMO CALLAO.

- Como es de su conocimiento el Consortio Vía Costa Verde Callao disminuyó su ritmo de avance de obra, hasta llegar a un atraso en el mes de mayo del 2017 de más del 8 %. A pesar de las reiteradas anotaciones del cuaderno de obra así como las indicaciones en las reuniones de coordinación que se realizaban en conjunto con los responsables de la supervisión, la contratista y de la Gerencia Regional de Infraestructura, sobre la existencias de frentes de trabajo que les permitiría un mejor desenvolvimiento en el desarrollo de la obra podríamos decir que en los últimos meses el contratista no había cumplido con las prestaciones pactadas en el **Contrato 007-2014-GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO**.
- Por lo que el Gobierno Regional del Callao en cumplimiento de lo normado en el Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado, realizó las acciones administrativas para revertir este estado en la ejecución, por lo que al no variar el mismo, se resolvió finalmente el contrato, mediante Resolución Gerencial General Regional N° 083-2017-Gobierno Regional del Callao-GGR de fecha 21 de julio de 2017, que dispuso “RESOLVER el **Contrato de Obra N° 007-2014-GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO** de fecha 19 de mayo de 2014”, habiéndose alcanzado el siguiente avance:



AVANCE COSTA VERDE CALLAO											
VAL	val. del mes	total presupuesto obra	programado				ejecutado				D
			mes		acumulado		mes		acumulado		
			S/	%	S/	%	S/	%	S/	%	
7	ago-16	364,261,384.65	26,479,663.59	7.27%	164,435,009.02	45.14%	27,817,374.22	7.64%	206,229,927.43	56.62%	11.48%
8	sep-16	364,261,384.65	25,958,259.62	7.14%	190,433,268.64	52.28%	21,251,917.35	5.83%	227,481,844.78	62.45%	10.17%
9	oct-16	364,261,384.65	26,516,407.27	7.28%	216,949,675.91	59.56%	26,445,257.34	7.26%	253,927,102.12	69.71%	10.15%
10	nov-16	364,261,384.65	25,666,248.55	7.05%	242,615,924.46	66.60%	19,123,192.92	5.25%	273,050,295.04	74.96%	8.36%
11	dic-16	364,261,384.65	26,837,058.52	7.37%	269,452,982.98	73.97%	14,017,812.56	3.85%	287,058,108.12	78.81%	4.84%
12	ene-17	364,261,384.65	24,552,477.31	6.74%	294,005,460.18	80.71%	9,054,126.54	2.49%	296,152,233.94	81.30%	0.59%
13	feb-17	364,261,384.65	17,714,286.21	4.86%	311,719,746.39	85.57%	14,829,883.32	4.07%	310,982,117.26	85.37%	-0.20%
14	mar-17	364,261,384.65	17,473,636.83	4.80%	329,193,383.22	90.37%	9,201,041.13	2.53%	320,183,158.39	87.90%	-2.47%
15	abr-17	364,261,384.65	14,567,453.51	4.00%	343,760,836.73	94.37%	1,932,481.30	0.53%	322,115,639.69	88.43%	-5.94%
16	may-17	364,261,384.65	8,401,084.09	2.31%	352,161,920.82	96.68%	459,150.60	0.13%	322,574,790.29	88.56%	-8.12%

B.- ANÁLISIS TÉCNICO.-

B.I.- Reporte de inspección actual de la obra:

PRIMERO: En el deterioro constante y permanente de la Vía, producto de no haberse concluido un tramo de la ESCOLLERA y que no permite contar con la defensa marítima en todo el tramo de la vía, esto genera que el ingreso del agua de mar afecte los terraplenes y parte de la estructura del pavimento existente, aunado a ello al no estar el pavimento terminado el sistema de drenaje (alcantarillado) construido no funciona, por lo tanto el agua que ingresa no puede ser retirada por estas estructuras tal como ocurrirá cuando esté culminada la obra.

SEGUNDO: La presencia e invasión de personas ajenas a la obra que deterioran con su accionar también la obra y si a ello le sumamos el uso irregular de parte de las plataformas de la vía como receptoras de basura y desmonte, como se puede apreciar entre las progresivas 1+980 a 2+540, el retiro del mismo más parte de la base afectada por la contaminación también generan mayores costos a la obra.

Debemos subrayar el grave deterioro que se produce en la Vía Costa Verde por la presencia agresiva de los oleajes anómalos que al no haberse culminado las estructuras de la misma, como la DEFENSA MARITIMA Y EL PAVIMENTO DE LA VIA permiten que el agua de mar ingrese a la vía y no pueda ser evacuada a través del sistema de DRENAJE no ejecutado todavía a lo largo de la vía y con un sistema de alcantarillas con descarga final al propio mar del Callao que al no estar conectado al sistema de drenaje hasta la fecha no cumple con sus objetivos.

El permanente botadero de basura en lo que se convierte sus casi 5 kilómetros de extensión con cercanía en áreas urbanas hace que la basura deteriore aún más en parte la capacidad de los elementos estructurales de los suelos colocados a la fecha.

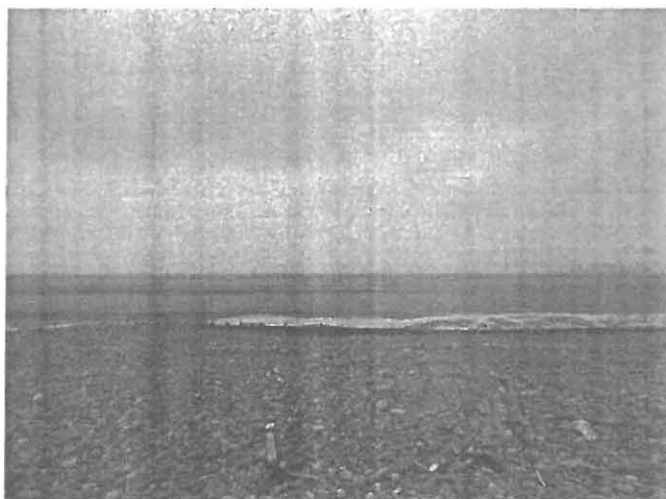
Es importante anotar que a través del Decreto Supremo No 043-2019-EF del 07.02.2019, autorizan Crédito Suplementario y una Transferencia de Partidas a favor del Pliego Gobierno Regional de la Provincia Constitucional del Callao en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2019, para la

continuidad de inversiones, donde justamente el Gobierno Central destina **S/ 54'500,811.00**, recursos necesarios para el financiamiento del Saldo de Obra Construcción de la Vía Costa Verde Tramo Callao.

A este nuevo aporte para culminar la obra de la **Vía Costa Verde Tramo Callao** debemos de sumarle los saldos existentes del PIP, con lo cual se tienen los recursos necesarios para la ejecución del Saldo de Obra y/u otras obras complementarias necesarias para su adecuado funcionamiento.

Debo recordarle que, en el mes de julio del presente año, se constituyeron a la obra los miembros de la **Comisión de la Sub Gerencia de Megaproyectos de la Contraloría General de la República** con la finalidad de dar cumplimiento a su control concurrente en forma de una visita de inspección realizada a la obra paralizada de la Vía Costa Verde tramo Callao, encontrándose las siguientes observaciones que se explican en los siguientes extractos:

Posteriormente nos trasladamos a pie hasta la bajada del viaducto Haya de la Torre, recorriendo por el lado del muro piano y observando el comportamiento de la escollera marina que la encontramos cubierta completamente de canto rodado hasta el km. 4+100 por lo menos.



Como se observa la escollera está totalmente oculta entre los Cantos rodados

Continuando con nuestro recorrido, nos detuvimos en la progresiva Km 3+500 frente al viaducto Santa Rosa y apreciamos la zona que está detrás del muro piano (es decir la escollera marítima) y observamos material de piedra pequeña hasta la altura de la espalda del muro piano haciendo un empuje no previsto en dicho muro piano. También se podía apreciar las rocas corazas de la escollera movidas y desperdigado producto de la enorme fuerza que presenta el oleaje marino en dicho tramo y que realmente amerita un reacomodo de la geometría de la escollera y un nuevo estudio oceanográfico.



Canto rodado ha llenado hasta la altura de coronación de la escolera e incluso ha invadido parte de la vía

Tomando en cuenta que las defensas marítimas de esta vía es la parte más importante técnicamente hablando del proceso constructivo de la obra y conociendo el comportamiento del mar en la zona de la escolera faltante, denominada "mar brava", nos dirigimos a ese punto ubicado entre las progresivas Km 1+660 y Km 1+980, donde pudimos apreciar la fuerza dinámica del oleaje marino que ha movido gran cantidad de agregados gruesos (piedras medianas y pequeñas redondeadas) hacia la plataforma de la vía que obviamente se requiere eliminar considerando una excavación masiva.




Se aprecia masiva invasión de material por tramo inconcluso de escolera



Por recomendación del Ing. Carlos Navarro, quien presidía la comisión de la Sub Gerencia de Megaproyectos de la CGR, se sugiere encargar un estudio integral de la escollera marítima construida hasta la fecha por alguno de los métodos que se propondrán líneas abajo y que permitirían contar con una valiosa información para plantear las correcciones que se deban hacer con la finalidad de asegurar la inversión pública efectuada hasta la fecha y mantener la operatividad de la vía que definitivamente está expuesta al embate del oleaje marino.

Además, se han observado las mismas gravas y cantos rodados sobre la propia escollera que ha deformado la geometría de la escollera con el consiguiente deslizamiento de rocas corazas. La manera que aparecen estas gravas se debe al transporte que produce el oleaje marino que los remonta durante los períodos de oleajes anómalos o temporales, moviéndolas desde su posición inicial en los fondos marinos al pie del talud de la berma hasta la propia coronación de la escollera.

Existe además un fenómeno que retroalimenta la aparición de estos cantos rodados sobre la escollera que se produce cuando las gravas son colocadas sobre la escollera, éstas van rellenando los huecos entre las piezas de las mismas. Esto se transforma en una disminución de la porosidad que redundará en un aumento del remonte del oleaje, así como de su energía. De esta forma, las gravas alcanzan cada vez cotas mayores, transportadas con un oleaje con más energía que antes de rellenarse los huecos inferiores. Al final los cantos rodados aparecen sobre la plataforma de la carretera rebasando hasta la altura del muro plano en la cota +8.000 msnm.



Posteriormente, la propia Contraloría nos comunicó el Informe de Orientación de Oficio N° 1760-2019-CG/MPROY-SOO recibido el 14 de agosto del presente en el que manifiesta que nuestra Entidad adopte las **acciones preventivas y correctivas** respecto a la situación adversa detectada que señala que **“los elementos estructurales (escollera y muro plano) de la obra no cumplen la función de protección costera de la vía existiendo un continuo rebase de las olas que deterioran la vía existente, afectando la calidad y costos del proyecto”** y con el objeto de asegurar la continuidad del proceso y el resultado o logro de los objetivos del proyecto **“CONSTRUCCION DE LA VIA COSTA VERDE – TRAMO CALLAO”**.

En dicho documento, la Contraloría advirtió lo siguiente:



Escollera

La geometría de la escollera construida no guarda concordancia con lo establecido en el Expediente Técnico de la obra (Adicional N° 5), no presentando una geometría definida.

Muro Plano

El alineamiento del muro plano del proyecto presenta un desplazamiento hacia el lado interno de la vía a la altura de la progresiva Km 3+500 frente al viaducto Santa Rosa.

Al respecto, cabe señalar que los elementos estructurales mencionados, contruidos para la protección costera de la vía, no cumplen tal función, toda vez que se advierte el material orgánico y presencia de humedad a lo largo de la vía (afirmado), producto del rebase de las olas del mar.

Cabe señalar que, el Manual de Carreteras “Especificaciones técnicas Generales para Construcción” EG-2013 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establece que la construcción de terraplenes deberá estar libre de sustancias deletérea, de materia orgánica, raíces y otros elementos perjudiciales.

La situación descrita, no ha considerado la normativa siguiente:

- **Estudio Definitivo para la Construcción de la Vía Costa Verde, tramo Callao, Informe N° 04; Informe final, Volumen n° 02, Especificaciones Técnicas.**

Especificaciones Técnicas, ítem 01.03 Terraplén, Aceptación de los trabajos, literal © Calidad del producto terminado.

Especificaciones Técnicas, ítem 02.02 Escollera Marginal, ítem 02.02.02 Colocación de roca coraza y coronación de 2.5 a 3.5 ton (incluye obras de protección provisional), Aceptación de los trabajos, literal (b) Calidad de los materiales señala:

Durante la etapa de producción, el supervisor examinará las diferentes descargas de los materiales y ordenará el retiro de aquellos que, a simple vista, contengan tierra vegetal, materia orgánica o tamaños superiores al máximo especificado.

Asimismo, el literal (c) Calidad del producto terminado establece:

El Supervisor exigirá que:

- Los taludes terminados no acusen irregularidades a la vista, debiendo tener estos, las pendientes o inclinaciones señaladas en los planos u otros documentos del proyecto.

- **Estudio Definitivo para la Construcción de la Vía costa Verde, tramo Callao, Volumen N° 01, Memoria Descriptiva y Estudios Básicos, Anexo D, tomo 3 de Estudio Oceanográfico.**

2. Dimensionamiento de la Protección de Escollera

2.1 Criterios Generales del Proyecto.

2.1.1 Vida útil

Se considera que la obra diseñada es definitiva puesto que va a permanecer en el emplazamiento y con las características del Proyecto original durante un periodo de tiempo superior a cinco años.

La obra se calcula para la verificación de su estabilidad durante toda la fase de servicio.

El tiempo que transcurre durante ella es la vida útil (Lf) en la cual, la obra cumple la función principal para la cual ha sido diseñada.

ENROCADO DE PROTECCIÓN

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Generalidades

Como parte del proyecto Construcción de la Vía Costa Verde Tramo Callao, se considera la protección de la vía costera mediante enrocado con una extensión de aproximadamente 5 km. En esta memoria de cálculo se presenta el diseño del enrocado de protección, estabilidad del talud y el nivel de coronamiento por sobrepaso del oleaje para condiciones de seguridad en la vía.

4. DISEÑO DE LA ESCOLLERA MARGINAL DE PROTECCIÓN

(...) **Memoria Descriptiva de la Prestación Adicional N° 05 de la obra Construcción de la Vía Costa Verde, tramo Callao.**

4.2. ORIGEN DEL ADICIONAL

(...)

El resultado de la evaluación técnica y económica de estas alternativas concluye:

- *Ejecución de una berma adyacente a la parte exterior de la coraza, de 3 m de ancho hasta alcanzar el nivel + 1.00 m.s.n.m. para evitar la socavación al pie de talud, en sustitución de la uña que fuera retirada en la etapa de absolución de consultas en el proceso de licitación.*
- *El talud exterior de la coraza debe ser de 2.5H:1V y formado con rocas de 2.5 a 3.5 ton de peso.*
- *Para los pesos propuestos para las rocas de coraza del Expediente Técnico, de 2.5 a 3.5 ton, se debe tener capas de espesor mínimo de 2 m, compatible con este tamaño de roca.*
- *La cota de la defensa marítima debe tener mínimo de +8.0 m por motivos de rebase (run up).*
- *La defensa con escollera hasta el nivel +6.0 m según el expediente técnico y complementada con un muro vertical de concreto entre el nivel +6.0 y +8.0m. Este elemento se configura también como tope de la coraza sobre la coronación del núcleo, pues no había sido considerado en el expediente técnico, lo que se confirma con la respuesta a la consulta N° 12 del participante: MOTA ENGIL PERU SA , durante el proceso de licitación.*

(...) *Las obras civiles que se generan por esta modificación, son las siguientes:*

- *Incremento del relleno de la vía*
- *Colocación del muro de contención entre la vía y la coraza – Muro plano.*
- *Colocación de una berma inferior de la escollera.*
- *Aumento de espesores de los elementos de coraza.*
- *Cambio de las pendientes de la escollera.*

(...) Esto lo decimos justamente por la reiterada presencia en los informes de visita a la obra, de la presencia de **canto rodado** en la escollera, elemento que no sólo en grandes zonas ha cubierto totalmente la escollera, sino que habría llenado los espacios vacíos entre el enrocado y generado que este se quede en la escollera llenando el tramo, modificando su morfología y permitiendo con ello, el rebase de este material y del mar a la vía construida, generando con ello una presión adicional no calculada sobre el espaldón (muro plano) y deterioro constante de la vía.

Aunado a ello la propuesta en cada elemento técnico de los Estudios de Pre Inversión, PERFIL y FACTIBILIDAD que proponían la construcción no solo de la **ESCOLLERA MARGINAL** como defensa de la vía a construir sino adicionalmente a ello, la construcción de **ESPIGONES** que permitirían la defensa no solo contra el embate de las olas sino contra la presencia misma del canto rodado; elementos que no fueron considerados por el Consultor responsable de la ejecución del Expediente Técnico Definitivo para la Construcción de la Vía Costa Verde Tramo Callao ni en las modificaciones al mismo planteados por el Constructor-Proyectista **Consorcio Vía Costa Verde Callao** (ODEBRECHT), en la elaboración de los Adicionales No 04 y 05 antes descritos.

El mencionado INFORME DE CONTROL genero de acuerdo a lo normatividad vigente de la Contraloría General de la Republica el siguiente PLAN DE ACCION:

GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO						
FORMATO N° 17 - PLAN DE ACCIÓN						
Entidad Dependiente	GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO					
Líder de la entidad responsable de la dependencia	DANTE JOSÉ MANDRICH CASTRO					
Nombre del Informe de Control Simultáneo	INFORME DE ORIENTACION DE OFICIO N° 112019-PC-S355-SOC					
Módulo del servicio de control simultáneo	ORIENTACION DE OFICIO					
Ubicación address (Indicando la zona de la situación address expuesta en el respectivo Informe de Control Simultáneo)	Acción(s) correctiva(s) o preventiva(s)	Estado de la acción (*)	Fecha para la entrega de los resultados (Fecha de cumplimiento, no mayor de 3 meses)	Nombre y apellido del funcionario responsable de adoptar acciones	Documento de respaldo de la medida (DRE)	Organismo receptor de la información (Entidad responsable)
UBICACIÓN AL PUNTO DE CONTROL N° 10 DEL CONSEJO REGIONAL DEL GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO INTERSECCIÓN AL CALLEÓN DE LA COMUNA MARSHALL EN LA URB. EL SALADO DE OCHOA	SE EN PROCESO	23/10/19	JOSÉ MIGUEL VELÁSQUEZ DE LOS RÍOS	19334720	COMISIÓN REGIONAL DE INVESTIGACIÓN	
UBICACIÓN EN LA CALLE MARSHALL EN EL SECTOR EL SALADO DE OCHOA PARA LA CALLE MARSHALL DE LA COMUNA MARSHALL EN LA URB. EL SALADO DE OCHOA	SE EN PROCESO	04/11/19	JOSÉ MIGUEL VELÁSQUEZ DE LOS RÍOS	19334720	COMISIÓN REGIONAL DE INVESTIGACIÓN	
UBICACIÓN EN LA CALLE MARSHALL EN EL SECTOR EL SALADO DE OCHOA PARA LA CALLE MARSHALL DE LA COMUNA MARSHALL EN LA URB. EL SALADO DE OCHOA	SE EN PROCESO	20/10/19	JOSÉ MIGUEL VELÁSQUEZ DE LOS RÍOS	19334720	COMISIÓN REGIONAL DE INVESTIGACIÓN	
UBICACIÓN EN LA CALLE MARSHALL EN EL SECTOR EL SALADO DE OCHOA PARA LA CALLE MARSHALL DE LA COMUNA MARSHALL EN LA URB. EL SALADO DE OCHOA	SE EN PROCESO	08/11/19	JOSÉ MIGUEL VELÁSQUEZ DE LOS RÍOS	19334720	COMISIÓN REGIONAL DE INVESTIGACIÓN	
UBICACIÓN EN LA CALLE MARSHALL EN EL SECTOR EL SALADO DE OCHOA PARA LA CALLE MARSHALL DE LA COMUNA MARSHALL EN LA URB. EL SALADO DE OCHOA	SE EN PROCESO	11/11/19	JOSÉ MIGUEL VELÁSQUEZ DE LOS RÍOS	19334720	COMISIÓN REGIONAL DE INVESTIGACIÓN	

(*) Estado según número de días de ejecución de Control Simultáneo:

- Implementada
- No implementada
- En proceso
- Pendiente
- No aplicable
- Causada

DANTE JOSÉ MANDRICH CASTRO
GOBERNADOR REGIONAL
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

En concordancia con ello, el Gobierno Regional del Callao contrató los servicios de un Especialista Oceanográfico el Ing. Darwin Loarte para que efectuara la evaluación técnica correspondiente y proponga alternativas de solución a lo advertido por el organismo de control.

1.1 Evaluación de la defensa marina y trabajo de campo.

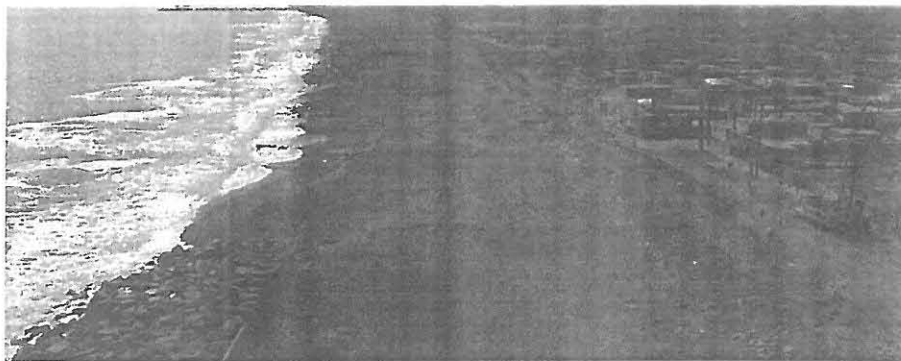


Figura 2. Vista fotográfica del tramo faltante para construir de la defensa marina

Tal como se observa en la figura 2, hay que destacar que el tramo de unos trescientos metros aproximadamente en el que no existe escollera ni muro plano, ha dado lugar a la erosión de la plataforma de la carretera y al mismo tiempo deja en evidencia el transporte potencial de canto rodado en la zona.

En la figura 3, en el extremo sur (progresiva 4+800), se observa que la escollera ha sido cubierto hasta la coronación, en algunos tramos el canto rodado ha llegado hasta el nivel del muro plano a la cota de 8 metros, se evidencia que en esta zona el transporte potencial de canto rodado es considerable en condiciones de oleajes anómalos de moderada intensidad, la acumulación de dicho material ha sido en forma gradual y progresiva hasta cubrir el nivel de cota de coronación, esta dinámica se ha observado desde la progresiva 3+600 hasta 4+800 a la altura del viaducto Santa Rosa.



Figura 3. Vista fotográfica del estado en que se encuentra la escollera en lado sur (progresiva 4+800)

Por otra parte, a partir de la progresiva la altura del viaducto Santa Rosa hacia el norte, se observa la escollera en toda la longitud que no han sido cubiertos de canto rodado, al menos en la parte emergida, por lo que a simple vista puede verse en las diferentes imágenes cómo no existe una homogeneidad en la forma actual de la sección. En la figura 5 puede verse cómo lo que parece ser el vértice de la berma superior no sigue una línea sensiblemente paralela a la carretera, serpenteando de forma irregular.



Figura 4. Vista fotográfica de la geometría de la escollera que no ha sido cubierto por canto rodado (altura del viaducto Santa Rosa)

Estabilidad de la berma del talud de dique de escollera.

Se ha realizado la evaluación en base a observación visual tomando como criterio la posición de las rocas que conforman la berma de talud a lo largo de la escollera construida, excepto el tramo de la escollera del lado sur que se encuentra cubierto por canto rodado donde no se aprecia la geometría de la escollera. A partir de la progresiva 3+700 hacia el norte a lo largo de la defensa marina se ha observado movimientos de rocas que componen la berma de talud, si bien es cierto que han sufrido leves movimientos por la energía del oleaje en la zona no ha dado lugar a deformaciones considerables que afectan la estabilidad de la escollera en su conjunto, sin embargo, éstas rocas necesitan trabajos de reacomodo para reforzar la estabilidad y el buen funcionamiento de la escollera. En la siguiente vista fotográfica (figura 8) se observa como la roca coraza que forma parte de la escollera ha sufrido leves movimientos en el que parece ser que se han mantenido estables.

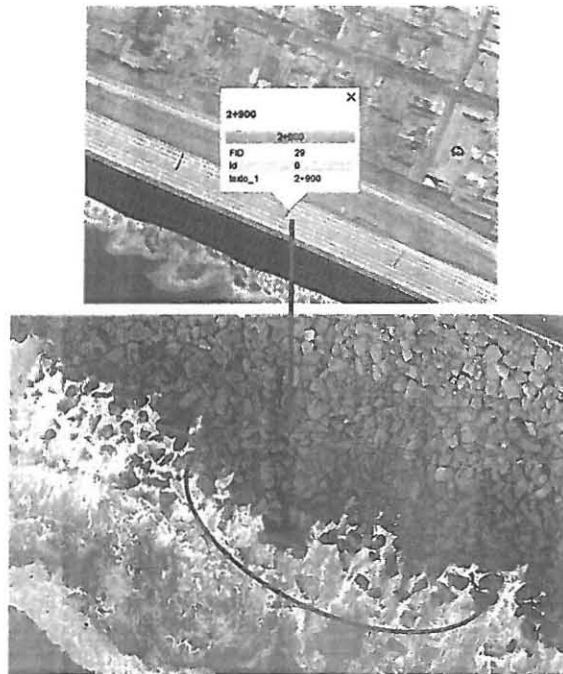


Figura 8. Movimiento de roca coraza de berma en la progresiva 2+900

PROPUESTA DE ALTERNATIVAS DE SOLUCION

Resulta necesario llevar a cabo un estudio integral del funcionamiento de la infraestructura que tenga en cuenta la existencia de sedimentos y canto rodado capaces de modificar la porosidad de la escollera y evalúe el funcionamiento de la geometría actual de la sección y una posible modificación, con los correspondientes ensayos en modelo físico. Dada la disponibilidad del prototipo construido, es recomendable realizar estudios de alternativa de solución que pasa por un plan de mantenimiento de la escollera desde su construcción.

Construcción de diques exentos o rompeolas paralelos a la playa

Como primera alternativa podría plantearse alguna nueva solución que integre los sedimentos de la zona, creando nuevas zonas de recreo, que sirvan al mismo tiempo para defender la costa y generar nuevos espacios de disfrute además de dotar como un atractivo turístico de la zona, para ello, se plantearía la construcción de diques exentos o rompeolas paralelos a la costa con la finalidad de quitar energía del oleaje y a la vez generar playas aptas para bañistas. Esta solución puede ser de especial interés en las zonas en las que la situación actual se comporta peor. En la figura 9 se muestra una configuración ya existente en la zona y que se encuentra en la playa Carpayo.



Figura 9. Construcción de rompeolas paralelos para crear playas artificiales aptas para bañistas y como defensa de costa (foto: playa Carpayo).

De la FACTIBILIDAD aprobada del PIP Construcción de la Vía Costa Verde – Tramo Callao

(...) La defensa contra la acción del oleaje que origina la erosión de los taludes, debe darse en dos aspectos:

- A. **ATENUACION DEL OLEAJE:** Controlando la incidencia del oleaje que llega a la zona, a través de la creación de barreras (rompeolas, escollera marginal y longitudinal a la playa) que controlen, disminuyen y disipen la energía de estas, esto puede lograrse alterando las alturas del oleaje que incide en la zonas de playa, obligando a la ocurrencia de ola rompiente en zonas prefijadas.
- B. **CONTROL DE EROSION Y/O TRANSPORTE LITORAL, LONGITUDINAL EN LA PLAYA:** Estableciendo estructuras (diques, espigones transversales a la playa) que eviten y/o limiten los movimientos de transporte de materiales de la playa entre tramos, a lo largo de esta. Para el caso que nos ocupa la incidencia del oleaje que arriba principalmente de las olas S y SW, definen en la zona transportes litoral en ambos sentidos contrarios en forma variable y alternativa dependiendo que si las alturas y dirección prevaleciente de la ocurrencia de oleaje es desde el Sur o del Sur Oeste.

Por lo tanto para el propósito de la defensa costera, se planteara un esquema compuesto por:

- Dique de **Escollera de enrocado, marginal y longitudinal a la vía, para la defensa y control de la erosión de los taludes** de los terraplenes de la vía y contra el oleaje incidente.
- **Espigones o diques de roca, para protección y control del transporte litoral de los materiales** (depósitos de grava) de la zona de playa, estos deben ser distribuidos y espaciados a lo largo de la zona de defensa de la vía.

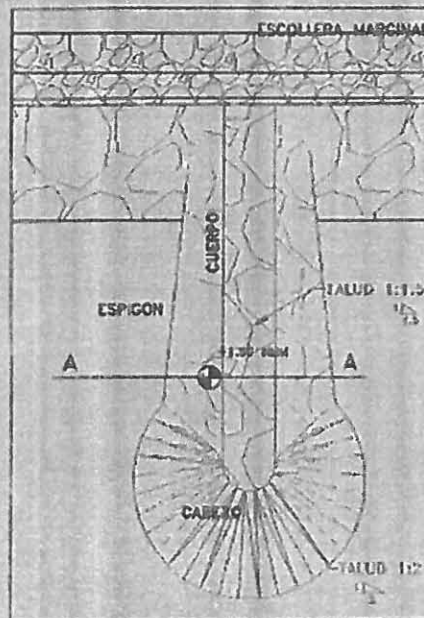
En aplicación de estos criterios se ha diseñado la defensa costera de la Vía Costa Verde Tramo Callao, dos tipos de estructuras:

- **PARTE I: Un DIQUE DE ESCOLLERA DE ROCA MARGINAL**, como barrera longitudinal en el lado del mar paralela y cercana a la línea de playa, dispuestos convenientemente en la zona de playa de manera de proteger del oleaje que arribara e incidirá sobre la playa y/o sectores de relleno de la plataforma de la Vía...

- PARTE II: **DIQUES O ESPIGONES DE ROCA**, dispuestos en forma transversal (como pequeños rompeolas) a la escollera marginal y a la vía y convenientemente ubicados en la zona marina de playa frente a la vía.

Una escollera marginal típica consiste en un terraplén conformado por material granular, llamado núcleo, y en una primera capa construida con rocas pesadas llamada CORAZA y una CORONA, los cuales se encuentran conformados sobre la playa a lo largo de la línea costera.

Gráfico 4.46: Defensa Ribereña – Planta de Sección de Espigón de Roca



PRV CONSTRUCTORES

El objetivo de la construcción de un espigón es contar con una zona de la línea de playa en calma durante periodos meteorológicos adversos. Es, por tanto, importante que el espigón sea capaz de soportar el impacto de las olas normalmente propias de la zona. La no consecución de estos objetivos en situaciones normales podría provocar daños considerables en la nueva vía proyectada.

El espigón consiste en un terraplén de piedras de material fino, también llamado núcleo (Quarry run) o de canto de cantera, el cual está cubierto por capas de piedras más pesadas llamada capa intermedia y/o coraza.

CONCLUSIONES

- Se ha determinado que la escollera en toda su geometría ha sido cubierto por canto rodado en el tramo comprendido entre la progresiva 4+800 y 3+700.
- Se ha observado movimientos de rocas que componen la berma de talud, si bien es cierto, que han sufrido leves movimientos por la energía del oleaje en la zona no ha dado lugar a deformaciones considerables que afectan la estabilidad de la escollera en su conjunto.
- La evaluación del muro plano cuyo fin último es controlar el rebase o paso de agua para la funcionalidad de la vía, a lo largo de la obra ejecutada no ha sufrido avería, se ha mantenido estable y por lo cual viene cumpliendo con normalidad, sin embargo, si no se toma las medidas de corrección en el tramo cubierto por canto rodado puede dar inicio a un modo de fallo.

- La zona donde no existe escollera ni muro plano, ha sufrido la erosión de la plataforma de la carretera y al mismo tiempo deja en evidencia el transporte potencial de canto rodado en la zona que se debe tener en cuenta a la hora de ejecutar el saldo de obra.
- El modelado físico 2D realizado por el CEDEX no ha tomado en cuenta el transporte de canto rodado.
- No se ha realizado el estudio de transporte de canto rodado en el expediente técnico original y el realizado por ODEBRECH.

RECOMENDACIONES

A la vista de lo expuesto, parece claro que es necesario llevar a cabo las siguientes tareas:

- Comprobar cómo ha sido ejecutada infraestructura existente, revisando materiales (por ejemplo, comprobando la granulometría de la escollera) y geometrías (levantamiento topo batimétrico).
- Una vez conocido el estado actual, evaluar su comportamiento teniendo en cuenta el transporte de canto rodado y cómo afecta este a la porosidad de la escollera (y por tanto, al rebase), además de realizando un nuevo estudio de oleaje que contemple los años pasados desde la concepción de la obra hasta la actualidad, tanto en términos de oleaje como de batimetría. En particular, sería conveniente revisar la distribución del oleaje a lo largo de la obra, así como los sedimentos existentes en cada tramo y susceptibles de ser transportado hacia la escollera.
- A partir de la obtención de información de mediciones batimétricas y control topográfico se debe plantear alternativas de solución para dotar de estabilidad de la escollera y funcionalidad de la vía, contemplando para ello como primera alternativa la construcción de diques exentos que daría lugar a la formación de playas artificiales y como segunda alternativa la prolongación de la berma para disminuir la energía del oleaje y al mismo tiempo disminuir el rebase o paso de agua.
- Finalmente, llevar a cabo un estudio y evaluación de la funcionalidad y estabilidad en la situación actual de la escollera y defensa marina en su conjunto, para ello deberá realizar mediciones topo batimétricas de la escollera y evaluación de la berma de protección contra la socavación con el apoyo de buzos para determinar el comportamiento de la berma en toda la escollera construida, de tal manera que permita contar con información contundente para tomar la decisión de ser el caso el rediseño de la infraestructura, adaptando las zonas necesarias para conseguir una operatividad aceptable en todo el tramo.

Finalmente, de lo señalado por la Contraloría General de la Republica y por el Consultor del Expediente Definitivo del Saldo de Obra, SERCONSULT SA, se procedieron a elaborar los NUEVOS TERMINOS DE REFERENCIA para la CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE CONSULTORIA DE OBRA PARA LA ACTUALIZACION DEL ESTUDIO DEFINITIVO DEL SALDO DE OBRA CONSTRUCCION DE LA VIA COSTA VERDE – TRAMO CALLAO”, sobre los fundamentos de mayores deterioros en las plataformas de la VIA PRINCIPAL y la necesidad de desarrollar obras complementarias que mejoren la defensa marina de la VIA COSTA VERDE a construir.

(...) Para ello deberán ejecutarse como mínimo los estudios básicos de ingeniería y actividades señaladas a continuación:

(...) 9.3. EVALUACION DE LOS ESTUDIOS DE OCEANOGRAFÍA y BATIMETRÍA

9.3.1 Revisión del Levantamiento Batimétrico

Se deberá realizar una revisión y verificación del levantamiento batimétrico en las zonas que presentan eventos de rebase o paso de agua a la vía para poder identificar las variaciones del relieve del fondo marino ocurridas desde la fecha de paralización de la obra.

9.3.2 Estudio Granulométrico - Sedimentos

Se realizará el estudio granulométrico de no menos de 3 muestras por perfil, con un perfil cada 50 metros de obra. El análisis se realizará por medio de tamizado.

Además, se estudiará el estado de la escollera en la zona en la que los cantos rodados la han rebasado. Es necesario hacer una evaluación del grado de rebasado de la escollera por tramos.

9.3.3 EVALUACIÓN DE LA FUNCIONALIDAD ACTUAL DE LA ESCOLLERA

Como paso previo al planteamiento de soluciones, se requiere evaluar el funcionamiento de los tramos ya construidos. Para ello, se evaluará el funcionamiento de la escollera frente al rebase. La metodología a emplear se basará en el empleo de un modelo numérico de tipo RANS (Reynolds-Averaged Navier-Stokes) de interacción flujo-estructura, con capacidad para resolver las ecuaciones en el medio poroso. Para mejorar los resultados del modelo, se plantea la posibilidad de emplear los ensayos en modelo físico que se describirán más adelante para calibrar el modelo de simulación.

Como resultado, se obtendrá el régimen de frecuencia, duración y caudales de los eventos de rebase en la obra existente.

El punto de partida para llevar a cabo el estudio de funcionalidad será un estudio hidro-oceanográfico actualizado, con información de entrada que alcance al menos hasta final de julio de 2019.

9.3.4 DISEÑO DE OBRAS COMPLEMENTARIAS PARA MEJORMIENTO DE LA FUNCIONALIDAD DE LAS OBRAS DE PROTECCIÓN COSTERA EXISTENTES

Se requiere que el consultor DESARROLLE la alternativa técnica y económicamente más rentable para mejorar la funcionalidad de las Defensas Marítimas ejecutadas y que contengan la culminación de la obra existente como fueron concebidas originalmente.

El análisis de alternativas se realizará empleando las metodologías del estado del arte, si bien en particular, para las estructuras de protección se comenzará por el empleo de formulaciones semi-empíricas y validación con modelos numéricos de interacción flujo-estructura.

9.3.5 ELABORACION DEL MANUAL DE MANTENIMIENTO RUTINARIO PERIODICO DE LA VIA COSTA VERDE TRAMO CALLAO

Se esquematizará un plan de mantenimiento de las estructuras que incluya campañas topobatimétricas periódicas que permitan verificar la evolución de la zona. Además, se planteará un sistema de monitorización del rebase en las zonas más críticas que permita evaluar los efectos del mismo. Por último, se incluirá un sistema de previsión operacional del rebase que cubra toda la obra y que permitiría conocer con antelación los posibles eventos de rebase capaces de poner en riesgo a los usuarios de la vía. Se esbozará un presupuesto básico y lo necesario para contratar la redacción y la puesta en marcha de la estrategia de mantenimiento y de los sistemas de monitorización y previsión.



Esta ACTUALIZACION del Estudio Definitivo del SALDO DE OBRA CONSTRUCCION DE LA VIA COSTA VERDE – TRAMO CALLAO, nos permitirá en concordancia con el **D.U. No 008-2019** y la Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento, las modificaciones al Expediente Definitivo Original que vario la FACTIBILIDAD aprobada y modificó la Defensa Marina de la Vía Costa Verde, dejando de lado tal como se ha informado con anterioridad el TRANSPORTE DE SEDIMENTOS (Canto Rodado) que ha generado un comportamiento inadecuado de la ESCOLLERA MARGINAL

I.D. ELABORACION DE LA ACTUALIZACION DEL ESTUDIO DEFINITIVO DE LA EJECUCION DEL SALDO DE OBRA

- Mediante **Resolución Gerencial N° 197-2017-GRC-GA** de fecha 05.10.2017 se aprueba el Expediente de Contratación para el Servicio de Consultoría para la elaboración del Estudio Definitivo para el Saldo de Obra: “CONSTRUCCION DE VIA COSTA VERDE-TRAMO CALLAO” según Términos de Referencia y con un Valor Referencial ascendente a **S/. 1’583,825.50** (Un Millón Quinientos Ochenta y Tres Mil Ochocientos Veinticinco con 50/100 Soles), incluido todos los impuestos de Ley; bajo un Sistema de Contratación a Suma Alzada, mediante un Tipo de Procedimiento de Selección de Adjudicación Simplificada.
- Mediante **Acta de Recepción y Conformidad** de fecha 02.05.2018 respecto al Expediente Técnico: “ESTUDIO DEFINITIVO PARA EL SALDO DE OBRA “CONSTRUCCION DE VIA COSTA VERDE-TRAMO CALLAO”, elaborado por el Consultor Externo **Servicios de Consultores Andinos S.A. – SERCONSULT S.A.** (según Contrato N° 002-2018-GRC), y la Supervisión del estudio Consorcio Supervisor Callao (según Contrato N° 004-2018 -GRC), quienes conforme a los términos de referencia han recibido, aprobado y emitido la conformidad al Expediente Técnico.
- Mediante **Resolución N° 009-2018-GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO-GRI** de fecha 08.05.2018, se aprobó el **Expediente Técnico de OBRA** del “ESTUDIO DEFINITIVO PARA EL SALDO DE OBRA CONSTRUCCION DE VIA COSTA VERDE-TRAMO CALLAO”, Código Unificado N° 2055893 (antes SNIP N° 48520) con un Valor Referencial ascendente a **S/. 69’842,641.52**, (sesenta y nueve millones ochocientos cuarenta y dos mil seiscientos cuarenta y un con 00/100 Soles), incluido todos los impuestos de Ley; bajo un Sistema de Contratación a Precios Unitarios, con un plazo de ejecución de **CIENTO OCHENTA (180)** días calendario.
- Que mediante **Informe No 086-2018-GRC/GRI-OCV-VAY** del 28.09.2018 emitido por el Coordinador del Proyecto Costa Verde-Tramo Callao informa que solicitó a la empresa **SERVICIO DE CONSULTORES ANDINOS S.A.C.–SERCONSULT**, mediante **Carta No 154-2018-GRC/GRI** la revisión y actualización del Expediente Técnico del Saldo de Obra de la Vía Costa Verde–Tramo Callao, puesto que se tomó conocimiento de la **DECLARACION DE DESIERTO** del procedimiento de selección para la **Contratación Directa No 001-2018-GRC** y estando que el presupuesto de obra del expediente técnico fue elaborado con precios al mes de MARZO del 2018, estaría por vencer su vigencia de 6 meses estipulado en el artículo 12.6 del Decreto Legislativo No 1341 que modifico la Ley No 30225, y estando las **CONDICIONES DE URGENCIA** agudizándose por los fenómenos climatológicos, arrojó de desmonte y otros.
- Con **Carta CSC No 17-2018** de fecha 27.09.2018 del representante legal del Consorcio Supervisor Callao, entrega el expediente técnico del proyecto “Elaboración del Estudio Definitivo para el Saldo de Obra Construcción de la Va Costa Verde – Tramo Callao”, debidamente aprobados por los especialistas contando con la respectiva conformidad de la



Supervisión, el presupuesto de obra del Expediente Técnico asciende a la suma de **S/ 58'927,900.74** incluido todos los impuestos de ley bajo un sistema de contratación a **Precios Unitarios** con un plazo de ejecución de **CIENTO OCHENTA (180)** días calendario.

- La modificación de algunos costos fue producto de la precisión de los aspectos técnicos del nivel de contención y la capacidad de la barrera de seguridad de absorber la energía de impacto de un vehículo; mejoramiento de las partidas de movilización y desmovilización de equipos al anular equipos que no se van a utilizar en el presente proceso constructivo; para un mejor control, se han diferenciado también los trabajos a ejecutar por componentes en los viaductos; se han incluido la instalación de la línea de la Interferencia Sanitaria del Km. 4+850 al haberse resuelto el **Contrato No 019-2017-GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO**, entre otros.
- Con **RESOLUCION GERENCIA REGIONAL No 018-2018-Gobierno Regional del Callao** del 28.09.2018 se aprueba la modificación del expediente técnico del "Estudio Definitivo para el saldo de Obra Construcción de la Vía Costa Verde-Tramo Callao" por un Valor Referencial de **S/ 58'927,900.74** incluido los impuestos de ley con un Plazo de Ejecución de **CIENTO OCHENTA (180)** días calendario.
- A través del Informe No 1498-2018-GRC/GA/OL de fecha 05.12.2018 se tomó conocimiento de la publicación en el portal del Sistema Electrónico de contrataciones del Estado (SEACE) del Acta que dejó sin efecto la adjudicación derivada del Procedimiento de Selección Contratación Directa N° 03-2018-Región Callao, declarándose desierto el procedimiento de selección para la contratación directa de la obra en mención, el mismo que fuera autorizado mediante Acuerdo de Consejo Regional No 000070.
- La Gerencia Regional de Infraestructura a través de la **Carta No 050-2019-GRC/GRI** 29.03.2019, solicitó al Consultor del Expediente del Saldo de Obra SERCONSULT S.A.C. efectuó una actualización de precios, toda vez que el valor referencial estaría vencido a la fecha de emitida la presente.
- A través de la **Carta No 004-2018/GRC-SER** de fecha 17.04.2019 SERCONSULT S.A.C. hizo entrega al Gobierno Regional del Callao el **EXPEDIENTE TECNICO ACTUALIZADO AL MES DE MARZO DEL 2019**, teniendo como base la estructura aprobada mediante Resolución Gerencia Regional No 018-2018-Gobierno Regional del Callao del 28.09.2018, según siguiente detalle: * Volumen No 05 - Análisis de Precios Unitarios **Tomo I: Análisis de Precios Unitarios**. ** Volumen No 05 – Análisis de Precios Unitarios **Tomo II: Cotizaciones**.
- Sin embargo en la antes mencionada carta SERCONSULT SAC afirma lo siguiente:

No está demás precisar que los trabajos de campo para formular el Expediente Técnico fueron realizados en el mes de febrero del 2018 y desde esa época a la fecha ha transcurrido mas de un año, lo que ha generado que las partidas consignadas en el Expediente Técnico de la obra de la referencia hayan sufrido variaciones por el intemperismo marino agresivo, vandalismo, entre otros, sobre todo en:

- a) Obras de la vía principal: (evaluación de estudio de suelos, de los rellenos, sub base, base, evaluación de las canteras, potencias, rendimientos, disponibilidades, fuentes de agua, etc), producto de la contaminación con sales en rellenos, sub bases, base existentes, efectos de supresiones, deterioro continuo de juntas en muros, deterioro de material en stock, renovación de permisos.

Recomendando finalmente, se efectúen nuevas investigaciones, de tal manera que permita contar con un Estudio actualizado, acorde a la situación actual de la vía (...)

*Lo que ha generado la decisión técnica de **ACTUALIZAR EL EXPEDIENTE TECNICO DEL SALDO DE OBRA** Construcción de la Vía Costa Verde – Tramo Callao, lo que permitiría que*

la obra pueda ser ejecutada con un expediente técnico más cercano a la realidad y que no genere modificaciones contractuales que demoren su ejecución y puesta en servicio.

- Con **Memorándum No 529-2019-GRC/GRI** del 24.05.2019 el Gerente Regional de Infraestructura del Gobierno Regional del Callao solicita al jefe de la Oficina de Construcción y Vialidad emitir un INFORME detallado sobre el estado situacional del PIP "Construcción de la Vía Costa verde – Tramo Callao".
- A través del **Informe No 0677-2019-GRC/GRI-OCV** del 27.05.2019 el jefe de la Oficina de Construcción y Vialidad emite la CONCLUSION: 1. Necesidad Urgente de reiniciar y culminar la Obra Via Costa Verde Tramo Callao, toda vez que cada día que pasa hay un mayor deterioro de la infraestructura ejecutada, las cuales fueron valorizadas durante su ejecución... RECOMENDACIÓN: Que, de acuerdo a lo indicado se solicita a través de la Alta Dirección se apruebe la contratación para la ACTUALIZACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO del Saldo de Obra "Construcción de la Vía Costa Verde – Tramo Callao" por ser indispensable y necesaria para la continuación de la ejecución del Saldo de Obra antes mencionada.
- Con fecha 28.05.2018 e **Informe No 150-2019-GRC/GRI** el Gerente de Infraestructura traslada el Informe Técnico a la Gerencia General, sobre el Estado Situacional de la obra "Construcción de la Vía Costa verde – Tramo Callao" a efectos de que se sirva evaluar y/o aprobar la contratación para la actualización del Expediente Técnico de saldo de obra antes indicada.

Finalmente, de lo señalado por la Contraloría General de la República y por el Consultor del Expediente Definitivo del Saldo de Obra, SERCONSULT SA, se procedieron a elaborar los NUEVOS TERMINOS DE REFERENCIA para la CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE CONSULTORIA DE OBRA PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL ESTUDIO DEFINITIVO DEL SALDO DE OBRA CONSTRUCCION DE LA VIA COSTA VERDE – TRAMO CALLAO", sobre los fundamentos de mayores deterioros en las plataformas de la VIA PRINCIPAL y la necesidad de desarrollar obras complementarias que mejoren la defensa marina de la VIA COSTA VERDE a construir.

(...) Para ello deberán ejecutarse como mínimo los estudios básicos de ingeniería y actividades señaladas a continuación:

(...) 9.3. EVALUACION DE LOS ESTUDIOS DE OCEANOGRAFÍA y BATIMETRÍA

9.3.1 Revisión del Levantamiento Batimétrico

Se deberá realizar una revisión y verificación del levantamiento batimétrico en las zonas que presentan eventos de rebase o paso de agua a la vía para poder identificar las variaciones del relieve del fondo marino ocurridas desde la fecha de paralización de la obra.

9.3.2 Estudio Granulométrico - Sedimentos

Se realizará el estudio granulométrico de no menos de 3 muestras por perfil, con un perfil cada 50 metros de obra. El análisis se realizará por medio de tamizado.

Además, se estudiará el estado de la escollera en la zona en la que los cantos rodados la han rebasado. Es necesario hacer una evaluación del grado de rebasado de la escollera por tramos.



9.3.3 EVALUACIÓN DE LA FUNCIONALIDAD ACTUAL DE LA ESCOLLERA

Como paso previo al planteamiento de soluciones, se requiere evaluar el funcionamiento de los tramos ya construidos. Para ello, se evaluará el funcionamiento de la escollera frente al rebase. La metodología a emplear se basará en el empleo de un modelo numérico de tipo RANS (Reynolds-Averaged Navier-Stokes) de interacción flujo-estructura, con capacidad para resolver las ecuaciones en el medio poroso. Para mejorar los resultados del modelo, se plantea la posibilidad de emplear los ensayos en modelo físico que se describirán más adelante para calibrar el modelo de simulación.

Como resultado, se obtendrá el régimen de frecuencia, duración y caudales de los eventos de rebase en la obra existente.

El punto de partida para llevar a cabo el estudio de funcionalidad será un estudio hidro-oceanográfico actualizado, con información de entrada que alcance al menos hasta final de julio de 2019.

9.3.4 DISEÑO DE OBRAS COMPLEMENTARIAS PARA MEJORMIENTO DE LA FUNCIONALIDAD DE LAS OBRAS DE PROTECCIÓN COSTERA EXISTENTES

Se requiere que el consultor DESARROLLE la alternativa técnica y económicamente más rentable para mejorar la funcionalidad de las Defensas Marítimas ejecutadas y que contengan la culminación de la obra existente como fueron concebidas originalmente.

El análisis de alternativas se realizará empleando las metodologías del estado del arte, si bien en particular, para las estructuras de protección se comenzará por el empleo de formulaciones semi-empíricas y validación con modelos numéricos de interacción flujo-estructura.

9.3.5 ELABORACION DEL MANUAL DE MANTENIMIENTO RUTINARIO PERIODICO DE LA VIA COSTA VERDE TRAMO CALLAO

Se esquematizará un plan de mantenimiento de las estructuras que incluya campañas topo-batimétricas periódicas que permitan verificar la evolución de la zona. Además, se planteará un sistema de monitorización del rebase en las zonas más críticas que permita evaluar los efectos del mismo. Por último, se incluirá un sistema de previsión operacional del rebase que cubra toda la obra y que permitiría conocer con antelación los posibles eventos de rebase capaces de poner en riesgo a los usuarios de la vía. Se esbozará un presupuesto básico y lo necesario para contratar la redacción y la puesta en marcha de la estrategia de mantenimiento y de los sistemas de monitorización y previsión.


Esta ACTUALIZACION del Estudio Definitivo del SALDO DE OBRA CONSTRUCCION DE LA VIA COSTA VERDE – TRAMO CALLAO, nos permitirá en concordancia con el D.U. No 008-2019 y la Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento, las modificaciones al Expediente Definitivo Original que vario la FACTIBILIDAD aprobada y modificó la Defensa Marina de la Vía Costa Verde, dejando de lado tal como se ha informado con anterioridad el TRANSPORTE DE SEDIMENTOS (Canto Rodado) que ha generado un comportamiento inadecuado de la ESCOLLERA MARGINAL

BASE LEGAL EXPEDIENTE TECNICO DEL SALDO DE OBRA

Es innegable e irrefutable la condición de obra paralizada que tiene el presente proyecto vial "Construcción de Vía Costa Verde tramo Callao" por lo que el DECRETO DE URGENCIA N° 008-2019, ***Decreto de Urgencia que establece medidas extraordinarias para la reactivación de obras públicas paralizadas a nivel nacional***, garantiza la reactivación de la presente obra pública paralizada otorgando el instrumento legal que posibilita dicha reactivación.

Para el presente caso, acerca de la Actualización del Estudio definitivo del Saldo de obra de la Construcción de la Vía Costa Verde tramo Callao, se aplica el numeral 6.4 del D.U. N° 008-2019 que a la letra dice ***"En caso el contrato sea resuelto..., o haya sido resuelto o declarado nulo con anterioridad a la vigencia del presente Decreto de Urgencia, la Entidad puede elaborar el expediente técnico de saldo de obra o contratar su elaboración."***


Adicionalmente en el numeral 6.5 del D.U. N° 008-2019 es citado el literal l) del Artículo 27 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado sobre las Contrataciones Directas, establece que: 27.1 excepcionalmente, las Entidades pueden contratar directamente con un determinado proveedor en los siguientes supuestos: (...)

- 
- l) *Quando exista la necesidad urgente de la Entidad de continuar con la ejecución de las prestaciones no ejecutadas derivadas de un contrato resuelto o de un contrato declarado nulo por las causales previstas en los literales a) y b) del numeral 44.2 del artículo 44, siempre que se haya invitado a los demás postores que participaron en el procedimiento de selección y no se hubiese obtenido aceptación a dicha invitación. Esta causal procede aun cuando haya existido un solo postor en el procedimiento de selección de donde proviene el contrato resuelto o declarado nulo. Puede invocarse esta causal para la contratación de la elaboración de expedientes técnicos de saldos de obra derivados de contratos de obra resueltos o declarados nulos conforme a lo indicado en el párrafo anterior.*

El Artículo 100 Del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado, sobre las Condiciones para el empleo de la contratación directa, señala:

La Entidad puede contratar directamente con un proveedor solo cuando se configure alguno de los supuestos del artículo 27 de la Ley bajo las condiciones que a continuación se indican: (...)

- k) Contrataciones derivadas de un contrato resuelto o declarado nulo cuya continuidad de ejecución resulta urgente Este supuesto se aplica siempre que se haya agotado lo dispuesto en el artículo 167, de corresponder.



El OSCE concluye en numerosas opiniones que en caso no hubiese habido más postores en el proceso de selección que el ganador de la BUENA PRO, el Artículo 27 puede aplicarse...

- l) La contratación directa regulada en el literal l) del artículo 27 de la Ley puede emplearse incluso en aquellos casos en los que durante el procedimiento de selección solo se hubiera presentado el postor ganador de la Buena Pro y, en consecuencia, no fuera posible emplear previamente el procedimiento contemplado en el artículo 138 del Reglamento; siempre que exista la necesidad urgente de continuar con las prestaciones pendientes que se deriven de un contrato resuelto o declarado nulo por las causales previstas en los literales a) y b) del artículo 44 de la Ley.


Conclusiones:

3.1 Debido a que la contratación directa de la elaboración del expediente técnico del saldo de obra no se deriva de un contrato de consultoría de obra inconcluso –pues en efecto, no existen prestaciones pendientes de ejecución- no resulta viable realizar la invitación a los demás postores a los que hace referencia el primer párrafo del literal I) del artículo 27 de la Ley, ni aplicar el procedimiento previsto en el artículo 167 del Reglamento.


3.2 La contratación directa del expediente técnico del saldo de obra pendiente de ejecución se lleva a cabo antes que la Entidad cumpla con agotar el procedimiento previsto en el artículo 167 del Reglamento y/o aplique el primer párrafo del literal I) del artículo 27 de la Ley (en lo referente a la ejecución de la obra), de ser el caso.

3.3 Las condiciones que deben verificarse a efectos de aplicar el supuesto de contratación directa del expediente técnico del saldo de obra, regulado en el segundo párrafo del literal I) del artículo 27 de la Ley, son las siguientes: (i) que exista la necesidad urgente de culminar las prestaciones de obra pendientes de ejecución; y, (ii) que el contrato de obra haya sido resuelto o declarado nulo por las causales previstas en los literales a) y b) del numeral 44.3 del artículo 44. Jesús María, 20 de febrero de 2019. (...)

Es oportuno señalar que cuando un contrato de obra es resuelto, la Entidad debe gestionar los actos necesarios para contratar el saldo pendiente de ejecución de la obra, con la finalidad de satisfacer la necesidad no cubierta; para lo cual corresponderá seguir el procedimiento previsto en la normativa de contrataciones del Estado vigente¹ al momento de iniciar la contratación respectiva.



Como se aprecia, la normativa de contrataciones del Estado faculta a las Entidades a proceder con la ejecución del saldo pendiente de un contrato resuelto conforme a lo dispuesto en el artículo 167 del Reglamento, cuando exista la necesidad urgente de culminar con la ejecución de las prestaciones derivadas de dicho contrato.



Con Informe No 543-2019-GRC/GAJ del 28.05.2019 la Gerencia de Asesoría Jurídica, cuya CONCLUSION: Por lo antes expuesto y en atención a lo solicitado, la Gerencia de Asesoría Jurídica opina que resulta procedente realizar una contratación para la Actualización del Expediente Técnico de Saldo de Obra “Construcción de la Vía Costa Verde-tramo Callao”, recomendando a la Gerencia Regional de Infraestructura en calidad de área usuaria competente tener en consideración lo dispuesto en el literal I. del numeral 27.2 del artículo 27 de la Ley de contrataciones del estado, aprobado mediante Ley No 30225 y modificado mediante Decreto Legislativo No 1444, en concordancia con el literal k, del artículo 100 del Reglamento de la Ley de Contrataciones del estado, aprobado mediante Decreto Supremo No 344-2018-EF, a fin de proceder con las acciones administrativas que correspondan, conducentes a la aprobación del expediente de contratación respectivo y posterior convocatoria.

JUSTIFICACION TECNICA PARA LA CONTRATACION DIRECTA DE LOS SERVICIOS DE CONSULTORIA PARA LA ACTUALIZACION DEL EXPEDIENTE TECNICO DEL SALDO DE OBRA VIA COSTA VERDE TRAMO CALLAO.

¹ La normativa de contrataciones del Estado vigente está conformada por la Ley N° 30225 —modificada por el Decreto Legislativo N° 1444—, su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 350-2015-EF —modificado mediante Decreto Supremo N° 344-2018-EF— y las demás normas de carácter reglamentarias emitidas por el OSCE.

El **Estudio Definitivo del Expediente Técnico** del Saldo de Obra, concluye que la obra se sigue deteriorando de manera alarmante debido a las características especiales técnicas, urbanísticas y geomorfológicas, por ser un proyecto de defensa costera, expuesto a las inclemencias y accionar diario y dinámico del oleaje marino y fenómenos climáticos; motivo por el cual la ejecución del saldo de obra debe ser de manera inmediata por ser además una obra de interés nacional y de suma importancia para el desarrollo integral del país, ya que es una vía rápida que conecta el Aeropuerto y el Callao con los distritos de la zona sur de Lima; y se convierte en una vía de evacuación rápida de los distritos costeros para caso de desastres naturales que puedan presentarse”.

A través de la **Carta No 004-2018/GRC-SER** de fecha 17.04.2019 SERCONSULT S.A.C. hizo entrega al Gobierno Regional del Callao el EXPEDIENTE TECNICO ACTUALIZADO AL MES DE **MARZO DEL 2019**, teniendo como base la estructura aprobada mediante Resolución Gerencia Regional No 018-2018-Gobierno Regional del Callao del 28.09.2018, según siguiente detalle:

* Volumen No 05 - Análisis de Precios Unitarios **Tomo I: Análisis de Precios Unitarios.**

** Volumen No 05 – Análisis de Precios Unitarios **Tomo II: Cotizaciones.**

Esto es solo efectuó la actualización de los Análisis de Precios Unitarios efectuando para ello las correspondientes cotizaciones que permita contar con un Estudio actualizado, acorde a la situación actual de la vía.

El Gobierno Regional tras la visita de inspección al lugar, determinó la necesidad urgente, no solo de efectuar lo recomendado por el propio Consultor del Saldo de Obra de actualizar básicamente la topografía de la vía sino también los estudios de suelos físicos y químicos que determinen la validez de las premisas tomadas en cuenta en el expediente técnico desarrollado en el año 2018; Se dispuso asimismo la limpieza de la gran cantidad de volumen de basura arrojada irresponsablemente en el área destinada de la vía, hecho que se siguió realizando en el mes de mayo 2019 según informe de la Oficina de Maquinaria Pesada de la Gerencia Regional de Infraestructura.

Para realizar la sustentación técnica del deterioro que sufre el proyecto Vía Costa Verde Tramo Callao debemos analizar cuidadosamente el expediente entregado por SERCONSULT S.A. al Gobierno Regional del Callao como el EXPEDIENTE TECNICO ACTUALIZADO AL MES DE **MARZO DEL 2019**, teniendo como base la estructura aprobada mediante Resolución Gerencia Regional No 018-2018-Gobierno Regional del Callao del 28.09.2018. De allí hemos extraído 14 partidas que la consultora mencionada consideró que **miden el deterioro** de la obra y que su correcta ejecución servirá para subsanar dichas deficiencias que se van agudizando en el tiempo. Debo aclarar que ninguno de estos trabajos está referido a las partidas pendientes dejadas de ejecutar por el Consorcio Vía Costa Verde (grupo Odebrecht) sino que por falta de culminación de estas se producen otras que ocasionan gastos adicionales para subsanarlos.

Estas actividades se agrupan en 4 sectores los cuales son:

- 1.- **Afectación en movimiento de tierras de la vía principal;** que se producen por la falta de escollera en el tramo del Km 1+640 al Km 1+960 y en las zonas donde se observa el rebase continuo de las olas que identificamos en los sectores del Km 2+020 al Km 2+550 y del Km 2+920 al Km 3+660. El mayor movimiento de tierras que debemos realizar se traduce entonces en la **excavación de material suelto** (gravillas y cantos rodados) que se han depositado por acción del oleaje marino al no encontrar defensa de protección en dicho tramo comprendido entre el Km 1+640 al Km 1+960; también en la **excavación de material granular existente** en los sectores donde el rebase de las olas

sobre los muros piano contamina la sub-base colocada por el contratista anterior (Consortio Vía costa Verde Callao – grupo Odebrecht) y va depositando con sus aguas, sales y sulfatos así como elementos biológicos marinos y otros que son dañinos a la función estructural de la plataforma de la vía. Como se puede comprender, estas excavaciones necesarias ocasionan otros trabajos adicionales para reponer la calidad de soporte de la plataforma que consisten en el **suministro y colocación de geotextil no tejido tipo 3** sobre la subrasante repuesta y **el relleno con material seleccionado de cantera** que se requiere para volver a conformar dicha plataforma mejorada. Finalmente se activan dos partidas de transporte de materiales por el incremento de este movimiento de tierras sobre la vía en construcción y que el contratista anterior ya las había agotado, estas son: - **Transporte de material hasta 1 Km y Transporte de material después de 1 Km.**

2.- Trabajos de reposición o de resane en los Muros Piano; Se originan por el deterioro que sufren los componentes de los muros piano al recibir los embates de los oleajes anómalos que van lavando todos los finos de la superficie de los rellenos estructurados (llamados también terramesh) que se han construido para darle estabilidad estructural a los muros de concreto armado pretensados tipo piano, dejando expuestos sus tirantes de sujeción o cintas poliméricas para tierra reforzada que son objetos de robos así como la gravilla suelta que por sí misma no se compacta. Estas reposiciones necesarias para restablecer la función estructural de diseño de estos elementos conllevan a disponer partidas de **relleno para muro de suelo reforzado, suministro y colocación para grava de drenaje, suministro y colocación de geotextil tipo 2 y la colocación de la geomalla triaxial.** Asimismo, se ha dispuesto incluir la partida de **resane de muros piano** por cuanto un buen número de ellas se les aprecia que están descascaradas por acción de la brisa marina, intemperismo y agua salada; esto con la finalidad de darle mantenimiento y mayor vida útil a dichos elementos. Otro problema mayor se podría presentar si se continúa dilatando la reiniciación y culminación de la obra ya que contamos con 141 paneles de concreto armado pretensados de dimensiones 3.75 m x 2.38 m x 0.23 m almacenados en el estacionamiento del Área Recreativa que están expuestos también al intemperismo y clima marino que puede dañar por corrosión los fierros que sustentan dichas estructuras; algo que, de suceder, sería lamentable por el costo que ocasionaría reponer todo ese material actualmente no considerado en el Expediente Técnico del Saldo de Obra.

3.- Reposición por pérdidas o robos de adoquines en el Área Recreativa; Que también ha sido ocasionado por elementos extraños a la obra aprovechando la situación en que se encuentra la obra inconclusa y que actualmente representa solo reponer 100 m² de dicho material y ahora con la guardianía autorizada no se permita incremento alguno por ese concepto.

4.- Eliminación de material excedente en DME; El incremento producido en esta actividad específica se debe a la falta de seguridad a que se encontraba sometida la obra inconclusa y que permitía el arrojado de material de desmonte y basura, pero actualmente con la guardianía autorizada no se permitirá incremento alguno por dicho concepto.

A continuación, le presento el cuadro que resume los cambios de metrados en el tiempo de las partidas mencionadas como causantes del deterioro que sufre el Proyecto Vía Costa Verde Callao.

PROYECTO: SALDO DE OBRA "CONSTRUCCIÓN DE VÍA COSTA VERDE TRAMO CALLAO

DETERIORO POR ABANDONO		METRADOS		
		SALDOS ODEBRECHT	ESTUDIO SERCONSULT	PROYECCION GRI
VÍA PRINCIPAL - MOVIMIENTO DE TIERRAS	UND	JUN 2017	FEB 2018	JUL 2019
EXCAVACIÓN DE MATERIAL SUELTO	M3	0.00	878.20	20,160.00
EXCAVACIÓN DE MATERIAL GRANULAR EXISTENTE POR CONTAMI	M3	0.00	10,396.80	12,785.00
SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DE GEOTEXTIL NO TEJIDO TIPO 3	M2	9,787.10	33,040.00	28,102.90
RELLENO CON MATERIAL SELECCIONADO DE CANTERA	M3	77,077.22	69,588.19	83,505.83
TRANSPORTE DE MATERIAL				
TRANSPORTE DE MATERIAL HASTA 1 KM	M3-KM	0.00	129,758.04	138,669.85
TRANSPORTE DE MATERIAL DESPUÉS DE 1 KM	M3-KM	0.00	2,817,786.83	3,011,312.86
MURO PIANO O SIMILAR				
RELLENO PARA MURO DE SUELO REFORZADO	M3	7,209.73	11,506.73	11,025.00
SUMINISTRO Y COLOCACIÓN PARA GRAVA DE DRENAJE	M3	196.51	2,167.10	2,187.30
SUMINISTRO DE GEOTEXTIL TIPO 2	M2	0.00	12,512.00	13,763.20
COLOCACIÓN DE GEOTEXTIL TIPO 2	M2	0.00	12,512.00	13,763.20
RESANE DE MUROS	UND	0.00	603.00	663.30
COLOCACIÓN DE GEOMALLA TRIAXIAL	M2	0.00	9,860.00	10,846.00
AREA RECREATIVA				
PISO DE ADOQUINES	M2	99.58	200.00	100.42
MITIGACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL				
DISPOSICIÓN DE MATERIAL EXCEDENTE EN DME (ELIMINACIÓN D	M3	1.00	20,691.77	63,320.00

La diferencia de metrados entre nuestra proyección de Julio 2019 que será corroborado con los resultados del Estudio de Actualización del Saldo de Obra y los metrados dejados por Odebrecht en Junio de 2017 como saldos por ejecutar en dichas partidas se puede valorizar utilizando los precios unitarios alcanzados en el Expediente técnico de Actualización de Marzo de 2019 remitido por SERCONSULT SA, resultando el siguiente cuadro:



PROYECTO: SALDO DE OBRA "CONSTRUCCIÓN DE VÍA COSTA VERDE TRAMO CALLAO"
METRADOS PROYECTADOS DE JULIO DE 2019

Precios de Marzo 2019

DETERIORO POR ABANDONO	UND	METRADO	P.Unitario	Parcial
VÍA PRINCIPAL - MOVIMIENTO DE TIERRAS				
EXCAVACIÓN DE MATERIAL SUELTO	M3	20,160.00	4.07	82,051.20
EXCAVACIÓN DE MATERIAL GRANULAR EXISTENTE POR CONTAMINAC	M3	12,785.00	12.20	155,977.00
SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DE GEOTEXTIL NO TEJIDO TIPO 3	M2	18,315.80	6.95	127,294.81
RELLENO CON MATERIAL SELECCIONADO DE CANTERA	M3	6,428.61	38.71	248,851.42
TRANSPORTE DE MATERIAL				
TRANSPORTE DE MATERIAL HASTA 1 KM	M3-KM	138,669.85	6.32	876,393.45
TRANSPORTE DE MATERIAL DESPUÉS DE 1 KM	M3-KM	3,011,312.86	1.62	4,878,326.84
MURO PIANO O SIMILAR				
RELLENO PARA MURO DE SUELO REFORZADO	M3	3,815.27	89.23	340,436.54
SUMINISTRO Y COLOCACIÓN PARA GRAVA DE DRENAJE	M3	1,990.79	104.87	208,774.15
SUMINISTRO DE GEOTEXTIL TIPO 2	M2	13,763.20	3.09	42,528.29
COLOCACIÓN DE GEOTEXTIL TIPO 2	M2	13,763.20	1.61	22,158.75
RESANE DE MUROS	UND	663.30	221.65	147,020.45
COLOCACIÓN DE GEOMALLA TRIAXIAL	M2	10,846.00	11.14	120,824.44
AREA RECREATIVA				
PISO DE ADOQUINES	M2	0.84	81.39	68.37
MITIGACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL				
DISPOSICIÓN DE MATERIAL EXCEDENTE EN DME (ELIMINACIÓN DE ES	M3	63,319.00	4.69	296,966.11
COSTO DIRECTO			S/	7,547,671.81
GASTOS GENERALES FIJOS (1.251702548 %)				94,474.40
GASTOS GENERALES VARIABLES (15.211637989 %)				1,148,124.51
UTILIDAD (10 %)				754,767.18
SUB TOTAL			S/	9,545,037.90
IGV 18 %				1,718,106.82
COSTO TOTAL			S/	11,263,144.72
ENTRE 24 MESES			S/	469,297.70



I. Evaluación de la defensa marina en la situación actual.

- Al respecto, el consultor Oceanógrafo, describe la situación actual de la escollera construida en casi la totalidad de la obra a excepción de 300 metros que falta entre las progresivas Km 1+660 y el Km 1+980 que ha originado la erosión de la plataforma de la carretera que deja en evidencia el transporte potencial de canto rodado en la zona como típica playa chalaca. En el extremo sur Km 4+800 se observa que la escollera ha sido cubierta hasta la coronación, en algunos tramos el canto rodado de arrastre ha llegado hasta el nivel del muro piano a la cota de 8 metros, evidenciándose en dicho sector que el transporte de sedimentos de canto rodado es considerable en condiciones de oleaje anómalos de moderada intensidad.
- Otra observación que se da en dicho tramo es que la geometría de las escolleras ha variado sustancialmente respecto a su estado inicial, cambiando el comportamiento de la misma frente al rebase, puesto que al llenarse de canto rodado le ha quitado porosidad a las rocas dando mayor remonte a la lámina de agua y por lo tanto mayor paso de agua a la vía.

II. Observaciones de eventos de rebase o paso de agua a la vía.

- Aquí se menciona que en el tiempo de paralización de este proyecto, se ha podido observar diversos eventos de rebase de agua marina a la vía construida, lo que nos indica (lo dice el especialista oceanógrafo) que en condiciones de oleajes anómalos o bravezas marinas la funcionalidad de la vía pondría en riesgo la circulación vial y peatonal por lo que debemos estar



alertas en este caso que la operatividad de la escollera y muro piano no coinciden con lo esperado para realizar el planteamiento de soluciones y corregir así el paso del agua y canto rodado en algunos tramos de la escollera construida.

En resumen, el informe del especialista concluye hay evidencia que los elementos de protección (escollera y muro piano) no funcionan como se esperaba en el expediente técnico, habiéndose producido rebases de agua a la vía para eventos de oleajes para los que no deberían producirse. Siendo el origen de dichos rebases las siguientes causas:

- Acciones de oleaje distintas a las esperadas.
- Geometría de las secciones no compatibles con las del diseño previsto.
- Cambios en la granulometría de la escollera por presencia de canto rodado.
- Cambios en la porosidad de la escollera.

El Consorcio Vía Costa Verde Callao representado por dos empresas del grupo Odebrecht, señala que han transcurrido más de dos años desde que la obra quedó a cargo de nuestra Entidad quién es la responsable de velar por la seguridad, conservación y mantenimiento de dicha obra, cosa que no es materia de discusión, a fin de evitar su deterioro. Pero luego agregan que, sin mediar sustento técnico ni legal, la Entidad pretende, pese al tiempo transcurrido, atribuir a su representada **una supuesta deficiencia en el proceso constructivo**. Inclusive, añaden que el suscrito respecto a las supuestas deficiencias observadas ha señalado que desconoce las causas con exactitud y que tendrían que ser materia de un estudio técnico y a pesar de ello nuestra Entidad pretende responsabilizarlos por dichas deficiencias.

Ese argumento no es válido a la luz de los hechos y eventos constatados en obra, por lo que hemos calculado el daño mensual que causa a la Región Callao esta obra paralizada y para ello le alcanzo el siguiente cuadro:



JUSTIFICACIÓN TÉCNICA DE LA CONTRATACIÓN DIRECTA

RESUMEN DE AFECTACIÓN DEL DAÑO MENSUAL PROMEDIO POR OBRA PARALIZADA				
HECHOS	PERJUICIO ESTIMADO			
	VALORES ACUMULADOS		DETERIORO	OBSERVACIONES
	JULIO 2017-JULIO 2018	JULIO 2017-JULIO 2019	POR MES	
A	B	C=B/24		
DEFENSA MARINA FALTANTE DE 330 ML (KM 1+660 AL 1+990) Y REPARACIÓN DE 15,000 M3 DE ESCOLLERA	7,769,465.75	11,199,684.88	466,653.54	INCLUYE UN VOLUMEN DE ROCAS PARA REPARACIÓN DE TRAMOS DETERIORADOS
PAVIMENTO A NIVEL DE SUB BASE CONTAMINADA CON AGUA MARINA Y DESMONT E DE TERCEROS	3,970,749.00	7,547,671.81	314,486.33	INCLUYE VOLUMEN DE EXCAVACIÓN EN TRAMO DE PISTA SIN ESCOLLERA Y ELIMINACIÓN DE DESMONT E
ARROJO DE DESMONT E Y BASURA (KM 1+500 A 2+800)	186,000.00	304,518.00	12,688.25	LIMPIEZA EFECTUADO POR LA OFICINA DE MAQUINARIA PESADA DE LA GRI-GRC
COSTO DIRECTO	11,926,214.75	19,051,874.69	793,828.11	
GASTOS GENERALES Y UTILIDAD (28.11%)	3,352,458.97	5,355,481.97	223,145.08	
SUB TOTAL	15,278,673.72	24,407,356.66	1,016,973.19	
IGV (18%)	2,750,161.27	4,393,324.20	183,055.17	
TOTALES	18,028,834.99	28,800,680.86	1,200,028.37	S/.

Del análisis de los resultados de este cuadro, podemos estimar que el **deterioro mensual** que sufre esta obra paralizada está en el orden de **S/ 1'200,000**. El saldo que tenía el grupo Odebrecht para concluir la obra era de S/ 48'754,753.00 a Julio de 2017, a la fecha luego de 27 meses y con la inclusión de los arreglos o reparaciones a la escollera marina, nuestro proyecto alcanza los 82 millones de soles.

Habiéndose elaborado los Términos de Referencia y Estructura de Costos para el Servicio de Consultoría de Obras para la Actualización del Expediente Técnico del Saldo de la Obra: "Construcción de la Vía Costa Verde Tramo Callao", el área de Logística nos ha alcanzado el valor referencial de la misma, como se muestra a continuación:



1208397

INFORME N° 4182 -2019-GRC/GA-OL



A : Mg. EDWIN ERNESTO LOVON SANCHEZ
 Gerente Regional de Infraestructura

DE : Econ. ELI AUGUSTO CAQUI DE LOS RIOS
 Jefe de la Oficina de Logística

ASUNTO : Indagación de mercado para el *Servicio de consultoría de obra para la Actualización del estudio definitivo del saldo de obra "Construcción de la vía costa verde - tramo Callao"*.

REFERENCIA : a) Informe N°391-2019-GRC/GRI HR (1208397)
 b) Informe N°374-2019-GRC/GA-OL-UPVE-PVZ
 c) Informe N° 2292 -2019-GRC/GA-OL-UPVE-MMB

FECHA : Callao, 13 NOV. 2019

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de adjuntar el Informe N° -2019-GRC/GA-OL-UPVE-MMB, mediante el cual la Unidad de Programación y Valor Referencial anexa el Informe N°374-2019-GRC/GA-OL-UPVE-PVZ, elaborado por el profesional asignado, habiendo realizado la indagación de mercado para el *Servicio de consultoría de obra para la Actualización del estudio definitivo del saldo de obra "Construcción de la vía costa verde - tramo Callao"*, el mismo que cuenta con conformidad administrativa.

En merito a lo expuesto, se remite lo actuado a fin de que se proceda a dar trámite al expediente y la emisión del acto resolutorio correspondiente.

N°	USUARIO	DESCRIPCION	MONTO CCP 2019
1	Gerente Regional de Infraestructura	<i>Servicio de consultoría de obra para la Actualización del estudio definitivo del saldo de obra "Construcción de la vía costa verde - tramo Callao"</i> .	S/ 825,013.32

Es todo cuanto informo a usted para conocimiento y fines pertinentes; se adjunta el requerimiento original, con todos sus actuados con (539) folios.

Atentamente,



Gobierno Regional del Callao
 Econ. Eli Augusto Caqui De Los Rios
 JEFE DE LA OF. DE LOGISTICA

REGION CALLAO
GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA
 PROVEIDO N° FECHA: 13 NOV. 2019
 PASE A: DCV
Conocimiento y fines
 FIRMA: [Signature]



GA-OL-PVZ

REGION CALLAO
OFICINA DE CONSTRUCCION
 PROVEIDO N° FECHA:
 ING. VICTOR ARCE
 SU ATENCION



540

DE LA FINALIDAD PUBLICA DE LA ACTUALIZACION DEL EXPEDIENTE TECNICO DEL SALDO DE OBRA

Debe precisarse que el Gobierno Regional del Callao viene actuado en estricto cumplimiento de las normas vigentes y de la finalidad pública que corresponde a la ejecución de la obra de significativa importancia para nuestra región y el país, y que se señala en las normas y planes urbanísticos como el Plan de Desarrollo Concertado de la Región Callao, de la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales Ley N°27867, del Decreto Supremo N° 044-2008 MTC, de la Ley N° 30249 que declara de interés y necesidad público "La Construcción de la Vía Costa Verde-Tramo Callao".

EN CUMPLIMIENTO DE LA LEY ORGÁNICA DE LOS GOBIERNOS REGIONALES

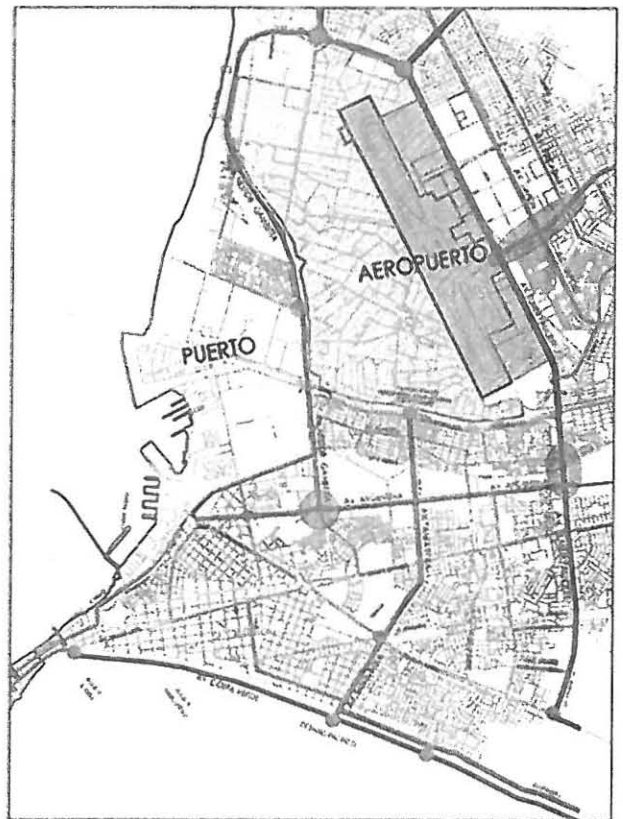
Al respecto, es pertinente tener en cuenta que la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, Ley N° 27867, en su artículo 10°, establece las siguientes competencias exclusivas de los gobiernos regionales:

a) *Planificar el desarrollo integral de su región y ejecutar los programas socioeconómicos correspondientes, en armonía con el Plan Nacional de Desarrollo.*

d) *Promover y ejecutar las inversiones públicas de ámbito regional en proyectos de infraestructura vial, energética, de comunicaciones y de servicios básicos de ámbito regional, con estrategias de sostenibilidad, competitividad, oportunidades de inversión privada, dinamizar mercados y rentabilizar actividades.*

Por ello, El Gobierno Regional del Callao tiene como propósito promover el desarrollo económico y el bienestar social de la población chalaca, para lo cual de acuerdo a lo dispuesto en la Ley Orgánica de los Gobiernos regionales buscará:

- a) La puesta en operación de la Vía Costa Verde – Tramo Callao constituye una importante oportunidad para cumplir con estos objetivos, debido a su impacto territorial y potencial para la implementación de una mega-intervención urbana en su área de influencia.



La importancia de concluir con la ejecución de la Obra "Construcción de Vía Costa Verde- Tramo Callao", y su puesta en operación, que permita el desarrollo de la movilidad y logística urbana en relación al Puerto y Aeropuerto articulación vial del litoral de la vía Lima- Callao.

Además, permitirá contar con una Infraestructura vial suficiente y adecuada, permitiendo el empleo de la nueva vía como medio de alivio de la congestión existente y como ruta de evacuación de la población de los Distritos de La Punta, Callao y La Perla; ante la ocurrencia de fenómenos adversos de la naturaleza como sismos, tsunamis y otras emergencias.

como definir el uso adecuado del territorio, del patrimonio monumental, así como ampliar y mejorar los espacios públicos, y el saneamiento de la propiedad predial.

EN CUMPLIMIENTO DEL D.S. N° 044-2008 MTC

Es necesario, destacar el poder legal del Gobierno Regional del Callao de ejecutar la obra en estricto cumplimiento de normas vigentes, ya que mediante D.S. N° 044-2008-MTC "ACTUALIZACION DEL CLASIFICADOR DE RUTAS DEL SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS" se indica que el **Gobierno Regional del Callao tiene jurisdicción sobre la Vía Costa Verde por tratarse de una vía REGIONAL.**

Por tanto, La Autoridad Regional del Callao tiene la facultad irrestricta de intervenir en la denominada Vía Regional Costa Verde Tramo Callao (SNIP APROBADO N° 48520), conforme lo dispone el REGLAMENTO DE JERARQUIZACIÓN VIAL el Artículo 4 del Decreto Supremo N° 44-2008 MTC, que regula la actualización del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC (1) y que define a la Red Vial Departamental o Regional:

La Red Vial Departamental o Regional que tiene vías complementarias alimentadoras de la Red Vial Nacional y sirve como elemento receptor de los caminos de La Red Vial Vecinal Rural. Las vías de esta red

SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN VIAL

Búsqueda de Ruta

CL: D.S. N°044-2008-MTC
RED: RED VIAL DEPARTAMENTAL CODIGO: OPTO: CALLAO

RUTA	TRAYECTORIA	REGION	KIL INICIO	KIL FIN	LONGITUD
CL-101	Av. Miguel Grau (ex Buenos Aires). Av. Costa Verde (Emp. Caste Vni. L. Dist. con San Miguel)	CALLAO	0 000	5 000	5 000
Total:					5,000

Ministerio de Transporte y Comunicaciones
Jiron Zorritos Nº 1203 Lima - Perú
Central telefónica: 615-7800

Visitantes hoy : 8
Visitantes total : 86792

pueden, indistintamente, ser longitudinales o transversales, siendo necesario que estén comunicadas entre si conformando una red vial.

Como hemos expuesto, la ejecución del Saldo de la obra Vía Costa Verde – Tramo Callao nos permitirá culminar las metas planteadas en el proyecto inicial que genero la Licitación Pública No 009-2013-GRC y que quedase inconclusa por la Resolución del Contrato al **88.56%** que sumado a los deterioros producidos por el tiempo transcurrido en este año y la agresiva acción del oleaje anómalo que se produce en esta zona de la Costa Verde y al arrojo de desmonte y basura en un área importante de su plataforma vial nos generan nuevas metas que al ser ejecutadas nos permitirán satisfacer las necesidades que generaron la finalidad pública que creó el PIP Vía Costa Verde - Tramo Callao.

CONCLUSIONES

1. El deterioro permanente y constante que presenta el estado actual de la obra Vía Costa Verde Tramo Callao genera pérdidas millonarias al estado, pero también genera modificaciones sustanciales a los estudios que desarrollan los cálculos estructurales de sus principales elementos como es el caso de la Defensa Marina por no poner en valor finalmente hasta la fecha una obra de la magnitud de la ejecutada hasta el mes de julio del año 2017 y que permitirá la Articulación vial del litoral de la vía Lima- Callao, en una longitud de 4.89 Km, desde la intersección con la Av. Miguel Grau (ex - Av. Buenos Aires) en Chucuito hasta el límite con el Distrito de San Miguel en el Jirón Virú y permitir el bienestar la población circundante.
2. Necesidad URGENTE de reiniciar y culminar la Obra Vía Costa Verde Tramo Callao. El deterioro mensual que sufre nuestra obra paralizada alcanza el Millón Doscientos Mil soles ya que se sufre los embates de la naturaleza marina sin hacer nada hasta la fecha.

RECOMENDACIONES

Solicitar por ello a la ALTA DIRECCION de la Entidad y con el respaldo legal del **Texto modificado por el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1444: "Artículo 27. Contrataciones Directas, literal I) segundo párrafo...Puede invocarse esta causal para la contratación de la elaboración de expedientes técnicos de saldos de obra derivados de contratos de obra resueltos o declarados nulos conforme a lo indicado en el párrafo anterior" y lo establecido el numeral 6.5 del D.U. N°008-2019-EF,** se apruebe la CONTRATACION DIRECTA para la ACTUALIZACION DEL EXPEDIENTE TECNICO PARA LA EJECUCION DEL SALDO DE OBRA de la "Construcción de la Vía Costa Verde Tramo Callao, por el órgano encargado de las contrataciones correspondiente del Gobierno Regional del Callao y que permita LO MAS ANTES POSIBLE, el cumplimiento de los objetivos por la cual fue priorizada y convocada su ejecución en el año 2013 y que no fuese culminada por la RESOLUCION DEL CONTRATO efectuado al Consorcio Vía Costa Verde Callao el pasado 2017, de no realizarse su ejecución y conclusión en este año podría tener además, consecuencias no solo de incumplimiento normativo, sino sobre todo de la pérdida económica de la inversión programada y la ejecutada como es de su conocimiento.

Que, con Informe N° 1270 – 2019 – GRC / GAJ de fecha 25 de noviembre de 2019, la Gerencia de Asesoría Jurídica, señala lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

- Resolución Gerencial N° 115-2019-GRC-GA, de fecha 23 de agosto de 2019.
- Resolución Gerencial N° 192-2019-GRC-GA, de fecha 22 de noviembre de 2019.
- Informe N° 107-2019-GRC/GRI-OCV-VAY, de fecha 22 de noviembre de 2019.
- Informe N° 1697-2019-GRC/GRI-OCV, de fecha 22 de noviembre de 2019.
- Informe N° 437-2019-GRC/GRI, de fecha 22 de noviembre de 2019.

II. BASE LEGAL:

- Texto Unico Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.
- Texto Unico Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N 082-2019-EF.
- Reglamento de Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N°344-2018-EF.

III. ANALISIS:

1. Que, mediante Resolución Gerencial N° 115-2019-GRC-GA, de fecha 23 de agosto de 2019, se aprueba el Expediente de Contratación para el **"SERVICIO DE CONSULTORÍA DE OBRA PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL ESTUDIO DEFINITIVO DEL SALDO DE OBRA CONSTRUCCIÓN VIA COSTA VERDE-TRAMO CALLAO"**, por la suma de S/ 445,166.60, incluido los impuestos de ley, según Términos de Referencia, con un plazo de ejecución de cuarenta y cinco (45) días calendario, a convocarse mediante Procedimiento de Selección de Contratación Directa, bajo la causal de contratación derivadas de un contrato resuelto o declarado nulo, de conformidad al literal I, del numeral 27.1, del artículo 27°, del Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N° 082-2019-EF, en concordancia con el literal k, del artículo 100° del Reglamento de Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N°344-2018-EF.
2. Que, mediante Resolución Gerencial N° 192-2019-GRC-GA, de fecha 22 de noviembre de 2019, se aprueba la Modificación del Expediente de Contratación para el **"SERVICIO DE CONSULTORÍA DE OBRA PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL ESTUDIO DEFINITIVO DEL SALDO DE OBRA CONSTRUCCIÓN VIA COSTA VERDE-TRAMO CALLAO"**, con un valor referencial ascendente a S/ 825,013.32, incluido todos los impuestos de ley, a convocarse mediante un Procedimiento de Selección de Contratación Directa, con un plazo máximo de ejecución de treinta (30) días calendario, bajo un Sistema de Contratación a Suma Alzada, de consideración a lo expuesto en la parte considerativa de dicha resolución.
3. Que, mediante Informe N° 107-2019-GRC/GRI-OCV-VAY, de fecha 22 de noviembre de 2019, el Coordinador Costa Verde-Etapa Saldo de Obra, manifiesta a la Oficina de Construcción y Vialidad que:

- La obra Vía Costa Verde Tramo callao es una obra inconclusa con acta de constatación física al 88.56% hace 28 meses, que fue licitada por el Gobierno Regional del Callao y tiene la finalidad de continuar la Vía Costa Verde de Lima hacia el Callao logrando una articulación vial hacia nuestro terminal aéreo y con los distritos de Lima Metropolitana agilizando el trafico existente. Su trazado tiene aproximadamente 4.8 km de longitud y discurre por el litoral marino iniciando en Chucuito /Cercado del Callao) y terminando en el limite distrital con San Miguel donde empalmará con la Vía Costa Verde Lima, la plataforma de la vía esta conformada por terreno ganado al mar sobre la zona de rompientes.
- Debemos subrayar el grave deterioro que se produce en la Vía Costa Verde por la presencia agresiva de los oleajes anómalos que al no haberse culminado las estructuras de la misma, como la DEFENSA MARITIMA Y EL PAVIMENTO DE LA VIA permiten que el agua de mar ingrese a la vía y no pueda ser evacuada a través del sistema de DRENAJE no ejecutado todavía a lo largo de la vía y con un sistema de alcantarillas con descarga final al propio mar del callao que al no estar conectado al sistema de drenaje hasta la fecha no cumple con sus objetivos.
- El permanente botadero de basura en lo que se convierte sus casi 5 kilómetros de extensión con cercanía en áreas urbanas hace que la basura deteriore aún más en parte la capacidad de los elementos estructurales de los suelos colocados a la fecha.
- Es importante anotar que a través del Decreto Supremo N° 043-2019-EF del 07.02.2019, autorizan Crédito Suplementario y una Transferencia de Partidas a favor del Pliego Gobierno Regional de la provincia Constitucional del Callao en el Presupuesto del Sector Publico para el Año Fiscal 2019, para la continuidad de inversiones, donde justamente el Gobierno Central destina S/ 54'500,811.00, recursos necesarios para el financiamiento del Saldo de Obra Construcción de la Vía Costa Verde Tramo Callao.



- A este nuevo aporte para culminar la obra de la Vía Costa Verde Tramo Callao debemos de sumarle los saldos existentes del PIP, con lo cual se tienen los recursos necesarios para la ejecución del Saldo de Obra y/o Otras obras complementarias necesarias para su adecuado funcionamiento.
- El deterioro y permanente y constante que presenta el estado actual de la obra Vía Costa Verde Tramo callao genera pérdidas millonarias al estado, pero también genera modificaciones sustanciales a los estudios que desarrollan los cálculos estructurales de sus principales elementos como es el caso de la Defensa marina por no poner en valor finalmente hasta la fecha una obra de la magnitud de la ejecutada hasta el mes de julio del año 2017 y que permitirá la articulación vial del litoral de la vía Lima-Callao, en una longitud de 4.89 km, desde la intersección con la Av. Miguel Grau (ex – Av. Buenos Aires) en Chucuito hasta el límite con el Distrito de San Miguel en el Jirón Viru y permitir el bienestar la población circundante.
- Necesidad urgente de reiniciar y culminar la Obra Vía Costa Verde Tramo Callao-El deterioro mensual que sufre nuestra obra paralizada alcanza el Millón Doscientos Mil Soles, ya que se sufre los embates de la naturaleza marina sin hacer nada hasta la fecha.
- Recomendando derivar a la Alta Dirección de la Entidad y con el respaldo legal del para que solicite la aprobación de la CONTRATACIÓN DIRECTA para la ACTUALIZACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO PARA LA EJECUCIÓN DEL SALDO DE OBRA de la "Construcción de la Vía Costa Verde Tramo - Callao, por el organismo correspondiente del Gobierno Regional del Callao y que permita lo más antes posible, el cumplimiento de los objetivos por la cual fue priorizada; de no realizarse su ejecución y conclusión en este año podría tener además, consecuencias no solo de incumplimiento normativo, sino sobre todo de la pérdida económica de la inversión programada y la ejecutada.

4. Que, mediante Informe N° 1697-2019-GRC/GRI-OCV, de fecha 22 de noviembre de 2109, la Oficina de Construcción y Vialidad, remite a la Gerencia Regional de Infraestructura el Informe N° 107-2019-GRC/GRI-OCV-VAY, emitido por el el Coordinador Costa Verde-Etapa Saldo de Obra, Informe Técnico para la Contratación Directa del Servicio de Consultoría de Obra para la Actualización del Estudio Definitivo del Saldo de Obra Construcción Vía Costa Verde-Tramo Callao, sustentando el tipo de contratación directa, el cual cuenta con la conformidad administrativa correspondiente, solicitando tramitar de acuerdo a lo requerido para su posterior derivación al Consejo Regional.
5. Que, mediante Informe N° 437-2019-GRC/GRI, de fecha 22 de noviembre de 2019, la Gerencia Regional de Infraestructura en atención al Informe N° 1697-2019-GRC/GRI-OCV, de fecha 22 de noviembre de 2109, la Oficina de Construcción y Vialidad, remite todo lo actuado a la Gerencia General Regional, señalando que de considerarlo conforme se emita lo actuado a la Gerencia de Asesoría Jurídica para su pronunciamiento respectivo.
6. Con proveído s/n de fecha 22 de noviembre de 2019, recaído en el Informe N° 437-2019-GRC/GRI, la Gerencia General Regional remite los actuados a la Gerencia de Asesoría Jurídica para Informe Legal.
7. En atención al informe legal requerido por la Gerencia General Regional, es necesario precisar el rol que ejerce la Gerencia de Asesoría Jurídica, en su función de asesorar, sobre los alcances de la interpretación y correcta aplicación de las disposiciones constitucionales, legales y administrativas, conforme así lo establece el artículo 39° del Nuevo Texto Único Ordenado TUO del Reglamento de Organización y Funciones ROF del Gobierno Regional del Callao, no constituyéndose por tanto en un órgano de gestión sino de asesoramiento, que tiene por finalidad coadyuvar a dilucidar sobre una materia concreta a través de un informe en Derecho.
8. Que, el presente informe se basa en los documentos señalados en los Antecedentes, en la Resolución Gerencial General Regional N° 259-2011-GRC-GGR de fecha 17 de febrero del 2011 - Directiva para la Aprobación, Ejecución, Evaluación y Liquidación de Actividades en el Gobierno Regional del Callao, en el Texto Unico Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento



Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N° 082-2019-EF y en el Reglamento de Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N°344-2018-EF.

9. Que, el numeral 3.3 del artículo 3° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado por Decreto Supremo N° 082-2019-EF, señala que “La presente norma se aplica a las contrataciones que deben realizar las Entidades y órganos señalados en los numerales precedentes, así como a otras organizaciones que, para proveerse de bienes, servicios u obras, asumen el pago con fondos públicos”.
10. Que, el numeral 9.1, del artículo 9° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado por Decreto Supremo N° 082-2019-EF, señala que “Los Funcionarios y servidores que intervienen en los procesos de contratación por o a nombre de la Entidad, con independencia del régimen jurídico que los vincule a esta, son responsables, en el ámbito de las actuaciones que realicen, de organizar, elaborar la documentación y conducir el proceso de contratación, así como la ejecución del contrato y su conclusión, de manera eficiente, bajo el enfoque de gestión por resultados, a través del cumplimiento de las normas aplicables y de los fines públicos de cada contrato, conforme a los principios establecidos en el artículo 2. De corresponder la determinación de responsabilidad por las contrataciones esta se realiza de acuerdo al régimen jurídico que vincule a las personas señaladas en el párrafo anterior con la Entidad, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que correspondan.
11. Que, el numeral 27.1, del artículo 27 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado por Decreto Supremo N° 082-2019-EF, señala que “Excepcionalmente las Entidades pueden contratar directamente con un determinado proveedor en los siguientes supuestos: (...) l) Cuando exista la necesidad urgente de la Entidad de continuar con la ejecución de las prestaciones no ejecutadas derivadas de un contrato resuelto o de un contrato declarado nulo por las causales previstas en los literales a) y b) del numeral 44.2 del artículo 44, siempre que se haya invitado a los demás postores que participaron en el procedimiento de selección y no se hubiese obtenido aceptación a dicha invitación. Esta causal procede aun cuando haya existido un solo postor e el procedimiento de selección de donde proviene el contrato resuelto o declarado nulo. **Puede invocarse esta causal para la contratación de la elaboración de expedientes técnicos de saldos de obra derivados de contratos de obra resueltos o declarados nulos conforme a lo indicado en el párrafo anterior.**
12. Que, el artículo 100° del Reglamento de Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N°344-2018-EF, referido a condiciones para el empleo de la Contratación Directa, señala que “La Entidad puede contratar directamente con un proveedor solo cuando se configure alguno de los supuestos del artículo 27 de la Ley bajo las condiciones que a continuación se indican: (...) k) Contrataciones derivadas de un contrato resuelto o declarado nulo cuya continuidad de ejecución resulta urgente. Este supuesto se aplica siempre que se haya agotado lo dispuesto en el artículo 167 de corresponder.
13. Que, el numeral 27.2, del artículo 27° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado por Decreto Supremo N° 082-2019-EF, dispone que “Las contrataciones directas se aprueban mediante Resolución del Titular de la Entidad, acuerdo del Directorio, del Consejo Regional o del Concejo Municipal, según corresponda. Esta disposición no alcanza a aquellos supuestos de contratación directa que el reglamento califica como delegable.
14. Que, es preciso hacer referencia a la Opinión N° 123-2017/DTN, emitida por la Dirección Técnica Normativa del OSCE, mediante la cual precisa que “ la contratación directa regulada en el literal l) del artículo 27 de la Ley puede emplearse incluso en aquellos casos en los que durante el procedimiento de selección solo se hubiera presentado el postor ganador de la Buena Pro y en consecuencia, no fuera posible presentado el postor ganador de la Buena pro y en consecuencia no fuera posible emplear previamente el procedimiento contemplado en el artículo 138 del Reglamento; siempre que exista la necesidad urgente de continuar con las prestaciones pendientes que se deriven de un contrato resuelto o declarado lo por las causales previstas en los literales a) y b) del artículo 44 de la Ley. Así mismo señala que en ese orden de ideas, la Entidad puede emplear



la contratación directa regulada en el literal l) del artículo 27 de la Ley cuando se acredite la necesidad urgente de culminar el saldo de obra derivado de un contrato resuelto (...)

15. Que, es preciso hacer referencia a la Opinión N° 154-2017/DTN, emitida por la Dirección Técnica Normativa del OSCE, mediante la cual precisa que la normativa de contrataciones del Estado establece supuestos en los que carece de objeto realizar un procedimiento de selección, toda vez que, por razones coyunturales, económicas o de mercado, la Entidad requiere contratar directamente con un determinado proveedor para satisfacer su necesidad. Dichos supuestos se encuentran establecidos en el artículo 27 de la Ley y constituyen las causales de contratación directa. Así el literal l, del artículo 27 de la ley establece que, excepcionalmente, las entidades pueden contratar directamente con un determinado proveedor "Cuando exista la necesidad urgente de la Entidad de continuar con la ejecución de las prestaciones no ejecutadas, derivadas de un contrato resuelto o de un contrato declarado nulo por las causales previstas en los literales a y b del artículo 44, siempre que se haya invitado a los demás postores que participaron en el procedimiento de selección y no se hubiese obtenido aceptación a dicha invitación".
16. Que, es preciso hacer referencia a la Opinión N° 229-2017/DTN, emitida por la Dirección Técnica Normativa del OSCE, mediante la cual precisa que la normativa de contrataciones del Estado establece que en el caso de Gobiernos Regionales las Contrataciones Directas debe ser aprobadas mediante un Acuerdo emitido por el Consejo Regional, este último es el único que dentro de un Gobierno Regional puede ejercer la facultad de delegar la aprobación de una contratación directa orientada a culminar las prestaciones pendientes que se derive de un contrato de obra resuelto.

IV. CONCLUSION:

Por lo antes expuesto y en atención al Informe N° 107-2019-GRC/GRI-OCV-VAY, de fecha 22 de noviembre de 2018, emitido por el Coordinador Costa Verde - Etapa Saldo de Obra, al Informe N° 1697-2019-GRC/GRI-OCV, de fecha 22 de noviembre de 2019, emitido por el Jefe de la Oficina de Construcción y Vialidad, al Informe N° 437-2019-GRC/GRI, de fecha 22 de noviembre de 2019 emitido por la Gerencia Regional de Infraestructura y contando con la aprobación de la Modificación del Expediente de Contratación para el "**SERVICIO DE CONSULTORÍA DE OBRA PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL ESTUDIO DEFINITIVO DEL SALDO DE OBRA CONSTRUCCIÓN VIA COSTA VERDE-TRAMO CALLAO**", mediante Procedimiento de Selección Contratación Directa bajo la causal de contrataciones derivadas de un contrato resuelto o declarado nulo cuya continuidad de ejecución resulta urgente, este despacho es de **OPINION que: resulta PROCEDENTE la Contratación Directa para el "SERVICIO DE CONSULTORÍA DE OBRA PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL ESTUDIO DEFINITIVO DEL SALDO DE OBRA CONSTRUCCIÓN VIA COSTA VERDE-TRAMO CALLAO", mediante Procedimiento de Selección Contratación Directa bajo la causal de contrataciones derivadas de un contrato resuelto o declarado nulo cuya continuidad de ejecución resulta urgente**, de conformidad a lo dispuesto en el literal l, del numeral 27.1, del artículo 27 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N° 082-2019-EF, en concordancia con el literal k, del artículo 100 del Reglamento de Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N°344-2018-EF, debiéndose remitir los actuados al Consejo Regional para que de acuerdo a sus facultades conferidas en el literal s, del artículo 15 de la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales y su modificatoria, se proceda con la aprobación correspondiente de la Contratación Directa.

IV. RECOMENDACIÓN:

La Entidad deberá tener en consideración a través del área competente y en su oportunidad, lo emitido por la Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° AI/TC, respecto a la Acción de Inconstitucionalidad interpuesta por el Colegio Químico Farmacéutico Departamental de Lima publicada en el Diario Oficial El Peruano con fecha 16 de enero de 2002, en la cual se señala:



Fundamento N° 13 – “En términos generales, el Principio de Transparencia el cual estará garantizado cuando haya publicidad en la convocatoria, en el adecuado control de calidad en los productos a adquirir, en los resultados de la evaluación de propuestas, y en el manejo de los recursos destinados a la compra en general. Por su parte, habrá trato igualitario cuando bajo ninguna circunstancia se advierta preferencia o tendencia destinada a beneficiar a algún postor determinado. Finalmente, la eficiencia en el manejo de recursos no solo será exigible en la adjudicación a la mejor oferta técnica y económica, sino también en el diseño del propio programa anual de adquisiciones que cada entidad efectúe de acuerdo a sus necesidades”

Fundamento N° 19 – “ En consecuencia, si bien es cierto que la Ley de Contrataciones del Estado representa la norma de desarrollo constitucional que recoge los principios señalados en el artículo 76 de la Constitución, también lo es que el contexto socioeconómico puede determinar la necesidad de establecer mecanismos excepcionales de adquisición, conforme lo señala la propia constitución, y cuya única condición exigible será que estén regulados por ley y que respeten los principios constitucionales que rigen toda adquisición pública. Es claro, entonces, que ningún mecanismo de adquisición será válido sino se respeta los principios de eficiencia transparencia y trato igualitario.

Que, por Dictamen N° 020 – 2019 – GRC / CR – CAR de fecha 04 de diciembre de 2019, la Comisión de Administración Regional recomienda al Consejo Regional, aprobar la Contratación Directa del Proceso de Selección para el **“Servicio de Consultoría de Obra para la Actualización del Estudio Definitivo del Saldo de Obra Construcción de Vía Costa Verde – Tramo Callao”**, mediante **Procedimiento de Selección Contratación Directa bajo la causal de contrataciones derivadas de un contrato resuelto o declarado nulo cuya continuidad de ejecución resulta urgente**, de conformidad a lo dispuesto en el literal l, del numeral 27.1, del Artículo 27° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N° 082 – 2019 – EF, en concordancia con el literal k, del Artículo 100 de Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo N° 344 – 2018 – EF, según la Modificación del Expediente de Contratación para el **Servicio de Consultoría de Obra para la Actualización del Estudio Definitivo del Saldo de Obra Construcción de Vía Costa Verde – Tramo Callao**, aprobado por Resolución Gerencial N° 115 – 2019 – GRC – GA de fecha 23 de agosto de 2019 y Resolución Gerencial N° 192 – 2019 – GRC – GA de fecha 22 de noviembre de 2019, ambas de la Gerencia de Administración, por el plazo que aparece en el Expediente de Contratación del Servicio de Consultoría de Obra para la Actualización del Estudio Definitivo del Saldo de Obra Construcción de Vía Costa Verde – Tramo Callao hasta por el importe de S/. 825,013.32 (Ochocientos Veinticinco Mil Trece y 32/100 Soles), por la Estructura Funcional Programática detallada en el Informe N° 2876 – 2019 – GRC / GRPPAT – OPT de fecha 13 de noviembre de 2019, de la Oficina de Presupuesto y Tributación de la Gerencia Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial; de conformidad con el Informe Técnico y Legal respectivo, que deberán formar parte del respectivo Acuerdo de Consejo Regional;

Que, el numeral 27.2 del Artículo 27°, del Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225 – Ley de Contrataciones del Estado, aprobado por Decreto Supremo N° 082-2019-EF, establece que: Las contrataciones directas se aprueban mediante Resolución del Titular de la Entidad, **acuerdo** del Directorio, del **Consejo Regional** o del Concejo Municipal, según corresponda. Esta disposición no alcanza a aquellos supuestos de contratación directa que el reglamento califica como delegable

Que, el Consejo Regional del Gobierno Regional del Callao, en uso de las facultades establecidas en el Artículo 15° de la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, en virtud a los considerandos establecidos, por mayoría :


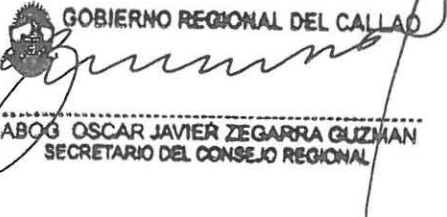
SE ACUERDA:

1. Aprobar el Dictamen N° 020 – 2019 – GRC / CR – CAR de fecha 04 de diciembre de 2019 de la Comisión de Administración Regional; en consecuencia autorícese la Contratación Directa del

- Proceso de Selección para el “**Servicio de Consultoría de Obra para la Actualización del Estudio Definitivo del Saldo de Obra Construcción de Vía Costa Verde – Tramo Callao**”, mediante **Procedimiento de Selección Contratación Directa bajo la causal de contrataciones derivadas de un contrato resuelto o declarado nulo cuya continuidad de ejecución resulta urgente**, de conformidad a lo dispuesto en el literal l, del numeral 27.1, del Artículo 27º del Texto Único Ordenado de la Ley Nº 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 082 – 2019 – EF, en concordancia con el literal k, del Artículo 100 de Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 344 – 2018 – EF, según la Modificación del Expediente de Contratación para el **Servicio de Consultoría de Obra para la Actualización del Estudio Definitivo del Saldo de Obra Construcción de Vía Costa Verde – Tramo Callao**, aprobado por Resolución Gerencial Nº 115 – 2019 – GRC – GA de fecha 23 de agosto de 2019 y Resolución Gerencial Nº 192 – 2019 – GRC – GA de fecha 22 de noviembre de 2019, ambas de la Gerencia de Administración, por el plazo que aparece en el Expediente de Contratación del Servicio de Consultoría de Obra para la Actualización del Estudio Definitivo del Saldo de Obra Construcción de Vía Costa Verde – Tramo Callao hasta por el importe de S/. 825,013.32 (Ochocientos Veinticinco Mil Trece y 32/100 Soles), por la Estructura Funcional Programática detallada en el Informe Nº 2876 – 2019 – GRC / GRPPAT – OPT de fecha 13 de noviembre de 2019, de la Oficina de Presupuesto y Tributación de la Gerencia Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial; de conformidad con el Informe Técnico y Legal respectivo, que deberán formar parte del respectivo Acuerdo de Consejo Regional; por los fundamentos expuestos en la parte considerativa del presente.
2. Encargar a la Oficina de Logística de la Gerencia de Administración del Gobierno Regional del Callao la Contratación Directa para el “**Servicio de Consultoría de Obra para la Actualización del Estudio Definitivo del Saldo de Obra Construcción de Vía Costa Verde – Tramo Callao**” en cumplimiento de lo dispuesto en el presente Acuerdo de Consejo Regional y de conformidad con la Ley de Contrataciones del Estado.
 3. Encargar a la Oficina de Logística de la Gerencia de Administración del Gobierno Regional del Callao la publicación del presente Acuerdo de Consejo Regional en el SEACE.
 4. Encargar a la Gerencia General Regional, a la Gerencia Regional de Infraestructura, a la Gerencia de Administración y a la Oficina de Logística de la Gerencia de Administración, el fiel cumplimiento del presente Acuerdo de Consejo Regional.
 5. Encargar a la Secretaría del Consejo Regional remita copia del presente Acuerdo de Consejo Regional y de los informes que lo sustentan a la Contraloría General de la República, con copia al Órgano de Control Institucional.
 6. Encargar a la Gerencia General Regional, a la Gerencia Regional de Infraestructura, a la Gerencia de Administración, a la Oficina de Logística de la Gerencia de Administración y a la Gerencia de Asesoría Jurídica del Gobierno Regional del Callao, responsabilizarse por el cumplimiento del principio de legalidad de los actos administrativos que se hayan generado o que se generen con el respectivo Acuerdo de Consejo Regional.
 7. Encargar a la Gerencia General Regional el seguimiento, supervisión y control del presente Acuerdo de Consejo Regional, conforme a lo dispuesto por el Artículo 25º y siguientes de la Ley Nº 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
 8. Dispensar el presente Acuerdo de Consejo Regional del trámite de lectura y aprobación del Acta.

POR TANTO

MANDO SE REGISTRE Y CUMPLA


GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

ABOG. OSCAR JAVIER ZEGARRA GUZMÁN
SECRETARIO DEL CONSEJO REGIONAL


GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

ABOG. MARÍA DE LOS ANGELES TRUJILLO LA TORRE
CONSEJERA DELEGADA

