00001

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

SUBGERENCIA DE CONTROL DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS Y OBRAS POR IMPUESTOS

INFORME DE AUDITORÍA N° 619 -2019-CG/APP-AC

AUDITORÍA DE CUMPLIMIENTO
AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA Y ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO
LIMA/LIMA/LIMA

"CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA"

PERÍODO: 31 DE MARZO DE 2009 AL 30 DE MARZO DE 2018

TOMO I DE XVI

LIMA – PERÚ

2019

"Año de la lucha contra la corrupción y la impunidad"
"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

INFORME DE AUDITORÍA N° 619 -2019-CG/APP-AC

"CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA"

ÍNDICE

	DENOMINACIÓN	N° Pág.
I.	**ANTECEDENTES**	
	1. Origen	1
	2. Objetivos	1
	3. Materia examinada y alcance	1
	4. Antecedentes y base legal de la entidad	2
	5. Comunicación de las desviaciones de cumplimiento	9
	6. Aspectos relevantes de la auditoría	10
II.	**DEFICIENCIAS DE CONTROL INTERNO**	11
III.	**OBSERVACIONES**	12
	1. La APN aprobó los expedientes técnicos de obras civiles, equipamiento complementario y servicios de sistemas de información del Terminal Portuario de Paita como inversiones adicionales y el Ositran las reconoció como tal, no obstante constituían obras mínimas comprendidas en las inversiones mínimas, ocasionando perjuicio al estado por la reducción en US$ 2 947 253,53 incluido el IGV, del monto de inversión adicional consignado en la propuesta económica.	12
	2. La APN aprobó expedientes técnicos de las obras de infraestructura portuaria del Terminal Portuario de Paita con cargo a la inversión adicional y el Ositran las reconoció como tal, a pesar que correspondían a obras mínimas comprendidas en la inversión mínima de acuerdo al contrato y propuesta técnica del concesionario, ocasionando perjuicio al estado con la reducción en US$ 3 244 169,01 del monto de inversión adicional consignado en la propuesta económica.	45
	3 El concesionario entregó fuera del plazo previsto en el contrato de concesión la información que acreditaba el cumplimiento de los niveles de servicio y productividad de 8 trimestres de la concesión; y ante ello, el Ositran no inició el procedimiento administrativo sancionador al concesionario a pesar que constituía una infracción grave, ocasionando que no se aplique la sanción de como mínimo S/ 720 000 soles.	69

4 La Autoridad Portuaria Nacional modificó la metodología para la medición de los niveles de servicio y productividad del Terminal Portuario de Paita, incorporando deducciones de tiempos para el cálculo de los rendimientos exigidos en el contrato de concesión, sin contar con el sustento técnico, ocasionando la afectación de la calidad de los servicios prestados a los usuarios. 83

5 El concesionario no presentó dentro de los primeros cuatro meses de cada año de la concesión los estados financieros auditados de sus accionistas fiadores según lo previsto en la adenda n° 1 al contrato de concesión y no se le aplicó la penalidad correspondiente por un monto de S/. 271 500,00. 107

IV. CONCLUSIONES 134

V. RECOMENDACIONES 137

VI. APÉNDICES 139

FIRMAS 143

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

INFORME DE AUDITORÍA N° 619-2019-CG/APP-AC

"CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA"

I. ANTECEDENTES

1. ORIGEN

La auditoría de cumplimiento a la Autoridad Portuaria Nacional - APN, a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN y al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN y corresponde a un servicio de control posterior programado en el Plan Operativo 2018 de la Subgerencia de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos de la Contraloría General de la República, aprobado mediante Resolución de Contraloría n.° 065-2018-CG del 16 de febrero de 2018 y modificado mediante Resolución de Contraloría n.° 399-2018-CG del 30 de julio de 2018, registrado en el Sistema Integrado de Control de Auditorias (SICA) con el número de programa C9201801. La comisión auditora fue acreditada con los oficios n.°s 00169, 00170 y 00171-2018-CG/GPREP, todos del 26 de abril de 2018, ante la APN, PROINVERSIÓN y el OSITRAN respectivamente.

2. OBJETIVOS

2.1. Objetivo general

Determinar si la suscripción del contrato de concesión, el cumplimiento de los niveles de servicio y la ejecución de inversiones adicionales se desarrollaron de conformidad con las obligaciones contractuales, bases, normas técnicas y legales aplicables.

2.2. Objetivos específicos

1. Determinar si la suscripción del contrato de concesión se efectuó de conformidad con el cronograma y los documentos exigidos, asimismo, en caso de incumplimiento, si se ejecutaron las garantías previstas, de acuerdo con lo establecido en las bases.

2. Determinar si se cumplieron los niveles de servicio y productividad establecidos en el contrato de concesión, y de ser el caso, si se aplicaron las penalidades correspondientes.

3. Establecer si las inversiones adicionales se ejecutaron de acuerdo con lo previsto en el contrato de concesión

3. MATERIA EXAMINADA Y ALCANCE

La materia examinada en la presente auditoría es el contrato de concesión del Terminal Portuario de Paita suscrito el 9 de setiembre de 2009. Las entidades públicas vinculadas con la administración y supervisión del contrato de concesión, son las siguientes: la Autoridad Portuaria Nacional (APN) quien actúa por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones -

MTC (Concedente), la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN y el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN (Regulador).

La cláusula 2.7 del contrato de concesión establece que la modalidad de la concesión es a título oneroso, de conformidad con lo señalado en el literal a) del artículo 14 del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las Obras Públicas de infraestructura y de Servicios Públicos, aprobado con Decreto Supremo Nº 059-96-PCM, sus normas modificatorias y complementarias.

La auditoría de cumplimiento fue realizada de acuerdo a lo establecido en las Normas Generales de Control Gubernamental, aprobadas con Resolución de Contraloría n.° 273-2014-CG, la Directiva n.° 007-2014-CG/GCSII denominada "Auditoría de Cumplimiento" y el "Manual de Auditoría de Cumplimiento" aprobados con Resolución de Contraloría n.° 473-2014-CG y modificatorias. Comprende la revisión y análisis de la documentación del proceso de promoción y ejecución del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita durante el período del 31 de marzo de 2009 al 30 de marzo de 2018 que obra en los archivos de la APN, PROINVERSIÓN y el OSITRAN, ubicados en sus respectivos locales de Lima, además se efectuó la revisión de los registros de operaciones, anteriores y posteriores al periodo de la auditoría, a fin de cumplir con los objetivos previstos. La auditoría de cumplimiento tuvo como limitación la demora en la entrega de información por parte de la APN y del OSITRAN.

De acuerdo a lo establecido en la cláusula 6.4 del contrato de concesión, las obras comprendidas en las inversiones mínimas se ejecutarán en las etapas 1, 2 y 3, y las obras de las inversiones adicionales en la etapa 4. En la actualidad la concesión se encuentra en la etapa de explotación, la cual, para el caso del Muelle Espigón Existente se inició el 7 de octubre de 2009, y para el caso del Muelle de Contenedores se inició el 1 de octubre de 2014.

4. DE LA ENTIDAD

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

Mediante la Ley N° 27943 - Ley del Sistema Portuario Nacional se creó la Autoridad Portuaria Nacional (APN) señalando en su artículo 19.1 que es un Organismo Público Descentralizado encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dependiente del Ministro, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio, y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica, y financiera, y facultad normativa por delegación del Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Asimismo, la citada ley y sus modificatorias, establece en su artículo 24° que la APN tiene las atribuciones siguientes:

a) Elaborar y proponer al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, compatible con objetivos y estrategias de desarrollo autosostenible.

b) Elaborar y proponer los planes de inversión pública y las convocatorias a la inversión privada en materia de desarrollo portuario.

c) Aprobar y supervisar los expedientes técnicos de las obras de infraestructura portuaria y las especificaciones técnicas de las maquinarias y equipos, que deben incluir medidas efectivas para la protección del medio ambiente y de la comunidad donde se desarrollen.

d) Celebrar con el sector privado los compromisos contractuales que faculta la presente Ley, como resultado de un concurso público, con arreglo a ley.

e) Promover el establecimiento de actividades comerciales y logísticas en los recintos portuarios.

f) Normar las Zonas de Actividades Logísticas y autorizar las correspondientes a los puertos nacionales.

g) Coordinar la integración de los terminales, infraestructura e instalaciones portuarias de iniciativa privada dentro del Sistema Portuario Nacional y fomentar su desarrollo.

h) Fomentar la actividad portuaria y su modernización permanente.

i) Velar por la prestación universal de los servicios portuarios a través de los puertos de titularidad pública y en el ámbito de su competencia.

j) Establecer las normas técnico-operativas para el desarrollo y la prestación de las actividades y los servicios portuarios acorde con los principios de transparencia y libre competencia.

k) Normar en lo técnico, operativo y administrativo, el acceso a la infraestructura portuaria así como el ingreso, permanencia y salida de las naves y de la carga en los puertos sujetos al ámbito de su competencia; los permisos para la navegación comercial de buques; y en lo pertinente la apertura y cierre de los puertos, remolcaje, recepción y despacho, seguridad del puerto y de las naves, así como cualquier otra actividad existente o por crearse.

l) Promover y facilitar las concesiones al sector privado en áreas de desarrollo portuario.

m) Velar por el respeto de los derechos de los usuarios intermedios y finales en los puertos del ámbito de su competencia.

n) Fomentar el empleo portuario, su calidad y el logro de una mayor estabilidad como consecuencia de la capacitación hacia la mayor especialización y polifuncionalidad de los trabajadores portuarios.

o) Establecer las normas para mejorar la calidad total del Sistema Portuario Nacional y la seguridad industrial en los puertos, mediante el fomento de la inversión y capacitación general en técnicas de operaciones portuarias y de higiene y seguridad en el trabajo; y la vigilancia del cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en esta materia.

p) Coordinar con las demás autoridades nacionales las acciones pertinentes para garantizar la seguridad general y la lucha contra el contrabando y los tráficos ilegales.

q) Establecer sistemas alternativos de solución de controversias entre operadores y usuarios por materias de libre disposición de las partes.

r) Velar por el respeto al medio ambiente en la actividad portuaria y por el cumplimiento de la normativa general y de los compromisos contractuales específicos, en esta materia, contraídos por el sector privado.

s) Representar al Estado ante organismos y foros internacionales en los aspectos portuarios.

t) Normar las actividades portuarias a que se sujetan las Autoridades Portuarias Regionales, que correspondan al mejor funcionamiento del Sistema Portuario Nacional.

u) Registrar y mantener actualizada la información estadística correspondiente a la actividad portuaria nacional.

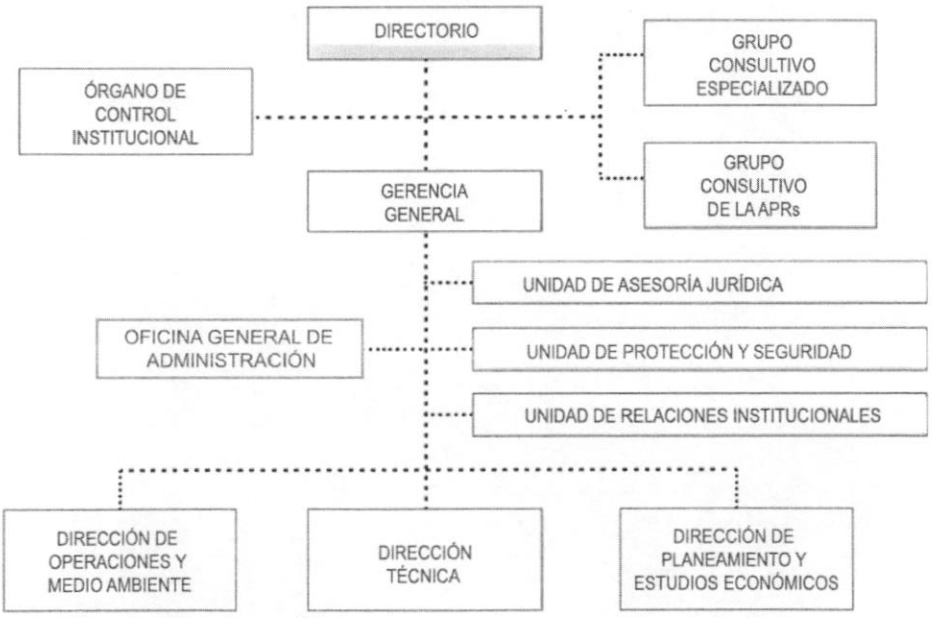
v) Normar las autorizaciones portuarias, habilitaciones portuarias y licencias de obras portuarias, y coordinar su ejecución con las autoridades portuarias regionales.

w) Establecer los procedimientos de coordinación con otras Autoridades e instituciones del Estado para que, manteniendo la responsabilidad única en el trato de las naves y mercancías en las zonas portuarias, cada una de ellas pueda cumplir adecuadamente sus funciones y responsabilidades, de acuerdo a lo dispuesto por la presente Ley y su reglamento.

x) Promover y desarrollar una cultura de mar compatible con el desarrollo sostenible; y

y) Promover la inversión pública y privada en el Sistema Portuario Nacional.

Organigrama:



Fuente: Portal web de la Autoridad Portuaria Nacional: https://www.apn.gob.pe/site/nosotros/organigrama-institucional.aspx
Fecha de consulta: 17/01/2019 9:20 am.

AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA – PROINVERSIÓN

Por Ley n.° 28660 publicada el 29 de diciembre de 2005, se determinó la naturaleza jurídica de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN como Organismo Público Descentralizado adscrito al sector Economía y Finanzas, con personería jurídica, autonomía técnica, funcional, administrativa, económica y financiera, constituyendo un pliego presupuestal.

De acuerdo con lo señalado en el artículo 3 del Reglamento de Organización y Funciones de PROINVERSIÓN, aprobado con Decreto Supremo N° 185-2017-EF, las funciones generales de PROINVERSIÓN son las siguientes:

a. Ejecutar la Política Nacional de Promoción de la Inversión Privada establecida por el Ministerio de Economía y Finanzas, especialmente en la promoción de Asociaciones Público Privadas;

b. Diseñar, conducir y concluir los procesos de promoción de la inversión privada bajo su ámbito de competencia y los proyectos que le sean encargados y participar en la etapa de ejecución contractual de acuerdo a sus competencias;

c. Aprobar directivas técnico normativas sobre el proceso de evaluación de las Asociaciones Público Privadas y los Proyectos en Activos en las fases de formulación, estructuración y transacción, en el marco de sus competencias asignadas;

d. Fortalecer capacidades y brindar asistencia técnica a los Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales y otras entidades del Sector Público, en las distintas fases de los proyectos de Asociaciones Público Privadas, Proyectos en Activos y Obras por Impuestos;

e. Realizar el acompañamiento, seguimiento, facilitación y simplificación en la fase de ejecución contractual de los proyectos de inversión que se desarrollen bajo los mecanismos regulados en el Decreto Legislativo 1224 y sus modificatorias;

f. Supervisar el cumplimiento de los compromisos de inversión de los proyectos en activos, asumidos por los inversionistas, derivados de los distintos procesos de promoción de la inversión privada conducidos por PROINVERSIÓN, cuando corresponda;

g. Tramitar y suscribir convenios de estabilidad jurídica y contratos de inversión, según la normatividad vigente;

h. Coadyuvar y coordinar con las autoridades competentes, la articulación de las acciones de promoción de inversiones extranjeras que desarrollen las diversas entidades del sector público de los tres niveles de gobierno;

i. Promover inversión privada en infraestructura verde bajo las modalidades de promoción de la inversión privada en Asociaciones Público Privadas, Proyectos en Activos y Obras por Impuestos;

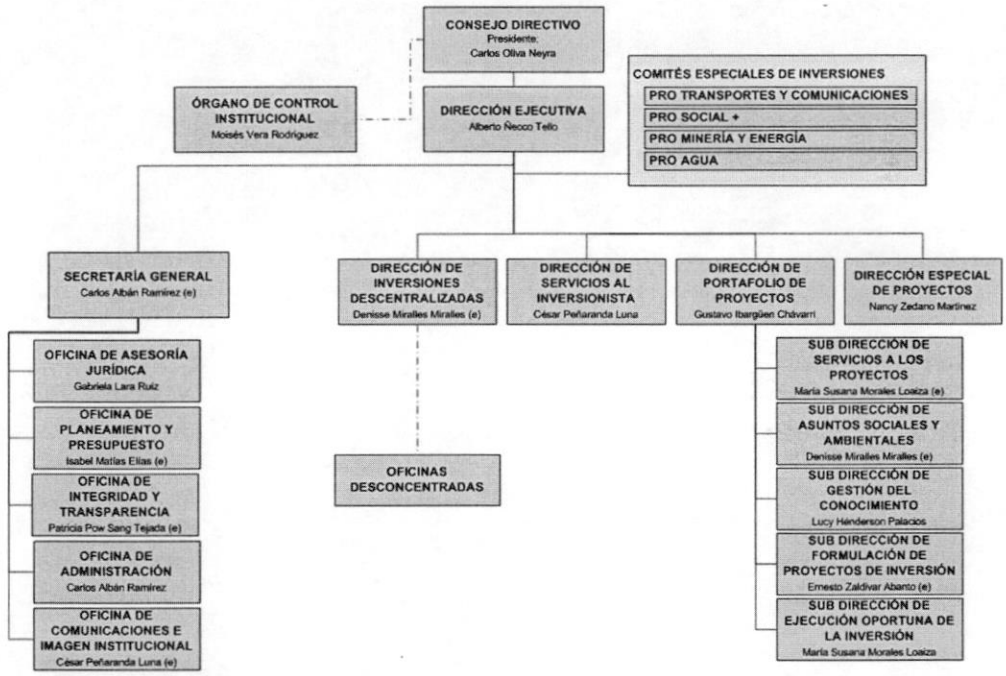
j. Fomentar la participación y el involucramiento del sector privado en la inversión y el crecimiento verde a través de Asociaciones Público Privadas, Proyectos en Activos y Obras por Impuestos.

k. Promover el uso eficiente del capital natural, la generación y fomento de nuevos emprendimientos competitivos y bajos en carbono, fomentando la innovación tecnológica limpia en Asociaciones Público Privadas, Proyectos en Activos y Obras por Impuestos;

l. Gestionar el Registro de Inversiones Extranjeras, según la normatividad vigente;

m. Las demás funciones que le sean asignadas

Organigrama



Fuente: Portal web de PROINVERSIÓN
https://www.proinversion.gob.pe/modulos/JER/PlantillaStandard.aspx?are=0&prf=1&jer=5665&sec=16
Fecha de consulta: 17/01/2019 9:37 am.

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

Mediante Ley N° 26917 – Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura del Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo se creó el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN estableciendo en su artículo 2° que es un organismo público descentralizado adscrito al Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, con personería jurídica de Derecho Público Interno y autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera.

Con la Ley n.° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, publicada el 29 de julio de 2000, y el Reglamento General del OSITRAN, aprobado con Decreto Supremo N° 044-2006- PCM del 24 de julio de 2006, se establece que los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:

1. Normativa
2. Reguladora
3. Supervisora
4. Fiscalizadora y sancionadora
5. De solución de controversias
6. De solución de los reclamos de los usuarios de los servicios que regulan.

De acuerdo al artículo 7 de la citada Ley N° 26917, las principales funciones del OSITRAN son las siguientes:

a) Administrar, fiscalizar y supervisar los contratos de concesión con criterios técnicos desarrollando todas las actividades relacionadas al control posterior de los contratos bajo su ámbito.

b) Operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites:
   i. En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.
   ii. En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.
   iii. Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado.

c) Adoptar las medidas correctivas y aplicar sanciones sobre las materias que son de su competencia o que le han sido delegadas.

d) Velar por el cumplimiento de las normas sobre contaminación ambiental en la explotación de la infraestructura pública de transporte, con excepción de aquellos aspectos que por ley corresponden al ámbito de responsabilidad de otras autoridades.

e) Interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.

f) Emitir opinión técnica sobre la procedencia de la renegociación o revisión de los contratos de concesión. En caso ésta sea procedente, elaborará el informe técnico correspondiente y lo trasladará al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

g) Declarar la suspensión temporal de la concesión o su caducidad, cuando la empresa concesionaria incurra en alguna de las causales establecidas en las normas con rango de Ley, que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, normas reglamentarias y complementarias o en el contrato de concesión, en el ámbito de su competencia.

h) En casos excepcionales en los cuales exista suspensión de la concesión, terminación de contrato o caducidad del mismo, a fin de evitar la paralización del servicio, OSITRAN podrá contratar temporalmente los servicios de empresas especializadas, hasta la suscripción de un nuevo contrato de concesión. Los contratos temporales no tendrán, en ningún caso, duración superior a un año calendario.

i) Cobrar los derechos, tasas, penalidades y cualquier otro monto que deban pagar los concesionarios de infraestructura pública nacional de transporte, según lo establezcan la Ley, los contratos de concesión respectivos, y los reglamentos aprobados por el Consejo Directivo de OSITRAN; así como efectuar los pagos que correspondan en el cumplimiento de las obligaciones que se pudiere haber contraído con éstos, con terceros y con el Estado, en virtud de la legislación vigente y de lo establecido en los contratos de concesión.

j) Proveer información y emitir opinión en aspectos de su competencia cuando el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción lo requiera.

k) Ejercer facultades coactivas para el cobro de las deudas en su favor derivadas de multas, sanciones, tasas y obligaciones originadas de los contratos de concesión.

l) Actuar como institución organizadora de los arbitrajes que deban resolver las controversias entre los operadores, empresas prestadoras de servicios; de éstos entre sí y las de carácter patrimonial que pudieren surgir entre el Estado y los concesionarios. La vía arbitral es obligatoria para la solución de controversias entre Entidades Prestadoras.

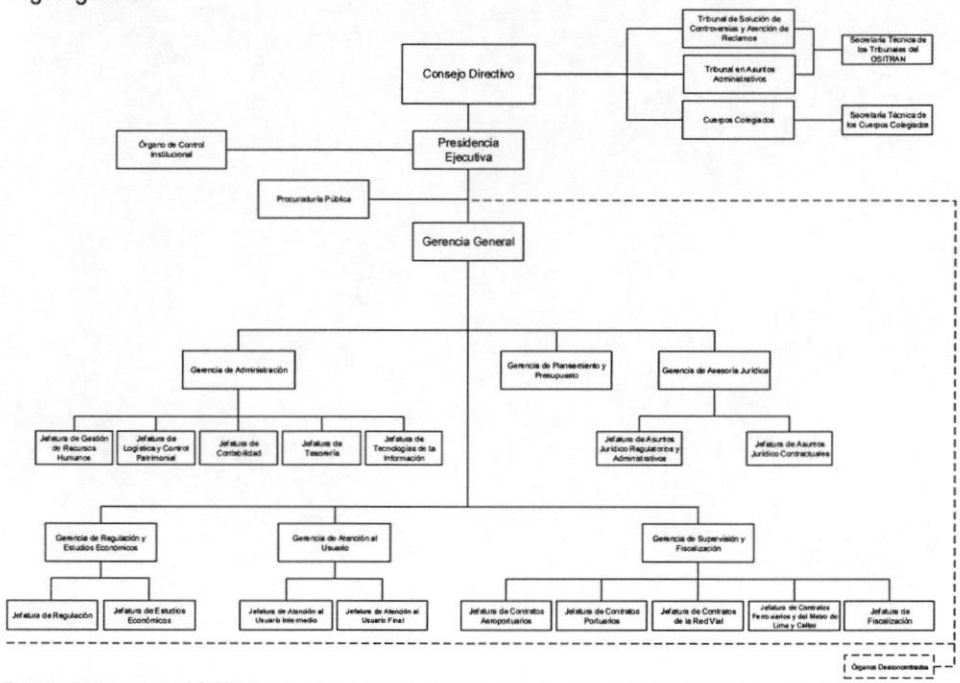
m) Regular la coordinación de las relaciones entre distintas Entidades Prestadoras y otros agentes vinculados a la actividad.

n) Expedir las directivas procesales para atender y resolver reclamos de los usuarios, velando por la eficacia y celeridad de dichos trámites.

o) Llevar a cabo las acciones que requiera la promoción de una efectiva y leal competencia entre las Entidades Prestadoras vinculadas a la infraestructura pública nacional de transporte.

p) Cautelar el acceso universal en el uso de la infraestructura pública nacional de transporte y en general, proteger los intereses de todas las partes que intervienen en las actividades relacionadas a dicha infraestructura.

Organigrama:



Fuente: Portal web de OSITRAN: https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/01/nuevo-organigrama.pdf
Fecha de consulta: 17/01/2019 10:58 am.

5. COMUNICACIÓN DE LAS DESVIACIONES DE CUMPLIMIENTO

En aplicación del numeral 7.31 de las Normas Generales de Control Gubernamental, aprobadas con Resolución de Contraloría n.° 273-2014-CG del 12 de mayo de 2014; numeral 7.1.2.3 de la Directiva n.° 007-2014-CG/GCSII "Auditoría de Cumplimiento" y numeral 151, (l,5) del "Manual de Auditoría de Cumplimiento" aprobados mediante Resolución de Contraloría n.° 473-2014-CG y modificatorias, se cumplió con la comunicación de las desviaciones de cumplimiento a las personas comprendidas en los hechos advertidos, a fin que formulen sus comentarios. La relación de personas comprendidas en los hechos observados se presenta en el **Apéndice n.° 1.**

Las cédulas de notificación y comunicación de desviaciones de cumplimiento, así como los comentarios presentados, se incluyen en el **Apéndice n.° 2**. Por otro lado, la evaluación de los citados comentarios se encuentra en el **Apéndice n.° 3.**

Los documentos de contratación y designación de las personas comprendidas en los hechos revelados se adjuntan en el **Apéndice n.° 4** y los documentos de gestión de la APN, PROINVERSIÓN y del OSITRAN se adjuntan en el **Apéndice n.° 5**.

6. ASPECTOS RELEVANTES DE LA AUDITORÍA

En la auditoría de cumplimiento se ha determinado el siguiente aspecto relevante:

DEMORA EN LA INSCRIPCIÓN EN LOS RRPP DE LOS BIENES DEL CONCEDENTE NO PERMITÍA LA SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN EN LA FECHA PREVISTA EN LAS BASES DEL CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA.

El Texto Único Ordenado de Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Portuario de Paita (en adelante TUO de Bases), en su Anexo N° 12 CRONOGRAMA, establecía que se realizaría el acto de *"Fecha de Cierre, hasta A los 60 días útiles de adjudicada la Buena Pro"*, asimismo, el TUO de Bases en su cláusula 1.2.42 Fecha de Cierre, señalaba: *"Es el día, lugar y hora que serán comunicados por el Comité mediante Circular, en que se llevarán a cabo los actos establecidos en el Numeral 10.2 de estas Bases"*. En ese sentido, el numeral 10.2 Actos de Cierre, del TUO de Bases indicaba: *"En la Fecha de Cierre* ***se verificará que se haya cumplido*** *con los siguientes actos: (...)* ***10.2.2*** *Suscripción del Contrato, por el Concedente, representado por la APN, y el Concesionario"*.

De igual manera, la Versión Final del Contrato de Concesión, del 4 de marzo de 2009, establecía en la cláusula 3.2 de la Sección III EVENTOS A LA FECHA DE SUSCRIPCIÓN DE CONTRATO, DECLARACIONES DE LAS PARTES, que:

"(...)

3.2 El CONCEDENTE garantiza al CONCESIONARIO, a la Fecha de Suscripción del Contrato, la veracidad de las siguientes declaraciones:

(...)

g) *Los Bienes del CONCEDENTE inscribibles se encuentran debidamente inscritos en los Registros Públicos a nombre del CONCEDENTE".*

Cabe añadir, que la citada Versión Final del Contrato de Concesión establecía las definiciones siguientes:

"1.18.10 <u>Área de la Concesión</u>

Son las áreas descritas en el Anexo 1 del Contrato que serán entregadas al CONCESIONARIO para efectos de la Concesión.

(...)

1.18.18 <u>Bienes del CONCEDENTE</u>

Son todos los bienes destinados a la ejecución del Contrato, incluyendo el Área de la Concesión; que serán entregados por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO en la Toma de Posesión".

El 31 de marzo de 2009 el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos adjudicó la buena pro de la concesión del Terminal Portuario de Paita al consorcio Terminales Portuarios Euroandinos, integrado por las empresas Tertir Terminais de Portugal (40% socio estratégico), Cosmos (50%) y Translei (10%). Por consiguiente, de acuerdo a lo establecido en el citado Anexo N° 12, la suscripción del Contrato de Concesión debía realizarse a los 60 días útiles de adjudicada la buena pro, es decir, el 26 de junio de 2009.

No obstante, se verificó que el Concedente, representado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), y el Concesionario suscribieron el Contrato de Concesión el 9 de setiembre de 2009, posteriormente a la fecha prevista el 26 de junio de 2009, de acuerdo a lo establecido en el TUO de Bases. Al respecto, se verificó que el 27 de febrero de 2009 PROINVERSIÓN inició el saneamiento físico legal e inscripción en los Registros Públicos de Piura de los bienes del CONCEDENTE, y posteriormente el 18 de mayo de 2009 el Concedente asumió dichas actividades, concluyendo el 3 de setiembre de 2009 la inscripción en los Registros Públicos de Piura de los terrenos comprendidos en el área de la concesión, lo que fue comunicado por el Concedente a PROINVERSIÓN mediante Oficio n° 253-2009- MTC/02 del 7 de setiembre de 2009, y finalmente el 9 de setiembre de 2009 se realizó la Fecha de Cierre con la suscripción del Contrato de Concesión.

De lo expuesto, se advierte que en el Contrato de Concesión, el Concedente acordó que, en la fecha de suscripción del mismo, le garantizaba al Concesionario, entre otros, que los bienes del CONCEDENTE, entre ellos el área de la concesión, estarían debidamente inscritos en los Registros Públicos a nombre del Concedente, sin embargo, al 26 de junio de 2009, fecha prevista para la suscripción del Contrato de Concesión, aún se encontraba en proceso la mencionada inscripción de bienes, por tanto, el Concedente no se encontraba en las condiciones que se exigían para la suscripción del Contrato de Concesión.

En tal sentido, durante la etapa de formulación y estructuración de proyectos bajo la modalidad de Asociación Público Privada, corresponderá a los Organismos Promotores de la Inversión Privada (OPIP) plantear procesos de investigación y recopilación de información para los distintos ámbitos del proyecto, tales como los predios, ambiental, económico, legal, social, entre otros, a fin de entender el contexto físico, económico, ambiental, social, u otros, bajo el cual será ejecutado determinado proyecto, esto con el objeto de procurar que el desarrollo del mismo se efectúe dentro de los plazos y condiciones originalmente previstas.

II. DEFICIENCIAS DE CONTROL INTERNO

Teniendo en cuenta la naturaleza y alcance de la materia a examinar, la comisión auditora no ha realizado la evaluación del diseño, implementación y efectividad del control interno a la misma.

III. OBSERVACIONES

1. LA APN APROBÓ LOS EXPEDIENTES TÉCNICOS DE OBRAS CIVILES, EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO Y SERVICIOS DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA COMO INVERSIONES ADICIONALES Y EL OSITRAN LAS RECONOCIÓ COMO TAL, NO OBSTANTE CONSTITUÍAN OBRAS MÍNIMAS COMPRENDIDAS EN LAS INVERSIONES MÍNIMAS, OCASIONANDO PERJUICIO AL ESTADO POR LA REDUCCIÓN EN US$ 2 947 253,53 INCLUIDO EL IGV, DEL MONTO DE INVERSIÓN ADICIONAL CONSIGNADO EN LA PROPUESTA ECONÓMICA.

El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paita (en adelante, el Contrato de Concesión) **(Apéndice n.° 6)** suscrito el 9 de setiembre de 2009 entre el Estado de la República del Perú (en adelante, el Concedente)[1] y la empresa Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante, el Concesionario)[2], en su Anexo 9, Apéndice 1.- INVERSIONES MÍNIMAS **(Apéndice n.° 6)**, define a las Inversiones Mínimas como: *"La inversión mínima comprende la ejecución de las Obras Mínimas, es decir, de la Infraestructura y Equipamiento Portuario que el CONCESIONARIO debe realizar para efectos de la Construcción de un Muelle de Contenedores y reforzamiento del Muelle Espigón Existente o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores de acuerdo a lo establecido en el Numeral III del presente Anexo"*; así como en su cláusula 1.18.72 Obras Mínimas **(Apéndice n.° 6)**, define: *"Son las Obras que, como mínimo el CONCESIONARIO deberá realizar de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del presente Contrato"*. De otra parte, el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** establece que la Inversión Adicional es el monto consignado por el Adjudicatario en su Propuesta Económica **(Apéndice n.° 7)**, destinado a la realización de las Obras descritas en el Apéndice 2.- INVERSIÓN ADICIONAL del Anexo 9 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

En la Propuesta Técnica del Concesionario contenida en el Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, en concordancia con lo previsto en el "Anexo n.° 8 – Propuesta Técnica" del TUO de Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Portuario de Paita (en adelante el TUO de Bases) **(Apéndice n.° 8)**, se planteó las Obras y Equipamiento Portuario a ser consideradas como Obras Mínimas, entre éstas, las siguientes: (i) Edificio de Administración (rehabilitado, remodelado), (ii) Estación de Combustible e (iii) Incorporación de tecnologías y Sistema de información en tiempo real.

A pesar que las obras antes descritas estaban incluidas como Obras Mínimas en la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante APN) aprobó los Expedientes Técnicos denominados: (i) "Remodelación de Edificio Administrativo" **(Apéndice n.° 9)**, (ii) "Consumidor Directo Diesel B2-10,800 Glns" **(Apéndice n.° 10)** y (iii) "Herramientas Tecnológicas para la Gestión del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n.° 11)**, calificándolas como Inversión Adicional, las cuales fueron reconocidas como tal por el OSITRAN.

---

[1] Estado de la República del Perú, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC) quien a su vez actuó a través de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, la APN).

[2] Integrado originalmente por Cosmos Agencia Marítima S.A. (50%), Translei S.A. (10%) y Tertir Terminais de Portugal S.A (40%). A partir del 2015, conformado por Cosmos Agencia Marítima S.A.C y Tertir Terminais de Portugal S.A, cada uno con el 50% de acciones, según lo informado por la Dirección General de Concesiones en Transporte del MTC mediante Oficio n.° 2642-2018-MTC/25 recibido el 20 de junio de 2018.

Las situaciones indicadas denotaron el incumplimiento del TUO de Bases **(Apéndice n.° 8)** y del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, ocasionando perjuicio al Estado por la reducción en US$ 2 947 253,53 incluido el IGV, del monto de Inversión Adicional consignado en la Propuesta Económica **(Apéndice n.° 7)**, y se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos de la APN y OSITRAN de favorecer al Concesionario al aprobar, por la APN, los Expedientes Técnicos de las obras indicadas calificándolas como Inversión Adicional, y reconociéndolas como tal, por el OSITRAN, a pesar que constituían Obras Mínimas comprendidas en la Inversión Mínima, de acuerdo con la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Los hechos descritos se sustentan a continuación:

1. El TUO de Bases **(Apéndice n.° 8)**, define a la Propuesta Técnica como el conjunto de los Documentos 4. *Propuesta de Diseño y Construcción*, 5. *Propuesta de Conservación y Explotación* y 6. *Plan de Negocios Referencial*, que presenta el Postor Precalificado en el Sobre N° 2 según lo indicado en el numeral 7.1 del mismo TUO de Bases **(Apéndice n.° 8)**. Asimismo, el citado numeral señala que los Documentos N° 4 y 5 deberán contener por lo menos, la información y requisitos mínimos indicados en el Apéndice 1. *Especificaciones para el contenido de la Propuesta Técnica* y Apéndice 2. *Requerimientos mínimos para las Obras,* ambos del Anexo 8 del TUO de Bases **(Apéndice n.° 8)**, mientras que en relación al Documento N° 6, señala que deberá contener los lineamientos básicos que sustenten la consistencia de la propuesta contenida en los documentos N° 4 y 5.

2. Durante el proceso de promoción, el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos, acordó en Sesión n.° 595 del 9 de marzo de 2009 **(Apéndice n.° 12)**, entre otros, lo siguiente:
   "(…)
   1. *Aprobar las modificaciones no sustanciales a las Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la concesión del Terminal Portuario de Paita*
   2. *Encargar al Jefe de Proyecto,* ***remita a la APN para su aprobación****, la precisión respecto al Apéndice 1 del Anexo 8 referida a la Propuesta Técnica.*

   (…)"

   Estas modificaciones aprobadas, tienen como sustento el Resumen Ejecutivo PUE-018-2009 del 9 de marzo de 2009 **(Apéndice n.° 13)**, en cuyo numeral 3 del análisis técnico, se menciona que:

   "III. Análisis Técnico
   De la revisión de las Bases, se ha identificado que deben realizarse ciertas modificaciones y aclaraciones para un mejor entendimiento de las mismas. A continuación, se presentan:
   (…)
   3. *Especificaciones para el* ***contenido de la Propuesta Técnica (Apéndice 1 del Anexo 8)****: En dicho apéndice se indican los capítulos que como mínimo se deben describir respecto de las obras ofrecidas por el postor a manera general; sin embargo, toda vez que el esquema del presente concurso establece, además de las obras mínimas, la realización de obras derivadas de la inversión adicional, en las oportunidades que determine el concesionario según su visión de negocio,* ***se considera necesario precisar que dicho apéndice deberá estar referida únicamente a las Obras Mínimas****, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de*

Concesión. Por lo tanto, se sugiere precisar el encabezado de dicho apéndice de acuerdo a lo siguiente.
"El Postor Precalificado deberá presentar un sustento técnico que respalde las Obras y Equipamiento Portuario ofrecidos e identificados en su Propuesta Técnica ***correspondiente a las Obras Mínimas, de conformidad con el Contrato de Concesión****, con los contenidos mínimos que se indican y que considere al menos los siguientes capítulos:"*
(...)" (el resaltado es nuestro).

3. La citada modificación fue comunicada a los postores, entre ellos, al actual Concesionario, mediante Circular n.° 33 del 10 de marzo de 2009 **(Apéndice n.° 14)**. Esto quiere decir, que fue de pleno conocimiento del Concesionario que su Propuesta Técnica (Anexo 16 del Contrato de Concesión) **(Apéndice n.° 6)**, elaborada con la información y requisitos mínimos indicados en los Apéndices 1 y 2 del Anexo 8 del TUO de Bases **(Apéndice n.° 8)**, debió considerar únicamente las Obras Mínimas identificadas y ofrecidas por éste.

4. Bajo estas condiciones establecidas en el TUO de Bases **(Apéndice n.° 8)**, el Postor Precalificado Consorcio Terminales Portuarios Euroandinos, presentó en el Sobre N° 2 su Propuesta Técnica (Anexo 16 del Contrato de Concesión) **(Apéndice n.° 6)**, cuyo contenido se desarrolla en los Documentos 4, 5 y 6, detallando, entre otros, las obras civiles y servicios de respaldo ofrecidos, referidos a la infraestructura, operación, explotación y conservación del Terminal Portuario de Paita, los mismos que constituyen las Obras Mínimas, según lo señalado en el encabezado del Apéndice 1 del Anexo 8 del TUO de Bases **(Apéndice n.° 8)**.

5. A continuación se describen las obras y servicios que se ofrecieron como Obras Mínimas en la Propuesta Técnica (Anexo 16 del Contrato de concesión) **(Apéndice n.° 6)**, del actual Concesionario:

i. Edificio de Administración

Documento N° 4 (Apéndice n.° 6) – "Propuesta Técnica para el Terminal Portuario de Paita":

"(...)
1) Introducción

1.1. Descripción del Proyecto
(...) De esta manera, para la ejecución de las obras e implementación del equipamiento portuario, en las Bases del Concurso de proyectos Integrales para la Concesión del Terminal de Paita convocado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y la Agencia de promoción de la Inversión Privada (PROINVERSION) y las circulares que la modifican (en adelante, las Bases) y en el respectivo Contrato de Concesión, se definen los parámetros y rendimientos mínimos que se deben cumplir, así como las siguientes Obras Mínimas para ser desarrolladas en las Etapas 1, 2 y 3, a ser implementadas dentro de los plazos especificados en dichos documentos.
(...)
1.2. El Consorcio
(...)

Sin perjuicio del contenido de la Propuesta, los requisitos mínimos indicados en los Apéndices 1 y 2 del Anexo 8 de las Bases se incorporan a la presente Propuesta de manera integral y absoluta.
(…).
5. Obras Civiles
(…)
5.3. Descripción de las obras complementarias

Se propone implementar las siguientes obras en el nuevo terminal:
(…)
Edificio de administración
Para la operación, ***administración y la gerencia del terminal*** *se utilizará en primera instancia las instalaciones existentes (rehabilitadas/**remodeladas**), con áreas exclusivas para el Concesionario, SUNAT, SENASA, Sanidad Marítima (Ministerio de Salud), OSITRAN, APN, DEA, Migraciones, recursos humanos, etc. El área total está estimada para 1220 m2. Dependiendo del espacio requerido final se determinará la necesidad de construir un edificio adicional.*
(…)" (el resaltado es nuestro).

De lo indicado textualmente en la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, se verifica que este ofreció como Obra Mínima la rehabilitación y remodelación de las instalaciones existentes para la administración y gerencia del Terminal Portuario de Paita.

ii. Estación de Combustible

Documento N° 4 (Apéndice n.° 6) – "Propuesta Técnica para el Terminal Portuario de Paita":

"(…)
7. Equipamiento
(…)
7.2.3. Equipamiento complementario y auxiliar
Se estima que el siguiente equipamiento complementario y auxiliar podría ser adquirido en forma sucesiva a medida que el crecimiento del volumen y el tipo de carga lo justifiquen:

Tipo de equipamiento	Muelle de Contenedores
Equipamientos para taller	1
Estación de combustible con estanque	1
Estación de bombeo de agua contra incendio	1
Generador de electricidad	1
Equipos varios	1

Además, se requieren los equipos flotantes como remolcadores + buques de pilotaje.
(…)
Estación de combustible
También se equipará el terminal con una ***estación de combustible*** *totalmente equipada.*
(…)" (el resaltado es nuestro)

De lo señalado expresamente en la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, se verifica que se ofreció como parte de las Obras Mínimas, la implementación de una Estación de Combustible totalmente equipada para el Terminal Portuario de Paita.

iii. Incorporación de tecnologías y sistema de información en tiempo real

En el Documento N° 4 "Propuesta Técnica para el Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n.° 6)** y en el Documento N° 5 "Propuesta de Conservación y Explotación" **(Apéndice n.° 6)**, el Concesionario hizo referencia a la incorporación de un sistema de información en tiempo real en el Terminal Portuario de Paita, cuyo sustento lo desarrolló en el Documento N° 6 "Plan de Negocios Referencial" **(Apéndice n.° 6)**, conforme lo transcribimos a continuación:

- **Documento N° 4 (Apéndice n.° 6) -** "Propuesta Técnica para el Terminal Portuario de Paita"

"(...)
5. Obras Civiles
(...)
5.3. Equipamiento complementario y auxiliar

Se propone implementar las siguientes obras en el nuevo terminal
(...)
Garita de entrada y salida
(...) Se ***propone*** *la incorporación de tecnologías que se explican en el Capítulo 9 del Documento 6: Plan de negocios referencial, que asegurarán una operación eficiente y moderna. (...)*
(...)

7.2.5. **Descripción del sistema electrónico de operación y control administrativo de la Infraestructura**
Para un control administrativo seguro y eficaz en el terminal contenedores de Paita se instalará un ***sistema electrónico de operación y control administrativo*** *que permita, de acuerdo a lo descrito en el Capítulo 9 del Documento 6: Plan de Negocio Referencial, entre otras por lo menos las siguientes actividades:*
(...)
8.1.1. Servicio de provisión de infraestructura
(...)
Es fundamental disponer de un ***Sistema de Información en tiempo real*** *para el buen desarrollo de las operaciones.*

El Sistema Informático, *que describimos en el Capítulo 9 del Documento 6: Plan de Negocio Referencial, satisface este objetivo haciendo disponible la* ***información en tiempo real*** *del desarrollo de las operaciones. La información de las tareas necesarias está disponible igualmente en* ***tiempo real*** *en los terminales remotos existentes en los equipos de movimiento de contenedores, en el costado del navío y en la portería.*
(...).
8.2. **Cadena logística – tiempos de servicio y movimientos programados**
(...)

Para este fin y de acuerdo a lo descrito en el Documento 6: Plan de Negocios Referencial, el Terminal de Paita tendrá un ***soporte de sistemas informáticos*** *que permita el enlace de las diferentes áreas internamente, para que las actividades se actualicen en* ***tiempo real****."*

(…).

- **Documento N° 5 (Apéndice n.° 6) -** "Propuesta de Conservación y Explotación"

(…)

2. PLAN DE OPERACIÓN

(…)

Es fundamental disponer de un ***Sistema de Información en tiempo real*** *para el buen desarrollo de las operaciones.*

El Sistema Informático, *que describimos en el Plan de Negocios,* ***satisface este objetivo*** *haciendo disponible la* ***información en tiempo real*** *del desarrollo de las operaciones".*

(…).

6. SISTEMA INFORMÁTICO

El sistema es uno de los más críticos para el buen funcionamiento de la terminal. Todas las operaciones dependen de su buen rendimiento, como el necesario ***flujo de información navío / terminal / clientes y autoridades.***

El sistema *propuesto que se describe en detalle en el Documento 6: Plan de Negocios Referencial, dispone:*

- *Planificación de carga/descarga de* ***navíos****.*

(…)

- *Todo el* ***flujo de información operacional on-line****, entre ellos, varios puntos y equipamiento del terminal.*
- *La* ***recepción y transmisión de los planos de carga hacia y desde los navíos a través del EDI*** *(sistema de intercambio de datos).*
- *Cualquier intercambio de información con los agentes de transporte y otras partes interesadas.*
- *Acceso a la información pertinente por parte de Aduanas.*

(…)" (el resaltado es nuestro).

Adicionalmente a lo señalado en los Documentos 4 y 5 anteriormente citados **(Apéndice n.° 6)**, en el Documento 6 – Plan de Negocios Referencial **(Apéndice n.° 6)** para el Terminal Portuario de Paita, que forma parte de la Propuesta Técnica **(Apéndice n.° 6)** del Concesionario, éste desarrolló el objetivo y detalles de su propuesta de incorporación de tecnologías y sistema de información en tiempo real, conforme al siguiente detalle:

- **Documento 6 (Apéndice n.° 6) – "Plan de Negocios Referencial"**

"(…)

6.2.3 Sistema informático

Para el buen desempeño del terminal en todos sus aspectos es de ***importancia fundamental*** *que el terminal disponga de un* ***sistema informático*** *eficaz que permita una programación adecuada de las operaciones, una actualización inmediata de las operaciones,* ***vía comunicación on-line con los diversos puntos del terminal****,*

incluyendo equipos y que permita un buen flujo de informaciones con todos los clientes y socios y con las autoridades.

De esta forma, el Terminal dispondrá de un ***sistema*** *que responde a todas estas exigencias, como se describe en el Capítulo 9 de este documento.*

Los equipos informáticos son equipos que se quedan rápidamente obsoletos. Por esta razón se prevé en el ***plan de negocios,*** *un valor de inversión a realizar periódicamente,* ***para sustitución de equipo y desarrollo del software.***"

(...)

9.1. Introducción

El objetivo principal del ***sistema*** *es garantizar una administración integrada de toda la información generada en un terminal de contenedores, evitando introducciones múltiples de los mismos datos. El circuito de información operativo es garantizado sin ayuda de papel, siendo todos los datos actualizados en* ***tiempo real en el sistema*** *en cualquier punto del circuito.*

(...)

La comunicación electrónica de datos según ***las normas standard "Edifact"*** *actualmente existentes es igualmente una* ***característica*** *fundamental de este* ***sistema****, dado que la gran mayoría de los armadores internacionales solamente admiten esta forma de comunicación, principalmente para* ***planes de navíos*** *("Bayplans").*

(...)

En consecuencia, "Liscont" fue de los primeros terminales de contenedores en todo el mundo que ***transmite electrónicamente planes de navíos*** *(****mensaje "Baplie"****)*

(...)

Además de los mensajes ya referidos, ***el sistema*** *está igualmente preparado para enviar los mensajes* ***"Codeco"*** *(movimientos de entradas y salidas por camión o tren),* ***"Coarri"*** *(descarga y carga efectiva de contenedores por navío), así como recibir los mensajes* ***"Coprar"*** *(anuncio de descarga y carga de contenedores por navío) y* ***"Coparn"*** *(Bookings de exportación).*

El ***sistema*** *permite de este modo una administración* ***moderna y eficaz de un terminal de contenedores,*** *a la imagen de los mayores terminales del mundo."* (el resaltado es nuestro).

(...)

9.2 Objetivos

De modo que garantice un aumento de eficacia y productividad, a través de la eliminación de los procesos manuales y de la mejora de la circulación de información, ***el sistema*** *cubre todas las áreas del terminal, constituidas por:*

(...)

- *Control de entradas y salidas por camión, desembarques y embarques de contenedores y carga general, con verificación física en la entrada y salida de los mismos del terminal. Estos datos son introducidos en* ***tiempo real en el sistema*** *a través de terminales portátiles que operan en una red inalámbrica ("Wireless").*

(...)

- *(...) En el caso del planeamiento por servicios,* ***el sistema dirige de una forma automática*** *la división por clases, evitando mezclar contenedores de clases diferentes.*

- *Envío de tareas para terminales remotos en los equipos de patio a través de la red inalámbirca ("Wireless"). **Actualización del sistema en tiempo real** de todas estas tareas (posicionar, liberar o mover) una vez ejecutadas.*

(...)

- *(...) No obstante, **el sistema** permite definir prioridades de llamadas (por navío, entradas/salidas, contenedores frigoríficos y vacíos). (...)*

(...)

- *Consulta en **tiempo real** del movimiento actual del terminal, incluyendo desembarques y embarques previstos y realizados por navío, así como entradas y salidas por camión.*
- *Emisión **de estadísticas diversas**, tales como operaciones diarias, mensuales o anuales del terminal, ocupación del terminal, tiempo promedio de permanencia de contenedores en el terminal, movimientos de los equipos de patio y movimiento de navíos.*

(...)

- *Comunicación **electrónica de datos** para agentes marítimos y armadores a través de mensajes standard **("Edifact")** o acordados mutuamente.*
- *Integración de los datos operativos en el sistema administrativo, para efectos de **facturación** automática y estadística.*
- *Sistema **administrativo integrado**, englobando las áreas de contabilidad general y analítica, análisis de clientes y navíos operados, tesorería, **facturación**, administración de personal, administración de compras, stocks y gastos de obras."*

(el resaltado es nuestro).

De lo señalado, queda evidenciado que la Propuesta Técnica del Anexo N° 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, incluye como Obra Mínima la implementación de un sistema informático en tiempo real para automatizar las operaciones del Terminal Portuario de Paita, a través de la integración sistemática entre sus áreas; además permite la comunicación con las embarcaciones sobre los planes de navíos (mensaje "Baplie") requerida por las normas standard "Edifact", incluyendo en sus características el envío de mensajes de los tipos "Codeco" y "Coarri" referidas a las actividades de carga/descarga de contenedores y la recepción de otros mensajes de los tipos "Coprar" y "Coparn" relacionados a las mismas actividades.

6. Ahora bien, tanto para la ejecución de las Obras Mínimas y Obras de Inversión Adicional (en adelante, Obras IA), el Concesionario tiene la obligación de presentar ante la APN un Expediente Técnico[3] para su aprobación, el cual debe contener la información que permita la ejecución y supervisión de las Obras. De acuerdo a lo previsto en la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, la APN, para la supervisión de la elaboración del Expediente Técnico, designa a un Supervisor de Diseño, no obstante, la aprobación del mismo corresponde a la APN, de conformidad con el procedimiento contenido en las cláusulas 6.5 al 6.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

[3] Definido en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** como:
1.18.49. Expediente Técnico.
*"Es el documento que contiene la información necesaria y suficiente para permitir la ejecución y supervisión de las Obras que **deberá ser formulado por el CONCESIONARIO de acuerdo a la Propuesta Técnica en el caso de las Obras Mínimas** y, en general, de acuerdo a lo dispuesto en el presente Contrato. **Dicho documento deberá ser presentado a la APN para su aprobación** y tiene carácter vinculante para la ejecución de las referidas Obras".* (el resaltado y subrayado es nuestro).

Por otra parte, si durante la ejecución de las Obras el Concesionario considera realizar modificaciones al Expediente Técnico aprobado, le corresponde presentar una solicitud debidamente fundamentada a la APN, con copia al Regulador para su conocimiento, luego de la evaluación correspondiente la APN se pronuncia y aprueba, de ser el caso, la modificación solicitada, conforme a lo previsto en la cláusula 6.9 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Así, el Expediente Técnico de las Obras Mínimas debe formularse de acuerdo a lo previsto en la Propuesta Técnica del Concesionario **(Apéndice n.° 6)** y de conformidad con el Apéndice 1 *"Inversiones Mínimas"* del Anexo 9 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, mientras que en el caso de las Obras IA se debe considerar lo previsto en el Apéndice 2 – *"Inversión Adicional"* del referido Anexo 9 **(Apéndice n.° 6)**, que detalla un listado de las Obras IA que puede ejecutar el Concesionario.

En concordancia con lo señalado, la cláusula 6.2[4] del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** contempla que el Expediente Técnico debe definir claramente la Etapa a la que corresponden las Obras a ejecutarse, estas Etapas se encuentran previstas en la cláusula 6.4 del referido Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, modificada mediante la Adenda N° 1 **(Apéndice n.° 6)** del 10 de diciembre de 2010, conforme lo transcribimos a continuación:

"(...)

6.4. Para efectos de lo dispuesto en la Cláusula 6.2, se considera que la Ejecución de las Obras comprende las siguientes Etapas:

1. *Etapa 1: Construcción del Muelle de Contenedores que comprende: dragado a menos 13m, amarradero de 300m, patio de contenedores de 12 has e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.*

2. *Etapa 2: Equipamiento Portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 mil TEUs por año según lo establecido en el Anexo 9.*

3. *Etapa 3: Reforzamiento del Muelle Espigón Existente, área de respaldo y Equipamiento Portuario exigido o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores con su respectivo patio de contenedores y Equipamiento Portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9.*

4. *Etapa 4 y siguientes, que comprenderán las Obras IA y otras que el CONCESIONARIO estime necesarias para la operación del Terminal Portuario de Paita. Las Obras IA se ejecutarán en la oportunidad e importes que se señala a continuación:*

[4] ***"6.2.** El Expediente Técnico podrá ser presentado por Etapas. Éste comprenderá por lo menos una Etapa de las Obras, que deberá estar claramente definida y cuya operación pueda ser llevada a cabo de manera independiente a las demás Etapas. (...)"*

Año de Concesión	Monto de Inversión Adicional
Año 5	US$5,000,000.00
Año 10	US$10,000,000.00
Año 15	US$10,000,000.00
Año 20	El saldo de la Inversión Adicional no ejecutada

(...)".

De lo indicado textualmente, la Etapa 4 contempla en específico la ejecución de las Obras IA, mientras que las Etapas 1, 2 y 3, tienen previstas Obras Mínimas que corresponde ejecutar al Concesionario.

De otro lado, el reconocimiento y verificación de las inversiones de las Obras ejecutadas por el Concesionario, es realizado por el OSITRAN en el marco de su *"Directiva para el Procedimiento Aplicable para las Liquidaciones y Verificación de las Inversiones de las Obras Portuarias"* **(Apéndice n.° 15)** aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo n.° 004-2011-CD-OSITRAN de 8 de febrero de 2011 **(Apéndice n.° 16)**, que en su numeral VIII tiene previsto el proceso de reconocimiento de la inversión efectuada. Cabe señalar que la cláusula 14.7 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** establece que el OSITRAN está facultado para ejercer todas las potestades y funciones que les confiere el Contrato, las Leyes y Disposiciones aplicables.

Asimismo, la Ley N° 26917[5] **(Apéndice n.° 17)** señala en el literal a) del artículo 7.1 que entre las principales funciones del OSITRAN se encuentra la de: *"administrar, fiscalizar y supervisar los contratos de concesión con criterios técnicos desarrollando todas las actividades relacionadas al control posterior de los contratos bajo su ámbito"*, por su parte, el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN **(Apéndice n.° 18)** aprobado con Resolución de Consejo Directivo n.° 024-2011-CD-OSITRAN de 4 de julio de 2011 **(Apéndice n.° 18)**, señala en literal e) del artículo n.° 9 *"Supervisión de Inversiones"*, que las actividades de supervisión de OSITRAN comprende: *"verificar el cumplimiento de las inversiones comprometidas, según se establezca en los contratos de concesión"*.

7. En tal sentido, a continuación analizaremos los Expedientes Técnicos presentados por el Concesionario denominados: (i) Remodelación de la Oficina Administrativa" **(Apéndice n.° 9)**, (ii) "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 Glns" **(Apéndice n.° 10)** y (iii) "Herramientas Tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n.° 11)**, cuyos antecedentes del trámite seguido y principales características técnicas son las siguientes:

i. <u>Remodelación de la Oficina Administrativa</u>

- Mediante Carta N° 013-10-TPE-GG del 4 de febrero de 2010 **(Apéndice n.° 19)** y recibida por la APN el 2 de marzo de 2010, el Concesionario presentó el Expediente Técnico denominado "Remodelación de Oficinas Administrativas TPE" **(Apéndice n.° 9)**. Dicha carta fue dirigida al Jefe de la Supervisión de Diseño del Contrato de

[5] Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, del 22 de enero de 1998 y modificatorias.

Concesión del Terminal Portuario de Paita (en adelante, Supervisión de Diseño)[6], a quien solicitó su revisión y disponer su aprobación de encontrarlo conforme.

- Luego de las precisiones al Expediente Técnico formuladas por la empresa OIST S.A *(en el marco de un servicio de consultoría contratado por la APN)* el Supervisor de Diseño, aprobó el referido Expediente Técnico mediante Carta N.° 136-2010-APN/SUPERV.DISEÑO TP PAITA del 13 de julio de 2010 **(Apéndice n.° 20)**, la cual tiene como sustento el Informe N° 06/CONTRATO N° 029-2009-APN - *"Costos y Presupuestos"* del 13 de julio de 2010 **(Apéndice n.° 21)** e Informe N° 20/CONTRATO N° 026-2009-APN - *"Edificaciones y Obras Anexas"* del 12 de julio de 2010 **(Apéndice n.° 22)** elaborados por el consultor OIST S.A.. Posteriormente, mediante Carta N° 417-2010-APN/GG del 16 de julio de 2010 **(Apéndice n.° 23)**, el Gerente General de la APN comunicó al Concesionario que el Expediente Técnico correspondiente a la "Remodelación de la Oficina Administrativa" **(Apéndice n.° 9)** fue **aprobado**.

- De la revisión a estos documentos, se observa que el Concesionario presentó el Expediente Técnico para la ejecución de la "Remodelación de la Oficina Administrativa TPE" **(Apéndice n.° 9)**, sin identificar a qué Etapa correspondía dicha obra, a pesar de ser un requisito exigido en la cláusula 6.2 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, omisión que tampoco fue advertida por la Supervisión de Diseño y el Gerente General de la APN al momento de su recepción y aprobación. Es decir, respecto a este Expediente Técnico, el Concesionario, la Supervisión de Diseño y el Gerente General de la APN no verificaron a qué etapa de la ejecución de obras correspondía y en consecuencia si era una Inversión Mínima o una Inversión Adicional.

  Cabe señalar que durante la ejecución de los trabajos correspondientes a las obras consideradas en el referido Expediente Técnico, el Concesionario presentó a la APN, entre otras, la Solicitud de Cambio[7] N° 2. En atención a dicha solicitud, el Gerente General de la APN mediante Carta N° 875-2011-APN/GG del 9 de noviembre 2011 **(Apéndice n.° 24)** cursada al Concesionario, señaló que las obras contenidas en este Expediente Técnico correspondían a Inversiones Adicionales, según puede verse en el asunto de dicha carta, que dice: *"Obra de **Inversión Adicional** Remodelación de la Oficina Administrativa – Solicitud de Cambio N° 02"* (el resaltado es nuestro).

- En ese contexto, respecto a las obras ejecutadas con el Expediente Técnico "Remodelación de la Oficina Administrativa" **(Apéndice n.° 9)**, su Memoria Descriptiva indica lo siguiente:

  "(…)
  1.0.0. INFRAESTRUCTURA EXISTENTE
  (…)

[6] De acuerdo a lo establecido en la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión el Supervisor de Diseño es designado por la APN para supervisar la elaboración del Expediente Técnico.

[7] Mediante Oficio N° 0071-2018-CG/APP-AC-TP PAITA del 10 de setiembre de 2018, la comisión de auditoría solicitó a la APN, entre otros, los documentos correspondientes al trámite de aprobación de las Solicitudes de Cambio referidas a la obra: "Remodelación de la Oficina Administrativa"; en respuesta, la APN remitió el Memorando N° 018-2018-APN/SUPERV.DISEÑO TP.PAITA, adjunto al Oficio N° 908-2018-APN/GG del 28 de setiembre de 2018, en el que señalaron que: *"… con respecto a los documentos faltantes en el requerimiento N° 1, y 2 se comunica que a la fecha se ha enviado toda la información ubicada en los archivos físicos de la Entidad…"*.

Contiguo al Portón 1 está el Pabellón Administrativo que es una edificación antigua de 02 Plantas que cuenta con un acceso directo a la Calle, su estado de conservación es regular y está en servicio; sin embargo por el tiempo de uso necesita el reemplazo de sus acabados tales como: Pisos, pintura, cambio de ventanas, ect., además tanto por su distribución como la forma se deben adecuar a los nuevos sistemas operativos que se implementarán en el Terminal por lo que es necesario la remodelación y modernización de sus instalaciones.
(...)
2.1.0. PABELLON ADMINISTRATIVO.
La propuesta de remodelación de fachadas e interiores ha sido proyectada como respuesta a las necesidades de la empresa; se propone utilizar materiales y sistemas modernos a fin de lograr un nuevo lenguaje arquitectónico acorde con los servicios mejorados de la nueva administración.
En la parte central de la fachada principal se ha concebido un volumen acristalado en volado adherido a una placa vertical de concreto con un borde exterior inclinado, marcando el ingreso principal a la edificación.
(...)".

- De lo señalado textualmente, se evidencia que las obras contenidas en el Expediente Técnico "Remodelación de la Oficina Administrativa TPE" **(Apéndice n.° 9)**, que comprende la remodelación de la edificación existente de 2 pisos, donde actualmente funcionan las oficinas de administración y gerencia del Concesionario, (lo cual se corroboró en la visita de inspección física a las instalaciones del Terminal Portuario de Paita, realizada por la comisión de auditoría, según consta en el Acta de Visita al Terminal Portuario de Paita del 27 de junio de 2018 **(Apéndice n.° 25)**), coincide con la Obra Mínima ofrecida por el Concesionario en su Propuesta Técnica contenida en el Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, denominada: "Remodelación de Edificio Administrativo". Por lo tanto, los trabajos ejecutados corresponden a Obras Mínimas con cargo a la Inversión Mínima y no a la Inversión Adicional.

- Los trabajos contenidos en el Expediente Técnico "Remodelación de la Oficina Administrativa TPE" **(Apéndice n.° 9)** se concluyeron el 14 de diciembre de 2011, conforme consta en el Acta de Recepción suscrito por representantes del Concesionario, APN y OSITRAN **(Apéndice n.° 26)**.

- Posteriormente, mediante Informe N° 465-12-GS-OSITRAN del 20 de febrero de 2012 **(Apéndice n.° 27)**, el Jefe de Puertos y Supervisor de Inversiones de Puertos presentaron al Gerente de Supervisión del OSITRAN la conformidad de la liquidación de la Obra "Remodelación de la Oficina Administrativa TPE" por la suma de U.S.D. 816 551,97, en el referido informe se recomendó *"alcanzar el Expediente de Liquidación de Obras al Concesionario, a fin de que proceda a incorporar a la inversión según corresponda..."*, de esta forma, nuevamente se omite indicar la Etapa de ejecución de obras y también el tipo de inversión (Mínima o Adicional) a la que correspondían.

- En atención a la recomendación del Informe antes citado, mediante Oficio N° 760-12-GS-OSITRAN del 21 de febrero de 2012 **(Apéndice n.° 28)** el Gerente de Supervisión (e) de OSITRAN comunicó al Concesionario la conformidad a la liquidación de la obra "Remodelación de la Oficina Administrativa TPE", en cuyo contenido se indicó que:

*"...la inversión señalada que corresponde a una **obra adicional** a cargo de la empresa concesionaria (...) asciende a la suma de (...)".*

En ese sentido, se precisó que los costos por la remodelación de las oficinas administrativas corresponden a Inversiones Adicionales, en lugar de incorporarse a las Inversiones Mínimas, según lo señalado por el Concesionario en el Documento N° 4 de su Propuesta Técnica, prevista en el Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, en cuyo numeral 10 – "Cronograma del Proceso", 10.3 "Ejecución de las Obras", indicó que la ejecución de las obras civiles comprendía "Reacondicionar las instalaciones de oficina principal y amenidades" y señaló en el Anexo 1 del mismo numeral, que la actividad 24 (ID) - 3.2.5 (WBS) – "Oficina principal y amenidades", corresponde a la Etapa 1, es decir, la obra: "Remodelación de la oficina Administrativa", correspondía a la ejecución de la Etapa 1 de las Obras Mínimas.

- En mérito a lo anteriormente señalado, mediante Oficio N° 0089-2018-CG/APP-AC-TP PAITA del 5 de octubre de 2018 **(Apéndice n.° 29)** la Comisión de Auditoría, solicitó a OSITRAN, entre otros, el consolidado de las inversiones mínimas e inversiones adicionales liquidadas y reconocidas al Concesionario. En respuesta a este requerimiento, OSITRAN mediante Oficio N° 09130-2018-GSF-OSITRAN del 16 de octubre de 2018 **(Apéndice n.° 30)**, remitió la Nota N° 00069-2018-JCP-GSF-OSITRAN de la misma fecha **(Apéndice n.° 30)**, y un listado de inversiones adicionales al 16 de octubre de 2018, donde se identifica, con numeral 2, a las inversiones de la "Remodelación de las Oficinas Administrativas" por un monto de US$ 816 551.97, monto que incluye el IGV. Con esta información se corrobora que la inversión para la ejecución de la obra "Remodelación de la Oficina Administrativa", se incorporó a las inversiones adicionales y no a las inversiones mínimas como correspondía, incumpliéndose así lo dispuesto en el Contrato de Concesión.

ii. Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 Glns

- Mediante Carta N° 023-11-TPE/GG del 3 de marzo de 2011 **(Apéndice n.° 31)** y recibida por la APN el 8 de marzo de 2011, el Concesionario presentó el Expediente Técnico denominado "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns" **(Apéndice n.° 10)**, esta carta la dirigió al Supervisor de Diseño y señaló que estos trabajos corresponden a una *"Obra Civil Adicional".*

- La APN encargó la revisión del Expediente Técnico a su consultor OIST S.A., quien presentó el Informe N° 16/CONTRATO N° 029-2009-APN - *"Costos y Presupuestos"* **(Apéndice n.° 32)** e Informe N° 39/CONTRATO N° 026-2009-APN **(Apéndice n.° 33)**, del 8 y 21 de julio de 2011 respectivamente, dando su conformidad. En base a estos Informes, la Supervisión de Diseño (APN), mediante Carta N° 077-2011-APN/SUPERV.DISEÑO T.P. PAITA del 21 de julio de 2011 **(Apéndice n.° 34)** dirigida al Concesionario, le comunicó la conformidad al Expediente Técnico: "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns" **(Apéndice n.° 10)**.

- La Introducción y Memoria Descriptiva del Expediente Técnico "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns" **(Apéndice n.° 10)**, señalan lo siguiente:
  "(...)

1. INTRODUCCIÓN

(...)

Actualmente los vehículos que circulan y transportan carga en el Puerto no cuentan con un lugar dentro del Terminal donde poder abastecerse de combustible, surge la necesidad de implementar un área específica donde abastecer de combustible a los vehículos.

En vista de esta demanda, se elaborará el Expediente Técnico de un proyecto que cumpla con la normatividad vigente. En este proyecto se planteará una zona donde se ubicarán dos tanques para almacenar el Combustible y un área donde se ubicará una isla donde se realizará la descarga de combustible y se colocará el surtidor de donde se abastecerán los vehículos de combustible.

2. DESCRIPCION DEL PROYECTO

2.1 ALCANCES:

La empresa operadora Terminales Portuarios EuroAndinos S.A. contará con un: Sistema de Almacenamiento y Abastecimiento de Diesel B2 utilizado en las unidades propias tales como vehículos livianos y pesados (autos, camionetas, camiones cisterna móviles), Maquinaria pesada (Porta Contenedores), que comprende lo siguiente:

Instalaciones Nuevas:

- *02 Tanques Horizontales Superficiales de Diesel B2 – de 5,800 glns. y 5,000 glns.*
- *01 Isla con un surtidor para expendio de Diesel B2, 01 bomba, 01 Spill container y 01 Controlador de flota, adicionalmente se contará con (01) un equipo de automatización.*

(...)".

- De acuerdo a lo señalado, se evidencia que el Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns tiene como propósito el abastecimiento de combustible a los vehículos que circulan y transportan la carga dentro del TP de Paita (lo cual se corroboró en la visita de inspección física a las instalaciones del Terminal Portuario de Paita, realizada por la comisión de auditoría, según consta en el Acta de Visita al Terminal Portuario de Paita del 27 de junio de 2018 **(Apéndice n.° 25)**, y de conformidad a la Propuesta Técnica contenida en el Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** corresponde a una Obra Mínima con cargo a las Inversiones Mínimas, debido a que en esta propuesta se planteó en el numeral 10 "Cronograma del Proceso" - 10.3 "Ejecución de las Obras", la ejecución de la obra civil denominada "Estación de combustible", y en el Anexo 1 del mismo numeral, se mencionó, que la actividad 34 (ID) - 3.3.4 (WBS) – "Estación de combustible" corresponde a la ejecución de la Etapa 1 de las Obras Mínimas.

- Sin embargo, la Supervisión de Diseño, al revisar y dar conformidad al Expediente Técnico de la Obra "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns" **(Apéndice n.° 10)**, no advirtió ni observó que el Concesionario la haya definido como Obra Adicional y en consecuencia con cargo a la Inversión Adicional.

- Cabe señalar que al concluirse la Obra "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns", se suscribió el Acta de Recepción de Obra del 22 de noviembre de 2013 **(Apéndice**

n.° 35). Posteriormente, el Jefe de Puertos y el Supervisor de Inversiones de Puerto de OSITRAN emitieron el Informe N° 3244-14-GS-OSITRAN del 12 de noviembre de 2014 **(Apéndice n.° 36)** dando conformidad a la liquidación de esta Obra por la suma de U.S.D. 129 522,51, en cuyo numeral 3.14 –sin análisis ni justificación que lo respalde- consignan que esta obra ejecutada corresponde a una Inversión Adicional. No obstante, por las razones expuestas anteriormente y de conformidad con el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, la obra ejecutada correspondía a una Obra Mínima, con cargo a las Inversiones Mínimas.

- Posteriormente, el Gerente de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN mediante Oficio N° 6268-14-GSF-OSITRAN del 12 de noviembre de 2014 **(Apéndice n.° 37)** comunicó al Concesionario la conformidad de la liquidación de la obra "I.A. - Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns", indicando que *"(...) la inversión señalada que corresponde a una Inversión Adicional – IA, realizada por TPE del Proyecto "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 Glns (...)"*. Con este documento quedó reconocido como Inversión Adicional la inversión de esta obra, cuando debió correspondía reconocerse como una Inversión Mínima.

- En mérito a lo anteriormente señalado, mediante Oficio N° 0089-2018-CG/APP-AC-TP PAITA del 5 de octubre de 2018 **(Apéndice n.° 38)**, la Comisión de Auditoría solicitó a OSITRAN, entre otros, el consolidado de las inversiones mínimas e inversiones adicionales liquidadas y reconocidas al Concesionario. En respuesta a este requerimiento, OSITRAN mediante Oficio N° 09130-2018-GSF-OSITRAN del 16 de octubre de 2018 **(Apéndice n.° 39)**, remitió la Nota N° 00069-2018-JCP-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 39)** de la misma fecha y un listado de inversiones adicionales al 16 de octubre de 2018, donde se identifica, con numeral 7 a la inversiones del "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns" por un monto de US$ 129 522.51, monto que incluye el IGV. Con esta información se corrobora que la inversión para la ejecución de la obra "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns", se incorporó a las inversiones adicionales y no a las inversiones mínimas como correspondía, incumpliéndose así lo establecido en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

iii. <u>Herramientas Tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita</u>

- Mediante Carta N° 180-2014 TPE/GG del 7 de agosto de 2014 **(Apéndice n.° 40)** y recibida por la APN el 9 de agosto de 2014, el Concesionario presentó el Expediente Técnico "Herramientas Tecnológicas para Gestión de Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n.° 11)**, la cual fue dirigida a la Supervisión de Diseño, señalando que dicho expediente corresponde a una Inversión Adicional.

- La Supervisión de Diseño mediante Carta N° 073-2014-APN/SUPERV.DISEÑO T.P. PAITA del 16 de octubre de 2014 **(Apéndice n.° 41)**, comunicó al Concesionario que las observaciones al referido Expediente Técnico definido como Inversión Adicional es conforme, con base en la opinión emitida por la Oficina de Tecnología de la Información (OTI) de la APN. Asimismo, mediante Carta N° 1240-2014-APN/GG del 18 de noviembre de 2014 **(Apéndice n.° 42)**, (sustentado con el Memorando N° 095-2014-APN/SUPERV.DISEÑO T.P. PAITA del 14 de noviembre de 2014 **(Apéndice n.° 43)** que recomendó oficializar su aprobación), el Gerente General de la APN comunicó al Concesionario la aprobación del Expediente Técnico <u>Inversión Adicional</u>

"Herramientas Tecnológicas para Gestión de Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n.° 11)**.

- Posteriormente el Concesionario solicitó la modificación del Expediente Técnico, la cual fue aprobada por la Gerente General de la APN, mediante Resolución de Gerencia General N° 397-2015-APN/GG del 21 de agosto de 2015 **(Apéndice n.° 44)** en la que se resolvió: "aprobar administrativamente el Expediente "**Inversión Adicional** Herramientas Tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita", dicha resolución fue comunicada al Concesionario mediante Carta N° 555-2015-APN/GG/DITEC del 25 de agosto de 2015 **(Apéndice n.° 45)**, suscrita por la Gerente General de la APN.

Durante la ejecución de las obras el Concesionario solicitó otra modificación al Expediente Técnico, la cual fue aprobada mediante Resolución de Gerencia General N° 580-2016-APN/GG del 29 de noviembre de 2016 **(Apéndice n.° 46)**, que tiene como sustento el Informe N° 005-2016-APN/SUPERV.DISEÑO T.P. PAITA del 21 de noviembre de 2016 **(Apéndice n.° 47)** suscrito por la Supervisión de Diseño, en éste se recomienda la aprobación de la modificación del Expediente Técnico de la Inversión Adicional Herramientas Tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita **(Apéndice n.° 11)**. Dicho resolución, fue comunicada al Concesionario, mediante Carta N° 894-2016-APN/GG/DITEC del 2 de diciembre de 2016 **(Apéndice n.° 48)**, suscrita por el Gerente General de la APN.

En ese contexto, respecto a las obras ejecutadas con el Expediente Técnico "Herramientas Tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n.° 11)**, se menciona entre otros, lo siguiente:

"(...)
2.0. JUSTIFICACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

(...)
Analizando y comprendiendo lo que puede significar administrar y gestionar un terminal portuario de escala mundial, surge la imprescindible necesidad de contar con una herramienta tecnológica, que integre y automatice todos los procesos involucrados en el ejercicio del negocio, y que además permita contar con ***información en tiempo real*** *(...)* (el resaltado es nuestro).
(...)

5. MEMORIA DESCRIPTIVA
(...)
vii. Sistemas vinculados a la gestión de carga
(...)
- *Alcance operacional:*
  (...)
  - *Envío de eventos EDI a líneas navieras*
  - *Recepción y gestión de archivos EDI-**COPARN***
  (...)
  - *Transmisión **electrónica** en XML a SUNAT-ADUANAS, de notas de tarjeta de descarga.*

- *Registro, control y **emisión de facturas**.*
- *Integración del módulo de **facturación** con ERP contable.*
- *Registro y control de tarifas estándares y especiales, integradas al módulo de **facturación**.*
- *Registro y control de **información estadística**.*

(...) (el resaltado es nuestro).

5.2. Selección del software de gestión de carga

(...)

Estas características importantes de estandarización internacional, son bien previstas por la solución SPARCS N4 de NAVS, que combina las mejores prácticas de la industria con tecnología y servicios de clase mundial innovadoras que permiten maximizar el rendimiento y reducir el riesgo, con un enfoque integral para la optimización operacional (...)

11. MECANISMOS DE TRANSMISIÓN ELECTRÓNICA

(...)

*Previsto lo anterior, se deberán diseñar e implementar mecanismos de **generación, emisión, transmisión y recepción de información electrónica**, de manera que se disponga de **información en tiempo real**, de cada evento que se suscite, (...).*

(el resaltado es nuestro).

(...)

11.2. Transmisión de eventos

(...)

La solución NAVIS SPARCS N4, puede administrar los siguientes eventos:

Clase de EDI	Mensaje EDI	Archivo XML
Reconocimiento	APERAK (IN/OUT)	acknowledgement.xsd
Actividad	322 (IN/OUT) COARRI (IN/OUT) CODECO (IN/OUT)	activity.xsd
Nombramiento	COPINO (IN)	appointment.xsd
Booking	301 (IN) COPARN (IN) IFTMBC (IN) IFTMCS (IN)	booking.xsd
DISCHLIST	COPRAR (IN)	dischlist.xsd
Peligro	Definido por el usuario (IN)	hazard.xsd
Inventario	Definido por el usuario (OUT)	inventory.xsd
Factura	Definido por el usuario (OUT)	invoice.xsd
Lista de embarque	COPRAR (IN/OUT)	loadlist.xsd
Manifiesto	309 (IN) 310 (IN)	manifest.xsd
SNX	User defined (IN)	snx.xsd
Plano de estiba	BAPLIE 1.5/2.0 (IN/OUT)	stowplan.xsd
Actividad de la nave	323 (OUT)	vesselschedule.xsd

(...)

11.3.2. Emisión del EDI VERMAS VGM en la plataforma NAVIS SPARCS N4

(...) NAVIS ha implementado nuevos campos para registrar la información necesaria, y exigida, para el intercambio electrónico de información bajo el formato EDI,

estandarizado por la UN/EDIFACT, además de actualizar los formatos EDI ya conocidos; así tenemos los siguientes formatos implementados:
Formatos de anuncios de carga (Recepción de información)

- *vermas*
- *Plan de Stow (**BAPLIE**)*
- *Loadlist y DischList (**COPRAR**)*
- *Actividad (322, **CODECO**, y **COARRI**)*
- *La reserva (**COPARN**, 301)*
- *BaseMapping XSD.*

Formatos de anuncios de carga (Recepción de información)

- ***BAPLIE***
- *Actividad (322, **CODECO**, y **COARRI**)*

(...)

12.3.2 Booking

Esta opción permite gestionar las reservas que las líneas navieras realizan en cada visita de las naves, intercambiando información en formatos internacionales compatibles, además de poder integrarla en cada módulo del sistema, lo cual; permite una gestión adecuada de la carga, elevando los niveles de eficiencia operativa del terminal" (el resaltado es nuestro).

- De lo señalado expresamente en el Expediente Técnico **(Apéndice n.° 11)**, estas herramientas tecnológicas que le permiten al Concesionario contar con información en tiempo real, incluyendo los entregables de gestión, mecanismos de transmisión electrónica de planes de navíos referidos a la carga / descarga de contenedores (mensajes "Baplie", "Codeco", "Coarri", "Coprar" y "Coparn") y el sistema de reserva (bookings), están comprendidas en su Propuesta Técnica, que forma parte del Anexo 16 del Contrato de Concesión, por lo tanto, correspondían ser consideradas dentro las Obras Mínimas, con cargo a las Inversiones Mínimas.

- Sin embargo, la Supervisión de Diseño y el Gerente General de la APN, no observaron que la solicitud de aprobación del Expediente Técnico: "Herramientas Tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n.° 11)** presentada por el Concesionario consideraba a este equipamiento como parte de las Obras Adicionales.

- Al concluirse la Obra "Herramientas Tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita", se suscribió el Acta de Aprobación de Obras del 30 de enero de 2017 **(Apéndice n.° 49)**. Posteriormente, el Jefe de Contratos Portuarios y el Supervisor de Inversiones de Puerto de OSITRAN, suscribieron el Informe N° 0177-2017-JCP-GSF-OSITRAN del 3 de mayo de 2017 **(Apéndice n.° 50)**, concluyendo que corresponde comunicar la aprobación de la liquidación de la Obra por U.S.D. 2 001 179,05; sin embargo, el documento no indicó a qué etapa de ejecución de obras correspondían estos trabajos "Herramientas Tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita".

- Mediante Oficio N° 3435-2017-GSF-OSITRAN del 3 de mayo de 2017 **(Apéndice n.° 51)**, el Gerente de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, comunicó al

Concesionario la conformidad de la liquidación de la obra: "Herramientas Tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita", indicando en el asunto de este documento que dicha conformidad corresponde a una obra de la Inversión Adicional.

- En mérito a lo anteriormente señalado, mediante Oficio N° 0089-2018-CG/APP-AC-TP PAITA del 5 de octubre de 2018 **(Apéndice n.° 52)** la Comisión de Auditoría, solicitó a OSITRAN, entre otros, el consolidado de las inversiones mínimas e inversiones adicionales liquidadas y reconocidas al Concesionario.

  En respuesta a este requerimiento, OSITRAN mediante Oficio N° 09130-2018-GSF-OSITRAN del 16 de octubre de 2018 **(Apéndice n.° 30)**, remitió la Nota N° 00069-2018-JCP-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 30)** de la misma fecha, y un listado de inversiones adicionales al 16 de octubre de 2018, donde se identifica, con numeral 12, a la inversión adicional "Herramientas Tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita" por un monto ascendente a US$ 2 001 179.05, incluido el IGV. Con esta información se corrobora que la inversión para la ejecución de la referida obra, se incorporó a las inversiones adicionales y no a las inversiones mínimas como correspondía, incumpliéndose con lo establecido en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

De todo lo expuesto, se tiene que el Concesionario ofreció en su Propuesta Técnica (Anexo 16 del Contrato de Concesión) **(Apéndice n.° 6)** las siguientes Obras Mínimas: **(i) "Edificio de Administración (rehabilitado, remodelado)", (ii) "Estación de Combustible" e (iii) "Incorporación de tecnologías y Sistema de información en tiempo real";** no obstante, los funcionarios y servidores de la APN y el OSITRAN aprobaron y reconocieron respectivamente dichas obras con cargo a la Inversión Adicional, situación que contraviene las disposiciones previstas en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y en el TUO de Bases **(Apéndice n.° 8)**.

La actuación de quienes aprobaron los Expedientes Técnicos y reconocieron como Inversión Adicional las Obras Mínimas ofrecidas por el Concesionario en su Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, corresponde a los siguientes funcionarios y servidores públicos:

a. El Director de la Dirección Técnica de la APN quien suscribió como Jefe de Supervisión de Diseño del Terminal Portuario de Paita la Carta N° 136-2010-APN/SUPERV.DISEÑO T.P.PAITA **(Apéndice n.° 20)** y Carta N° 077-2011-APN/SUPERV.DISEÑO T.P.PAITA **(Apéndice n.° 34)**, mediante las cuales aprobó y dio la conformidad a los expedientes técnicos: "Remodelación de la Oficina Administrativa" **(Apéndice n.° 9)** y "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns" **(Apéndice n.° 10)**, respectivamente, sin advertir que el Concesionario incumplió su obligación de señalar la etapa de la ejecución de Obras a la que correspondían los citados expedientes.

   Asimismo, el Especialista I de la Dirección Técnica de la APN, quien como Jefe de Supervisión de Diseño del Terminal Portuario de Paita, suscribió la Carta N° 073-2014-APN/SUPERV.DISEÑO T.P.PAITA **(Apéndice n.° 41)**, a través de la cual dio conformidad al levantamiento de observaciones del Expediente Técnico de Inversión Adicional "Herramientas tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n.° 11)**, y suscribió el Memorando N° 095-2014-APN/SUPERV.DISEÑO

T.P.PAITA **(Apéndice n.° 43)**, con el cual comunicó a la Gerente General de la APN que correspondía oficializar al Concesionario la aprobación del referido Expediente Técnico; sin embargo, no observó que el Concesionario las había identificado como una Inversión Adicional de la Etapa 4, a pesar que las obras contenidas en los Expedientes Técnicos, formaban parte de las Obras Mínimas de la Etapa 1 con cargo a las Inversiones Mínimas de la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

b. El Gerente General de la APN quien suscribió la Carta N° 417-2010-APN/GG **(Apéndice n.° 23)** mediante la cual aprobó el expediente técnico "Remodelación de la Oficina Administrativa" **(Apéndice n.° 9)**, sin advertir que el Concesionario había incumplido su obligación de señalar la etapa de la ejecución de Obras a la que correspondía la citada obra. Posteriormente, en atención a la Solicitud de Cambio N° 02 presentada por el Concesionario, mediante Carta N° 875-2011-APN/GG **(Apéndice n.° 24)** calificó a dicha obra como una Inversión Adicional, a pesar que no le correspondía y además constituía una Inversión Mínima de conformidad a lo ofrecido por el Concesionario en su Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

   Asimismo, suscribió la Carta 1240-2014-APN/GG **(Apéndice n.° 42)** a través de la cual aprobó el Expediente Técnico "Herramientas tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n.° 11)** calificándolo como Inversión Adicional, a pesar que no le correspondía y además constituía una Inversión Mínima de conformidad a lo ofrecido por el Concesionario en su Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. También suscribió las Resoluciones de Gerencia General N° 397-2015-APN/GG **(Apéndice n.° 44)** y N° 580-2016-APN/GG **(Apéndice n.° 46)**, a través de las cuales aprobó modificaciones al Expediente Técnico de "Herramientas tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n.° 11)**, antes y durante la ejecución de los trabajos contenidos en el mismo, calificándolas como Inversión Adicional, a pesar que no le correspondía y además constituía una Inversión Mínima de conformidad a lo ofrecido por el Concesionario en su Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

c. El Jefe de Puertos, Jefe de Contratos Portuarios (e) y el Supervisor de Inversiones de Puertos de OSITRAN quienes suscribieron el Informe N° 3244-14-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 36)**, mediante el cual dieron conformidad a la liquidación de la Obra: "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns", considerando a esta obra (en el numeral 3.14 del referido informe) como una Inversión Adicional, a pesar que correspondía a las Inversiones Mínimas según la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y el TUO de las Bases **(Apéndice n.° 8)**.

   Asimismo, suscribieron el Informe N° 465-12-GS-OSITRAN **(Apéndice n.° 27)** y el Informe N° 0177-2017-JCP-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 50)**, a través de los cuales dieron conformidad a la liquidación de las Obras: "Remodelación de la Oficina Administrativa – Terminal Portuario de Paita" y "Herramientas tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita", respectivamente, sin observar que los expedientes referidos a estas inversiones, fueron aprobados por la APN como Inversión Adicional, a pesar que correspondía a Inversiones Mínimas según la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y el TUO de las Bases **(Apéndice n.° 8)**.

d. El Gerente Supervisión (e) y el Gerente de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN quienes suscribieron el Oficio N° 760-12-GS-OSITRAN **(Apéndice n.° 28)** y Oficio N°

6268-14-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 37)**, mediante los cuales dio conformidad a la liquidación de las Obras: "Remodelación de la Oficina Administrativa" y "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns", considerando estas obras como Obra Adicional e Inversión Adicional, a pesar que correspondía a las Obras Mínimas con cargo a las Inversiones Mínimas según la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y el TUO de las Bases **(Apéndice n.° 8)**. Asimismo, suscribió el Oficio N° 3435-2017-GSF-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 51)**, a través del cual dio conformidad a la liquidación de la Obra: "Herramientas tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita", sin observar que el expediente referido a esta inversión, fue aprobado por la APN como una Inversión Adicional, a pesar que correspondía ser reconocida con cargo a la Inversión Mínima, según la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y el TUO de Bases **(Apéndice n.° 8)**.

Los hechos comentados contravienen las disposiciones siguientes:

✓ **TUO DE LAS BASES DEL CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA.**

"ANEXO N° 8 - PROPUESTA TÉCNICA
Apéndice 1: Especificaciones para el contenido de la Propuesta Técnica
(Referencia al Numeral 7 .1. de las Bases del Concurso)
El Postor Precalificado deberá presentar un sustento técnico que respalde las Obras y Equipamiento Portuario ofrecidos e identificados en su Propuesta Técnica correspondiente a las ***Obras Mínimas****, de conformidad con el Contrato de Concesión" con los contenidos mínimos que se indican y que considere al menos los siguientes capítulos:*
(...)".

✓ **CONTRATO DE CONCESIÓN: "CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA"**

"DEFINICIONES
(...)
1.18.49. Expediente Técnico
Es el documento que contiene la información necesaria y suficiente para permitir la ejecución y supervisión de las Obras que deberá ser formulado por el CONCESIONARIO de acuerdo a la Propuesta Técnica en el caso de las Obras Mínimas y, en general, de acuerdo a lo dispuesto en el presente Contrato. Dicho documento deberá ser presentado a la APN para su aprobación y tiene carácter vinculante para la ejecución de las referidas Obras.

1.18.72. Obras Mínimas
Son las Obras que, como mínimo el CONCESIONARIO deberá realizar de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del presente Contrato.
SECCIÓN VI: DE LAS OBRAS DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO.

6.2. El Expediente Técnico podrá ser presentado por Etapas. Éste comprenderá por lo menos una Etapa de las Obras, que ***deberá estar claramente definida*** *y cuya operación pueda ser llevada a cabo de manera independiente a las demás Etapas. (...)"*

6.4. Para efectos de lo dispuesto en la Cláusula 6.2, se considera que la ejecución de las Obras comprende las siguientes etapas:

1. *Etapa 1: Construcción del Muelle de Contenedores que comprende dragados a menos 13m, amarradero de 300 m, patio de contenedores de 12 has e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.*

2. *Etapa 2: Equipamiento Portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 mil TEUs por año según lo establecido en el Anexo 9.*

3. *Etapa 3: Reforzamiento del Muelle Espigón Existente, área de respaldo y Equipamiento Portuario exigido o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores con su respectivo patio de contenedores y Equipamiento Portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9.*

4. *Etapa 4 y siguientes, que comprenderán las Obras IA y otras que el CONCESIONARIO estime necesarias para la operación del Terminal Portuario de Paita.*

Año de Concesión	Monto de Inversión Adicional
Año 5	US$5,000,000.00
Año 10	US$10,000,000.00
Año 15	US$10,000,000.00
Año 20	El saldo de la Inversión Adicional no ejecutada

ANEXO 9
Apéndice 1.- INVERSIONES MÍNIMAS

I. DEFINICIÓN.
*La **inversión mínima** comprende la ejecución de las **Obras Mínimas**, es decir, de la Infraestructura y Equipamiento Portuario que el CONCESIONARIO debe realizar para efectos de la Construcción de un Muelle de Contenedores y reforzamiento del Muelle Espigón Existente o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores de acuerdo a 10 establecido en el Numeral 111 del presente Anexo.*

ANEXO 16
PROPUESTA TÉCNICA
Documento 4 - Propuesta de Diseño y Construcción, Documento 5 - Propuesta de Conservación y Explotación y Documento 6 - Plan de Negocios Referencial.

Las situaciones expuestas han generado que se perjudique al Estado con la reducción en **US$ 2 947 253,53**, incluido el IGV, del monto de Inversión Adicional ofrecido por el Concesionario en su Propuesta Económica **(Apéndice n.° 7)**, según el siguiente detalle:

Cuadro n.° 1

Item	Obra	Montos de Aprobación[1] del Expediente Técnico - con IGV (S/.)	(U.S.D.)	Montos de Perjuicio[2] - con IGV (U.S.D.)
1	Remodelación de Edificio Administrativo	860,000.70	-----	816,551.97
2	Consumidor Directo Diesel B2-10,800 Glns	-----	123,770.46	129,522.51
3	Herramientas Tecnológicas para la Gestión del Terminal Portuario de Paita	-----	3,442,830.45	2,001,179.05
	Total (Σ)	**860,000.70**	**3,566,600.91**	**2,947,253.53**
Notas:				
(1)	Según información remitida por la APN, a la comisión de auditoría, mediante Oficio N° 755-2018-APN/GG del 14.AGO.2018			
(2)	Según información remitida por OSITRAN , a la comisión de auditoría, mediante Oficio N° 09130-2018-GSF-OSITRAN del 16.OCT.2018			

Fuente: Información remitida por APN y OSITRAN
Elaboración: Comisión de Auditoría

Los hechos expuestos se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos de la APN y OSITRAN de favorecer al Concesionario al aprobar, por parte de la APN, los Expedientes Técnicos de las obras: (i) "Remodelación de Edificio Administrativo", (ii) "Consumidor Directo Diesel B2-10,800 Glns" y (iii) "Herramientas Tecnológicas para la Gestión del Terminal Portuario de Paita", calificándolas como Inversión Adicional, y reconociéndolas como tal, por parte del OSITRAN, a pesar que constituían Obras Mínimas comprendidas en la Inversión Mínima, de acuerdo a lo ofrecido en la Propuesta Técnica del Concesionario del Anexo 16 del Contrato de Concesión.

Las personas comprendidas en los hechos presentaron sus comentarios, conforme se detalla en el **Apéndice n.° 2**.

Efectuada la evaluación de los comentarios y documentos presentados **(Apéndice n. ° 3)**, se concluye que los mismos no desvirtúan los hechos observados, considerando la participación de las personas comprendidas en los mismos, conforme se describe a continuación:

Gerardo Pérez Delgado, identificado con DNI n.° 09750600, Gerente General de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), en el periodo del 2 de abril de 2007 al 31 de marzo de 2013, según la designación mediante Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 013-2007-APN/DIR del 30 de marzo de 2007 **(Apéndice n. ° 4)** y cese mediante Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 007-2013-APN/DIR de 22 de marzo de 2013 **(Apéndice n. ° 4)**, presentó sus comentarios mediante documento s/n recibido el 16 de noviembre de 2018 en 9 folios.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió la Carta N° 417-2010-APN/GG del 16 de julio de 2010 **(Apéndice n. ° 23)**, con la cual aprobó el expediente técnico de la obra "Remodelación de la Oficina Administrativa del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n. ° 9)**, a pesar que el Concesionario incumplió la obligación de definir la Etapa de la ejecución de Obras a la que correspondía; asimismo, suscribió la Carta N° 875-2011-APN/GG del 9 de noviembre de 2011 **(Apéndice n. ° 24)**, con la cual calificó a la obra "Remodelación de la Oficina Administrativa" como una Inversión Adicional, en la aprobación de la Solicitud de Cambio N° 02 de dicha obra, sin embargo, no le correspondía dicha calificación de inversión, y además de acuerdo a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**, la citada obra pertenecía a la Etapa 1 de las Obras Mínimas comprendidas en las Inversiones Mínimas.

De esta manera, incumplió sus funciones de Gerente General de la APN, establecidas en el Manual de Organización y Funciones de la APN, aprobado mediante Resolución de Acuerdo

de Directorio N° 030-2007-APN/DIR del 30 de noviembre de 2007, que en el ítem III "Descripción de Funciones (Actividades / Acciones)", señala lo siguiente:

"(...)
7. *Aprobar las resoluciones que le corresponden, resolviendo los actos administrativos dentro del ámbito de su competencia.*

(...)
9. *Aprobar las propuestas y documentación técnica sustentatoria elaborada por las diferentes unidades orgánicas de la APN.*

(...)"

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Roy Dennis Legoas Montejo, identificado con DNI n.° 25678930, ex Jefe de la Supervisión de Diseño del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita, en el periodo del 10 de setiembre de 2009 al 1 de mayo de 2014, según designación mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 033-2009-APN/DIR del 10 de setiembre de 2009 **(Apéndice n. ° 4)** y cese mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 017-2014-APN/DIR del 24 de abril de 2014 **(Apéndice n. ° 4)**, presentó sus comentarios mediante documento s/n recibido el 16 de noviembre de 2018 en 14 folios.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió la Carta N° 136-2010-APN/SUPERV.DISEÑO T.P.PAITA del 13 de julio de 2010 **(Apéndice n. ° 20)**, con la cual aprobó el Expediente Técnico de la obra: "Remodelación de la Oficina Administrativa del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n. ° 9)**, a pesar que el Concesionario incumplió la obligación de definir la Etapa de la ejecución de Obras a la que correspondía, además, no supervisó que de acuerdo a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**, la citada obra pertenecía a la Etapa 1 de las Obras Mínimas comprendidas en las Inversiones Mínimas. Asimismo, suscribió la Carta N° 077-2011-APN/SUPERV.DISEÑO T.P.PAITA de 21 de julio de 2011 **(Apéndice n. ° 34)**, con la cual dio su conformidad al Expediente Técnico de la obra: "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns" **(Apéndice n. ° 10)** a pesar que el Concesionario incumplió la obligación de definir la Etapa de la ejecución de Obras a la que correspondía, además, no advirtió que de acuerdo a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**, la citada obra pertenecía a la Etapa 1 de las Obras Mínimas comprendidas en las Inversiones Mínimas.

Por consiguiente, incumplió las cláusulas 6.1 y 6.2 de la Sección VI DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA del Contrato de Concesión que dicen:

"APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO
6.1 Para supervisar la elaboración del Expediente Técnico, la APN deberá designar a un Supervisor de Diseño, en un plazo máximo de cuatro (04) meses computados desde la Fecha de Suscripción del Contrato (...)

6.2 El Expediente Técnico podrá ser presentado por Etapas. Éste comprenderá por lo menos una Etapa de las Obras, que deberá estar claramente definida y cuya operación pueda ser llevada a cabo de manera independiente a las demás Etapas (...)".

Asimismo, se mantuvo como Director Técnico, en el período del 1 de setiembre de 2006 al 1 de mayo de 2014, según designación mediante Resolución de Gerencia General N° 104-A-2006-APN/GG del 23 de agosto de 2006 **(Apéndice n. ° 4)** y cese con Resolución de Acuerdo de Directorio N° 017-2014-APN/DIR del 24 abril de 2014 **(Apéndice n. ° 4)**, siendo que el Manual de Organización y Funciones de la APN, aprobado con Resolución de Acuerdo de Directorio N° 030-2007-APN/DIR del 30 de noviembre de 2007, en el numeral 6 del ítem III "Descripción de Funciones (Actividades / Acciones), señala lo siguiente:

"(...)
6. Evaluar y emitir opinión técnica sobre los expedientes técnicos de las obras de infraestructura portuaria y las especificaciones técnicas del equipamiento portuario sometido a aprobación por la APN.
(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Rosa Verónica Zambrano Copello, identificada con DNI n.° 06660455, ex Gerente General de la Autoridad Portuaria Nacional, en el período del 1 de setiembre de 2014 al 6 de julio de 2017, según designación mediante Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 044-2014-APN/DIR del 30 de agosto de 2014 **(Apéndice n. ° 4)** y cese con Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 040-2017-APN/DIR del 7 de julio de 2017 **(Apéndice n. ° 4)**, presentó sus comentarios mediante documento s/n recibido el 19 de noviembre de 2018 en 19 folios.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió la Carta N° 1240-2014-APN/GG de 18 de noviembre de 2014 **(Apéndice n. ° 42)**, con la cual aprobó el Expediente Técnico de la obra: "Inversión Adicional Herramientas Tecnológicas para la Gestión del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n. ° 11)**, asimismo, suscribió la Resolución de Gerencia General N° 397-2015-APN/GG del 21 de agosto de 2015 **(Apéndice n. ° 44)**, que aprobó administrativamente el Expediente "Inversión Adicional Herramientas Tecnológicas para la Gestión del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n. ° 11)**, y suscribió la Carta N° 555-2015-APN/GG/DITEC del 25 de agosto de 2015 **(Apéndice n. ° 45)**, mediante la cual se remitió al Concesionario la citada Resolución de Gerencia General N° 397-2015-APN/GG **(Apéndice n. ° 44)**, sin embargo, no le correspondía dicha calificación de inversión, y además la obra constituía una Obra Mínima comprendida en la Inversión Mínima según la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**.

Por tanto, incumplió sus funciones de Gerente General de la APN, establecidas en el Manual de Organización y Funciones de la APN, aprobado mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 030-2007-APN/DIR del 30 de noviembre de 2007, que en el ítem III "Descripción de Funciones (Actividades / Acciones)", señala lo siguiente:

"(...)

7. *Aprobar las resoluciones que le corresponden, resolviendo los actos administrativos dentro del ámbito de su competencia.*

(...)

9. *Aprobar las propuestas y documentación técnica sustentatoria elaborada por las diferentes unidades orgánicas de la APN.*

(...)"

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Emilio Alfonso Palacios Ramírez, identificado con DNI n.° 07414275, Jefe de la Supervisión de Diseño del Terminal Portuario de Paita – Segunda Etapa, en el periodo del 4 de diciembre de 2014 hasta la actualidad, según designación mediante Resolución de Gerencia General n.° 685-2014-APN/GG del 4 de diciembre de 2014 **(Apéndice n. ° 4)**, presentó sus comentarios mediante Carta N° 001-2018-APN/EAPR del 19 de noviembre de 2018 en 8 folios.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió la Carta N° 073-2014-APN/SUPERV. DISEÑO TP PAITA de 16 de octubre de 2014 **(Apéndice n. ° 41)**, con la cual dio su conformidad al levantamiento de observaciones del Expediente Técnico: "Inversión Adicional Herramientas Tecnológicas para la Gestión del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n. ° 11)**, asimismo, suscribió el Memorando N° 095-2014-APN/SUPERV.DISEÑO T.P. PAITA del 14 de noviembre de 2014 **(Apéndice n. ° 43)**, con el cual manifestó que correspondía oficializar al Concesionario la aprobación del Expediente Técnico de Inversión Adicional Herramientas Tecnológicas para la Gestión del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n. ° 11)**, sin embargo, dicha obra constituía una Obra Mínima comprendida en la Inversión Mínima de acuerdo a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**.

Por consiguiente, incumplió las cláusulas 6.1 y 6.2 de la Sección VI DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA del Contrato de Concesión que dicen:

"APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

6.1 Para supervisar la elaboración del Expediente Técnico, la APN deberá designar a un Supervisor de Diseño, en un plazo máximo de cuatro (04) meses computados desde la Fecha de Suscripción del Contrato (...)

6.2 El Expediente Técnico podrá ser presentado por Etapas. Éste comprenderá por lo menos una Etapa de las Obras, que deberá estar claramente definida y cuya operación pueda ser llevada a cabo de manera independiente a las demás Etapas. (...)".

Asimismo, se mantuvo como Especialista 1 de la Dirección Técnica de la APN, según designación mediante Resolución de Presidencia de Directorio N° 053-2011-APN/PD del 13 de diciembre de 2011 **(Apéndice n. ° 4)**, hasta la actualidad, siendo que el Manual de Organización y Funciones de la APN, aprobado mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 030-2007-APN/DIR del 30 de noviembre de 2007, establece en los numerales 3 y 4 del ítem III Descripción de Funciones (Actividades / Acciones), lo siguiente:

"(...)

3. *Evaluar y proponer la aprobación técnica, de estudios y obras de infraestructura portuaria, propuestos por entidades del sector público y privado.*
4. *Evaluar y proponer la aprobación técnica y estudios de equipaminto portuario, propuestos por entidades del sector público y privado.*

(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Francisco Jaramillo Tarazona, identificado con DNI n.° 09964332, ex Gerente de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, en el periodo del 26 de junio de 2013 al 9 de julio de 2018, según designación mediante Resolución de Presidencia N° 056-2013-PD-OSITRAN de 26 de junio de 2013 **(Apéndice n. ° 4)** y cese con Memorando N° 133-2018-JGRH-GA-OSITRAN del 16 de julio de 2018 **(Apéndice n. ° 4)**, presentó sus comentarios mediante documento s/n recibido el 19 de noviembre de 2018 en 6 folios.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Oficio N° 6268-14-GSF-OSITRAN del 12 de noviembre de 2014 **(Apéndice n. ° 37)**, con el cual señaló que la obra: "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns." correspondía a una Inversión Adicional, sin embargo, no reconoció que según la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**, la citada obra pertenecía a la Etapa 1 de las Obras Mínimas comprendidas en las Inversiones Mínimas. Asimismo, suscribió el Oficio N° 3435-14-GSF-OSITRAN del 3 de mayo de 2017 **(Apéndice n. ° 51)**, con el cual dio conformidad a la liquidación de la "I.A. Herramientas Tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita", y no reconoció que dicha obra constituía una Obra Mínima comprendida en la Inversión Mínima de acuerdo a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**.

Por tanto, incumplió las funciones de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, establecidas en el Manual de Organización y Funciones de OSITRAN (MOF), aprobado por Resolución del Consejo Directivo N° 006-2007-CD-OSITRAN del 10 enero de 2007 y modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 009-2009-CD-OSITRAN de 25 de marzo de 20029, que señala lo siguiente:

"(...)

Finalidad

Es el órgano responsable de supervisar la gestión de las entidades prestadoras relacionadas a la explotación de la infraestructura de transporte de uso público verificando el cumplimiento de los estándares de servicios, el mantenimiento de la infraestructura así como de las inversiones pactadas en los contratos de concesión.

Asimismo, superivisa el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los contratos de concesión a excepción de las relacionadas al pago de la retribución.

(...)

Funciones generales:

(...)

14. *Supervisa la ejecución de las inversiones en Infraestructura, a cargo de las entidades prestadoras, reconociendo las inversiones de ser el caso y opina sobre los expedientes técnicos de obras, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión o a lo dispuesto por las normas aplicables.*

(...)".

Asimismo, incumpliendo las funciones de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, establecidas mediante el Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN (ROF), aprobado por Decreto Supermo N° 012-2015-PCM de 28 de febrero de 2015, en donde se indica, lo siguiente:

"(...)
Artículo 53.- Funciones de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización
(...)

3. *Supervisar la gestión de las entidades prestadoras relacionadas con la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, incluida la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao – Metro de Lima y Callao, verificando el cumplimiento de los aspectos comerciales y administrativos, económico – financiero, estándares de calidad y niveles de servicio, operación y mantenimiento de la infraestructura, así como las inversiones pactadas en los contratos respectivos, según corresponda.*

(...)".

Además, incumplió las funciones del cargo de Gerente de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN (e), establecidas en el Manual de Descripción de Puestos (MDP), aprobado con Resolución de Presidencia N° 006-2014-PD-OSITRAN del 13 de febrero de 2014, que señalan:

"ACTIVIDADES TÍPICAS – FUNCIONES PRINCIPALES

(...)

4. *Dirigir, coordinar y ejecutar la evaluación del desempeño técnico y administrativo de las Entidades Prestadoras;*

(...)

8. *Emitir opinión técnica acerca de los contratos de concesión;*

(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Atilio Silvino Rojas Noriega, identificado con DNI n.° 17933151, ex Jefe de Puertos del OSITRAN, en el periodo del 31 de diciembre de 2008 al 20 de julio de 2015, según designación mediante Oficio N° 0495-08-GAF-OSITRAN del 30 de diciembre de 2008 **(Apéndice n. ° 4)** y cese con la Carta N° 330-15-GA-OSITRAN del 20 de julio de 2015 **(Apéndice n. ° 4)**, presentó sus comentarios mediante documento Carta N° 0005-2018-ARN del 19 de noviembre de 2018 en 5 folios.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Informe N° 465-12-GS-OSITRAN del 20 de febrero de 2012 **(Apéndice n. ° 27)**, con el cual dio conformidad a la liquidación de la obra: "Remodelación de la Oficina Administrativa – Terminal Portuario de Paita", sin verificar que dicha obra constituía una Obra Mínima comprendida en la Inversión Mínima de acuerdo a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**. Asimismo, suscribió el Informe N° 3244-14-GSF-OSITRAN del 12 de noviembre de 2014 **(Apéndice n. ° 36)**, con el cual dio conformidad a la liquidación de la obra: "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns", y la calificó como Inversión Adicional, a pesar que dicha obra constituía una Obra Mínima comprendida en la Inversión Mínima de acuerdo a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**.

Por tanto, incumplió sus funciones de Jefe de Puertos del OSITRAN establecidas en el Manual de Descripción de Puestos (MDP), aprobado mediante Resolución de Presidencia N° 062-2011-PD-OSITRAN de 4 de noviembre de 2011 y MDP modificado con la Resolución de Presidencia N° 006-2014-PD-OSITRAN del 13 de febrero de 2014, que señalan:

"ACTIVIDADES TÍPICAS – FUNCIONES PRINCIPALES

1. *Coordinar, con los Supervisores de Inversiones, Supervisores Económicos – Financieros y Supervisores de Operaciones, la supervisión del cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales referidas a las materias de inversiones; económica – financiera; y operaciones comprometidos por los concesionarios.*
2. *Supervisar y coordinar con los Supervisores de Inversiones, Supervisores de Operaciones y Supervisores Económicos – Financieros en:*

a) La verificación del cumplimiento de la ejecución de las inversiones obligatorias y eventuales por parte de los Concesionarios, previstos en los Contratos y en la normatividade vigente;

(…)

d) La supervisión del cumplimiento de las cláusulas referentes al otorgamiento de las inversiones, previstas en los contratos de concesión;

(…)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Guillermo Bouroncle Calixto, identificado con DNI n.° 07966241, Gerente General (e) de la Autoridad Portuaria Nacional, en el periodo del 28 de noviembre de 2016 al 3 de diciembre de 2016, según designación y cese mediante Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 081-2016-APN/DIR de 25 de noviembre de 2016 **(Apéndice n. ° 4)**, presentó sus comentarios mediante documento s/n recibido el 18 de noviembre de 2018.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió la Resolución de Gerencia General N° 580-2016-APN/GG del 29 de noviembre de 2016 **(Apéndice n. ° 46)** y la Carta N° 894-2016-APN/GG/DITEC del 2 de diciembre de 2016 **(Apéndice n. ° 48)**, con las cuales aprobó administrativamente la modificación del software contenido en el capítulo 11 del expediente técnico: "Inversión Adicional Herramientas Tecnológicas para la Gestión del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n. ° 11)** y remitió al Concesionario dicha

resolución, sin embargo, la citada obra correspondía a una Obra Mínima comprendida en la Inversión Mínima de acuerdo con la Propuesta Técnica del Anexo N° 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**.

Por tanto, incumplió sus funciones de Gerente General de la APN, establecidas según el Manual de Organización y Funciones de la APN, aprobado mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 030-2007-APN/DIR del 30 de noviembre de 2007, que en el ítem III "Descripción de Funciones (Actividades / Acciones), señala lo siguiente:

"(...)
7. *Aprobar las resoluciones que le corresponden, resolviendo los actos administrativos dentro del ámbito de su competencia.*

(...)
9. *Aprobar las propuestas y documentación técnica sustentatoria elaborada por las diferentes unidades orgánicas de la APN.*

(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Luis Álvarez Estrada, identificado con DNI n.° 06022271, Supervisor de Inversiones I (en Puertos) de OSITRAN, en el periodo del 24 de diciembre de 2008 hasta la fecha, según designación con Memorando N° 161-08-GG-OSITRAN del 23 de diciembre de 2008 **(Apéndice n. ° 4)**, presentó sus comentarios mediante Carta N° 001-2018-LAE recibida el 22 de noviembre de 2018.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Informe N° 465-12-GS-OSITRAN del 20 de febrero de 2012 **(Apéndice n. ° 27)**, con el cual dio conformidad a la liquidación de la obra: "Remodelación de la Oficina Administrativa – Terminal Portuario de Paita", sin verificar que dicha obra constituía una Obra Mínima comprendida en la Inversión Mínima de acuerdo a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**. Asimismo, suscribió el Informe N° 3244-14-GSF-OSITRAN del 12 de noviembre de 2014 **(Apéndice n. ° 36)**, con el cual dio conformidad a la liquidación de la obra: "Consumidor Directo Diesel B2 – 10,800 glns", y la calificó como Inversión Adicional, a pesar dicha obra constituía una Obra Mínima comprendida en la Inversión Mínima de acuerdo a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**. De igual manera, suscribió el Informe N° 0177-2017-JCP-GSF-OSITRAN del 3 de mayo de 2017 **(Apéndice n. ° 50)**, con el cual aprobó el expediente de liquidación de la Obra: "Herramientas Tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita", sin verificar que dicha obra constituía una Obra Mínima comprendida en la Inversión Mínima de acuerdo a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**.

Por tanto, incumplió sus funciones de Jefe de Puertos del OSITRAN establecidas en el Manual de Descripción de Puestos (MDP), aprobado mediante Resolución de Presidencia N° 062-2011-PD-OSITRAN de 4 de noviembre de 2011 y MDP modificado con la Resolución de Presidencia N° 006-2014-PD-OSITRAN del 13 de febrero de 2014, que señalan:

"(...)
NATURALEZA DE LA CLASE
Objetivo: Supervisar el cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales referidas a las inversiones / infraestructuras comprometidas por los Concesionarios.

ACTIVIDADES TÍPICAS – FUNCIONES PRINCIPALES
1. *Supervisar el cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales referidas a las inversiones / infraestructura comprometidas por los Concesionarios.*

(...)
6. *Verificar el cumplimiento de la ejecución de las inversiones obligatorias y eventuales por parte de los Concesionarios, previstos en los Contratos y en la normatividad vigente.*

(...)
8. *Supervisar el cumplimiento de las cláusulas referentes al reconocimiento de las inversiones, previstas en los Contratos de Concesión.*

(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Hanz Joel Vilcapoma Virrueta, identificado con DNI n.° 40718316, Jefe de Contratos Portuarios (e) de OSITRAN, en el periodo del 2 de mayo de 2017 al 8 de mayo de 2017, según Memorando N° 0815-2017-GSF-OSITRAN de 27 de abril de 2017 **(Apéndice n. ° 4)**, presentó sus comentarios mediante documento s/n del 5 de diciembre de 2018 enviada vía correo electrónico.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Informe N° 0177-2017-JCP-GSF-OSITRAN del 3 de mayo de 2017 **(Apéndice n. ° 50)**, con el cual aprobó el expediente de liquidación de la Obra: "Herramientas Tecnológicas para Gestión del Terminal Portuario de Paita", sin controlar que dicha obra constituía una Obra Mínima comprendida en la Inversión Mínima de acuerdo a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**.

Por tanto, incumplió sus funciones de Jefe de Contratos Portuarios (e) del OSITRAN establecidas en el Formato de Perfil de Puesto, aprobado mediante Resolución de Presidencia N° 032-2016-PD-OSITRAN del 18 de agosto de 2016, que señala lo siguiente:

"(...)
MISIÓN DEL PUESTO
Dirigir y supervisar la ejecución las actividades en lo referente a las materias de inversiones; económica – financiera; y de operaciones de la infraestructura de transporte de uso público efectuada por las entidades prestadoras en materia portuaria, en el ámbito de competencia del OSITRAN, en el marco de los establecido en la normatividad vigente, a fin de promover el funcionamiento eficiente del mercado de servicios portuarios.

(...)
FUNCIONES DEL PUESTO
(...)

2. *Proponer, controlar y coordinar la ejecución de los procesos y las actividades de supervisión referidas a la explotación de infraestructura portuaria, verificando el cumplimiento de las entidades prestadoras respecto de los aspectos comerciales y administrativos, económico – financieros, estándares de calidad y niveles de servicio, operación y mantenimiento de la infraestructura, inversiones pactadas en los contratos de concesión, así como la idoneidad de la prestación del servicio, según corresponda.*
3. *Evaluar, controlar y monitorear el cumplimiento de las obligaciones contractuales, legales, técnicas y administrativas por parte de las empresas supervisoras o terceros de conformidad con el artículo 25 del Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, que realicen actividades de supervisión respecto de la explotación de infraestructura portuaria, en el ámbito de competencia del OSITRAN, conforme a los lineamientos emitidos por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización.*

(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Ernesto Francisco Ortiz Farfán, identificado con DNI n.° 08217423, Gerente de Supervisión (encargado) del OSITRAN, en el periodo del 1 de enero de 2012 al 16 de noviembre de 2012, según designación efectuada mediante Resolución de Presidencia n.° 001-2012-PD-OSITRAN de 2 de enero de 2012 **(Apéndice n. ° 4)** y cesado con Carta n.° 022-2012-GG-OSITRAN de 16 de noviembre de 2012 **(Apéndice n. ° 4)**, no presentó sus comentarios a la desviación de cumplimiento comunicada el 24 de octubre de 2018, según constancia de recepción de la Cédula de Comunicación n.° 25-2018-CG/APP-AC TP PAITA.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Oficio N° 760-12-GS-OSITRAN del 21 de febrero de 2012 **(Apéndice n. ° 28)**, con el cual señaló que la obra: "Remodelación de la Oficina Administrativa" correspondía a una obra de la Inversión Adicional, sin embargo, no supervisó que dicha obra constituía una Obra Mínima comprendida en la Inversión Mínima de acuerdo a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**.

Por tanto, incumplió las funciones de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, establecidas en el Manual de Organización y Funciones de OSITRAN (MOF), aprobado por Resolución del Consejo Directivo N° 006-2007-CD-OSITRAN del 10 enero de 2007 y modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 009-2009-CD-OSITRAN de 25 de marzo de 20029, que señala lo siguiente:

"(...)
Finalidad

Es el órgano responsable de supervisar la gestión de las entidades prestadoras relacionadas a la explotación de la infraestructura de transporte de uso público verificando el cumplimiento de los estándares de servicios, el mantenimiento de la infraestructura así como de las inversiones pactadas en los contratos de concesión.

Asimismo, superivisa el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los contratos de concesión a excepción de las relacionadas al pago de la retribución.
(...)
Funciones generales:
15. *Supervisa la ejecución de las inversiones en Infraestructura, a cargo de las entidades prestadoras, reconociendo las inversiones de ser el caso y opina sobre los expedientes técnicos de obras, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión o a lo dispuesto por las normas aplicables.*

(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

2. LA APN APROBÓ EXPEDIENTES TÉCNICOS DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA CON CARGO A LA INVERSIÓN ADICIONAL Y EL OSITRAN LAS RECONOCIÓ COMO TAL, A PESAR QUE CORRESPONDÍAN A OBRAS MÍNIMAS COMPRENDIDAS EN LA INVERSIÓN MÍNIMA DE ACUERDO AL CONTRATO Y PROPUESTA TÉCNICA DEL CONCESIONARIO, OCASIONANDO PERJUICIO AL ESTADO CON LA REDUCCIÓN EN US$ 3 244 169,01 DEL MONTO DE INVERSIÓN ADICIONAL CONSIGNADO EN LA PROPUESTA ECONÓMICA.

El Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** define a las Inversiones Mínimas[8] como aquellas que comprenden a la ejecución de las Obras Mínimas[9] que el Concesionario debe realizar para efectos de la Construcción de (i) un muelle de Contenedores y (ii) reforzamiento del Muelle Espigón Existente o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores. El Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** también establece que la Inversión Adicional es el monto consignado por el Concesionario en su Propuesta Económica **(Apéndice n.° 7)**, destinado a la realización de las Obras descritas en el Apéndice 2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. Asimismo, la cláusula 6.4 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** señala que las Obras Mínimas referidas a la Etapa 3 comprenden 2 alternativas: "Reforzamiento del Muelle Espigón" o "Construcción del Segundo Amarradero para el Muelle de Contenedores", de esta forma una vez escogida la alternativa, esta debía ejecutarse cuando el Terminal Portuario de Paita (en adelante, TP Paita) alcance una demanda anual de 300 mil TEUs.

En la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, el Concesionario presentó las Obras y Equipamiento Portuario identificadas como Obras Mínimas, y en su numeral 4.7 indicó que la Etapa 3 de ejecución de Obras consistía en el Reforzamiento del Muelle Espigón Existente (Muelle 01).

En tal sentido, durante la ejecución del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, el Concesionario ejecutó inversiones correspondientes a las Obras Mínimas (Etapas 1 y 2 de ejecución de obras) y otras aprobadas con cargo al monto de Inversión Adicional referidas a la Etapa 4 de ejecución de obras. Dentro de estas obras de Inversión Adicional, se han reconocido trabajos que forman parte del reforzamiento del Muelle 01 (duques de amarre y defensas de muelle) logrando, entre otros, incrementar su capacidad estructural para atender embarcaciones de mayor tamaño de 25 000 DWT a 53 300 DWT. Sin embargo, dichos trabajos de reforzamiento correspondían a las Obras Mínimas contempladas en la Etapa 3 de ejecución de obras, conforme a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Las situaciones indicadas denotaron el incumplimiento del TUO de Bases **(Apéndice n.° 8)** y del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, ocasionando perjuicio al Estado con la reducción en US$ 3 244 169,01 incluido el IGV del monto de Inversión Adicional consignado en la Propuesta Económica **(Apéndice n.° 7)**, y se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos de la APN y del OSITRAN de favorecer al Concesionario al aprobar la APN los Expedientes Técnicos de las obras de reforzamiento del Muelle Espigón Existente (duques de amarre y defensas de muelle), calificándolas como

[8] Apéndice 1.- INVERSIONES MÍNIMAS del Anexo 9 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

[9] Cláusula 1.18.72. Obras Mínimas, del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Inversión Adicional, y reconociéndolas como tal el OSITRAN, a pesar que constituían Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras comprendidas en la Inversión Mínima, de acuerdo a lo ofrecido en la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Los hechos descritos se sustentan a continuación:

1. Durante el Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Portuario de Paita, (en adelante, el Concurso), el entonces postor precalificado, actual Concesionario del TP Paita, presentó su Propuesta Técnica - Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, la misma que incluyó entre otros, el Documento N° 4 - "Propuesta de Diseño y Construcción" **(Apéndice n. ° 6)**, que contiene a su vez las Obras Mínimas a ejecutar, entre ellas, la contenida en el numeral 4.7 que señala lo siguiente:

   "4.7. Muelle Espigón Existente:
   (...)
   En base a la evaluación realizada, ***nuestra Propuesta*** *se basa en la ejecución de las Obras para el* ***reforzamiento en el Muelle Espigón****.*

   En tal sentido, en el numeral 2.3 de las Bases se mencionan que el "reforzamiento de la capacidad portante del Muelle Espigón Existente debe estar preparado para dragar el área adyacente a 15 m. referidos al MLWS". Asimismo establece que el "reforzamiento del Muelle Espigón Existente será alternativamente, a base de elementos estructurales de concreto armado, de acero, cajones o bloques de concreto".

   Para cumplir con lo establecido anteriormente se proponen dos elementos:
   1. Reforzar el muelle para poder dragar las áreas adyacentes a MLWS -15 m.
   2. Reforzar la losa del muelle hasta tener suficiente capacidad portante para el peso de las grúas móviles.
   (...)" (el resaltado es nuestro).

2. Por su parte, la cláusula 6.4 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** contempla que en la Etapa 3 de ejecución de Obras, el Concesionario puede ejecutar una de las dos alternativas de Obras Mínimas que son: "Reforzamiento del Muelle Espigón" o "Construcción del Segundo Amarradero para el Muelle de Contenedores", cuya ejecución está condicionada a que el TP Paita alcance una demanda anual de 300 mil TEUs, conforme se transcribe a continuación:

   "(...)
   3. Etapa 3: Reforzamiento del Muelle Espigón Existente, área de respaldo y Equipamiento Portuario exigido o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores con su respectivo patio de contenedores y Equipamiento Portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9.
   (...)".

3. En ese contexto, tanto para la ejecución de las Obras Mínimas y Obras de Inversión Adicional (en adelante, Obras IA), el Concesionario tiene la obligación de presentar ante la APN un Expediente Técnico[10] para su aprobación, el cual debe contener la información que permita la ejecución y supervisión de las Obras. Asimismo, de acuerdo a lo previsto en la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, para la supervisión de la elaboración del Expediente Técnico, la APN designa a un Supervisor de Diseño, no obstante, la aprobación del mismo corresponde a la APN, de conformidad con el procedimiento contenido en las cláusulas 6.5 al 6.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. Por otra parte, si durante la ejecución de las Obras el Concesionario considera realizar modificaciones al Expediente Técnico aprobado, le corresponde presentar una solicitud debidamente fundamentada a la APN, con copia al Regulador para su conocimiento, luego de la evaluación correspondiente la APN se pronuncia y aprueba, de ser el caso, la modificación solicitada, conforme a lo previsto en la cláusula 6.9 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

   Así, el Expediente Técnico de las Obras Mínimas debía formularse de acuerdo a lo previsto en la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y de conformidad con el Apéndice 1 *"Inversiones Mínimas"* del Anexo 9 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, mientras que en el caso de las Obras de IA se debe considerar lo previsto en el Apéndice 2 – *"Inversión Adicional"* del referido Anexo 9 **(Apéndice n.° 6)**, que detalla un listado de las Obras de IA que puede ejecutar el Concesionario.

4. En concordancia con lo señalado, la cláusula 6.2[11] del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** contempla que el Expediente Técnico debe definir claramente la Etapa a la que corresponden las Obras a ejecutarse, estas Etapas se encuentran previstas en la cláusula 6.4 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, modificada mediante Adenda N° 1 **(Apéndice n.° 6)** del 10 de diciembre de 2010, conforme lo transcribimos a continuación:

   "(...)
   6.4. Para efectos de lo dispuesto en la Cláusula 6.2, se considera que la Ejecución de las Obras comprende las siguientes Etapas:

   1. *Etapa 1: Construcción del Muelle de Contenedores que comprende: dragado a menos 13m, amarradero de 300m, patio de contenedores de 12 has e instalación de una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.*

   2. *Etapa 2: Equipamiento Portuario adicional exigido cuando se alcancen los 180 mil TEUs por año según lo establecido en el Anexo 9.*

---

[10] Definido en el Contrato de Concesión como:
1.18.49. Expediente Técnico.
*"Es el documento que contiene la información necesaria y suficiente para permitir la ejecución y supervisión de las Obras que **deberá ser formulado por el CONCESIONARIO de acuerdo a la Propuesta Técnica en el caso de las Obras Mínimas** y, en general, de acuerdo a lo dispuesto en el presente Contrato. **Dicho documento deberá ser presentado a la APN para su aprobación** y tiene carácter vinculante para la ejecución de las referidas Obras".* (el resaltado y subrayado es nuestro).

[11] ***"6.2.** El Expediente Técnico podrá ser presentado por Etapas. Éste comprenderá por lo menos una Etapa de las Obras, que deberá estar claramente definida y cuya operación pueda ser llevada a cabo de manera independiente a las demás Etapas. (...)".*

3. *Etapa 3: Reforzamiento del Muelle Espigón Existente, área de respaldo y Equipamiento Portuario exigido o la Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores con su respectivo patio de contenedores y Equipamiento Portuario, cuando se alcancen los 300 mil TEUs por año según lo establecido en el Apéndice 1 del Anexo 9.*

4. *Etapa 4 y siguientes, que comprenderán las Obras IA y otras que el CONCESIONARIO estime necesarias para la operación del Terminal Portuario de Paita. Las Obras IA se ejecutarán en la oportunidad e importes que se señala a continuación:*

Año de Concesión	Monto de Inversión Adicional
Año 5	US$5,000,000.00
Año 10	US$10,000,000.00
Año 15	US$10,000,000.00
Año 20	El saldo de la Inversión Adicional no ejecutada

(...)".

De lo indicado textualmente, la Etapa 4 contempla en específico la ejecución de las Obras de IA, mientras que las Etapas 1, 2 y 3, tienen previstas Obras Mínimas que corresponde ejecutar al Concesionario.

5. De otro lado, el reconocimiento y verificación de las inversiones de las Obras ejecutadas por el Concesionario, es realizado por el OSITRAN en el marco de su *"Directiva para el Procedimiento Aplicable para las Liquidaciones y Verificación de las Inversiones de las Obras Portuarias"* **(Apéndice n.° 15)** aprobada mediante Resolución de Consejo Directivo n.° 004-2011-CD-OSITRAN de 8 de febrero de 2011 **(Apéndice n.° 16)**, que en su numeral VIII tiene previsto el proceso de reconocimiento de la inversión efectuada. Cabe señalar que la cláusula 14.7 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** establece que el OSITRAN está facultado para ejercer todas las potestades y funciones que le confiere el Contrato, las Leyes y Disposiciones aplicables.

   Asimismo, la Ley 26917[12] **(Apéndice n.° 17)** señala en el literal a) del artículo 7.1 que entre las principales funciones del OSITRAN se encuentra la de: *"administrar, fiscalizar y supervisar los contratos de concesión con criterios técnicos desarrollando todas las actividades relacionadas al control posterior de los contratos bajo su ámbito"*, por su parte, el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN aprobado con Resolución de Consejo Directivo n.° 024-2011-CD-OSITRAN de 4 de julio de 2011 **(Apéndice n.° 18)**, señala en literal e) del artículo n.° 9 *"Supervisión de Inversiones"*, que las actividades de supervisión de OSITRAN comprende: *"verificar el cumplimiento de las inversiones comprometidas, según se establezca en los contratos de concesión"*.

6. Ahora bien, durante la vigencia del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)** se han ejecutado diversas obras aprobadas por la APN, entre ellas, las reconocidas con cargo a las Inversiones Adicionales, como las siguientes:

[12] Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, del 22 de enero de 1998 y modificatorias.

– Duques de Amarre para el Terminal Portuario de Paita

El 19 de septiembre de 2011, el Concesionario presentó a la APN el Expediente Técnico denominado "Diseño detallado de los Duques de Amarre del Terminal Portuario de Paita" [13].

Luego de la revisión efectuada al referido Expediente Técnico por parte de Gallegos-Casabonne-Arango-Quesada Ingenieros Civiles SAC, (en el marco de una consultoría contratada por la APN), el Jefe de la Supervisión de Diseño del Contrato de Concesión del TP Paita (en adelante, Supervisión de Diseño) mediante Carta N° 103-2011-APN/SUPERV.DISEÑO T.P. PAITA de 1 de diciembre de 2011 **(Apéndice n.° 53)**, comunicó al Concesionario la aprobación del citado Expediente Técnico, sin embargo, precisó que se encontraba: *"condicionada a que la versión final de dicho Expediente Técnico, comprenda el levantamiento de las observaciones no subsanadas; caso contrario, el mismo queda desautorizado".*

Posteriormente, mediante Carta C.CGAQ.861/11 del 19 de diciembre de 2011 **(Apéndice n.° 54)**, el citado consultor Gallegos-Casabonne-Arango-Quesada Ingenieros Civiles SAC, se dirigió a la APN, con atención a la Supervisión de Diseño y comunicó el levantamiento de las observaciones del referido Expediente Técnico. Recibida la citada comunicación, la Gerencia General de la APN, mediante la Carta N° 1012-2011-APN/GG de 22 de diciembre de 2011 **(Apéndice n.° 55)**, comunicó al Concesionario la aprobación del Expediente Técnico denominado: "Diseño detallado de los Duques de Amarre" **(Apéndice n.° 56)**, señalando en la parte del asunto del citado documento, que esta obra corresponde a una Inversión Adicional.

Al concluirse la ejecución de la obra "Diseño detallado de los Duques de Amarre" la APN la recibió mediante Acta de Recepción de Obra de 9 de agosto de 2014 **(Apéndice n.° 57)**. Posteriormente, el Supervisor de Inversiones de Puertos y el Jefe de Puertos de OSITRAN emitieron el Informe N° 2641-14-GSF-OSITRAN del 17 de setiembre de 2014 **(Apéndice n.° 58)**, dirigido al Gerente de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, dando conformidad a la liquidación de obra por USD 1 472 020,65, recomendando que se incorpore a la inversión que corresponda. Por su parte, el Gerente de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN mediante Oficio N° 5115-14-GSF-OSITRAN del 17 de setiembre 2014 **(Apéndice n.° 59)**, comunicó al Concesionario la conformidad de la liquidación: "Inversión Adicional - Mejoramiento de Defensas para el Muelle espigón existente – Duques de Amarre"; indicando expresamente que corresponde a una **Inversión Adicional**, es decir, con cargo a dicho concepto ofrecido por el Concesionario en su Propuesta Económica **(Apéndice n.° 7)**.

Al respecto, el Expediente Técnico: "Diseño detallado de los Duques de Amarre" **(Apéndice n.° 56)**, aprobado por la APN, señala en su numeral 1 – "Introducción", lo siguiente:

[13] Con Oficio N° 07532-2018-GSF-OSITRAN del 27 de agosto de 2018, la APN remitió a esta Comisión de Auditoría el Informe N° 2641-14-GSF-OSITRAN del 17 de setiembre de 2014, que señala que el Concesionario presentó el expediente técnico: "Diseño detallado de los Duques de Amarre del Terminal Portuario de Paita" mediante Carta 142/FC/011 TPE - Coordinación Diseño T.P/PAITA[13] de 19 de setiembre de 2011. Con Oficio N° 0071-2018-CG/APP-AC-TP PAITA del 10 de setiembre de 2018 se solicitó a la APN los documentos mencionados. En respuesta, con Oficio N° 908-2018-APN/GG del 28 de setiembre de 2018, la APN señaló que: *"...esta información correspondía a la gestión de la anterior Supervisión de Diseño, cuando no se contaba con el sistema electrónico de archivo."*

"(...)

1. INTRODUCCIÓN

El Puerto de Paita ha solicitado a Royal Haskoning evaluar el muelle existente. En el futuro, dicho muelle aspira a recibir ***buques de mayor tamaño****. Los estudios realizados consisten en:*

- ***Evaluación estructural del muelle existente;***
- *Determinación de las obras de dragado requeridas;*
- *Diseño de las instalaciones de amarre necesarias para recibir* ***buques más grandes****.*

(...)" (el resaltado es nuestro).

Sobre el particular, mediante Oficio N° 033-2018-CG/MPROY-AC-TP PAITA de 4 de julio de 2018 **(Apéndice n.° 60)** y Oficio N° 0042-2018-CG/APP-AC-TP PAITA de 18 de julio de 2018 **(Apéndice n.° 60)**, esta Comisión de Auditoría solicitó y reiteró a la APN respectivamente, la remisión de copias autenticadas de la Evaluación Estructural preliminar del muelle espigón existente efectuada por la empresa Royal Haskoning el año 2010. En atención a lo solicitado, mediante Oficio N° 695-2018-APN/GG de 26 de julio de 2018 **(Apéndice n.° 61)**, el Gerente General de la APN remitió a la Comisión de Auditoría el estudio: "Evaluación de la Integridad Estructural del Muelle Espigón Existente" **(Apéndice n.° 61)**, elaborado por la citada empresa en octubre de 2010 (por encargo del Concesionario), en el cual se concluye, lo siguiente:

"(...)

5.5. Comentarios sobre la inspección realizada

(...)

Conclusiones

(...)

Considerando el estado estructural del muelle, éste puede recibir barcos cargados al máximo de hasta ***25,000 DWT*** *(...)*

Las defensas presentan gran deterioro y no parecen ser las más aptas para los buques que hacen escala en Paita. Las defensas actuales ***no amortiguan*** *suficientemente la energía del atraque del buque por lo cual el muelle recibe choque en el momento del atraque del buque. Asimismo, aparentemente las defensas han excedido la capacidad de trabajo. Se propone* ***remplazarlas*** *en forma inmediata en vista de que eso ayudará considerablemente a amortiguar la energía y las cargas de los buques.*

(...)

7.4 Conclusiones

(...)

De acuerdo a la capacidad de los pilotes se evalúa en forma global la estructura considerando el efecto de atraque de un buque, dando como resultado los siguientes puntos a considerar:

- *El buque máximo, cargado totalmente, que puede atracar en el muelle es de* ***25,000 DWT****.*

  (...)

- *Para poder recibir buques de mayor tamaño, cargados al máximo, la estructura actual no es suficiente por lo cual* ***se debe reforzar*** *o realizar mejorías en la infraestructura. En este caso se mencionan lo siguiente:*

  (...)

  2. *La otra opción es la de colocar unos* ***dolphins, o duques de alba*** *independiente que absorben la energía del atraque de buques de mayor tamaño. En esta opción se puede seguir utilizando la losa del muelle para la logística del transporte de la carga".*

(el resaltado es nuestro).

Cabe señalar, que en consideración a las conclusiones del citado estudio: "Evaluación de la Integridad Estructural del Muelle Espigón Existente" **(Apéndice n.° 61)**, el Concesionario elaboró el Expediente Técnico denominado "Diseño detallado de los Duques de Amarre del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n.° 56)** donde se advierte que se incluyó un análisis para el diseño y construcción de 3 Duques de Alba[14] (dolphins), colocados a una distancia de separación de 1,54 m. del borde del Muelle 01, con el fin de aislar a dicha infraestructura de las cargas de impacto generadas por naves de mayor tamaño durante las maniobras de atraque y el tiempo de operación, incluyendo además en cada "duque" (dolphin) las defensas respectivas que absorberán parte de la energía de impacto, complementando todo el sistema de protección con las bitas (elementos metálicos) instaladas directamente en la estructura del Muelle 01, para el amarre y sujeción de las embarcaciones.

En tal sentido, en el numeral *"2.3 Descripción general de los duques de alba (Dolphins)"* del Expediente Técnico **(Apéndice n.° 56)**, se menciona que los 3 dolphins son estructuras de acero (pilotes) de diámetro 2,02 m. diseñadas para recibir buques mayores a 25 000 DWT; además, la flexibilidad de dichos pilotes forman parte del mecanismo de disipación de energía demandada, razón por la cual, se definió su ubicación a una distancia especificada del borde del muelle existente (1,54 m.), asegurando que dicha separación sea mayor a la deflexión máxima calculada del pilote (0,81 m.) para la condición de atraque del barco de diseño (53 300 DWT).

Asimismo, el Expediente Técnico **(Apéndice n.° 56)**, incluyó la verificación de las estructuras de acero (dolphins-pilotes), las defensas propuestas y bitas respectivas, frente a las cargas del sismo de diseño definido para la ciudad de Paita, en aplicación de la Norma Peruana E.030 de Diseño Sismorresistente, todo ello, con el fin de constatar que el sistema en su conjunto tenga la capacidad de absorber la demanda requerida frente a dichas acciones, y a la vez, durante el impacto de las naves de mayor tamaño de 53 300 DWT y el tiempo de amarre de las mismas.

La ejecución de la obra correspondiente al citado Expediente Técnico **(Apéndice n.° 56)**, fue verificada por la Comisión de Auditoría en la visita de inspección física a las instalaciones del TP Paita, según consta en el Acta de Visita al TP Paita de 27 de junio de 2018 **(Apéndice n.° 25)**.

[14] Los duques de alba son estructuras aisladas del Muelle 01, que sirven para dar apoyo lateral y amarre a los buques.

De lo anteriormente señalado, se advierte que la ejecución de los 3 Duques de Amarre (dolphins), constituyen parte de los trabajos de reforzamiento del Muelle Espigón Existente[15], toda vez, que a través del sistema de protección: (pilotes de acero, defensas y bitas) se incrementó la capacidad estructural del Muelle 01 para poder recibir embarcaciones de mayor tamaño (53,300 DWT), de esta forma, dicho sistema de protección, tiene la capacidad de absorber las fuerzas de impacto demandadas a través del atraque del buque de diseño (53,300 DWT), así como, las fuerzas (sismo) que podrían generarse durante el tiempo de embarque. De esta manera, dicho sistema de protección aísla permanentemente a la infraestructura del Muelle 01 del efecto de las cargas mencionadas.

Se debe tener en consideración además, conforme a lo señalado anteriormente, que esta solución estructural (dolphins) fue resultado del estudio: "Evaluación de la Integridad Estructural del Muelle Espigón Existente" **(Apéndice n.° 61)** elaborado por la empresa Royal Haskoning el año 2010 *(por encargo del Concesionario)*, en el que se concluyó, entre otros, que para recibir buques de mayor tamaño se debía **reforzar** el Muelle 01, planteando para tal fin como opción, la colocación de **"dolphins"** o **"duques de alba"**, situación que concuerda con lo señalado por la Supervisión de Diseño en el primer párrafo de la Carta N° 103-2011-APN/SUPERV.DISEÑO T.P. PAITA de 1 de diciembre de 2011 **(Apéndice n.° 53)**, dirigida al Concesionario, mediante la cual, indicó lo siguiente:

"(…)
Me dirijo a usted en relación al asunto del rubro, por la que su representada alcanzó a esta Supervisión de Diseño el proyecto "Diseño detallado de los Duques de Amarre del Muelle de Paita" (denominado por su representada ***Reforzamiento del Muelle Espigón Existente****).*
(…)" (el resaltado es nuestro).

En consecuencia, al estar evidenciado que las obras comprendidas en el Expediente Técnico: "Diseño detallado de los Duques de Amarre" **(Apéndice n.° 56)**, son trabajos del reforzamiento del Muelle 01, éstos corresponden a las Obras Mínimas ofrecidas por el Concesionario en su Propuesta Técnica – Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**; por lo tanto, dicho Expediente Técnico **(Apéndice n.° 56)** no correspondía ser calificado como una Inversión Adicional por parte de la APN, así como tampoco correspondía que el OSITRAN reconozca la obra como tal, debido a que contravenía lo previsto en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. Cabe precisar, que el Concesionario podía realizar las inversiones que estimará necesarias

[15] En "Diseño de Estructuras de Concreto", de los autores Arthur H. Nilson y David Darwin, se indica:
1.4. FUNCIONALIDAD, RESISTENCIA Y SEGURIDAD ESTRUCTURAL
(…) La seguridad requiere que la resistencia de la estructura sea la adecuada para todas las cargas que puedan llegar a actuar sobre ella. Si la resistencia de la estructura, construida tal como se diseñó, pudiera predecirse en forma precisa, y si las cargas y sus efectos internos (momentos, cortantes, fuerzas axiales) se conocieran con precisión, la seguridad podría garantizarse proporcionando una capacidad portante ligeramente superior a la que se requiere para las cargas conocidas (…)".
En Norma E.060 – Concreto Armado – Del Reglamento Nacional de Edificaciones del Perú:
(…)
CAPÍTULO 8
ANÁLISIS Y DISEÑO – CONSIDERACIONES GENERALES
(…)
8.2. CARGAS
8.2.1. *Las estructuras deberán diseñarse para resistir todas las cargas que puedan obrar sobre ella durante su vida útil.*
(…)".

para garantizar el cumplimiento de los niveles de servicios y productividad, según las condiciones del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

– Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 del Terminal Portuario de Paita

Mediante Carta Ref. 044/BV/015 TPE-Sub Gerencia General del 28 de setiembre de 2015 **(Apéndice n.° 62)**, recibida por la Supervisión de Diseño el 2 de octubre de 2015, el Concesionario presentó el Expediente Técnico de la Inversión Adicional "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 de Paita" **(Apéndice n.° 63)**.
El citado Expediente Técnico **(Apéndice n.° 63)**, fue revisado por el Ing. Luis Huarhua Yparraguirre, (en el marco de una consultoría especializada en estructuras y obras marítimas contratada por la APN), quien luego de comunicar sus observaciones a la Supervisión de Diseño, mediante Carta 1215-2015 LHY **(Apéndice n.° 64)** y Carta 1222-2016 LHY **(Apéndice n.° 64)** del 29 de diciembre de 2015 y del 1 de febrero de 2016 respectivamente, remitió finalmente la Carta 1228-2016 LHY de 22 de febrero de 2016 **(Apéndice n.° 64)**, dirigida también a la Supervisión de Diseño, dando la conformidad a dicho Expediente Técnico **(Apéndice n.° 63)**. Con base a este último documento, la Supervisión de Diseño, remitió al Concesionario la Carta N° 004-2016-APN/SUPERV. DISEÑO TP PAITA del 2 de marzo de 2016 **(Apéndice n.° 65)**, comunicando la aprobación del Expediente Técnico **(Apéndice n.° 63)**.

Posteriormente, el Gerente General de la APN emitió la Resolución de Gerencia General N° 132-2016-APN/GG del 14 de marzo de 2016 **(Apéndice n.° 66)**, aprobando administrativamente el Expediente Técnico referido a la Inversión Adicional "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n.° 63)**, la misma que fue comunicada al Concesionario, mediante Carta N° 0325-2016-APN/GG/DITEC del 16 de marzo de 2016 **(Apéndice n.° 67)**, suscrita por el Gerente General de la APN.

Luego de concluirse la ejecución de la Obra: "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 (Muelle Espigón Existente) del Terminal Portuario de Paita" contenida en el Expediente Técnico aprobado **(Apéndice n.° 63)**, la APN la recibió conforme consta en el Acta de Recepción y Aprobación de Obras del 17 de agosto de 2018 **(Apéndice n.° 68)**.

A continuación, el Especialista en Inversiones Portuarias y el Jefe de Contratos Portuarios de OSITRAN emitieron el Informe N° 00397-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 6 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 69)**, dirigido al Gerente de Supervisión y Fiscalización (e) de OSITRAN, recomendando emitir el oficio de aceptación de la Liquidación de Obra correspondiente a la Inversión Adicional "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 del Terminal Portuario de Paita", por el monto de US$ 9 268 841,99. Por su parte, el Gerente de Supervisión y Fiscalización (e) de OSITRAN, mediante Oficio N° 07839-2018-GSF-OSITRAN del 6 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 70)** comunicó al Concesionario, que con base al informe anteriormente citado, se aprueba la liquidación de la Obra de **Inversión Adicional**: "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 del Terminal Portuario de Paita", es decir, con cargo al monto de Inversión Adicional ofrecido por el Concesionario en su Propuesta Económica **(Apéndice n.° 7)**.

Al respecto, de la revisión efectuada al Expediente Técnico de la Inversión Adicional "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 de Paita" **(Apéndice n.° 63)** y sus antecedentes, se desprende lo siguiente:

- Con Oficio N° 450-2018-APN/GG del 24 de mayo de 2018 **(Apéndice n.° 71)**, la APN remitió a la Comisión de Auditoría, entre otros, el archivo digital del Expediente Técnico denominado: "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 de Paita" (en adelante, Expediente Técnico de Rehabilitación) **(Apéndice n.° 63)**, elaborado por el consultor R. Ríos J. Ingenieros E.I.R.L. en febrero de 2016, por encargo del Concesionario, con el fin de lograr restituir la capacidad inicial del Muelle 01 por un periodo de vida de por lo menos 25 años.

- En el numeral 1.2 "Descripción del Muelle y condiciones de uso", del Expediente Técnico de Rehabilitación **(Apéndice n.° 63)**, se indica, entre otros, lo siguiente:
  "(...)
  El muelle actualmente tiene restricciones de profundidad (-10.00m) y ***restricciones*** *sobre la* ***capacidad del muelle****, que permite atracar barcos de hasta* ***25,000 DWT*** *o barcos de mayor capacidad cargados parcialmente.*
  (...)" (el resaltado es nuestro).

- Al respecto, cabe mencionar que el Expediente Técnico de Rehabilitación **(Apéndice n.° 63)**, incluyó en su numeral 1.3 una descripción de los "Trabajos de mantenimiento y/o reforzamiento efectuados" en el Muelle 01, asimismo, en el Anexo "A" – Informe de Evaluación Estructural del Muelle, numeró un listado de "Documentación Histórica" referidos a trabajos realizados en el Muelle 01, desde su construcción en el año 1965. Respecto a este último documento, se debe resaltar que señala que en el año 2014 se efectuó un Reforzamiento del Muelle, refiriéndose a los trabajos de "Duques de Amarre" (dolphins).

- El Expediente Técnico de Rehabilitación **(Apéndice n.° 63)** describe el resultado de la inspección realizada a los elementos estructurales del Muelle 01, determinando el estado físico de cada tipo de elemento, de los cuales, en relación al estado de las defensas existentes, se indica lo siguiente:
  "(...)
  2.5. Inspección de Defensas

  Existen 25 ubicaciones de defensas en ambos lados del muelle, con distancias entre ellas de 13,26m, 17,68 y 22,10m respectivamente.

  Los elementos de concreto en su mayoría se encuentran con daños menores, tales como despostillamientos de los bordes, desgaste superficial. No se han observado grietas ni fracturas importantes de las mismas.
  En el caso de las defensas propiamente dichas, éstas son de caucho tipo V y la mayoría se encuentran ***deterioradas o no existen****.*

  Las fotografías muestran el deterioro de las defensas, así como la ***carencia*** *de la mayoría de ellas. En algunos casos se puede observar que las defensas han sido* ***remplazadas por llantas*** *colgadas con cadenas.*
  (...)
  7. Evaluación Estructural

*La evaluación estructural consiste en verificar las capacidades y comportamiento del muelle para la operación de los buques de hasta **30,000 DWT** (...)*

*Las defensas del muelle deben ser **remplazadas** por defensas tipo panel **SUPER CONES** que disipen mayor cantidad de energía del **tipo SCN900 (E1)** para barcos de hasta **30,000 DWT**. Ver características de las defensas en el Anexo 3 y ubicación en plano de defensas.*

(...)

5.5. Defensas

*Dado que actualmente la mayoría de las defensas se encuentran deterioradas, se ha propuesto su **remplazo** por unas nuevas defensas del **tipo Cone SCN900**, las mismas que son adecuadas para recibir barcos de hasta **30,000 DWT**, Ver Anexo J.*

(...)

11. Conclusiones y Recomendaciones

(...)

*Se deben **eliminar** las llantas que a la fecha sirven de **defensas**, si bien es cierto éstas no dañan las embarcaciones, pero sí **transmiten** los impactos a la estructura del muelle.*

(...)" (el resaltado es nuestro).

– Asimismo, en el Expediente Técnico de Rehabilitación **(Apéndice n.° 63)** se incluye el reporte de la verificación de cada uno de sus componentes estructurales tomando en consideración las cargas normativas y las que actuarán durante el servicio de operación del Muelle 01, determinando lo siguiente:

1) Carga Muerta
2) Carga Viva uniforme y con alternancia de cargas para el caso de losas.
3) Cargas de Uso: Carga Camión HS-25 – Carga del Reach Stacker de 100 ton de capacidad – Carga de la Grúa Liebherr LHM 550 sobre ruedas - Carga de la Grúa Liebherr LHM 550 sobre bases metálicas y Carga de la Tolva Ecológica.
4) Carga Sísmica de acuerdo a la norma peruana E.030 de Diseño Sismorresistente.
5) Cargas de Atraque de las embarcaciones (Naves de 30,000 DWT).
6) Cargas de Amarre (Nave de 55,000 DWT).
7) Cargas de Viento durante el Amarre (tiempo de espera de las naves).

– De las verificaciones indicadas anteriormente, la Comisión de Auditoría presta principal atención al análisis del estado de carga *"5) Cargas de Atraque de las Embarcaciones"*, que se utilizó para el diseño de las nuevas defensas del Muelle 01, debido a que en el Expediente Técnico de Rehabilitación **(Apéndice n.° 63)**, se identificó que las defensas existentes se encontraban en malas condiciones e incluso algunas de ellas habían sido sustituidas por llantas, lo que significó que la estructura del Muelle 01 carecía de defensas para amortiguar el impacto de los buques durante el atraque.

– En relación a esta carencia de defensas, el numeral 6 "Condición del Atraque de las Embarcaciones" del Anexo A "Informe de Evaluación Estructural del Muelle", del Expediente Técnico de Rehabilitación **(Apéndice n.° 63)**, desarrolla el

sustento del diseño de las nuevas defensas, considerando la condición de carga de diseño asociada a la fuerza de impacto producida por buques de 30 000 DWT; resultando la necesidad de adquirir e instalar defensas del tipo Super Cone SCN900 (E1.00) de Trelleborg, que ofrecen una mayor disipación de energía, con lo que se logra que el Muelle 01 incremente su capacidad estructural y que permita atender naves de mayor volumen de embarque (25 000 DWT a 30 000 DWT).

- De acuerdo a lo señalado, el Expediente Técnico de Rehabilitación **(Apéndice n.° 63)** incluyó como parte de las soluciones técnicas planteadas el diseño de nuevas defensas para el Muelle 01, logrando que tenga la capacidad estructural para soportar el embarque de buques de 30,000 DWT, es decir, naves de mayor tamaño a las naves de 25 000 DWT que atracaban en el Muelle 01 al momento del inicio de las operaciones del Concesionario. Estos aspectos que se indican en el numeral 1.2 "Descripción del Muelle y condiciones de uso" del Expediente Técnico de Rehabilitación **(Apéndice n.° 63)** y en el numeral 3.1 de las conclusiones del estudio: "Evaluación de la Integridad Estructural del Muelle Espigón Existente" **(Apéndice n.° 61)** determinan que el remplazo de todas las defensas incluidas en la obra de la Rehabilitación, constituyen trabajos de reforzamiento del Muelle 01.

- Cabe mencionar, que la ejecución y funcionamiento de la obra contenida en el Expediente Técnico de Rehabilitación **(Apéndice n.° 63)**, fue verificada por la Comisión de Auditoría durante la visita a las instalaciones del TP Paita, según consta en el Acta de Visita al TP Paita de 27 de junio de 2018 **(Apéndice n.° 25)**.

De lo anteriormente señalado, se evidencia que las obras ejecutadas corresponden a trabajos de reforzamiento de la Estructura del Muelle 01 (Muelle Espigón Existente), toda vez que permitieron incrementar su capacidad estructural, para la atención de embarcaciones de 53,300 DWT y 30000 DWT. En consecuencia, se tratan de obras previstas para la Etapa 3 de ejecución de Obras, según lo establecido en la cláusula 6.4 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, que califican como Obras Mínimas, de esta forma, el Expediente Técnico de rehabilitación **(Apéndice n.° 63)** no correspondía ser calificado como una Inversión Adicional por parte de la APN, así como tampoco correspondía que el OSITRAN la reconozca como tal, debido a que contravenía lo previsto en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

La actuación de quienes aprobaron el Expediente Técnico **(Apéndice n.° 63)** mencionado y reconocieron como Inversión Adicional a las Obras Mínimas que corresponden a la Etapa 3 de ejecución de Obras, ofrecidas e identificadas por el Concesionario en su Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, corresponde a los siguientes funcionarios y servidores públicos:

a. El Director de la Dirección Técnica de la APN, quien suscribió como Jefe de Supervisión de Diseño del Terminal Portuario de Paita, la Carta N° 103-2011-APN/SUPERV.DISEÑO T.P.PAITA de 1 de diciembre de 2011 **(Apéndice n.° 53)**, mediante la cual aprobó (condicionado al levantamiento de observaciones), el Expediente Técnico "Diseño detallado de los Duques de Amarre del Muelle de Paita" **(Apéndice n.° 56)**, sin precisar la Etapa a la que correspondía, inobservando además que los trabajos contenidos en el citado expediente formaban parte de las Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de

obras, ofrecida por el Concesionario en su Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, es decir, con cargo a las Inversiones Mínimas.

Asimismo, el Especialista I de la Dirección Técnica de la APN, quien como Jefe de Supervisión de Diseño del Terminal Portuario de Paita, suscribió la Carta N° 004-2016-APN/SUPERV. DISEÑO TP PAITA de 2 de marzo de 2016 **(Apéndice n.° 65)**, a través de la cual, comunicó la aprobación del Expediente Técnico de Inversión Adicional "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01" **(Apéndice n.° 63)** del Terminal Portuario de Paita, sin embargo, no advirtió que el Concesionario lo había identificado como una Inversión Adicional, a pesar que en dicho expediente se incluyeron trabajos que formaban parte de las Obras Mínimas correspondientes a la Etapa 3, es decir, con cargo a las Inversiones Mínimas que ofreció el Concesionario en su Propuesta Técnica contenida en el Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

b. El Gerente General de la APN quien suscribió la Carta N° 1012-2011-APN/GG de 22 de diciembre de 2011 **(Apéndice n.° 55)**, mediante la cual aprobó el Expediente Técnico "Diseño detallado de los Duques de Amarre" **(Apéndice n.° 56)**, calificándolo como Inversión Adicional, a pesar que no le correspondía y no advirtió que dicha obra formaba parte de las Obras Mínimas correspondientes a la Etapa 3 de ejecución de obras, es decir, con cargo a las Inversiones Mínimas, según lo previsto en la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. Asimismo, suscribió la Resolución de Gerencia General N° 132-2016-APN/GG de 14 de marzo de 2016 **(Apéndice n.° 66)**, a través de la cual aprobó administrativamente el Expediente Técnico: "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 del Terminal Portuario de Paita" **(Apéndice n.° 63)**, calificándolo como Inversión Adicional, a pesar que no le correspondía y no observó que en el citado expediente se incluyeron trabajos de reforzamiento (defensas de muelle) que forman parte de las Obras Mínimas correspondientes a la Etapa 3 de ejecución de obras, es decir, con cargo a las Inversiones Mínimas ofrecidas por el Concesionario en su Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

c. El Jefe de Puertos y el Supervisor de Inversiones de Puertos de OSITRAN quienes suscribieron el Informe N° 2641-14-GSF-OSITRAN de 17 de setiembre de 2014 **(Apéndice n.° 58)**, mediante el cual dieron conformidad a la liquidación de la Obra: "Inversión Adicional Mejoramiento de Defensas para el Muelle Espigón Existente – Duques de Amarre", sin observar, que esta inversión correspondía a trabajos que forman parte de las Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras, es decir, con cargo a las Inversiones Mínimas ofrecidas por el Concesionario en su Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

d. El Jefe de Contratos Portuarios y el Especialista en Inversiones Portuarias de OSITRAN quienes suscribieron el Informe N° 00397-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 6 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 69)**, mediante el cual recomendaron la aceptación de la liquidación de la Obra correspondiente a la Inversión Adicional: "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 del Terminal Portuario de Paita", sin observar, que esta inversión correspondía a trabajos que forman parte de las Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras, es decir, con cargo a las Inversiones Mínimas ofrecidas por el Concesionario en su Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

e. El Gerente de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN quien suscribió el Oficio N° 5115-14-GSF-OSITRAN del 17 de setiembre de 2014 **(Apéndice n.° 59)**, mediante el cual dio conformidad a la liquidación del contrato para la ejecución del proyecto: "Mejoramiento de Defensas para el Muelle Espigón existente – Duques de Amarre", señalando que esta inversión corresponde a la Inversión Adicional, sin observar, que correspondía a trabajos que forman parte de las Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras, es decir, con cargo a las Inversiones Mínimas ofrecidas por el Concesionario en su Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. Asimismo, suscribió el Oficio N° 07839-2018-GSF-OSITRAN del 6 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 70)**, a través del cual dio la aprobación de la Liquidación de la Obra: "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 del Terminal Portuario de Paita", sin observar, que esta inversión correspondía a trabajos que forman parte de las Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras, es decir, con cargo a las Inversiones Mínimas ofrecidas por el Concesionario en su Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Los hechos comentados contravienen las disposiciones siguientes:

✓ **TUO DE LAS BASES DEL CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA.**

"ANEXO N° 8 - PROPUESTA TÉCNICA
Apéndice 1: Especificaciones para el contenido de la Propuesta Técnica
(Referencia al Numeral 7 .1. de las Bases del Concurso)
*El Postor Precalificado deberá presentar un sustento técnico que respalde las Obras y Equipamiento Portuario ofrecidos e identificados en su Propuesta Técnica correspondiente a las **Obras Mínimas**, de conformidad con el Contrato de Concesión con los contenidos mínimos que se indican y que considere al menos los siguientes capítulos: (...)".*

✓ **CONTRATO DE CONCESIÓN**

"(...)
1.18.49 Expediente Técnico
Es el documento que contiene la información necesaria y suficiente para permitir la ejecución y supervisión de las Obras que deberá ser formulado por el CONCESIONARIO de acuerdo a la Propuesta Técnica en el caso de las Obras Mínimas y, en general, de acuerdo a lo dispuesto en el presente Contrato." (...).

1.18.72 Obras Mínimas
Son las Obras que como mínimo el CONCESIONARIO deberá realizar de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del presente Contrato".

(...)
1.18.73 Obras de la Inversión Adicional (Obras IA)
Son las Obras que el CONCESIONARIO deberá realizar en cumplimiento de la Inversión Adicional, de acuerdo a lo previsto en el Apéndice 2 del Anexo 9 del presente Contrato".

(...)
1.18.82 Propuesta Técnica
Es la propuesta contenida en el Sobre N° 2 de acuerdo con lo dispuesto en las Bases, presentada por el Adjudicatario

(...)

ANEXO 16
PROPUESTA TÉCNICA

Las situaciones expuestas han generado que se perjudique al Estado con la reducción en **US$ 3 244 169,01**, incluido el IGV, del monto de Inversión Adicional ofrecido por el Concesionario en su Propuesta Económica **(Apéndice n.° 7)**, según el siguiente detalle:

Cuadro n.° 2

			T.C.: 1 U.S. $ = S/. 3.386
Item	**Obra**	**Montos de Aprobación[1] del Expediente (S/.)**	**Monto de Perjuicio[2] - con IGV (U.S. $)**
1	Diseño Detallado de Duques de Amarre	4,089,273.37	1,472,020.65
2	Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 del Terminal Portuario de	6,000,494.36 (*)	1,772,148.36 (**)
Total (Σ)		**10,089,767.73**	**3,244,169.01**

Notas:	
(1)	Según información remitida por la APN, a la comisión de auditoría, mediante Oficio N° 755-2018-APN/GG del 14.AGO.2018
(2)	Según información remitida por OSITRAN , a la comisión de auditoría, mediante Oficio N° 07532-2018-GSF-OSITRAN del 27.AGO.2018
(*)	Monto obtenido por la comisión de auditória, en base al Presupuesto aprobado con el Expediente Técnico: "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 de Paita" **(Apéndice n.° 85)**, entregado por la APN mediante Oficio N° 450-2018-APN/GG del 24.MA
(**)	Monto obtenido en base al tipo de cambio utilizado en el Informe N° 00397-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 06.SET.2018, correspondiente a la liquidación de la Obra: "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 del Terminal Portuario de Paita", remitido por OSITRAN mediante Oficio N° 08849-2018-GSF-OSITRAN del 09.OCT.2018.

Fuente: Información remitida por APN y OSITRAN.
Elaboración: Comisión de Auditoría

Los hechos señalados se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos de la APN y del OSITRAN de favorecer al Concesionario al aprobar la APN los Expedientes Técnicos de las obras de reforzamiento del Muelle Espigón Existente (duques de amarre y defensas de muelle), con lo que se incrementó su capacidad estructural para atender embarcaciones de mayor tamaño de 25 000 DWT hasta 53 300 DWT, calificándolas como Inversión Adicional, y reconociéndolas como tal el OSITRAN, a pesar que constituían Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras comprendidas en la Inversión Mínima, de acuerdo a lo ofrecido en la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión.

Las personas comprendidas en los hechos presentaron sus comentarios, conforme se detalla en el **Apéndice n.° 2**.

Efectuada la evaluación de los comentarios y documentos presentados **(Apéndice n. ° 3)**, se concluye que los mismos no desvirtúan los hechos observados, considerando la participación de las personas comprendidas en los mismos, conforme se describe a continuación:

Gerardo Pérez Delgado, identificado con DNI n.° 09750600, Gerente General de la APN, en el periodo del 2 de abril de 2007 al 31 de marzo de 2013, según designación mediante Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 013-2007-APN/DIR del 30 de marzo de 2007 **(Apéndice n. ° 4)** y cese con Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 007-2013-APN/DIR del 22 de marzo de 2013 **(Apéndice n. ° 4)**, presentó sus comentarios mediante documento s/n recibido el 16 de noviembre de 2018 en 9 folios.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió la Carta N° 1012-2011-APN/GG del 22 de diciembre de 2011 **(Apéndice n. ° 55)**, con la cual aprobó el Expediente Técnico "Diseño detallado de los Duques de Amarre" y calificó como Inversión Adicional, sin embargo, no le correspondía dicha calificación de inversión, y además con

dichas obras se reforzó el Muelle Existente por lo que forman parte de las Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras, comprendidas en las Inversiones Mínimas, de acuerdo a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n. ° 6)**.

Por tanto, incumplió sus funciones de Gerente General de la APN, establecidas en el Manual de Organización y Funciones de la APN, aprobado con Resolución de Acuerdo de Directorio N° 030-2007-APN/DIR de 30 de noviembre de 2007, que en el ítem III "Descripción de Funciones (Actividades / Acciones), señala lo siguiente:

"(…)

7. *Aprobar las resoluciones que le corresponden, resolviendo los actos administrativos dentro del ámbito de su competencia.*

(…)

9. *Aprobar las propuestas y documentación técnica sustentatoria elaborada por las diferentes unidades orgánicas de la APN.*

(…)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Emilio Alfonso Palacios Ramírez, identificado con DNI n.° 07414275, Jefe de la Supervisión de Diseño del Terminal Portuario de Paita – Segunda Etapa, en el periodo del 4 de diciembre de 2014 hasta la actualidad, según designación con Resolución de Gerencia General n.° 685-2014-APN/GG del 4 de diciembre de 2014 **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios mediante Carta N° 002-2018-APN/EAPR del 19 de noviembre de 2018 en 8 folios.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió la Carta N° 004-2016-APN/SUPERV. DISEÑO TP PAITA del 2 de marzo de 2016 **(Apéndice n.° 65)**, con la cual aprobó el Expediente Técnico de Inversión Adicional "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01" **(Apéndice n.° 63)** del Terminal Portuario de Paita, y calificó las obras como de inversión adicional, sin embargo, en dicho expediente se incluyeron trabajos de defensas de muelle que forman parte de las Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras, comprendidas en las Inversiones Mínimas, de acuerdo a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Por consiguiente, incumplió las cláusulas 6.1 y 6.2 de la Sección VI DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA del Contrato de Concesión que dicen:

"APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

6.1 Para supervisar la elaboración del Expediente Técnico, la APN deberá designar a un Supervisor de Diseño, en un plazo máximo de cuatro (04) meses computados desde la Fecha de Suscripción del Contrato. (…)

6.2 El Expediente Técnico podrá ser presentado por Etapas. Éste comprenderá por lo menos una Etapa de las Obras, que deberá estar claramente definida y cuya operación pueda ser llevada a cabo de manera independiente a las demás Etapas. (…)".

Asimismo, se mantuvo como Especialista 1 de la Dirección Técnica de la APN, según designación mediante Resolución de Presidencia de Directorio N° 053-2011-APN/PD del 13 de diciembre de 2011 **(Apéndice n.° 4)**, hasta la actualidad, siendo que el Manual de Organización y Funciones de la APN, aprobado mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 030-2007-APN/DIR del 30 de noviembre de 2007, establece en los numerales 3 y 4 del ítem III Descripción de Funciones (Actividades / Acciones), lo siguiente:

"(…)

3. *Evaluar y proponer la aprobación técnica, de estudios y obras de infraestructura portuaria, propuestos por entidades del sector público y privado.*
4. *Evaluar y proponer la aprobación técnica y estudios de equipaminto portuario, propuestos por entidades del sector público y privado.*

(…)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Atilio Silvino Rojas Noriega, identificado con DNI n.° 17933151, Jefe de Puertos de OSITRAN, en el periodo del 31 de diciembre de 2008 al 20 de julio de 2015, según designación mediante Oficio N° 0495-08-GAF-OSITRAN del 30 de diciembre de 2008 **(Apéndice n.° 4)** y cese con Carta N° 330-15-GA-OSITRAN del 20 de julio de 2015 **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios mediante documento Carta N° 0005-2018-ARN del 19 de noviembre de 2018 en 6 folios.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Informe N° 2641-14-GSF-OSITRAN de 17 de setiembre de 2014 **(Apéndice n.° 58)**, con el cual dio conformidad al expediente de liquidación de la Obra: "Inversión Adicional Mejoramiento de Defensas para el Muelle Espigón Existente – Duques de Amarre", sin embargo, no verificó que con dichas obras se reforzó el Muelle Existente por lo que forman parte de las Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras, comprendidas en las Inversiones Mínimas, de acuerdo a la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Por tanto, incumplió sus funciones de Jefe de Puertos del OSITRAN establecidas en el Manual de Descripción de Puestos (MDP), aprobado mediante Resolución de Presidencia N° 062-2011-PD-OSITRAN de 4 de noviembre de 2011 y MDP modificado con la Resolución de Presidencia N° 006-2014-PD-OSITRAN del 13 de febrero de 2014, que señalan:

"ACTIVIDADES TÍPICAS – FUNCIONES PRINCIPALES

1. *Coordinar, con los Supervisores de Inversiones, Supervisores Económicos – Financieros y Supervisores de Operaciones, la supervisión del cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales referidas a las materias de inversiones; económica – financiera; y operaciones comprometidos por los concesionarios.*
2. *Supervisar y coordinar con los Supervisores de Inversiones, Supervisores de Operaciones y Supervisores Económicos – Financieros en:*

a) *La verificación del cumplimiento de la ejecución de las inversiones obligatorias y eventuales por parte de los Concesionarios, previstos en los Contratos y en la normatividade vigente;*

(…)

d) La supervisión del cumplimiento de las cláusulas referentes al otorgamiento de las inversiones, previstas en los contratos de concesión;
(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Rosa Verónica Zambrano Copello, identificada con DNI n.° 06660455, ex Gerente General de la APN, en el periodo del 1 de setiembre de 2014 al 6 de julio de 2017, según designación con Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 044-2014-APN/DIR del 30 de agosto de 2014 **(Apéndice n.° 4)** y cese mediante Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 040-2017-APN/DIR del 7 de julio de 2017 **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios mediante documento s/n recibido el 19 de noviembre de 2018.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió la Resolución de Gerencia General N° 132-2016-APN/GG de 14 de marzo de 2016 **(Apéndice n.° 66)** y la Carta N° 0325-2016-APN/GG/DITEC del 16 de marzo de 2016 **(Apéndice n.° 67)**, con las cuales aprobó administrativamente el Expediente Técnico de la obra: "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01" del Terminal Portuario de Paita, calificándola como Inversión Adicional, y remitió al Concesionario dicha resolución respectivamente, sin embargo, no le correspondía dicha calificación de inversión, y además su aprobación incluyó trabajos de defensas de muelle que forman parte del reforzamiento correspondiente a las Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras, comprendidas en las Inversiones Mínimas, de acuerdo con la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Por tanto, incumplió sus funciones de Gerente General de la APN, establecidas en el Manual de Organización y Funciones de la APN, aprobado mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 030-2007-APN/DIR de 30 de noviembre de 2007, que en el ítem III Descripción de Funciones (Actividades / Acciones), señala lo siguiente:
"(...)
7. Aprobar las resoluciones que le correspondan, resolviendo los actos administrativos dentro del ámbito de su competencia.
(...)
9. Aprobar las propuestas y documentación técnica sustentatoria elaborada por las diferentes unidades orgánicas de la APN.
(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Luis Álvarez Estrada, identificado con DNI n.° 06022271, Supervisor de Inversiones I (en Puertos) del OSITRAN, en el periodo del 24 de diciembre de 2008 hasta la actualidad, según designación con Memorando N° 161-08-GG-OSITRAN de 23 de diciembre de 2008

(Apéndice n.° 4), presentó sus comentarios mediante Carta N° 002-2018-LAE recibida el 22 de noviembre de 2018.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Informe N° 2641-14-GSF-OSITRAN del 17 de setiembre de 2014 **(Apéndice n.° 41)**, con el cual dio conformidad al expediente de liquidación de la obra: "Inversión Adicional Mejoramiento de Defensas para el Muelle Espigón Existente – Duques de Amarre", sin verificar que dicha obra formaba parte del reforzamiento correspondiente a las Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras, comprendidas en las Inversiones Mínimas, de acuerdo con la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Por tanto, incumplió sus funciones de Jefe de Puertos del OSITRAN establecidas en el Manual de Descripción de Puestos (MDP), aprobado mediante Resolución de Presidencia N° 062-2011-PD-OSITRAN de 4 de noviembre de 2011 y MDP modificado con la Resolución de Presidencia N° 006-2014-PD-OSITRAN del 13 de febrero de 2014, que señalan:

"(…)

NATURALEZA DE LA CLASE

Objetivo: Supervisar el cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales referidas a las inversiones / infraestructuras comprometidas por los Concesionarios.

ACTIVIDADES TÍPICAS – FUNCIONES PRINCIPALES

1. *Supervisar el cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales referidas a las inversiones / infraestructura comprometidas por los Concesionarios.*

(…)

6. *Verificar el cumplimiento de la ejecución de las inversiones obligatorias y eventuales por parte de los Concesionarios, previstos en los Contratos y en la normatividad vigente.*

(…)

8. *Supervisar el cumplimiento de las cláusulas referentes al reconocimiento de las inversiones, previstas en los Contratos de Concesión.*

(…)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Francisco Jaramillo Tarazona, identificado con DNI n.° 09964332, Gerente de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, en el periodo del 26 de junio de 2013 al 9 de julio de 2018, según designación mediante Resolución de Presidencia N° 056-2013-PD-OSITRAN del 26 de junio de 2013 **(Apéndice n.° 4)** y cese con Memorando N° 133-2018-JGRH-GA-OSITRAN del 16 de julio de 2018 **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios mediante documento s/n recibido el 19 de noviembre de 2018, Expediente 08-2018-51642.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Oficio N° 5115-14-GSF-OSITRAN de 17 de setiembre de 2014 **(Apéndice n.° 59)**, con el cual dio conformidad al expediente de liquidación de la obra: "Inversión Adicional Mejoramiento de Defensas para el Muelle Espigón Existente – Duques de Amarre", sin supervisar que dicha obra formaba parte del reforzamiento correspondiente a las Obras Mínimas de la Etapa 3 de

ejecución de obras, comprendidas en las Inversiones Mínimas, de acuerdo con la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión.

Por tanto, incumplió las funciones de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, establecidas en el Manual de Organización y Funciones de OSITRAN (MOF), aprobado por Resolución del Consejo Directivo N° 006-2007-CD-OSITRAN del 10 enero de 2007 y modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 009-2009-CD-OSITRAN de 25 de marzo de 20029, que señala lo siguiente:

"(...)
Finalidad

Es el órgano responsable de supervisar la gestión de las entidades prestadoras relacionadas a la explotación de la infraestructura de transporte de uso público verificando el cumplimiento de los estándares de servicios, el mantenimiento de la infraestructura así como de las inversiones pactadas en los contratos de concesión.
Asimismo, supervisa el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los contratos de concesión a excepción de las relacionadas al pago de la retribución.
(...)
Funciones generales:
(...)
14. *Supervisa la ejecución de las inversiones en Infraestructura, a cargo de las entidades prestadoras, reconociendo las inversiones de ser el caso y opina sobre los expedientes técnicos de obras, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión o a lo dispuesto por las normas aplicables.*

(...)".

Además, incumplió las funciones del cargo de Gerente de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN (e), establecidas en el Manual de Descripción de Puestos (MDP), aprobado con Resolución de Presidencia N° 006-2014-PD-OSITRAN del 13 de febrero de 2014, que señalan:

"ACTIVIDADES TÍPICAS – FUNCIONES PRINCIPALES
(...)
4. *Dirigir, coordinar y ejecutar la evaluación del desempeño técnico y administrativo de las Entidades Prestadoras;*

(...)
8. *Emitir opinión técnica acerca de los contratos de concesión;*

(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

David Alejandro Villegas Balarezo, identificado con DNI n.° 09797846, Gerente de Supervisión y Fiscalización (e) de OSITRAN, en el periodo del 31 de julio de 2018 hasta el 19 de octubre de 2018, según designación mediante Resolución de Gerencia General N° 116-2018-GG-OSITRAN del 31 de julio de 2018 **(Apéndice n.° 4)** y cese con Memorando circular

N° 107-18-GG-OSITRAN de 19 de octubre de 2018 **(Apéndice n.° 4)**, en adición a la función de Jefe de Contratos Ferroviarios y del Metro de Lima y Callao, según lo indicado en la misma resolución, presentó sus comentarios mediante Carta N° 0002-2018-DVB del 21 de noviembre de 2018.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Oficio N° 07839-2018-GSF-OSITRAN del 6 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 70)**, con el cual aprobó la Liquidación de la obra: "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 del Terminal Portuario de Paita", sin embargo, dicha obra incluyó trabajos de defensas de muelle que forman parte del reforzamiento correspondiente a las Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras, comprendidas en las Inversiones Mínimas, de acuerdo con la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Por tanto, incumplió las funciones de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN establecidas en el Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN (ROF), aprobado por Decreto Supermo N° 012-2015-PCM del 28 de febrero de 2015, que señala lo siguiente:

"(...)
Artículo 53.- Funciones de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización
(...)
3. *Supervisar la gestión de las entidades prestadoras relacionadas con la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, incluida la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao – Metro de Lima y Callao, verificando el cumplimiento de los aspectos comerciales y administrativos, económico – financiero, estándares de calidad y niveles de servicio, operación y mantenimiento de la infraestructura, así como las inversiones pactadas en los contratos respectivos, según corresponda.*

(...)".

Asimismo, incumplió las funciones del cargo de Gerente de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, establecidas en el Manual de Descripción de Puestos (MDP), aprobado con Resolución de Presidencia N° 006-2014-PD-OSITRAN del 13 de febrero de 2014, que señalan lo siguiente:

"(...)
ACTIVIDADES TÍPICAS – FUNCIONES PRINCIPALES
(...)
8. *Emitir opinión técnica acerca de los contratos de concesión;*

(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Francisco Alejandro Merino Rosas, identificado con DNI n.° 07923026, Especialista en Inversiones Portuarias del OSITRAN, en el periodo del 12 de junio de 2017 hasta la

actualidad, según Contrato N° 010-17-OSITRAN-CAS del 9 de junio de 2017 **(Apéndice n.° 4)** y adendas **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios mediante documento s/n recibido el 22 de noviembre de 2018.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Informe N° 00397-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 6 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 69)**, con el cual recomendó la aceptación de la liquidación de la obra: "Inversión Adicional Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 del Terminal Portuario de Paita", sin embargo, no supervisó que dicha obra incluyó trabajos de defensas de muelle que forman parte del reforzamiento correspondiente a las Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras, comprendidas en las Inversiones Mínimas, de acuerdo con la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Por tanto, incumplió sus funciones de Especialista en Inversiones Portuarias del OSITRAN, establecidas en el Perfil de Puesto incluido en el Contrato N° 010-17-OSITRAN-CAS del 9 de junio de 2017, que dicen lo siguiente:

"(...)
MISIÓN DEL PUESTO
Supervisar y coordinar el cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales en lo referente a los trabajos que se efectuarán para la construcción de obras portuarias de los Contratos de Concesión que le sean asignados, reportando y coordinando con la Jefatura de Contratos Portuarios aspectos relacionados a la construcción, y explotación de las obras asignadas.
(...)
FUNCIONES DEL PUESTO
(...)

1. *Supervisar y coordinar el cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales en lo referente a los trabajos que se efectuarán para la construcción de obras portuarias de los Contratos de Concesión que le sean asignados, reportando y coordinando con la Jefatura de Contratos Portuarios aspectos relacionados a la construcción de las obras asignadas.*
2. *Revisar, evaluar y formular observaciones si es necesario, en lo referente a los Proyectos de Ingeniería de Detalle, ejecución del proyecto, control de cambios y/o modificaciones y liquidación y reconocimiento de la inversión final; así como de los informes de avance mensual, informes de levantamiento de observaciones, y de los informes especiales que presenta el Concesionario y/o supervisor de obras contratado.*

(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Roy Dennis Legoas Montejo, identificado con DNI n.° 25678930, Jefe de la Supervisión de Diseño del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita, en el periodo del 10 de setiembre de 2009 al 1 de mayo de 2014, según designación mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 033-2009-APN/DIR del 10 de setiembre de 2009 **(Apéndice n.° 4)** y cese con Resolución de Acuerdo de Directorio N° 017-2014-APN/DIR del 24 de abril de

2014 **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios mediante documento s/n recibido el 16 de noviembre de 2018.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió la Carta N° 103-2011-APN/SUPERV.DISEÑO T.P.PAITA de 1 de diciembre de 2011 **(Apéndice n.° 53)**, con la cual aprobó el Expediente Técnico de la obra: "Diseño detallado de los Duques de Amarre del Muelle de Paita", sin verificar que dicha obra formaba parte del reforzamiento correspondiente a las Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras, comprendidas en las Inversiones Mínimas, de acuerdo con la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Por consiguiente, incumplió las cláusulas 6.1 y 6.2 de la Sección VI DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA del Contrato de Concesión que dicen:

"APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

6.1 Para supervisar la elaboración del Expediente Técnico, la APN deberá designar a un Supervisor de Diseño, en un plazo máximo de cuatro (04) meses computados desde la Fecha de Suscripción del Contrato. (...)

6.2 El Expediente Técnico podrá ser presentado por Etapas. Éste comprenderá por lo menos una Etapa de las Obras, que deberá estar claramente definida y cuya operación pueda ser llevada a cabo de manera independiente a las demás Etapas. (...)".

Asimismo, se mantuvo como Director Técnico, en el período del 1 de setiembre de 2006 al 1 de mayo de 2014, según designación mediante Resolución de Gerencia General N° 104-A-2006-APN/GG del 23 de agosto de 2006 y cese con Resolución de Acuerdo de Directorio N° 017-2014-APN/DIR del 24 abril de 2014, siendo que el Manual de Organización y Funciones de la APN, aprobado con Resolución de Acuerdo de Directorio N° 030-2007-APN/DIR del 30 de noviembre de 2007, en el numeral 6 del ítem III "Descripción de Funciones (Actividades / Acciones), señala lo siguiente:

"(...)

6. Evaluar y emitir opinión técnica sobre los expedientes técnicos de las obras de infraestructura portuaria y las especificaciones técnicas del equipamiento portuario sometido a aprobación por la APN.

(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Carlos Ricardo Aliaga Calderón, identificado con DNI n.° 09857290, Jefe de Contratos Portuarios de OSITRAN, en el periodo del 6 de octubre de 2016 hasta la actualidad, según designación mediante Carta N° 0023-2016-JGRH-GA-OSITRAN del 6 de octubre de 2016 **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios mediante Carta N° 0005-2018-CRAC recibida el 21 de noviembre de 2018.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Informe N° 00397-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 6 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 69)**, con el cual recomendó la aceptación de la liquidación de la Obra: "Inversión Adicional Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 del Terminal Portuario de Paita", sin embargo, no verificó que dicha obra incluyó trabajos de defensas de muelle que forman parte del reforzamiento correspondiente a las Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras, comprendidas en las Inversiones Mínimas, de acuerdo con la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Por tanto, incumplió sus funciones de Jefe de Contratos Portuarios del OSITRAN, establecidas en el Perfil de Puesto, aprobado mediante Resolución de Presidencia N° 032-2016-PD-OSITRAN del 18 de agosto de 2016, que señalan lo siguiente:

"(...)
MISIÓN DEL PUESTO
Dirigir y supervisar la ejecución las actividades en lo referente a las materias de inversiones; económica – financiera; y de operaciones de la infraestructura de transporte de uso público efectuada por las entidades prestadoras en materia portuaria, en el ámbito de competencia del OSITRAN, en el marco de los establecido en la normatividad vigente, a fin de promover el funcionamiento eficiente del mercado de servicios portuarios.
(...)
FUNCIONES DEL PUESTO
(...)
2. *Proponer, controlar y coordinar la ejecución de los procesos y las actividades de supervisión referidas a la explotación de infraestructura portuaria, verificando el cumplimiento de las entidades prestadoras respecto de los aspectos comerciales y administrativos, económico – financieros, estándares de calidad y niveles de servicio, operación y mantenimiento de la infraestructura, inversiones pactadas en los contratos de concesión, así como la idoneidad de la prestación del servicio, según corresponda.*

(...)".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

3. EL CONCESIONARIO ENTREGÓ FUERA DEL PLAZO PREVISTO EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN LA INFORMACIÓN QUE ACREDITABA EL CUMPLIMIENTO DE LOS NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD DE 8 TRIMESTRES DE LA CONCESIÓN; Y ANTE ELLO, EL OSITRAN NO INICIÓ EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR AL CONCESIONARIO A PESAR QUE CONSTITUÍA UNA INFRACION GRAVE, OCASIONANDO QUE NO SE APLIQUE LA SANCIÓN DE COMO MÍNIMO S/ 720 000 SOLES.

El Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** establece en su cláusula 8.19 que el Concesionario deberá entregar al OSITRAN la información necesaria para acreditar el cumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad[16] (en adelante, los NSP) previstos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, de manera trimestral y dentro de los primeros quince (15) días calendario del mes posterior al que será motivo de evaluación.

De la revisión a los informes de evaluación del cumplimiento de los NSP elaborados por servidores públicos del OSITRAN, se advierte que se describieron, entre otros, las fechas, documentos y correos electrónicos mediante los cuales el Concesionario presentó la información que acreditaba el cumplimiento de dicha obligación, sin embargo, dichos servidores del OSITRAN, al margen de sus funciones, no comunicaron que el Concesionario presentó la información fuera del plazo establecido durante el 1° trimestre (Oct/Dic 2009) hasta el 7° trimestre (Abr/Jun 2011) incurriendo en demoras de 762, 680, 641, 549, 457, 367 y 337 días respectivamente, situación que continuó presentándose en el 10° trimestre, pero con demora de 2 días, que tampoco fue informada a pesar que era un incumplimiento que conllevaba a la aplicación de sanción.

En efecto, el Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN (en adelante, RIS de OSITRAN) **(Apéndice n.° 72)**, aprobado por Resolución de Consejo Directivo n.° 023-2003-CD-OSITRAN del 26 de noviembre de 2003 **(Apéndice n.° 72)**, señala en su artículo 38 que no entregar la información en las condiciones y plazos a que se contraen los Contratos de Concesión o hacerlo con tardanza significativa constituye una infracción grave, que de acuerdo a la escala de sanciones establecida en el artículo 61 del RIS de OSITRAN, **(Apéndice n.° 72)**, es sancionada con un monto no menor de 25 UIT y hasta 60 UIT, considerándose los ingresos operativos anuales del Concesionario menores a 20 mil UIT.

Las situaciones indicadas denotaron el incumplimiento del Contrato de Concesión y del RIS de OSITRAN, ocasionando que no se inicie el o los procedimientos administrativos sancionadores y consecuentemente no se determine la aplicación de sanciones que totalizan como mínimo S/ 720 000 soles, y se produjeron debido a que los servidores y funcionarios públicos del OSITRAN desempeñaron sus funciones negligentemente y sin cautela de los intereses del Estado al supervisar el cumplimiento del Concesionario de la citada obligación contractual y no advertir su incumplimiento del plazo previsto en los periodos indicados, así como al no iniciar el o los procedimientos administrativos sancionadores de acuerdo a lo establecido en el RIS de OSITRAN **(Apéndice n.° 72)**. Los hechos descritos se detallan a continuación.

[16] **CONTRATO DE CONCESIÓN**
DEFINICIONES
1.18.69. Niveles de Servicio y Productividad
Son aquellos indicadores mínimos de calidad de servicio que el CONCESIONARIO deberá lograr y mantener durante la Explotación del Terminal Portuario de Paita, según se especifica en el Anexo 3 del Contrato.

El Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** define a los NSP como aquellos indicadores mínimos de calidad de servicio que el Concesionario debe lograr y mantener durante la explotación del Terminal Portuario de Paita. Para cumplir con esta obligación, el Anexo 3 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** señala que las Obras que proponga ejecutar el Concesionario en su expediente técnico deberán permitir como mínimo alcanzar los NSP previstos, que son exigidos desde el inicio de la Explotación[17], es decir, desde el 7 de octubre de 2009 conforme consta en el Acta de Entrega de Bienes del Concedente **(Apéndice n.° 73)**. Asimismo, de acuerdo a lo previsto en la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, quien evalúa el cumplimiento de esta obligación es el OSITRAN, para tal fin, el Concesionario debe presentar de forma trimestral y dentro de los quince (15) días calendario[18] posterior al mes que será motivo de evaluación, la información necesaria que acredite el cumplimiento de los NSP.

Al respecto, en la revisión de los informes de evaluación del cumplimiento de los NSP (elaborados por el Jefe de Puertos, Supervisor de Operaciones y presentados al Gerente de Supervisión del OSITRAN), se advierte que en los antecedentes se detallaron las fechas, documentos y correos electrónicos mediante los cuales el Concesionario presentó la información que acreditaba el cumplimiento de los NSP, sin embargo, los mencionados servidores públicos del OSITRAN no informaron que dicha información fue presentada fuera del plazo establecido, es decir, posterior a los quince (15) días calendario del mes siguiente a evaluar, conforme se puede apreciar en el cuadro siguiente, de esta forma, durante el 1° trimestre (Oct/Dic 2009) hasta el 7° trimestre (Abr/Jun 2011) el Concesionario incurrió en demoras de 762, 680, 641, 549, 457, 367, 337 días respectivamente, esta situación continuó presentándose en el 10° trimestre pero con demora de 2 días que tampoco fue informado, a pesar que eran incumplimientos que conllevaban a la aplicación de sanciones de hasta S/ 720 000 soles por constituir una infracción grave prevista en el RIS de OSITRAN **(Apéndice n.° 72)** aprobado por Resolución de Consejo Directivo n.° 023-2003-CD-OSITRAN del 26 de noviembre de 2003 **(Apéndice n.° 72)**.

[17] **CONTRATO DE CONCESIÓN**
INICIO DE LA EXPLOTACIÓN
8.14. La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los Bienes del CONCEDENTE (...).

[18] **CONTRATO DE CONCESIÓN**
DEFINICIONES
1.18.36. Días Calendario
Son los días hábiles, no hábiles y feriados.

Cuadro n.° 3
Demoras en la presentación de información del cumplimiento de NSP

Trimestre	Fecha Máxima de Presentación	Fecha de Entrega Información TPE	Documento de Presentación	Días de demora	Evaluación OSITRAN	Informe de Evaluación
1° Trimestre Oct/Dic 2009	15/01/2010	16/02/2012	Email	762	19/03/2012	Informe n.° 718-12-GS-OSITRAN y Oficio n.° 1178-2012-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 74)**
2° Trimestre Ene/Mar 2010	15/04/2010	24/02/2012	Email	680	26/03/2012	Informe n.° 782-12-GS-OSITRAN y Oficio n.° 1283-2012-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 75)**
3° Trimestre Abr/Jun 2010	15/07/2010	16/04/2012	Email	641	26/04/2012	Informe n.° 1097-12-GS-OSITRAN y Oficio n.° 1811-2012-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 76)**
4° Trimestre Jul/Set 2010	15/10/2010	16/04/2012	Email	549	04/05/2012	Informe n.° 1134-12-GS-OSITRAN y Oficio n.° 1879-2012-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 77)**
5° Trimestre Oct/Dic 2010	15/01/2011	16/04/2012	Email	457	10/05/2012	Informe n.° 1212-12-GS-OSITRAN y Oficio n.° 2004-2012-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 78)**
6° Trimestre Ene/Mar 2011	15/04/2011	16/04/2012	Email	367	15/05/2012	Informe n.° 1256-12-GS-OSITRAN y Oficio n.° 2075-2012-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 79)**
7° Trimestre Abr/Jun 2011	15/05/2011	16/04/2012	Email	337	18/05/2012	Informe n.° 1294-12-GS-OSITRAN y Oficio n.° 2124-2012-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 80)**
8° Trimestre Jul/Set 2011	15/10/2011	17/10/2011	Email	2	02/07/2012	Informe n.° 1635-12-GS-OSITRAN y Oficio n.° 2726-2012-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 81)**
9° Trimestre Oct/Dic 2011	15/01/2012	16/01/2012	Email	1	12/07/2012	Informe n.° 1747-12-GS-OSITRAN y Oficio n.° 2912-2012-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 82)**
10° Trimestre Ene/Mar 2012	15/04/2012	17/04/2012	Email	2	05/09/2012	Informe n.° 2169-12-GS-OSITRAN y Oficio n.° 3706-2012-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 83)**

Fuente: Informes de Evaluación de los NSP elaborados por el OSITRAN correspondientes al 1° hasta el 33° Trimestre.
Elaboración: Comisión de Auditoria

Cabe señalar que correspondía a los servidores de la entonces Gerencia de Supervisión, de acuerdo a sus funciones[19], informar sobre el hallazgo de incumplimiento a dicha obligación contractual, para que de esta forma, el órgano correspondiente, servidor o funcionario que actúe como instructor[20] determine la procedencia del inicio de un procedimiento administrativo sancionador, la excepción a la obligación de iniciarlo o declaración de no existencia de infracción de ser el caso, de conformidad a lo establecido en el artículo 66, 68-A y 68 del RIS de OSITRAN **(Apéndice n.° 72)**.

Sin embargo, en el rubro de análisis de los informes de evaluación de cumplimiento de los NSP correspondientes al 1° hasta el 7° trimestres, los servidores de la Gerencia de Supervisión de OSITRAN, lejos de informar el incumplimiento indicado, aceptaron ampliaciones de plazo[21] presentadas por el Concesionario luego de haberse vencido el plazo

[19] **Manual de Descripción de Puestos (Apéndice n.° 84)** aprobado por Resolución de Presidencia n.° 062-2011-PD-OSITRAN **(Apéndice n.° 84)**.
CARGO: JEFE DE PUERTOS
ACTIVIDADES TIPICAS – FUNCIONES PRINCIPALES
13. Informar sobre hallazgos de incumplimientos de las Entidades Prestadoras, a las obligaciones contractuales o legales referidas a los aspectos de su competencia.
CARGO: SUPERVISOR DE OPERACIONES I
ACTIVIDADES TIPICAS – FUNCIONES PRINCIPALES
4. Informar sobre hallazgos de incumplimientos de las entidades prestadoras, a las obligaciones contractuales o legales referidas a los aspectos de su competencia;

[20] **Manual de Descripción de Puestos (Apéndice n.° 84)** aprobado por Resolución de Presidencia n.° 062-2011-PD-OSITRAN **(Apéndice n.° 84)**.
CARGO: ANALISTA DE GESTIÓN I.
ACTIVIDADES TIPICAS – FUNCIONES PRINCIPALES
6. Actuar como instructor y administrar los Procesos Administrativos Sancionadores (PAS) proponiendo a la Gerencia las sanciones correspondientes, encargándose de la formación y custodia de los expedientes, así como del control y seguimiento de sanciones impuestas.

[21] Mediante Carta n.° 080-2011-GG del 12 de julio de 2011 **(Apéndice n.° 86)**, el Concesionario solicitó seis (6) meses de plazo contados desde agosto de 2011 para la presentación de la información que acreditaba el cumplimiento de los NSP. Con Carta n.° 042-2012-GG de 24 de abril de 2012 **(Apéndice n.° 86)**, el Concesionario solicitó un nuevo plazo de 30 días para remitir la citada información correspondiente a los meses de abril de 2010 hasta mayo de 2011.

máximo de presentación establecido en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, señalando que la metodología para la medición de los NSP fue oficializado por la APN mediante Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 019-2011-APN/DIR **(Apéndice n.° 87)** del 6 de setiembre de 2011. En ese sentido, justificaron su decisión mencionando que el Concesionario debía cumplir con remitir la información de forma retroactiva a octubre de 2009.

No obstante, cabe señalar que el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, no condiciona la entrega de la información para acreditar el cumplimiento de los NSP a la emisión de la metodología expedida por la APN, en efecto, el Contrato de Concesión establece incondicionalmente un plazo máximo dentro de los quince (15) días calendario posterior al mes siguiente de evaluación, para la entrega de dicha información. Adicionalmente, cabe precisar que de acuerdo a lo previsto en el artículo 68-A del RIS de OSITRAN **(Apéndice n.° 72)** vigente a la fecha de los incumplimientos, la Gerencia General del OSITRAN previo informe del órgano instructor, análisis costo beneficio y evaluación de no haber generado grave daño a los usuarios, es quien se encuentra facultada excepcionalmente a no dar inicio al procedimiento sancionador.

Por otra parte, en el rubro de análisis de los informes de evaluación de cumplimiento de los NSP correspondientes al 8° hasta el 10° trimestres, a pesar que se menciona que la información fue presentada en una fecha posterior al plazo establecido dentro de los quince (15) días calendario posterior al mes de evaluación, señalan para el 8° y 9° trimestres que debido a que el día 15 y 16 correspondían a días no hábiles, la presentación en una fecha posterior es considerada oportuna, advirtiéndose que no se informó el incumplimiento respecto al 10° trimestre.

Cabe precisar, que el RIS del OSITRAN **(Apéndice n.° 72)** tenía previsto como infracción grave, la no entrega de información por parte de una Entidad Prestadora, conforme lo transcribimos a continuación:

"CAPITULO VI
INFRACCIONES RELATIVAS A LAS ACCIONES DE SUPERVISIÓN
Artículo 38.- No entregar información
La Entidad Prestadora que en relación a OSITRAN o a terceros que actúen con su autorización, ***no entregue, o lo haga con tardanza significativa, la información y/o documentación en las condiciones y plazos a que se contraen los contratos de Concesión*** *y documentos conexos o la legislación aplicable,* ***incurrirá en infracción grave".***

En ese sentido, no entregar la información en el plazo establecido en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, ameritaba el inicio de un procedimiento administrativo sancionador, razón por la cual, mediante Oficio n.° 064-2018-CG/APP-AC-TP PAITA del 20 de agosto de 2018 **(Apéndice n.° 88)**, la Comisión de Auditoría formuló el siguiente requerimiento al OSITRAN:

"Indicar si de acuerdo a lo previsto en la Cláusula 19.6 del Contrato de Concesión y en el marco del Reglamento de Infracciones y Sanciones, el OSITRAN inició algún procedimiento administrativo sancionador al Concesionario del Terminal Portuario de Paita por el incumplimiento de la obligación prevista en la Cláusula 8.19 relacionado con la obligación del Concesionario de presentar al OSITRAN información necesaria para acreditar el

cumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad, dentro de los primeros quince (15) días calendario del mes posterior al que será motivo de evaluación.
De ser afirmativa su respuesta, remitir un cuadro resumen de los procedimientos iniciados así como de la sanción aplicada o resolución mediante la cual se concluyó el procedimiento administrativo sancionador".

En atención a lo solicitado, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN mediante Oficio n.° 07368-2018-GSF-OSITRAN recibido el 23 de agosto de 2018 **(Apéndice n.° 89)** por la Comisión de Auditoría, señaló lo siguiente:

"(...) se debe indicar que se ha remitido a la Jefatura de Fiscalización el Informe N° 0350-18-JCP-GSF-OSITRAN, que se adjunta al presente, sobre el presunto Hallazgo por el incumplimiento del Concesionario Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. de la obligación referida a la remisión de la información necesaria para acreditar el cumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de manera trimestral correspondiente al vigésimo segundo trimestre de Explotación (enero-marzo 2015) del Terminal Portuario de Paita, expediente que a la fecha se encuentra en trámite".

En el referido Informe n.° 0350-2018-JCP-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 90)** del Jefe de Contratos Portuarios, Supervisor de Operaciones y Asesora Legal presentado al Jefe de Fiscalización de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN el **7 de agosto de 2018**, se identificó un presunto incumplimiento de dos (2) días en la entrega de la información que acreditaba el cumplimiento de los NSP correspondiente al 22° trimestre (Ene/Mar 2015), sin embargo, dicha información fue presentada por el Concesionario al OSITRAN el **17 de abril de 2015**, de esta forma, el citado Informe **(Apéndice n.° 90)** advierte un incumplimiento acontecido **hace más de tres años**, en el cual se recomienda evaluar si corresponde iniciar un Procedimiento Administrativo Sancionador o la aplicación de penalidades.

Sin embargo, respecto a los incumplimientos acontecidos durante el 1° trimestre (Oct/Dic 2009) hasta el 7° trimestre (Abr/Jun 2011) con demoras de 762, 680, 641, 549, 457, 367, 337 días respectivamente y respecto al 10° trimestre con demora de 2 días, a la fecha se encontrarían prescritos[22]; razón por la cual, a pesar que pueden ser advertidos actualmente, no podrían ser sometidos a ningún Procedimiento Administrativo Sancionador y en consecuencia tampoco podrían ser sancionados; esta omisión de los servidores de la Gerencia de Supervisión, actualmente Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, finalmente conllevó a beneficiar al Concesionario con la inaplicación de una sanción debido a que dicho incumplimiento constituía una infracción grave prevista en el RIS de OSITRAN **(Apéndice n.° 72)**.

La sanción que hubiera correspondido aplicar se determinó considerando la infracción tipificada como grave y la sanción mínima aplicable, según lo previsto en los artículos 38 y 61 del RIS de OSITRAN **(Apéndice n.° 72)** respectivamente, e ingresos menores a 20 mil UIT anuales del Concesionario en los años 2009, 2010 y 2011:

[22] El **Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN (Apéndice n.° 72)**, aprobado por Resolución de Consejo Directivo n.° 023-2003-CD-OSITRAN del 26 de noviembre de 2003 **(Apéndice n.° 72)**, vigente a la fecha de ocurrencia de las infracciones, no establece un plazo de prescripción, sin embargo, en la segunda disposición complementaria se establece que para todo lo no previsto será de aplicación la Ley del Procedimiento Administrativo General aprobada por Ley n.° 27444 **(Apéndice n.° 91)**, esta última señala en su artículo 233.1 que la facultad de la autoridad para determinar la existencia de infracciones, en caso no hubiera sido determinado, prescribirá a los cuatro (4) años.

Cuadro n.° 4
Escala de Sanciones

UIT 2009	Ingresos Operativos Anuales (en UIT)	Multas (en UIT)		
3,550.00		Leve1	Grave	Muy Grave
71,000,000.00	Ingreso < 20 mil	Hasta 25	Hasta 60	Hasta 140
177,500,000.00	20 mil < Ingreso < 50mil	Hasta 75	Hasta 180	Hasta 420
177,500,000.00	Ingreso > 50 mil	Hasta 180	Hasta 450	Hasta 840
	1/Incluye la posibilidad de amonestación pública			

Fuente: Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN **(Apéndice n.° 72)**
Elaboración : Comisión de Auditoria

Cuadro n.° 5
Cálculo de la Sanción

1° Trimestre Oct/Dic 2009				
UIT 2009	TRIMESTRE	Ingreso Bruto Nuevos Soles	Sanción Mínima	Días incumplidos
3,550.00	oct-09	1,713,744.57	88,750.00	762
	nov-09	3,315,908.94		
	dic-09	4,121,663.00		
	TOTAL	**9,151,316.51**		
	Ingreso Bruto Promedio Anual 2009	36,605,266.04		

2° Trimestre Ene/Mar 2010				
UIT 2010	TRIMESTRE	Ingreso Bruto Nuevos Soles	Sanción Mínima	Días incumplidos
3,600.00	ene-10	3,883,589.53	90,000.00	680
	feb-10	4,189,112.00		
	mar-10	3,752,025.78		
	TOTAL	**11,824,727.31**		

3° Trimestre Abr/Jun 2010				
UIT 2010	TRIMESTRE	Ingreso Bruto Nuevos Soles	Sanción Mínima	Días incumplidos
3,600.00	abr-10	3,652,404.69	90,000.00	641
	may-10	4,444,686.26		
	jun-10	4,183,932.00		
	TOTAL	**12,281,022.95**		

4° Trimestre Jul/Sep 2010				
UIT 2010	TRIMESTRE	Ingreso Bruto Nuevos Soles	Sanción Mínima	Días incumplidos
3,600.00	jul-10	3,925,249.57	90,000.00	549
	ago-10	2,646,285.96		
	sep-10	2,657,109.43		
	TOTAL	**9,228,644.96**		

5° Trimestre Oct/Dic 2010				
UIT 2010	TRIMESTRE	Ingreso Bruto Nuevos Soles	Sanción Mínima	Días incumplidos
3,600.00	oct-10	3,062,998.61	90,000.00	457
	nov-10	4,196,390.19		
	dic-10	5,352,583.85		
	TOTAL	**12,611,972.65**		
	TOTAL AÑO 2010	**45,946,367.87**		

6° Trimestre Ene/Mar 2011				
UIT 2011	TRIMESTRE	Ingreso Bruto Nuevos Soles	Sanción Mínima	Días incumplidos
3,600.00	ene-11	4,858,386.79	90,000.00	367
	feb-11	5,983,744.94		
	mar-11	4,220,578.37		
	TOTAL	**15,062,710.10**		

7° Trimestre Abr/Jun 2011				
UIT 2011	TRIMESTRE	Ingreso Bruto Nuevos Soles	Sanción Mínima	Días incumplidos
3,600.00	abr-11	3,652,404.69	90,000.00	337
	may-11	4,444,686.26		
	jun-11	4,183,932.00		
	TOTAL	**12,281,022.95**		
	Total Año 2011	**27,343,733.05**		

10° Trimestre Ene/Mar2012				
UIT 2012	TRIMESTRE	Ingreso Bruto Nuevos Soles	Sanción Mínima	Días incumplidos
3,650.00	ene-12	5,489,985.21	91,250.00	2
	feb-12	5,118,366.02		
	mar-12	5,389,786.00		
	TOTAL	**15,998,137.23**		
TOTAL SANCIÓN			**720,000.00**	

Fuente: Informes de Evaluación de los NSP del OSITRAN correspondientes al 1° hasta el 10° Trimestre.
Elaboración: Comisión de Auditoría

En consecuencia, la omisión de informar la demora en la entrega de la información que acreditaba el cumplimiento de los NSP durante el 1° al 7° y 10° trimestres de la concesión, conllevó a que no se sancione al Concesionario por dichas infracciones, beneficiándolo con la inaplicación de una multa estimada en S/ 720 000,00, debido a que dicho incumplimiento constituye una infracción grave prevista en el RIS del OSITRAN **(Apéndice n.° 72)**.

La omisión de advertir en su oportunidad las demoras del Concesionario en la entrega de la información que acreditaba el cumplimiento de los NPS, durante el 1° al 7° y 10° trimestres, recae en las siguientes personas:

a) El Gerente de Supervisión del OSITRAN quien suscribió los oficios, a través de los cuales dio a conocer al Concesionario la evaluación practicada a cada uno de los trimestres de explotación, para el cumplimiento de los indicadores de los NSP, sin embargo, no advirtió

la demora incurrida en la presentación de los informes que acreditaban dicha obligación, a pesar que en el informe dirigido a su persona y que sustentó los oficios que suscribió, se detallaron las fechas, documentos y correos electrónicos mediantes los cuales el Concesionario presentó dicha información.

b) Jefe de Puertos del OSITRAN quien suscribió los informes dirigidos al Gerente de Supervisión, a través de los cuales evaluó el cumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad, sin embargo, no informó la demora incurrida en la presentación de los informes que acreditaban dicha obligación, a pesar que en el mismo, detalló las fechas, documentos y correos electrónicos mediantes los cuales el Concesionario presentó dicha información.

c) Supervisor de Operaciones del OSITRAN quien suscribió los informes dirigidos al Gerente de Supervisión, a través de los cuales evaluó el cumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad, sin embargo, no informó la demora incurrida en la presentación de la información que acreditaba dicha obligación, a pesar que en los mismos, detalló las fechas, documentos y correos electrónicos mediantes los cuales el Concesionario presentó dicha información

Lo descrito anteriormente denota un incumplimiento de las disposiciones contractuales y normativas que a continuación se detallan:

✓ **Contrato de Concesión**

"NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD

8.19. El CONCESIONARIO deberá cumplir, cuando menos, con los Niveles de Servicio y Productividad indicados en el Anexo 3 del Contrato, para la prestación de los Servicios Estándar.

*El CONCESIONARIO deberá entregar al REGULADOR la información necesaria para acreditar el cumplimiento de lo establecido en dicho anexo, de manera trimestral, **dentro de los primeros quince (15) Días Calendario del mes posterior** al que será motivo de evaluación.*

(...)".

"SECCIÓN XIV: COMPETENCIAS ADMINISTRATIVAS
FACULTADES DEL REGULADOR

DE LA POTESTAD DE SUPERVISIÓN

14.14. Entre otras actividades, corresponderá al REGULADOR fiscalizar el cumplimiento por parte del CONCESIONARIO de las siguientes obligaciones:

*a) **El cumplimiento de las obligaciones contractuales**, las normas regulatorias y las Leyes y Disposiciones Aplicables.*

(...)".

"DE LA POTESTAD SANCIONADORA

*14.15. **El REGULADOR estará facultado para aplicar sanciones al CONCESIONARIO en caso de incumplimiento de sus obligaciones**, conforme a la Ley N° 27332 y Ley N° 26917 y los reglamentos que se dicten sobre la materia. El CONCESIONARIO deberá proceder con el cumplimiento de las sanciones que imponga el REGULADOR de acuerdo a las Normas Regulatorias".*

✓ **REGLAMENTO DE INFRACCIONES Y SANCIONES DEL OSITRAN,** aprobado por Resolución de Consejo Directivo n.° 023-2003-CD-OSITRAN de 26 de noviembre de 2003.

"CAPITULO VI
INFRACCIONES RELATIVAS A LAS ACCIONES DE SUPERVISIÓN
Articulo 38.- No entregar información
La Entidad Prestadora que en relación a OSITRAN o a terceros que actúen con su autorización, no entregue, o lo haga con tardanza significativa, la información y/o documentación en las condiciones y plazos a que se contraen los contratos de Concesión y documentos conexos o la legislación aplicable, incurrirá en infracción grave".

Las situaciones expuestas han ocasionado que no se inicie el o los Procedimientos Administrativos Sancionadores, de acuerdo al RIS de OSITRAN **(Apéndice n.° 72)**, lo que conllevó a que se deje de aplicar la sanción de por lo menos S/. 720 000 que hubiese correspondido en su oportunidad, dado que a la fecha las infracciones se encontrarían prescritas.

Los hechos señalados se produjeron debido a que los servidores y funcionarios públicos del OSITRAN desempeñaron sus funciones negligentemente y sin cautela de los intereses del Estado al supervisar el cumplimiento del Concesionario de su obligación de presentar la información que acreditaba el cumplimiento de los NSP y no advertir su incumplimiento del plazo previsto en el 1° trimestre (Oct/Dic 2009) hasta el 7° trimestre (Abr/Jun 2011) y el 10° trimestre (Ene/Mar 2012), así como al no iniciar el o los procedimientos administrativos sancionadores correspondientes, a pesar que dichos incumplimientos constituían infracciones graves y sancionables de acuerdo a lo establecido en el RIS de OSITRAN **(Apéndice n.° 72)**.

Las personas comprendidas en los hechos presentaron sus comentarios, conforme se detalla en el **Apéndice n.° 2**.

Efectuada la evaluación de los comentarios y documentos presentados **(Apéndice n. ° 3)**, se concluye que los mismos no desvirtúan los hechos observados, considerando la participación de las personas comprendidas en los mismos, conforme se describe a continuación:

Ernesto Francisco Ortiz Farfán, identificado con DNI n.° 08217423, Gerente de Supervisión (encargado) del OSITRAN, en el periodo del 1 de enero de 2012 al 16 de noviembre de 2012, según designación efectuada mediante Resolución de Presidencia n.° 001-2012-PD-OSITRAN de 2 de enero de 2012 **(Apéndice n.° 4)** y cesado con Carta n.° 022-2012-GG-OSITRAN de 16 de noviembre de 2012 **(Apéndice n.° 4)**, no presentó sus comentarios a la desviación de cumplimiento comunicada el 24 de octubre de 2018, según constancia de recepción de la Cédula de Comunicación n.° 12-2018-CG/APP-AC TP PAITA.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el: (i) Oficio n.° 1178-2012-GS-OSITRAN del 19 de marzo de 2012 **(Apéndice n.° 74)**, (ii) Oficio n.° 1283-2012-GS-OSITRAN del 26 de marzo de 2012 **(Apéndice n.° 75)**, (iii) Oficio n.° 1811-2012-GS-OSITRAN de 26 de abril de 2012 **(Apéndice n.° 76)**, (iv) Oficio n.° 1879-2012-GS-OSITRAN de 4 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 77)**, a través de los cuales, comunicó al Concesionario el resultado de la evaluación de la información que acreditaba el cumplimiento de los NSP correspondiente al 1°, 2°, 3° y 4° trimestres de la Concesión, sin advertir que

dicha información se presentó fuera del plazo establecido en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, con demoras de 762, 680, 641 y 549 días calendario respectivamente, todo ello, a pesar que en los Informes n.° 718-12-GS-OSITRAN de 19 de marzo de 2012 **(Apéndice n.° 74)**, n.° 782-12-GS-OSITRAN de 26 de marzo de 2012 **(Apéndice n.° 75)**, n.° 1097-12-GS-OSITRAN de 26 de abril de 2012 **(Apéndice n.° 76)** y n.° 1134-12-GS-OSITRAN de 4 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 77)**, dirigidos a su persona, contenían el detalle de fechas, documentos y correos electrónicos mediante los cuales el Concesionario presentó dicha información. Consecuentemente, no coordinó la evaluación del inicio del o los Procedimientos Administrativos Sancionadores, por constituir un incumplimiento previsto como una infracción grave en el artículo 38 del RIS de OSITRAN **(Apéndice n.° 72)**, situación que conllevó a que se deje de aplicar la sanción que hubiese correspondido en su oportunidad, dado que a la fecha la infracción se encontraría prescrita.

De esta forma, trasgredió lo previsto en el Manual de Descripción de Puestos del OSITRAN, aprobado con Resolución de Presidencia n.° 062-2011-PD-OSITRAN del 4 de noviembre de 2011, que señala como funciones principales del Gerente de Supervisión, entre otras: "*...5. Calificar las observaciones y proponer medidas correctivas y/o sanciones a la Entidad Prestadora, cuando incurra en alguna de las causales establecidas en las normas legales y/o contractuales; (...) 13. Coordinar el desarrollo de los Procesos Administrativos Sancionadores (PAS) y verificar el seguimiento de cumplimiento de las sanciones impuestas por OSITRAN a las Entidades Prestadoras.*"

Asimismo, el Manual de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo n.° 006-2007-CD-OSITRAN del 10 de enero de 2007 y modificado mediante Resolución de Consejo Directivo n.° 009-2009-CD-OSITRAN del 25 de marzo de 2009, que señala como finalidad de la Gerencia de Supervisión, entre otros, que: "*supervisa el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los contratos de concesión a excepción de las relacionadas al pago de la retribución.* Precisa además que: *"Es el órgano instructor de los procesos administrativos sancionadores"* y detalla como funciones generales, entre otras, las siguientes: "*9. Propone medidas correctivas y/o sanciones a las entidades prestadoras cuando incurran en alguna de las causales establecidas en las normas o en las cláusulas del contrato" (...) 16. Actúa como instructor y administra los procesos administrativos sancionadores proponiendo a la Gerencia General las sanciones correspondientes, encargándose de la formación y custodia de los expedientes, así como del Control de Sanciones Impuestas".*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador a cargo de la instancia competente de la Contraloría General de la República.

Oscar Herrera Benavides, identificado con DNI n.° 10492615, Gerente de Supervisión (encargado) del OSITRAN, en el periodo del 4 de mayo de 2012 al 9 de enero de 2013, según designación efectuada mediante Resolución de Presidencia n.° 031-2012-PD-OSITRAN del 4 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 4)** y cesado con memorando n.° 005-2013-PD-OSITRAN del 9 de enero de 2013 **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios el 31 de octubre de 2018 mediante Carta n.° 0002-2018-OHB de ocho (8) hojas y trece (14) hojas de impresos, según expediente 08-2018-48699.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el: (i) Oficio n.° 2004-2012-GS-OSITRAN del 10 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 78)**, (ii) Oficio n.° 2075-2012-GS-OSITRAN del 15 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 79)**, (iii) Oficio n.° 2124-2012-GS-OSITRAN del 18 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 80)**, (iv) Oficio n.° 3706-2012-GS-OSITRAN del 5 de setiembre de 2012 **(Apéndice n.° 83)**, a través de los cuales, comunicó al Concesionario el resultado de la evaluación del cumplimiento de los NSP del 5°,6°, 7° y 10° trimestres de la concesión, sin advertir que la información que acreditaba el cumplimiento de dicha obligación se presentó fuera del plazo establecido en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, con demoras de 457, 367, 337 y 2 días calendario respectivamente, todo ello, a pesar que en los Informes n.° 1212-12-GS-OSITRAN del 10 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 78)**, n.° 1256-12-GS-OSITRAN del 15 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 79)**, n.° 1294-12-GS-OSITRAN del 18 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 80)**, n.° 2169-12-GS-OSITRAN del 5 de setiembre de 2012 **(Apéndice n.° 83)**, dirigidos a su persona, contenían el detalle de fechas, documentos y correos electrónicos mediante los cuales el Concesionario presentó dicha información. Consecuentemente, no coordinó la evaluación del inicio del o los Procedimientos Administrativos Sancionadores, por constituir un incumplimiento previsto como una infracción grave en el artículo 38 del RIS del OSITRAN **(Apéndice n.° 72)**, situación que conllevó a que se deje de aplicar la sanción que hubiese correspondido en su oportunidad, dado que a la fecha la infracción se encontraría prescrita.

De esta forma, trasgredió lo previsto en el Manual de Descripción de Puestos del OSITRAN, aprobado con Resolución de Presidencia n.° 062-2011-PD-OSITRAN del 4 de noviembre de 2011, nueva versión aprobada con Resolución de Presidencia n.° 046-2012-PD-OSITRAN del 17 de julio de 2012 y nueva versión aprobada Resolución de Presidencia n.° 053-2012-PD-OSITRAN del 14 de agosto de 2012, que señalan como funciones principales del Gerente de Supervisión, entre otras: "*...5. Calificar las observaciones y proponer medidas correctivas y/o sanciones a la Entidad Prestadora, cuando incurra en alguna de las causales establecidas en las normas legales y/o contractuales; (...) 13. Coordinar el desarrollo de los Procesos Administrativos Sancionadores (PAS) y verificar el seguimiento de cumplimiento de las sanciones impuestas por OSITRAN a las Entidades Prestadoras.*"

Asimismo, el Manual de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo n.° 006-2007-CD-OSITRAN del 10 de enero de 2007 y modificado mediante Resolución de Consejo Directivo n.° 009-2009-CD-OSITRAN del 25 de marzo de 2009, que señala como finalidad de la Gerencia de Supervisión, entre otros, que: "*supervisa el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los contratos de concesión a excepción de las relacionadas al pago de la retribución*". Precisa además que: "*Es el órgano instructor de los procesos administrativos sancionadores*" y detalla como funciones generales, entre otras, las siguientes: "*9. Propone medidas correctivas y/o sanciones a las entidades prestadoras cuando incurran en alguna de las causales establecidas en las normas o en las cláusulas del contrato (...) 16. Actúa como instructor y administra los procesos administrativos sancionadores proponiendo a la Gerencia General las sanciones correspondientes, encargándose de la formación y custodia de los expedientes, así como del Control de Sanciones Impuestas*".

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador a cargo de la instancia competente de la Contraloría General de la República.

Atilio Silvino Rojas Noriega, identificado con DNI n.° 17933151, Jefe de Puertos de la Gerencia de Supervisión de OSITRAN, en el periodo del 31 de diciembre de 2008 al 20 de julio de 2015, según designación efectuada mediante Oficio n.° 0495-08-GAF-OSITRAN de 30 de diciembre de 2008 **(Apéndice n.° 4)** y cesado con Carta n.° 330-15-GA-OSITRAN de 20 de julio de 2015 **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios el 7 de noviembre de 2018 mediante Carta n.° 0003-2018-ARN.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el: (i) Informe n.° 718-12-GS-OSITRAN de 19 de marzo de 2012 **(Apéndice n.° 74)**, (ii) Informe n.° 782-12-GS-OSITRAN del 26 de marzo de 2012 **(Apéndice n.° 75)**, (iii) Informe n.° 1097-12-GS-OSITRAN del 26 de abril de 2012 **(Apéndice n.° 76)**, (iv) Informe n.° 1134-12-GS-OSITRAN del 4 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 77)**, (v) Informe n.° 1212-12-GS-OSITRAN del 10 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 78)**, (vi) Informe n.° 1256-12-GS-OSITRAN del 15 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 79)**, (vii) Informe n.° 1294-12-GS-OSITRAN del 18 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 80)**, e (viii) Informe n.° 2169-12-GS-OSITRAN del 5 de setiembre de 2012 **(Apéndice n.° 83)**, a través de los cuales, comunicó al Gerente de Supervisión del OSITRAN la evaluación de los NSP del 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7° y 10° trimestres de la Concesión, sin advertir que el Concesionario presentó la información que acreditaba el cumplimiento de los NSP fuera del plazo establecido en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, con demoras de 762, 680, 641, 549, 457, 367, 337, y 2 días calendario respectivamente, todo ello, a pesar que en los informes que suscribió se señalaban las fechas, documentos y correos electrónicos mediantes los cuales el Concesionario presentó dicha información. Consecuentemente, al no informar sobre el hallazgo de incumplimiento no se evaluó el inicio del o los Procedimientos Administrativos Sancionadores respectivos por constituir dichos incumplimientos una infracción grave prevista en el artículo 38 del RIS del OSITRAN **(Apéndice n.° 72)**, situación que conllevó a que se deje de aplicar la sanción que hubiese correspondido en su oportunidad, dado que a la fecha la infracción se encontraría prescrita.

De esta forma, trasgredió lo previsto en el Manual de Descripción de Puestos del OSITRAN, aprobado con Resolución de Presidencia n.° 062-2011-PD-OSITRAN del 4 de noviembre de 2011, nueva versión aprobado con Resolución de Presidencia n.° 046-2012-PD-OSITRAN del 17 de julio de 2012 y nueva versión aprobado con Resolución de Presidencia n.° 053-2012-PD-OSITRAN de 14 de agosto de 2012, que señalan como funciones principales del Jefe de Puertos, entre otras: *"1. Coordinar, con los Supervisores de Inversiones, Supervisores Económicos – Financieros y Supervisores de Operaciones, la supervisión del cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales referidas a las materias de inversiones; económica – financiera; y operaciones comprometidos por los concesionarios. (…) 5. Controlar los plazos de atención de la correspondencia relacionada con las entidades prestadoras, de acuerdo a las cláusulas del contrato y a la normatividad vigente; (…) 10. Dar conformidad a las actividades de supervisión correspondientes, coordina y dirige la ejecución de las mismas, y hacer el seguimiento respectivo, en lo referente a las materias de su competencia; (…) 13. Informar sobre hallazgos de incumplimientos de las Entidades Prestadoras, a las obligaciones contractuales o legales referidas a los aspectos de su competencia."*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador a cargo de la instancia competente de la Contraloría General de la República.

Santiago Ernesto Perona Álvarez, identificado con DNI n.° 09395156, Supervisor de Operaciones I de la Gerencia de Supervisión, (actualmente denominada Gerencia de Supervisión y Fiscalización) del OSITRAN, en el periodo del 31 de diciembre de 2008 hasta la actualidad, según designación efectuada mediante Oficio n.° 0512-08-GAF-OSITRAN de 30 de diciembre de 2008 **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios el 31 de octubre de 2018 mediante Carta n.° 0002-2018-SPA de ocho (8) hojas y trece (13) hojas de impresos, según Expediente N° 08-2018-48696.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el: (i) Informe n.° 718-12-GS-OSITRAN del 19 de marzo de 2012 **(Apéndice n.° 74)**, (ii) Informe n.° 782-12-GS-OSITRAN del 26 de marzo de 2012 **(Apéndice n.° 75)**, (iii) Informe n.° 1097-12-GS-OSITRAN del 26 de abril de 2012 **(Apéndice n.° 76)**, (iv) Informe n.° 1134-12-GS-OSITRAN del 4 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 77)**, (v) Informe n.° 1212-12-GS-OSITRAN del 10 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 78)**, (vi) Informe n.° 1256-12-GS-OSITRAN del 15 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 79)**, (vii) Informe n.° 1294-12-GS-OSITRAN del 18 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 80)**, e (viii) Informe n.° 2169-12-GS-OSITRAN del 5 de setiembre de 2012 **(Apéndice n.° 83)**, a través de los cuales, comunicó al Gerente de Supervisión de OSITRAN la evaluación de los NSP del 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7° y 10° trimestre de la Concesión, sin advertir que el Concesionario presentó la información que acreditaba el cumplimiento de los NSP fuera del plazo establecido en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, con demoras de 762, 680, 641, 549, 457, 367, 337, y 2 días calendario respectivamente, todo ello, a pesar que en los informes que suscribió se señalaba las fechas, documentos y correos electrónicos mediantes los cuales el Concesionario presentó dicha información. Consecuentemente, al no informar sobre el hallazgo de incumplimiento no se evaluó el inicio del o los Procedimientos Administrativos Sancionadores respectivos por constituir dichos incumplimientos una infracción grave prevista en el artículo 38 del RIS del OSITRAN **(Apéndice n.° 72)**, situación que conllevó a que se deje de aplicar la sanción que hubiese correspondido en su oportunidad, dado que a la fecha la infracción se encontraría prescrita.

De esta forma, trasgredió lo previsto en el Manual de Descripción de Puestos del OSITRAN, aprobado con Resolución de Presidencia n.° 062-2011-PD-OSITRAN del 4 de noviembre de 2011, nueva versión aprobado con Resolución de Presidencia n.° 046-2012-PD-OSITRAN de 17 de julio de 2012 y nueva versión aprobado con Resolución de Presidencia n.° 053-2012-PD-OSITRAN del 14 de agosto de 2012, que señalan como funciones principales del Supervisor de Operaciones I, entre otras: *"1. Supervisar el cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales en lo referente a los aspectos operativos / servicios brindados por la Entidades Prestadoras. (...) 4. Informar sobre hallazgos de incumplimientos de las entidades prestadoras, a las obligaciones contractuales o legales referidas a los aspectos de su competencia; 5. Coordinar con las Entidades Prestadoras, el reporte oportuno de la información necesaria para la supervisión de las obligaciones materia de su competencia; (...) 10. Controlar los plazos de atención de la correspondencia relacionada con las Entidades Prestadoras, de acuerdo a las cláusulas del contrato y a la normatividad vigente."*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador a cargo de la instancia competente de la Contraloría General de la República.

4. LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL MODIFICÓ LA METODOLOGÍA PARA LA MEDICIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA, INCORPORANDO DEDUCCIONES DE TIEMPOS PARA EL CALCULO DE LOS RENDIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN, SIN CONTAR CON EL SUSTENTO TÉCNICO, OCASIONANDO LA AFECTACIÓN DE LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS PRESTADOS A LOS USUARIOS.

El Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, señala en el Anexo 3 **(Apéndice n.° 6)**, entre otros, que la metodología para la medición de los NSP será establecida por la APN y que el cumplimiento de los NSP será exigido al Concesionario desde el inicio de la Explotación[23], esto es, para el caso del Muelle Espigón Existente, el 7 de octubre de 2009, conforme consta en el Acta de Entrega de Bienes del Concedente **(Apéndice n.° 73)** y para el caso del Muelle de Contenedores, su Explotación se inició el 1 de octubre de 2014, luego de la suscripción del Acta de Recepción Definitiva de Obra del 30 de setiembre de 2014 **(Apéndice n.° 92)**.

Al respecto, mediante Resolución de Acuerdo de Directorio n° 019-2011-APN/DIR del 6 de setiembre de 2011 **(Apéndice n.° 87)**, la APN aprobó la metodología para la medición de los NSP del Terminal Portuario de Paita (en adelante, TP Paita). Con base en la metodología aprobada, el OSITRAN determinó incumplimientos y aplicó penalidades al Concesionario. A continuación, mediante Carta n.° 065-2012-TPE/GG del 30 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 93)** el Concesionario solicitó a la APN que en la medición de los NSP no se tome en cuenta los tiempos de demora ocasionados por aquellos hechos no imputables al administrador portuario, entre otros. Posteriormente, con Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 047-2012-APN/DIR del 24 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 94)**, la APN actualizó la metodología para la medición de los NSP del TP Paita e incorporó deducciones de tiempo para aplicarse en la medición de los rendimientos exigidos como NSP al Concesionario, tales como: refrigerio de estibadores, movimiento de rampa, movimiento de tapa de bodegas, entre otros. Sin embargo, dicha modificación no contaba con un sustento técnico que lo respalde.

Las situaciones indicadas denotaron el incumplimiento de la normativa del Sistema Portuario Nacional, ocasionando la afectación de la calidad de los servicios prestados a los usuarios y el favorecimiento al Concesionario con la flexibilización del cumplimiento de los NSP puesto que pudo ser pasible de penalidades por **S/ 122 763,69**, de no haberse incorporado sin sustento técnico las deducciones indicadas, en la actualización de la metodología para la medición de los NSP del Terminal Portuario de Paita, y se produjeron debido a que los servidores y funcionarios públicos de la APN desempeñaron sus funciones negligentemente y sin cautela de los intereses del Estado al tramitar y aprobar la actualización de la metodología para la medición de los NSP del TP Paita incorporando sin sustento técnico deducciones de tiempo por hechos a cargo del Concesionario.

Lo anteriormente descrito se sustenta en lo siguiente:

La cláusula 1.18.69 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** define a los NSP como aquellos indicadores mínimos de calidad de servicio que el Concesionario debe lograr y

[23] **CONTRATO DE CONCESIÓN**
INICIO DE LA EXPLOTACIÓN
8.14. La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los Bienes del CONCEDENTE (...).

mantener durante la explotación del TP Paita. Asimismo, el Anexo 3 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** señala que las Obras que proponga ejecutar el Concesionario en su Expediente Técnico deberán, entre otros, permitir como mínimo alcanzar los NSP previstos en dicho Anexo 3 **(Apéndice n.° 6)**, los cuales son exigidos desde el inicio de la explotación. Asimismo, el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** establece que la APN determina la metodología para la medición de los NSP y OSITRAN verifica su cumplimiento, imponiendo las penalidades en caso corresponda.

En ese contexto, mediante Oficio n.° 390-2011-GS-OSITRAN del 25 de enero de 2011 **(Apéndice n.° 95)**, el OSITRAN solicitó a la APN la metodología para la medición de los NSP. Así, en su comunicación señaló lo siguiente:

"Habiendo transcurrido un tiempo prudencial, ***desde el inicio de la explotación*** *y siendo necesario dar cumplimiento a lo previsto en el contrato de Concesión agradeceré disponer nos hagan llegar la metodología para la medición de los niveles de servicio y productividad"* (el resaltado es nuestro).

En atención a lo solicitado, la APN aprobó dicha metodología con Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 019-2011-APN/DIR del 6 de setiembre de 2011 **(Apéndice n.° 87)**. Sin embargo, esta aprobación se realizó **casi dos años después del inicio de la Explotación** del Muelle Espigón Existente, por el Concesionario, el 7 de octubre de 2009 conforme consta en el Acta de Entrega de Bienes **(Apéndice n.° 73)**.

Ahora bien, en aplicación de la metodología aprobada por la APN, OSITRAN evaluó los NSP del Concesionario, detectando incumplimientos durante el 1° trimestre (Oct/Dic 2009) hasta el 10° trimestre (Ene/Mar 2012) de Explotación, respecto de los cuales aplicó las penalidades detalladas en el Cuadro siguiente, que alcanzaron la suma de S/ 206 051,77.

Cuadro n.° 6

EVALUACIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD
TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA SA
TERMINAL PORTUARIO DE PAITA

Periodo de Explotación y Medición		Oficios de Pronunciamiento de la Gerencia General	Oficios de Evaluación de la Gerencia de Supervisión	Monto Penalizado y Pagado (S/.)
1° Trimestre	Oct/Dic 2009	184-2012-GG-OSITRAN	1178-2012-GSF-OSITRAN	9,781.00
2° Trimestre	Ene/Mar 2010	186-2012-GG-OSITRAN	1283-2012-GSF-OSITRAN	13,175.00
3° Trimestre	Abr/Jun 2010	182-2012-GG-OSITRAN	1811-2012-GSF-OSITRAN	12,299.00
4° Trimestre	Jul/Set 2010	188-2012-GG-OSITRAN	1879-2012-GSF-OSITRAN	18,457.00
5° Trimestre	Oct/Dic 2010	190-2012-GG-OSITRAN	2004-2012-GSF-OSITRAN	25,224.00
6° Trimestre	Ene/Mar 2011	192-2012-GG-OSITRAN	2075-2012-GSF-OSITRAN	15,063.00
7° Trimestre	Abr/Jun 2011	No Impugnado	2124-2012-GSF-OSITRAN	24,580.00
8° Trimestre	Jul/Set 2011	244-2012-GG-OSITRAN	2726-2012-GSF-OSITRAN	26,447.00
9° Trimestre	Oct/Dic 2011	246-2012-GG-OSITRAN	2912-2012-GSF-OSITRAN	28,920.00
10° Trimestre	Ene/Mar 2012	No Impugnado	3706-2012-GSF-OSITRAN	32,105.77
				206,051.77

Fuente: Cuadro de Evaluación de NSP del TP Paita proporcionado por OSITRAN
Elaboración: OSITRAN.

Después de las comunicaciones de incumplimiento a los NSP y penalidades cursadas al Concesionario por el OSITRAN con los Oficios e informes que lo sustentan, indicados en el

Cuadro n.° 6, el Concesionario mediante Carta n° 065-2012-TPE/GG del 30 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 93)** solicitó a la APN que para la medición de los NSP no se tome en cuenta el tiempo de demora ocasionado por **aquellos hechos no imputables al administrador portuario** y detalló una lista de casos acontecidos por causas ajenas a su control, siendo estos los siguientes:

- Grúas de buque malogradas.
- Falta de transporte (camión) en muelle para recibir la carga.
- Cambio de jaibas / fajas / cables / grúas.
- Paralización por lluvia.
- Orden del capitán de que los estibadores desembarquen.
- Material de nave movilizado por tripulación.
- Paralización por transferencia de producto entre tanques del buque (aceite de pescado).
- Retrasos por maniobra de aseguramiento de nave debido al mal tiempo.
- Maniobras por personal de la nave.
- Instrucción de la nave para chequear estabilidad del buque.
- Paralización por calado.

Cabe señalar que en la citada carta, el Concesionario manifestó que adjuntaba los estados de hecho *(statements of facts)* que acreditaban los retrasos no imputables a este, acontecidos entre julio y diciembre de 2010; sin embargo, en respuesta a la solicitud de información realizada por esta Comisión de Auditoría (con Oficio n.° 0043-2018-CG/APP-AC-TP PAITA del 18 de julio de 2018 **(Apéndice n.° 96)**), la APN señaló mediante el Memorando n.° 322-2018-APN/DOMA **(Apéndice n.° 97)** adjunto al Oficio n.° 697-2018-APN/GG del 26 de julio de 2018 **(Apéndice n.° 97)** que: *"...los anexos que se menciona en el contenido de la carta no se encuentran en los archivos de la DOMA".*

Posteriormente, en atención a la solicitud realizada por el Concesionario, mediante Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 047-2012-APN/DIR de 24 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 94)**, la APN aprobó la actualización de la metodología para la medición de los NSP, incluyendo deducciones de tiempos por determinados eventos en la medición de los rendimientos. El sustento de dicha modificación está contenida en el Informe n.° 431-2012-APN-DOMA del 3 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 98)**, suscrito por la Dirección de Operaciones y Medio Ambiente (en adelante, DOMA) dirigido al Presidente del Directorio, ambos de la APN, en cuyo análisis y conclusiones se menciona lo siguiente:

"ANALISIS

*Habiéndose **modificado recientemente la metodología de medición de los niveles de servicio y productividad para APM Terminals** (versión3) en el sentido de no considerar aquellos hechos no (SIC) imputables al administrador portuario, en base a las sugerencias proporcionados por los administradores portuarios, usuarios y comunidad portuaria en general, **así como de los resultados de las mediciones efectuadas por personal de la DOMA considerándose que existe similitud en los procesos y operaciones sujetos** a medición que realizan los terminales, se ha determinado que es procedente lo solicitado por el Gerente General de TPE, debiéndose efectuar los cambios en la metodología de medición de los niveles de servicio y productividad.*

A fin de efectuar una mayor precisión en los hechos no imputables al administrador portuario, se ha segregado la carga de acuerdo a los diferentes tipos de carga movilizados en el terminal.

La carga de proyecto y sobredimensionada debido a las características propias de su manipulación y seguridad de la misma, escapan a los ratios considerados en la metodología, por lo que es necesario observar y llevar un registro informativo de la medición de dicha carga.

CONCLUSIONES

La metodología vigente requiere ser actualizada y ajustada ***de acuerdo a los factores que influyen en la operativa real y las propuestas de mejoras planteadas por los usuarios"*** (el resaltado es nuestro).

De lo indicado textualmente, se advierte que la actualización de la metodología para la medición de los NSP del TP Paita tiene como referente la modificación a la metodología del Terminal Norte Multipropósito del Callao (en adelante, TNM del Callao), operado por el Concesionario APM Terminals Callao S.A (en adelante, APMT). En efecto, conforme se desprende del análisis citado, la DOMA de la APN señaló que: i) existe similitud entre los procesos y operaciones de ambos terminales portuarios; ii) recibió las sugerencias de diversos actores, entre ellos, administradores portuarios, usuarios y comunidad portuaria en general; iii) se habrían obtenido los resultados de las mediciones efectuadas por personal de la DOMA de la APN. Finalmente, concluyeron que la metodología requiere ser actualizada y ajustada de acuerdo a los factores que influyen en la **"operativa real"** y **"propuestas planteadas"** por los usuarios.

Al respecto, la Comisión de Auditoría, mediante Oficio n.° 0029-2018-CG/APP-AC-TP PAITA del 19 de junio de 2018 **(Apéndice n.° 99)**, realizó, entre otras, las siguientes consultas a la APN:

1. *¿Se realizaron mediciones efectuadas por el personal de la APN a los niveles de servicio y productividad que sustentaran la actualización de la metodología aplicable al Terminal Portuario de Paita?*
2. *¿Las sugerencias proporcionadas por los administradores portuarios, usuarios y comunidad portuaria en general, estuvieron orientadas a la nueva metodología aplicable al Terminal Norte Multipropósito del Callao?*
3. *¿Se presentaron sugerencias de los administradores portuarios, usuarios y comunidad portuaria en general, orientadas a la actualización de la metodología aplicable al Terminal Portuario de Paita?*

En respuesta a las consultas formuladas, la APN mediante Oficio n.° 564-2018-APN/GG del 26 de junio de 2018 **(Apéndice n.° 100)**, que tenía adjunto el Memorando n.° 270-2018-APN/DOMA del 25 de junio de 2018 **(Apéndice n.° 100)** suscrito por la DOMA de la APN, respondió a las preguntas formuladas, conforme transcribimos a continuación:

1. *Con relación a la pregunta formulada en el numeral 1) es de precisar que, OSITRAN como ente regulador del cumplimiento del contrato de Concesión es el encargado de realizar las mediciones de los niveles de servicio y productividad que la Sociedad Concesionaria debe cumplir conforme lo establecido. En ese sentido, el personal de la APN no realizó la medición al Terminal Portuario de Paita.*

2. *Respecto a la pregunta formulada en el numeral 2) es de informar que conforme se precisa en el Informe n.° 371-2012-APN/DOMA, las sugerencias proporcionadas por los administradores portuarios, usuarios y comunidad portuaria en general estuvieron*

orientadas al Terminal Norte Multipropósito del Callao. Esto en virtud del sustento en el informe 431-2012-APN/DOMA, la cual señala: que habiéndose modificado la metodología de medición de los niveles de servicio y productividad para APT (sic) Terminals versión 3) en base a las sugerencias proporcionados por los administradores portuarios, usuarios y comunidad portuaria en general así como de los resultados de las mediciones efectuadas por personal de la DOMA y considerándose la existencia en la similitud en los procesos y operaciones sujetos a medición que realizan ambos terminales, recomendando la modificación de la versión 2 de la Metodología para la Medición de los Niveles de Servicio y Productividad del terminal Portuario de Paita.

3. *Con relación a la pregunta del numeral 3) es de informar que conforme se precisa en el Informe n.° 371-2012-APN/DOMA no se presentaron sugerencias de los administradores portuarios, usuarios y comunidad portuaria en general, orientadas a la actualización de la metodología aplicable no corresponde (sic) a Terminal Portuario de Paita.*

De acuerdo a las respuestas proporcionadas por la DOMA de la APN, se puede afirmar que ésta no realizó ninguna medición a los NSP del TP Paita que sustente la actualización de su metodología. No obstante, en el citado Informe n.° 431-2012-APN-DOMA del 3 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 98)** se afirmó que personal de la DOMA habría realizado las mediciones respectivas, lo cual no resultaría cierto.

Asimismo, en el Informe n.° 431-2012-APN-DOMA del 3 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 98)**, tampoco se analizó las deducciones de tiempo solicitadas por el Concesionario mediante su Carta n° 065-2012-TPE/GG del 30 de mayo de 2012[24] **(Apéndice n.° 93)**, sin embargo, en la actualización de la metodología para la medición de los NSP, la APN incluyó deducciones no solicitadas por el Concesionario, como fueron: (i) refrigerio de estibadores, (ii) movimiento de tapas de bodegas, (iii) movimiento de rampas, (iv) posicionamiento y cambio de posición de la grúa móvil en el muelle existente, entre otros. Además la APN precisó que: "*La carga de proyecto y sobredimensionada debido a las características propias de su manipulación y seguridad de la misma, escapan a los ratios considerados en la metodología, por lo que es necesario observar y llevar un registro informativo de la medición de dicha carga*". Cabe precisar, que en la solicitud del Concesionario no existe requerimiento alguno de exclusión de tiempos relacionados con carga de proyecto y sobredimensionada.

De esta manera, en el Informe n.° 431-2012-APN-DOMA del 3 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 98)** la DOMA de la APN se limitó a señalar que existe similitud entre los procesos y operaciones del TP Paita y el TNM del Callao, sin haber realizado un análisis que sustente dicha afirmación.

Por otra parte, según lo señalado por la DOMA de la APN en el Memorando n.° 270-2018-APN/DOMA **(Apéndice n.° 100)** adjunto al Oficio n.° 564-2018-APN/GG de 26 de junio de 2018 **(Apéndice n.° 100)**, los administradores portuarios, usuarios y comunidad portuaria en general no presentaron sugerencias orientadas a la actualización de la metodología aplicable

[24] El Concesionario señaló que son causas ajenas a su control: *Grúas de buque malogradas, Falta de transporte (camión) en muelle para recibir la carga, Cambio de jaibas / fajas / cables / grúas, Paralización por lluvia, Orden del capitán de que los estibadores desembarquen, Material de nave movilizado por tripulación, Paralización por transferencia de producto entre tanques del buque (aceite de pescado), Retrasos por maniobra de aseguramiento de nave debido al mal tiempo, Maniobras por personal de la nave, Instrucción de la nave para chequear estabilidad del buque, Paralización por calado).*

al TP Paita, sino que estas sugerencias estuvieron orientadas a la actualización de la metodología del TNM del Callao.

Por lo tanto, las conclusiones del Informe n.° 431-2012-APN-DOMA del 3 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 98)** no se condice con el análisis realizado en dicho Informe **(Apéndice n.° 98)**, ya que si bien se concluyó que la metodología requería ser actualizada y ajustada de acuerdo a factores que influyeron en la **"operativa real"** y **"propuestas planteadas por los usuarios"**, la propia APN ha reconocido ante esta Comisión de Auditoría, que no realizaron análisis o medición alguna a la operatividad real del TP Paita ni se recibieron propuestas de mejoras planteadas por los usuarios del referido terminal para sustentar su actualización.

Cabe mencionar que si bien los servicios prestados en el TP Paita pueden ser similares a los brindados en el TNM del Callao, la operatividad de cada terminal portuario responde al volumen, peso, tipo de cargas y frecuencia de las naves, las mismas que varían entre uno y otro terminal, por tal razón, el sustento técnico de la actualización de cada metodología resulta necesario en cada caso en particular. Asimismo, carece de justificación deducir tiempos que en la operatividad propia del TP Paita no se presenten y no hayan sido previamente analizados.

En efecto, lo señalado guarda relación con los NSP exigidos en los Contratos de Concesión para los distintos terminales portuarios, los cuales varían de acuerdo a su naturaleza y al historial de su operatividad. Así por ejemplo, los NSP previstos en el TP Paita son diferentes a los establecidos para el TNM del Callao, conforme se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 7
Niveles de Servicio y Productividad TNM Callao vs TP Paita

NSP	TNM CALLAO	TP PAITA
Tiempo de espera de la Nave	No	Si
Tiempo para el inicio de la descarga	Si	No
Tiempo para el zarpe de la Nave	Si	No
Embarque/Descarga Roll On – Roll Off (*)	**80 toneladas/hora**	**110 toneladas/hora** Desde el inicio de la explotación hasta cuando se alcance una demanda de 300, 00 TEUs)
		250 toneladas/hora A partir de cuando se supere una demanda de 300,000 TEUs)
Embarque/Descarga Granel Líquido	No se establece rendimiento para este tipo de carga	**120 toneladas/hora** Desde el inicio de la explotación hasta cuando se alcance una demanda de 300, 00 TEUs.
		300 toneladas/hora A partir de cuando se supere una demanda de 300,000 TEUs.
Embarque/Descarga Granel Sólido	**400 toneladas/hora** Para granel en general.	**200 toneladas/hora** Desde el inicio de la explotación hasta cuando se alcance una demanda de 300, 00 TEUs.
	300 toneladas/hora Para fertilizantes.	**400 toneladas/hora** A partir de cuando se supere una demanda de 300,000 TEUs.
Embarque/descarga Otras Cargas	No se establece rendimiento con esta denominación.	**80 toneladas/hora** Desde el inicio de la explotación hasta cuando se alcance una demanda de 300, 00 TEUs.
		150 toneladas/hora A partir de cuando se supere una demanda de 300,000 TEUs.
Embarque/descarga Carga Fraccionada	**100 toneladas/hora**	No se establece rendimiento con esta denominación.

(*) En el TP Paita no se han registrado operaciones de embarque/descarga de carga rodante, mientras que en el caso del TNM del Callao, es usual este tipo de carga, debido a que es el principal puerto del país por donde ingresan naves con este tipo de carga Roll on - Roll off.

Fuente: Contrato de Concesión del TNM Callao **(Apéndice n.° 101)** y del TP Paita **(Apéndice n.° 6)**
Elaboración: Comisión de Auditoría

Cabe reiterar que el Anexo 3 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** establece que las Obras que proponga ejecutar el Concesionario en su Expediente Técnico deberán permitir como mínimo alcanzar los NSP, por lo tanto, las obras y el equipamiento que este ejecute y adquiera están estrechamente relacionados con los indicadores mínimos de calidad de servicio que el Concesionario debe lograr y mantener durante la Explotación del TP Paita.

Por ejemplo, para alcanzar los NSP establecidos para el caso de embarque/descarga de granel sólido, el Concesionario podría utilizar las grúas de la nave con clamshell/cuchara, las grúas móviles con clamshell/cuchara, a través de ship loader o fajas transportadoras, entre otros. La alternativa que elija el Concesionario, sea una o varias, dependerá de la demanda del servicio, el tipo de nave, tasa de ocupación anual del muelle[25] y los rendimientos mínimos

[25] **CONTRATO DE CONCESIÓN (Apéndice n.° 6)**

que exige el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** para este tipo de carga: 200 toneladas/hora (desde el inicio de la Explotación hasta cuando se alcance una demanda de 300,000 TEUs) y 400 toneladas/hora (a partir de cuándo se supere una demanda de 300,000 TEUs).Para este caso en particular y para la atención de otras cargas, el Concesionario adquirió grúas móviles, que con el clamshell/cuchara coadyuvan al cumplimiento del rendimiento exigido.

De otro lado, la incorporación de una serie de eventos para deducirlo de la medición de los rendimientos exigidos al Concesionario, sin la realización de un análisis técnico, conllevaría a la afectación de la calidad de los servicios prestados a los usuarios. Por ejemplo, el Concesionario podría alcanzar un rendimiento real de 150 toneladas/hora de promedio trimestral, en el tipo de carga granel sólido (por debajo de los 200 toneladas/hora exigido). Sin embargo, con las deducciones aprobadas por la APN, este alcanzaría el rendimiento mínimo exigido en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, afectando al usuario que no recibiría la calidad de servicio incorporada en los NSP exigidos en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Asimismo, aceptar las deducciones sin un análisis técnico, representaría un incentivo perverso para el Concesionario, en tanto podría conllevar a desincentivarlo a invertir en equipamiento o alguna obra adicional que le permita alcanzar los rendimientos exigidos en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

En relación con lo anteriormente desarrollado, el Informe presentado por el especialista en regulación y operaciones de infraestructuras portuarias, contratado por la Contraloría General de la República, (en adelante, Informe del Especialista) **(Apéndice n.° 102)** concluye entre otros, lo siguiente:

"(...)

(i) Los cambios realizados a la metodología de medición de los niveles de servicio y productividad por la APN, no se encuentran debidamente sustentados en informe técnicos (sic). En la información que fue alcanzada por la Contraloría de la República, ***no se evidencia el sustento técnico correspondiente que justifique la modificación de la metodología aplicada al Terminal Portuario de Paita. (...)"***

Con relación al punto (i), la información proporcionada por los usuarios, sólo cuenta con referencias generales, pero sin ningún sustento técnico o estadístico. Con respecto, al punto (ii), en la información remitida por la Contraloría General de la República, no se ha encontrado ningún estudio técnico de la DOMA que sustente la referida modificación. Con respecto al punto iii), la carta remitida por el Concesionario se encuentra sustentada con los Estados de Hechos generados por el propio terminal portuario.

Por consiguiente, se concluye de la revisión de documentos enviados por la Contraloría General de la República, que ***no existe ningún informe técnico o estadístico que***

ANEXO 4 – PARÁMETROS TÉCNICOS DE CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO PARA LAS OBRAS Y EQUIPAMIENTO MUELLE ESPIGÓN EXISTENTE
IV. Referidos a la capacidad de atención de Naves:
"(...)
La tasa de ocupación anual del Muelle Espigón Existente no deberá ser en promedio superior al sesenta por ciento (60%) de relación, entre el tiempo total de ocupación anual de los Amarraderos y el tiempo total anual de disponibilidad. Su estimación determina la oportunidad en la que el Concesionario deberá tener operativa nueva infraestructura y/o equipamiento adicional.
La tasa de ocupación del Muelle Espigón Existente se computará a partir de la fecha en que el CONCESIONARIO inicie la Explotación del Muelle Espigón Existente.

sustente debidamente las modificaciones realizadas a la metodología de medición de los niveles de servicio y productividad del Terminal Portuario de Paita" (el resaltado es nuestro).

En conclusión, la actualización de la metodología para la medición de los NSP del TP Paita realizada por la APN mediante Resolución de Acuerdo del Directorio N° 047-2012-APN/DIR del 24 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 94)**, incluyó deducciones de diversas situaciones detalladas en el **Cuadro n.° 9**, sin contar con sustento técnico. Como consecuencia de dicha actualización, los incumplimientos del Concesionario a los NSP disminuyeron sustancialmente, de modo tal que a diferencia del 1° trimestre (oct/dic 2009) al 10° trimestre (ene/mar 2009), donde se presentaron diversos incumplimientos (Ver **Cuadro n.° 7 y 8**), durante el 21° trimestre (oct/dic 2014) al 32° trimestre (jul/set 2017) de evaluación, solo se presentó un incumplimiento acontecido en el 30° trimestre (Ene/Mar 2017) (Ver **Cuadro n.° 7 y 8**) que estuvo relacionado con el tiempo de espera de la nave.

Cabe precisar en este extremo, que de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, entre el 11° Trimestre (Abr/Jun 2012) al 20° trimestre (Jul/Set 2014), no se realizaron mediciones debido a la ejecución de las obras mínimas correspondientes a la Etapa 1, la cual se inició el 11 de junio de 2012 y culminó el 10 de junio de 2014, conforme a lo señalado en el numeral 33 del Informe n.° 1816-2014-GSF-OSITRAN del 27 de junio de 2014 **(Apéndice n.° 103)**, suscrito por el Jefe de Puertos y Supervisor de Inversiones del OSITRAN, a través del cual emitieron su opinión respecto a la recepción y aprobación de las referidas obras.

Cuadro n.° 7
Incumplimiento a los Niveles de Servicio y Productividad
Medidos por Operación Individual

NSP MEDIDOS POR OPERACIÓN INDIVIDUAL	Indicador	Tiempo de Espera de Nave	Tiempo de Recepción de Mercancía	Tiempo de Entrega de Mercancía
	Unidad de Medida	Horas	Minutos	Minutos
	Requerimiento Individual	≤ 4	≤ 30	≤ 30
Número de Operaciones que no lograron el NSP	1° Trimestre Oct/Dic 2009	8	26	1
	2° Trimestre Ene/Mar 2010	3	72	0
	3° Trimestre Abr/Jun 2010	1	0	0
	4° Trimestre Jul/Set 2010	0	0	0
	5° Trimestre Oct/Dic 2010	0	0	0
	6° Trimestre Ene/Mar 2011	0	0	0
	7° Trimestre Abr/Jun 2011	0	1	0
	8° Trimestre Jul/Set 2011	9	1	0
	9° Trimestre Oct/Dic 2011	0	0	30
	10° Trimestre Ene/Mar 2012	4	2	0
	21° Trimestre Oct/Dic 2014	0	0	0
	22° Trimestre Ene/Mar 2015	0	0	0
	23° Trimestre Abr/Jun 2015	0	0	0
	24° Trimestre Jul/Set 2015	0	0	0
	25° Trimestre Oct/Dic 2015	0	0	0
	26° Trimestre Ene/Mar 2016	0	0	0
	27° Trimestre Abr/Jun 2016	0	0	0
	28° Trimestre Jul/Set 2016	0	0	0
	29° Trimestre Oct/Dic 2016	0	0	0
	30° Trimestre Ene/Mar 2017	1	0	0
	31° Trimestre Abr/Jun 2017	0	0	0
	32° Trimestre Jul/Set 2017	0	0	0
	33° Trimestre Oct/Dic 2017	0	0	0

Fuente: Cuadro de Resultados de Evaluación de NSP del TP Paita proporcionado por OSITRAN
Elaboración: OSITRAN.

Cuadro n.° 8
Incumplimiento a los Niveles de Servicio y Productividad
Medido por Promedio Trimestral

NSP MEDIDOS COMO PROMEDIO TRIMESTRAL	Indicador	Tiempo de Recepción de Mercancía	Tiempo de Entrega de Mercancía	Rendimiento de embarque y descarga de contenedores - Nuevo Muelle de Contenedores		Rendimiento de embarque y descarga de Roll On - Roll Off	Rendimiento de embarque y descarga de Granel Líquido	Rendimiento de embarque y descarga de Granel Sólido	Rendimiento de embarque y descarga de Otras Cargas
	Unidad de Medida	Minutos	Minutos	Contenedor / Hora-Grúa		Toneladas/hora	Toneladas/hora	Toneladas/hora	Toneladas/hora
	Requerimiento Promedio Trimestral	≤ 20	≤ 20	(*) ≥ 20 ≥ 25		≥ 110	≥ 120	≥ 200	≥ 80
				GRÚA 1	GRÚA 2				
Medición Promedio Trimestral	1° Trimestre Oct/Dic 2009	12	14	No se aplica hasta después de la recepción de las obras obligatorias		Sin Movimiento	128.84	288.8	27.83
	2° Trimestre Ene/Mar 2010	12	13				122.41	313.52	26.24
	3° Trimestre Abr/Jun 2010	10	12				175.58	202.19	37.37
	4° Trimestre Jul/Set 2010	11	13				103.94	278.13	50.01
	5° Trimestre Oct/Dic 2010	12	14				97.19	269.07	52.03
	6° Trimestre Ene/Mar 2011	12	14				133.92	271.82	34.14
	7° Trimestre Abr/Jun 2011	11	13				100.24	250.06	36.50
	8° Trimestre Jul/Set 2011	12	14				117.31	239.21	42.85
	9° Trimestre Oct/Dic 2011	13	15				103.42	274.57	29.31
	10° Trimestre Ene/Mar 2012	12	14				89.90	292.09	30.21
	21° Trimestre Oct/Dic 2014	17	18	25.28	-		256.08	419.88	83.18
	22° Trimestre Ene/Mar 2015	15	18	24.69	-		238.05	331.21	92.81
	23° Trimestre Abr/Jun 2015	14	18	28.17	-		Sin Movimiento	210.79	155.03
	24° Trimestre Jul/Set 2015	14	18	27.79	-		153.43	373.82	107.71
	25° Trimestre Oct/Dic 2015	17	18	29.14	-		202.48	302.53	98.75
	26° Trimestre Ene/Mar 2016	15	19	26.55	-		198.65	384.03	123.52
	27° Trimestre Abr/Jun 2016	14	18	30.22	-		201.4	273.58	Sin Movimiento
	28° Trimestre Jul/Set 2016	14	19	30.04	-		246.08	371.72	Sin Movimiento
	29° Trimestre Oct/Dic 2016	17	19	26.01	25.30		239.36	374.04	Sin Movimiento
	30° Trimestre Ene/Mar 2017	16	19	28.28	29.16		251.54	251.99	Sin Movimiento
	31° Trimestre Abr/Jun 2017	14	18	28.80	28.09		154.14	304.76	91.89
	32° Trimestre Jul/Set 2017	12	15	32.05	29.36		191.45	362.92	86.03
	33° Trimestre Oct/Dic 2017	11	18	30.03	30.53		170.69	344.9	136.00

Fuente: Cuadro de Resultados de Evaluación de NSP del TP Paita proporcionado por OSITRAN
Elaboración: OSITRAN.

De lo indicado anteriormente, el Informe del Especialista **(Apéndice n.° 102)** presenta, entre otros, un cuadro por cada tipo de carga con las deducciones incorporadas mediante la actualización de la metodología para la medición de los NSP (**Cuadro n.° 9**). Además, presenta una tabla comparativa entre las deducciones incorporadas y aquellas solicitadas por el Concesionario, determinando qué deducciones deben ser consideradas en la medición de los NSP de acuerdo a la experiencia internacional. Finalmente, con la información proporcionada en el Informe del Especialista **(Apéndice n.° 102)** se calcularon las penalidades que hubieran correspondido aplicar, conforme lo desarrollamos a continuación:

Cuadro n.° 9
Deducciones incorporadas con la actualización de la metodología

TIPO DE CARGA	EXCLUSIONES	UNIDADES DE MEDIDA/MEDICIÓN
Roll On – Roll Off	• Causa fortuita o mayor debidamente comprobada o registrada (cualquier situación que paralice o retrase las operaciones). • Demoras imputables a la nave o agente marítimo. • Manejo de carga de manipulación especial. • Refrigerio de estibadores. • Movimiento de rampa.	Toneladas/Hora
Granel Líquido	• Causa fortuita o mayor debidamente comprobada o registrada (cualquier situación que paralice o retrase las operaciones). • Demoras imputables a la nave o agente marítimo	Toneladas/Hora Medición: Tiempo de Operación de la Nave (TO) – desde que se inicia el bombeo hasta termino.
Granel Sólido	• Posicionamiento del equipo asignado (Clanshell u otro equipo especializado). • Demoras imputables a la nave o agente marítimo. • Refrigerio de estibadores. • Causa fortuita o mayor debidamente comprobada o registrada (cualquier situación que paralice o retrase las operaciones). • Movilización de equipos adicionales para carga y descarga.	Toneladas/Hora*
Otras Cargas	• Demoras imputables a la nave o agente marítimo. • Refrigerio de estibadores. • Causa fortuita o mayor debidamente comprobada o registrada (cualquier situación que paralice o retrase las operaciones). • Manejo de cargas de manipulación especial • Movilización de equipos adicionales para carga y descarga. • Movimiento de tapas de bodega. • Cambio de aparejos o movilización de equipos adicionales para carga / descarga.	Toneladas/Hora*
Carga Contenerizada Muelle de Espigón y Nuevo Muelle	• Movimiento de tapas. • Posicionamiento y cambio de posición de la grúa móvil en el muelle existente. • Refrigerio de estibadores. • Demoras imputable a la nave o agente marítimo. • Manejo de carga sobredimensionada (no estándar) y de manipulación especial. • Causa fortuita o mayor debidamente comprobada o registrada (cualquier situación que paralice o retrase las operaciones). • Cambio de spreaders. • Naves con carga mixta: carga general y carga no contenerizada.	Contenedor Hora-Grúa

Fuente: Informe del Especialista de la CGR **(Apéndice n.° 102)**
Elaboración: Comisión de Auditoría.

Por otra parte, el Informe del Especialista **(Apéndice n.° 102)** también contiene un análisis comparativo entre las deducciones incorporadas por la APN al actualizar la metodología para medir los NSP y aquellas solicitadas por el Concesionario, el cual se cita a continuación:

Cuadro n.° 10
Modificación metodología vs deducciones solicitadas por el Concesionario

N°	PROPUESTA APN (2012)	CONCESIONARIO
1	Movimiento de Tapas	**NO SOLICITÓ**
2	Posicionamiento y cambio de posición de la grúa móvil en el muelle existente	**NO SOLICITÓ**
3	Refrigerio de Estibadores	**NO SOLICITÓ**
4	Demoras imputable a la nave o agente marítimo	• Grúas Malogradas • Falta de transporte (Camión) para recibir carga en muelle. • Orden del capitán que los estibadores desembarquen • Material de nave movilizado por tripulación. • Paralización por transferencia de producto entre tanques del buque (aceite de pescado). • Maniobras por personal de la nave. • Instrucción de la nave para chequear estabilidad del buque.
5	Manejo de carga sobredimensionada (no estándar) y de manipulación especial.	**NO SOLICITÓ**
6	Cambio de spreaders.	**NO SOLICITÓ**
7	Caso fortuita o mayor debidamente comprobada o registrada (cualquier situación que paralice o retrase las operaciones).	• Paralización por lluvia • Retrasos por maniobra de aseguramiento de la nave debido a mal tiempo. • Paralización por Calado
8	Cambio de aparejos o movilización de equipos adicionales para carga / descarga.	• Cambio de jaifas/fajas/cables/grúas
9	Naves con carga mixta: carga general y carga no contenerizada.	**NO SOLICITO**

Fuente: Informe del Especialista de la CGR **(Apéndice n.° 102)**
Elaboración: Informe del Especialista de la CGR **(Apéndice n.° 102)**

En relación al cuadro anterior, el Informe del Especialista **(Apéndice n.° 102)** menciona que: *"la propuesta realizada por el Concesionario a la APN era consistente con la práctica portuaria nacional e internacional. Es decir, aquellos tiempos deducibles de la operación estaban relacionados a hechos no atribuibles al Concesionario, los mismos que se ajustaban a casos de fuerza mayor, demoras imputables a la nave y nuevo equipamiento"*

Sin embargo, mediante la actualización de la metodología aprobada con Resolución de Acuerdo del Directorio n.° 047-2012-APN/DIR del 24 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 94)**, la APN incorporó de oficio deducciones que no fueron solicitadas por el Concesionario en su Carta n° 065-2012-TPE/GG del 30 de mayo de 2012 **(Apéndice n.° 93)**.

En ese sentido, tomando en consideración la solicitud presentada por el Concesionario mediante la carta citada anteriormente y de acuerdo con la experiencia internacional, en el Informe del Especialista **(Apéndice n.° 102)** se concluye que: *"sólo cuatro factores deberían considerarse como deducciones durante la medición de la productividad del Terminal Portuario de Paita"*, estos son:

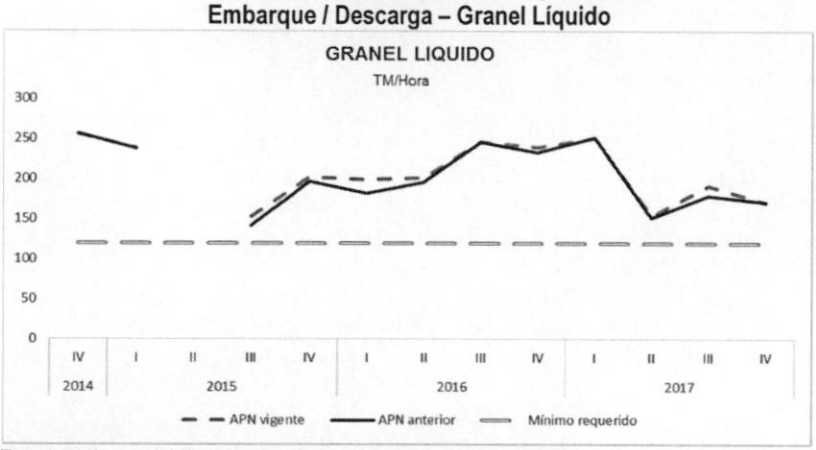
1) ***Demoras imputables a la nave o agente marítimo.***
2) ***Causa fortuita o mayor debidamente comprobada o registrada*** *(cualquier situación que paralice o retrase las operaciones).*
3) ***Cambio de aparejos o movilización de equipos adicionales para carga / descarga****. Usualmente, en los terminales portuarios se requiere completar la descarga de ciertos productos con otros aparejos o equipos adicionales. Por ejemplo, en el caso de las otras cargas suelen necesitarse nuevos aparejos para poder atender todos los tipos de carga que puede cargar una nave, la misma que no es homogénea, e inclusive también se demanda de maquinaria adicional, para poder hacer la descarga.*
4) ***Manejo de carga sobredimensionada (no estándar) y de manipulación especial****. La carga sobredimensionada es completamente heterogénea y de gran tamaño, lo que impide que pueda medirse algún rendimiento en el terminal portuario. Por esta razón, no puede ser considerada en la medición de los niveles de servicio y productividad. El caso de manipulación especial, como se mencionó anteriormente, es el de los contenedores u otras cargas que pueden ser enviadas en la naves (sic) tipo ro-ro y que afectan la operación de descarga del material rodante.*

En el Informe del Especialista **(Apéndice n.° 102)** se ha analizado el cumplimiento a los NSP de los rendimientos de embarque/descarga de carga, Granel Liquido, Granel Sólido y Otras Cargas, aplicando la metodología vigente aprobada con Resolución de Acuerdo del Directorio N° 047-2012-APN/DIR de 24 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 94)** y la metodología anterior, aprobada con Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 019-2011-APN/DIR del 6 de setiembre de 2011 **(Apéndice n.° 87)**, durante los trimestres comprendidos entre los años 2014 al 2017. Para ello, se recogió la información contenida en los reportes en Excel **(Apéndice n.° 104)** presentados por el Concesionario al OSITRAN[26].

Dicho análisis concluyó lo siguiente:

[26] Los reportes en Excel a través de los cuales el Concesionario remitió la información que acredita el cumplimiento de los NSP, fueron entregados por el OSITRAN a la Comisión de Auditoría mediante Oficio n.° 4957-2018-GSF-OSITRAN del 6 de junio de 2018 **(Apéndice n.° 104)**.

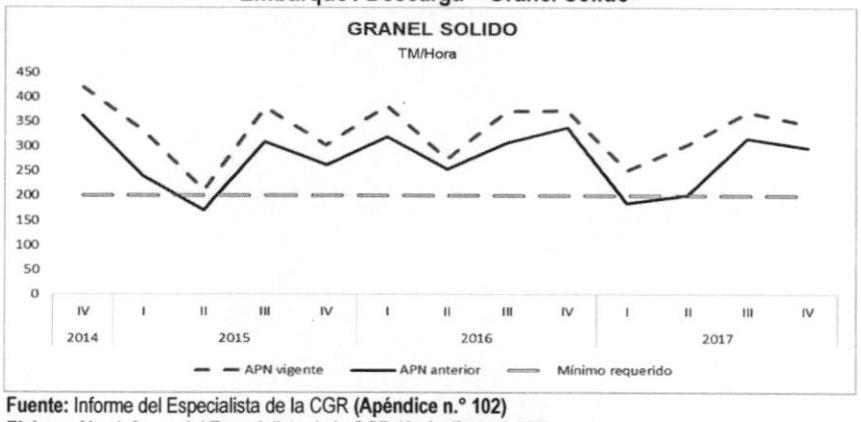
Gráfico n.° 1
Comparativo metodología vigente y anterior
Embarque / Descarga – Granel Líquido



Fuente: Informe del Especialista de la CGR **(Apéndice n.° 102)**
Elaboración: Informe del Especialista de la CGR **(Apéndice n.° 102)**

En el gráfico citado se observa que respecto el Embarque/Descarga – Granel Líquido, aplicando tanto la metodología vigente como la anterior, durante los trimestres correspondientes a los años 2014 al 2017 el Concesionario cumplió con los NSP, lo cual se debería a la inversión realizada por el Concesionario en la instalación de una tubería para embarque de Etanol[27], que le permitió superar los incumplimientos a los NSP exigidos para este tipo de carga durante los trimestres correspondientes a los años 2010 al 2012 (Ver **Cuadro n.° 7**). Sin embargo, se advierte una ligera ventaja en los rendimientos alcanzados, que obtiene el Concesionario producto de las deducciones que se aplicarían con la metodología vigente.

Gráfico n.° 2
Comparativo metodología vigente y anterior
Embarque / Descarga – Granel Sólido

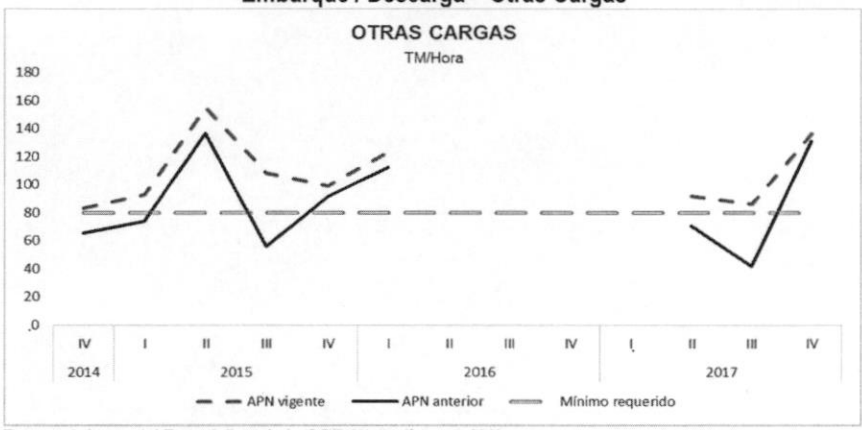


Fuente: Informe del Especialista de la CGR **(Apéndice n.° 102)**
Elaboración: Informe del Especialista de la CGR **(Apéndice n.° 102)**

[27] El Expediente Técnico "Tubería para Embarque de Etanol en el Terminal Marítimo de Paita" fue aprobado con Carta N° 063-2012-APN/GG del 6 de enero de 2012 **(Apéndice n.° 105)**. La obra se inició el 5 de noviembre de 2012, según consta en el Acta de Inicio de la Obra: "Instalación de Tubería para Embarque de Etanol" del 29 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 105)**, y fue recibida mediante Acta de Recepción del 6 de mayo de 2014 **(Apéndice n.° 105)**.

En el gráfico n.° 2 se observa que respecto al Embarque/Descarga – Granel Sólido, aplicando la metodología anterior (**APN anterior**) durante los trimestres correspondientes a los años 2014 al 2017, el Concesionario incumpliría los NSP en el 2° trimestre del 2015 y 1° trimestre del 2017. Sin embargo, aplicando la metodología vigente (**APN vigente**) durante el mismo periodo, el Concesionario cumplió con los NSP, debido principalmente a las deducciones que le permiten alcanzar los rendimientos exigidos por el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Gráfico n.° 3
Comparativo metodología vigente y anterior
Embarque / Descarga – Otras Cargas



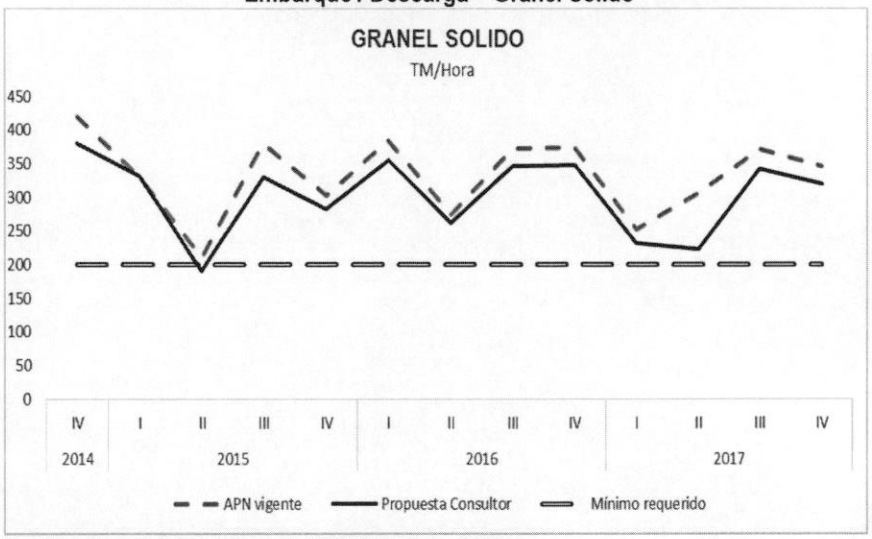
Fuente: Informe del Especialista de la CGR **(Apéndice n.° 102)**
Elaboración: Informe del Especialista de la CGR **(Apéndice n.° 102)**

En el gráfico n.° 3 se observa respecto al Embarque/Descarga - Otras Cargas, aplicando la metodología anterior (**APN anterior**) durante los trimestres correspondientes a los años 2014 al 2017, el Concesionario incumpliría los NSP en el 4° trimestre del 2014, así como en el 1° y 3° trimestre del 2015 y en el 3° trimestre del 2017. Sin embargo, aplicando la metodología vigente (**APN vigente**) durante el mismo periodo, el Concesionario cumplió con los NSP, debido principalmente a las deducciones que le permiten alcanzar los rendimientos exigidos por el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

De otra parte, de haberse deducido los aspectos aceptados en la práctica internacional, señalados en el Informe del Especialista[28] **(Apéndice n.° 102)**, el Concesionario habría registrado cinco (5) incumplimientos en el periodo 2014 al 2017, según el siguiente detalle: uno (1) correspondiente al embarque/descarga de granel sólido durante el segundo trimestre del año 2015 y cuatro (4) de embarque/descarga de otras cargas, presentadas durante el cuarto trimestre de 2014, primer y tercer trimestre de 2015 y tercer trimestre de 2017, conforme se detalla en los siguientes gráficos recogidos del Informe del Especialista **(Apéndice n.° 102)**.

[28] Estos son: (i) Demoras imputables a la nave o agente marítimo. (ii) Causa fortuita o mayor debidamente comprobada o registrada (cualquier situación que paralice o retrase las operaciones). (iii) Cambio de aparejos o movilización de equipos adicionales para carga / descarga, y (iv) Manejo de carga sobredimensionada (no estándar) y de manipulación especial.

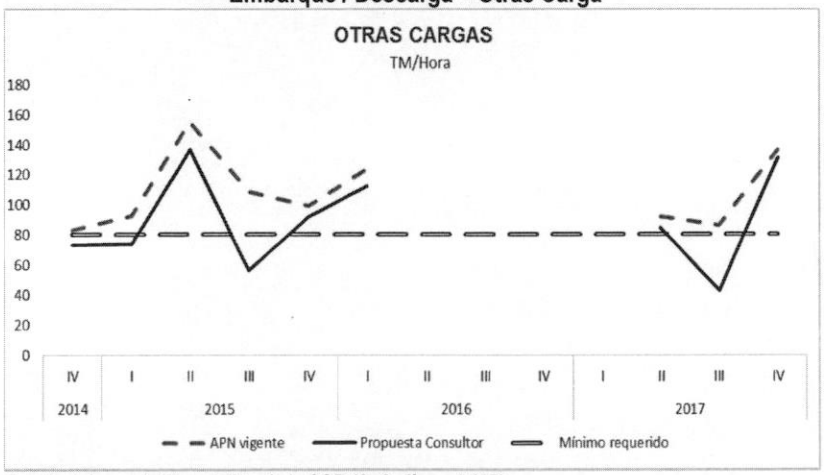
Gráfico n.° 4
Comparativo metodología vigente y propuesta especialista
Embarque / Descarga – Granel Sólido



Fuente: Informe del Especialista de la CGR **(Apéndice n.° 102)**
Elaboración: Informe del Especialista de la CGR **(Apéndice n.° 102)**

En el gráfico n.° 4, se ve que aplicando la metodología vigente (**APN vigente**) durante los trimestres de los años 2014 al 2017, el Concesionario cumpliría los NSP, debido a las deducciones aplicadas a su favor[29], las que según la práctica internacional desarrollada anteriormente, no correspondería deducirse. Sin embargo, aplicando la metodología propuesta en el Informe del Especialista (**Propuesta Consultor**) **(Apéndice n.° 102)** durante el mismo periodo, el Concesionario incumpliría con los NSP durante el 2° trimestre de 2015.

Gráfico n.° 5
Comparativo metodología vigente y propuesta especialista
Embarque / Descarga – Otras Carga



Fuente: Informe del Especialista de la CGR **(Apéndice n.° 102)**
Elaboración: Informe del Especialista de la CGR **(Apéndice n.° 102)**

[29] De acuerdo al Informe del Especialista **(Apéndice n.° 102)**, estas son: refrigerio de estibadores, apertura de escotillas, posicionamiento y cambio de posición de grúa en muelle existente, cambio de spreaders.

En el gráfico n.° 5, se observa que aplicando la metodología vigente (**APN vigente**) durante los trimestres correspondientes a los años 2014 al 2017, el Concesionario cumpliría los NSP, debido a las deducciones aplicadas a su favor[30], las que de acuerdo a la práctica internacional desarrollada anteriormente, no correspondería deducirse. Sin embargo, aplicando la metodología propuesta en el Informe del Especialista (**Propuesta Consultor**) **(Apéndice n.° 102)** durante el mismo periodo, el Concesionario incumpliría con los NSP, durante el 4° trimestre de 2014, 1° y 3° trimestre de 2015 y 3° trimestre de 2017.

Por tanto, de acuerdo a lo indicado en los gráficos n.° 4 y n.° 5, el Concesionario pudo ser pasible de aplicación de penalidades por **S/ 122 763,69**, de no haberse incorporado, sin sustento técnico, las deducciones indicadas en la actualización de la metodología para la medición de los NSP del Terminal Portuario de Paita, según el cálculo siguiente:

Cuadro n.° 11
Cálculo de penalidades

Incumplimientos	Trimestre anterior	Ingreso bruto Trimestral Anterior IBTA *	Penalidad 0.10% IBTA
4to. trimestre 2014	3er. trimestre 2014	19 077 577,22	19 077,58
1er. trimestre 2015	4to. trimestre 2014	28 388 386,85	28 388,39
2do. trimeste 2015	1er. trimestre 2015	24 568 275,37	24 568,28
3er. trimestre 2015	2do.trimestre 2015	25 725 436,71	25 725,44
3er. trimestre 2017	2do.trimestre 2017	25 004 012,00	25 004,01
		Total	122 763,69

Fuente: Oficio N° 227-2018-GG-OSITRAN de 28/11/2018 **(Apéndice n.° 106)**
Elaboración: Comisión de Auditoría

Cabe precisar que en la Tabla 5 del Anexo 17 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, se señala que la penalidad por incumplir el rendimiento promedio mínimo trimestral de la operación individual respecto al embarque o descarga, asciende a 0,10% del IBTA (Ingreso bruto trimestral anterior).

La actuación de quienes sustentaron y aprobaron la actualización de la metodología para la medición de los NSP del Terminal Portuario de Paita, sin contar con el sustento técnico que lo respalde, corresponde a las siguientes personas:

a) El Presidente del Directorio de la APN, quien suscribió la Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 047-2012-APN/DIR del 24 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 94)**, a través de la cual, aprobó la actualización de la metodología para la medición de los NSP del TP Paita, sin advertir, que las deducciones incorporadas no se encontraban sustentadas en la operatividad real del TP Paita, afectando de esta manera la calidad de los servicios brindados a los usuarios y flexibilizando al Concesionario el cumplimiento de los NSP establecidos en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

   Asimismo, suscribió el Acta n.° 271 de la Sesión de Directorio de la APN del 9 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 107)**, a través de la cual, se adoptó el Acuerdo de Directorio n.° 1213-271-09/10/2012/D **(Apéndice n.° 107)**, que con base en el Informe n.° 431-2012-APN/DOMA del 3 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 98)** y Memorando n.° 497-2012-

[30] De acuerdo al Informe del Especialista **(Apéndice n.° 102)**, estas son: refrigerio de estibadores, apertura de escotillas, posicionamiento y cambio de posición de grúa en muelle existente, cambio de spreaders.

APN/UAJ del 9 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 108)**, resolvió aprobar la actualización de la metodología para la medición de los NSP de TP Paita. Sin embargo, no advirtió que las deducciones incorporadas no se encontraban sustentadas en la operatividad real del TP Paita, afectando de esta manera la calidad de los servicios brindados a los usuarios y flexibilizando al Concesionario el cumplimiento de los NSP establecidos en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

b) Los miembros del Directorio de la APN, quienes suscribieron el Acta n.° 271 de la Sesión de Directorio de la APN del 9 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 107)**, a través de la cual, adoptaron el Acuerdo de Directorio n.° 1213-271-09/10/2012/D **(Apéndice n.° 107)**, que con base en el Informe n.° 431-2012-APN/DOMA del 3 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 98)** y Memorando n.° 497-2012-APN/UAJ del 9 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 108)**, resolvieron aprobar la actualización de la metodología para la medición de los NSP de TP Paita. Sin embargo, no advirtieron que las deducciones incorporadas no se encontraban sustentadas en la operatividad real del TP Paita, afectando de esta manera la calidad de los servicios brindados a los usuarios y flexibilizando al Concesionario el cumplimiento de los NSP establecidos en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

c) El Director de Operaciones y Medio Ambiente de la APN, quien suscribió el Informe n.° 431-2012-APN-DOMA del 3 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 98)**, dirigido al Presidente del Directorio de la APN, a través del cual, concluyó y recomendó que la metodología requiere ser actualizada y ajustada de acuerdo a los factores que influyen en la operativa real y propuestas de mejoras planteadas por los usuarios y visó en señal de conformidad la Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 047-2012-APN/DIR del 24 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 94)**, con la cual se aprobó la actualización de la metodología para la medición de los NSP del TP Paita. Sin embargo, las deducciones incorporadas en dicha actualización de la metodología no se encontraban motivadas según la operatividad real del TP Paita, afectando de esta manera la calidad de los servicios brindados a los usuarios y flexibilizando al Concesionario el cumplimiento de los NSP establecidos en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

d) El Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica de la APN, quien suscribió el Memorando n.° 497-2012-APN/UAJ del 9 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 108)**, dirigido al Gerente General de la APN, a través del cual, afirmó que según la DOMA de la APN la metodología requería *"...ser actualizada con la finalidad de excluir del cómputo hechos no imputables al administrador portuario, en base a las sugerencias proporcionadas por los administradores portuarios, usuarios y comunidad portuaria en general, así como los resultados de las mediciones efectuadas"*, y visó en señal de conformidad la Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 047-2012-APN/DIR del 24 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 94)**, con la que se aprobó la actualización de la metodología para la medición de los NSP del TP Paita, sin embargo, las deducciones incorporadas en dicha actualización de la metodología no se encontraban motivadas según la operatividad real del TP Paita, afectando de esta manera la calidad de los servicios brindados a los usuarios y flexibilizando al Concesionario el cumplimiento de los NSP establecidos en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Lo descrito anteriormente, denota el incumplimiento de lo establecido en la normativa que a continuación se detalla:

✓ **Ley n° 27943 – LEY DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL**

Artículo 24.- Atribuciones de la Autoridad Portuaria Nacional
La Autoridad Portuaria Nacional tiene atribuciones exclusivas en lo ***técnico normativo****, y otras atribuciones de carácter ejecutivo delegables a las Autoridades Portuarias Regionales, de acuerdo a lo que establece el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, Las atribuciones son:*
"(...)
j) Establecer las ***normas técnico – operativas para el desarrollo*** *y la prestación de las actividades y los* ***servicios*** *portuarios acorde con los principios de transparencia y libre competencia.*
(...)
o) Establecer las normas para mejorar la calidad total del Sistema Portuario Nacional y la seguridad industrial en los puertos, mediante el fomento de la inversión y capacitación general en técnicas de operaciones portuarias y de higiene y seguridad en el trabajo: y la vigilancia del cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en esta materia.

Las situaciones indicadas han ocasionado la afectación de la calidad de los servicios prestados a los usuarios y el favorecimiento al Concesionario con la flexibilización del cumplimiento de los NSP puesto que pudo ser pasible de aplicación de penalidades por **S/ 122 763,69**, de no haberse incorporado, sin sustento técnico, las deducciones mencionadas en la actualización de la metodología para la medición de los NSP del Terminal Portuario de Paita.

Los hechos señalados se produjeron debido a que los servidores y funcionarios públicos de la APN desempeñaron sus funciones negligentemente y sin cautela de los intereses del Estado al tramitar y aprobar la actualización de la metodología para la medición de los NSP del Terminal Portuario de Paita incorporando sin sustento técnico deducciones de tiempo por hechos a cargo del Concesionario.
Las personas comprendidas en los hechos presentaron sus comentarios, conforme se detalla en el **Apéndice n.° 2**.

Efectuada la evaluación de los comentarios y documentos presentados **(Apéndice n. ° 3)**, se concluye que los mismos no desvirtúan los hechos observados, considerando la participación de las personas comprendidas en los mismos, conforme se describe a continuación:

Frank Thomas Boyle Alvarado, identificado con DNI n.° 43314888, Presidente de Directorio de la APN, en el periodo del 1 de abril de 2009 al 26 de noviembre de 2012, según designación efectuada con Resolución Suprema n.° 010-2009-MTC de 1 de abril de 2009 **(Apéndice n.° 4)** y cesado mediante Resolución Suprema n.° 048-2012-MTC de 26 de noviembre de 2012 **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios mediante Carta s/n recibida el 20 de diciembre de 2018.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió la Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 047-2012-APN/DIR del 24 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 94)**, con la cual aprobó la actualización de la metodología para la medición de los NSP del Terminal Portuario de Paita, sin embargo, las deducciones incorporadas no se encontraban sustentadas y en consecuencia eran insuficientes para motivar la aprobación de la actualización de metodología mencionada. Asimismo, suscribió el Acta n.° 271 de la Sesión de Directorio de la APN de 9 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 107)**, con la cual, se adoptó el Acuerdo de Directorio n.° 1213-271-09/10/2012/D **(Apéndice n.° 107)**, que resolvió

aprobar la actualización de la metodología para la medición de los Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario de Paita, no obstante, las deducciones incorporadas no se encontraban motivadas, afectando así la calidad de los servicios brindados a los usuarios y se flexibilizó el cumplimiento de los NSP establecidos en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

De esta forma, trasgredió lo previsto en el Reglamento de Organización y Funciones de la APN, aprobado con Decreto Supremo n.° 034-2004-MTC de 20 de agosto de 2004, que señala en su artículo n.° 7, las funciones del Directorio, entre ellas: *2. Ejercer las atribuciones de la Autoridad Portuaria Nacional, sobre la base de su sistema de funcionamiento, emitiendo las directivas y normativa necesaria. (...) 7. Evaluar y aprobar las propuestas del Gerente General en materia de planificación, normatividad, vigilancia y control de los servicios y actividades portuarias.* Asimismo, el artículo n.° 8, señala que el Presidente del Directorio, *"ejerce la representación oficial de la APN. Suscribe en representación del Directorio las Resoluciones que se emitan..."*.

Asimismo, el artículo 24 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, señala como atribuciones de la APN, entre otras: "*...j) Establecer las* ***normas técnico – operativas para el desarrollo*** *y la prestación de las actividades y los* ***servicios*** *portuarios acorde con los principios de transparencia y libre competencia. (...) o)* ***Establecer las normas para mejorar la calidad*** *total del Sistema Portuario Nacional y la seguridad industrial en los puertos, mediante el fomento de la inversión y capacitación general en técnicas de operaciones portuarias y de higiene y seguridad en el trabajo: y la vigilancia del cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en esta materia.*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador a cargo de la instancia competente de la Contraloría General de la República.

Luis Alberto Torres Paz, identificado con DNI n.° 07969202, miembro del Directorio de la APN, en el periodo del 2 de abril de 2009 al 3 de abril de 2014, según designación efectuada con Resolución Suprema n.° 011-2009-MTC de 2 de abril de 2009 **(Apéndice n.° 4)** y cesado según Oficio n.° 0014-2014-APD/PD de 7 de abril de 2014 **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios el 19 de diciembre de 2018 mediante Carta s/n.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Acta n.° 271 de la Sesión de Directorio de la APN de 9 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 107)**, con la cual, se adoptó el Acuerdo de Directorio n.° 1213-271-09/10/2012/D **(Apéndice n.° 107)** que resuelve aprobar la actualización de la metodología para la medición de los Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario de Paita, sin embargo, las deducciones incorporadas no se encontraban sustentadas y en consecuencia eran insuficientes para motivar dicha decisión, afectándose así la calidad de los servicios brindados a los usuarios y se flexibilizó el cumplimiento de los NSP establecidos en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

De esta forma, trasgredió lo previsto en el Reglamento de Organización y Funciones de la APN, aprobado con Decreto Supremo n.° 034-2004-MTC de 20 de agosto de 2004, que señala en su artículo n.° 7, las funciones del Directorio, entre ellas: *2. Ejercer las atribuciones de la Autoridad Portuaria Nacional, sobre la base de su sistema de funcionamiento,*

emitiendo las directivas y normativa necesaria. (...) 7. Evaluar y aprobar las propuestas del Gerente General en materia de planificación, normatividad, vigilancia y control de los servicios y actividades portuarias.

Asimismo, el artículo 24 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, señala como atribuciones de la APN, entre otras: "...*j) Establecer las* ***normas técnico – operativas para el desarrollo*** *y la prestación de las actividades y los* ***servicios*** *portuarios acorde con los principios de transparencia y libre competencia. (...) o)* ***Establecer las normas para mejorar la calidad*** *total del Sistema Portuario Nacional y la seguridad industrial en los puertos, mediante el fomento de la inversión y capacitación general en técnicas de operaciones portuarias y de higiene y seguridad en el trabajo: y la vigilancia del cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en esta materia.*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador a cargo de la instancia competente de la Contraloría General de la República.

Mario Eduardo Amorrortu Velayos, identificado con DNI n.° 07872624, miembro del Directorio de la APN, en el periodo del 22 de diciembre de 2011 al 23 de diciembre de 2016, según designación efectuada con Resolución Suprema n.° 041-2011-MTC de 22 de diciembre de 2011 **(Apéndice n.° 4)** y cesado según Oficio n.° 242-2016-APN/PD-SD de 27 de diciembre de 2016 **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios el 18 de diciembre de 2018 mediante Carta s/n.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Acta n.° 271 de la Sesión de Directorio de la APN de 9 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 107)**, con la cual, se adoptó el Acuerdo de Directorio n.° 1213-271-09/10/2012/D **(Apéndice n.° 107)** que resolvió aprobar la actualización de la metodología para la medición de los Niveles de Servicio y Productividad del Terminal Portuario de Paita, sin embargo, las deducciones incorporadas no se encontraban sustentadas y en consecuencia eran insuficientes para motivar dicha decisión, afectándose así la calidad de los servicios brindados a los usuarios y se flexibilizó el cumplimiento de los NSP establecidos en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

De esta forma, trasgredió lo previsto en el Reglamento de Organización y Funciones de la APN, aprobado con Decreto Supremo n.° 034-2004-MTC de 20 de agosto de 2004, que señala en su artículo n.° 7, las funciones del Directorio, entre ellas: *2. Ejercer las atribuciones de la Autoridad Portuaria Nacional, sobre la base de su sistema de funcionamiento, emitiendo las directivas y normativa necesaria. (...) 7. Evaluar y aprobar las propuestas del Gerente General en materia de planificación, normatividad, vigilancia y control de los servicios y actividades portuarias.*

Asimismo, el artículo 24 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, señala como atribuciones de la APN, entre otras: "...*j) Establecer las* ***normas técnico – operativas para el desarrollo*** *y la prestación de las actividades y los* ***servicios*** *portuarios acorde con los principios de transparencia y libre competencia. (...) o)* ***Establecer las normas para mejorar la calidad*** *total del Sistema Portuario Nacional y la seguridad industrial en los puertos, mediante el fomento de la inversión y capacitación general en técnicas de operaciones portuarias y de*

higiene y seguridad en el trabajo: y la vigilancia del cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en esta materia

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador a cargo de la instancia competente de la Contraloría General de la República.

José Alfonso Maratuech Pinzás, identificado con DNI n.° 41204353, Director de Operaciones y Medio Ambiente de la APN, en el periodo del 11 de setiembre de 2009 al 23 de febrero de 2018, designación efectuada mediante Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 035-2009-APN/DIR de 11 de setiembre de 2009 **(Apéndice n.° 4)** y cesado según Resolución de Acuerdo de Directorio 017-2018-APN/SIR de 5 de marzo de 2018 **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios el 19 de diciembre de 2018 mediante Carta n.° 004-2018-JMP.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Informe n.° 431-2012-APN-DOMA de 3 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 98)**, con el cual concluyó y recomendó que la metodología requiere ser actualizada y ajustada de acuerdo a los factores que influyen en la operativa real y propuestas de mejoras planteadas por los usuarios, sin embargo, no sustentó técnicamente las deducciones de tiempos incorporadas. Asimismo, visó en señal de conformidad la Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 047-2012-APN/DIR de 24 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 94)**, a través de la cual, se aprobó la actualización de la metodología para la medición de los NSP del Terminal Portuario de Paita, no obstante, las deducciones incorporadas no se encontraban motivadas, afectándose así la calidad de los servicios brindados a los usuarios y flexibilizando al Concesionario el cumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad establecidos en el Contrato de Concesión.

De esta forma, trasgredió lo previsto en el Manual de Organización y Funciones, aprobado por Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 030-2007-APN/DIR de 30 de noviembre de 2007 y modificación efectuada con Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 057-2008-APN/DIR de 31 de diciembre de 2008, que señala en la descripción del cargo de Director de Operaciones y Medio Ambiente, que es: *"Encargado de promover, normar y controlar el ordenamiento administrativo y operativo de las actividades y servicios portuarios..."*, asimismo, entre sus funciones se encuentra, entre otras: *"3. Formular y proponer las normas técnico-operativas, para el desarrollo, el control y la prestación de las actividades y servicios portuarios en el ámbito de su competencia", (...) 17. Realizar las demás funciones que el Directorio y la Gerencia General le asigne en materia de su competencia.*

En relación a lo anteriormente citado, el Reglamento de Organización y Funciones de la APN, aprobado con Decreto Supremo n.° 034-2004-MTC de 20 de agosto de 2004, señala en su artículo n.° 19 que la Dirección de Operaciones y Medio Ambiente, tiene como funciones, entre otras: *"1. Proponer políticas y estrategias orientadas a fomentar e impulsar el desarrollo de los servicios portuarios. 2. Formular normas técnicas y disposiciones reglamentarias de carácter operativo para la explotación de la infraestructura portuaria de uso público y de los servicios portuarios. (...) 5. Controlar y fiscalizar la prestación de los servicios portuarios generales y básicos. 9. Supervisar que la prestación de los servicios portuarios generales, se lleven a cabo de acuerdo a las directivas técnicas y disposiciones reglamentarias relacionadas a la infraestructura portuaria, emitidas por la APN".*

Finalmente, el artículo 24 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, señala como atribuciones de la APN, entre otras: "*...j) Establecer las* ***normas técnico – operativas para el desarrollo*** *y la prestación de las actividades y los* ***servicios*** *portuarios acorde con los principios de transparencia y libre competencia. (...) o)* ***Establecer las normas para mejorar la calidad*** *total del Sistema Portuario Nacional y la seguridad industrial en los puertos, mediante el fomento de la inversión y capacitación general en técnicas de operaciones portuarias y de higiene y seguridad en el trabajo: y la vigilancia del cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en esta materia.*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador a cargo de la instancia competente de la Contraloría General de la República.

Guillermo Alfredo Bouroncle Calixto, identificado con DNI n.° 07966241, Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica de la APN, en el periodo del 2 de noviembre de 2010 al 7 de julio de 2017, según designación efectuada con Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 039-2010-APN/DIR de 2 de noviembre de 2010 **(Apéndice n.° 4)** y encargo de la Gerencia General (con retención del cargo de origen) resuelta mediante Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 040-2017-APN/DIR de 7 de julio de 2017 **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios el 17 de diciembre de 2018 mediante Carta s/n.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Memorando n.° 497-2012-APN/UAJ de 9 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 108)**, con el cual afirmó que según la DOMA de la APN la metodología requiere *"...ser actualizada con la finalidad de excluir del cómputo hechos no imputables al administrador portuario, en base a las sugerencias proporcionadas por los administradores portuarios, usuarios y comunidad portuaria en general, así como los resultados de las mediciones efectuadas"*, sin embargo, el sustento técnico de las deducciones incorporadas por DOMA en la metodología actualizada, eran insuficientes para motivar dicha decisión, en tanto, se sustentaba en que recientemente se había actualizado la metodología en otro terminal portuario. Asimismo, visó en señal de conformidad la Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 047-2012-APN/DIR de 24 de octubre de 2012 **(Apéndice n.° 94)**, a través de la cual, se aprobó la actualización de la metodología para la medición de los NSP del Terminal Portuario de Paita, no obstante, las deducciones incorporadas no se encontraban motivadas, afectando así la calidad de los servicios brindados a los usuarios y flexibilizando el cumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad establecidos en el Contrato de Concesión.

De esta forma, trasgredió lo previsto en el Manual de Organización y Funciones, aprobado por Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 030-2007-APN/DIR de 30 de noviembre de 2007 y modificación efectuada con Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 057-2008-APN/DIR de 31 de diciembre de 2008, que señala en la descripción del cargo de Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica, que es: *"Encargado de prestar asesoramiento jurídico a la entidad así como concordar, sistematizar, proponer y tramitar la normatividad y disposiciones reglamentarias que emita la APN..."*, asimismo, entre sus funciones se encuentra, entre otras: *"...2. Evaluar y emitir opinión legal sobre los expedientes y proyectos de resolución a ser emitidos por el Directorio y la Gerencia General. 3. Proponer en coordinación con las direcciones y unidades correspondientes la normativa necesaria y/o la modificación de las mismas, para el cumplimiento de los fines de la entidad. 4. Coordinar y asesorar a la alta dirección y órganos de línea en aspectos legales derivados de la aplicación de la*

normatividad portuaria. (...) 7. Asesorar en la interpretación y aplicación de los aspectos legales correspondientes a la normatividad emitida por la APN y su marco Legal. (...) 10. Formular normas y directivas en coordinación con las direcciones de línea, de acuerdo a los fines de la APN."

En la misma línea, el Reglamento de Organización y Funciones de la APN, aprobado con Decreto Supremo n.° 034-2004-MTC de 20 de agosto de 2004, contiene en su artículo n.° 15, las funciones señaladas anteriormente para la Unidad de Asesoría Jurídica. Asimismo, el artículo 24 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, señala como atribuciones de la APN, entre otras: "*...j) Establecer las* ***normas técnico – operativas para el desarrollo*** *y la prestación de las actividades y los* ***servicios*** *portuarios acorde con los principios de transparencia y libre competencia. (...) o)* ***Establecer las normas para mejorar la calidad*** *total del Sistema Portuario Nacional y la seguridad industrial en los puertos, mediante el fomento de la inversión y capacitación general en técnicas de operaciones portuarias y de higiene y seguridad en el trabajo: y la vigilancia del cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en esta materia".*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador a cargo de la instancia competente de la Contraloría General de la República.

5. EL CONCESIONARIO NO PRESENTÓ DENTRO DE LOS PRIMEROS CUATRO MESES DE CADA AÑO DE LA CONCESIÓN LOS ESTADOS FINANCIEROS AUDITADOS DE SUS ACCIONISTAS FIADORES SEGÚN LO PREVISTO EN LA ADENDA N° 1 AL CONTRATO DE CONCESIÓN Y NO SE LE APLICÓ LA PENALIDAD CORRESPONDIENTE POR UN MONTO DE S/. 271 500,00.

Al amparo de lo estipulado en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y el marco legal aplicable a las Asociaciones Público Privadas vigente a la fecha de modificación contractual (Decreto Legislativo n° 1012 y su Reglamento) el Concedente y el Concesionario suscribieron la Adenda n.° 1 al Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, con la que modificaron el alcance de la Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales, incorporando instrumentos como el Fideicomiso de Inversiones Adicionales, la Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Adicionales y la Garantía de los Accionistas Originales del Concesionario.

En el caso de la Garantía de los Accionistas Originales, este instrumento fue incorporado con el objeto de respaldar la ejecución de las Inversiones Adicionales, que junto a la Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Adicionales, respaldan la ejecución del 100% de Inversiones Adicionales. En tal sentido, la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, incorporada mediante la Adenda n° 1 **(Apéndice n.° 6)**, estableció que dichos accionistas del Concesionario mantendrán un patrimonio neto total no menor a dos veces el monto señalado en los contratos de fianzas y señaló que correspondía al Concesionario presentar al Concedente dentro de los cuatro primeros meses de cada Año de la Concesión, los estados financieros auditados de sus accionistas otorgantes de los Contratos de Fianzas (en adelante Accionistas Fiadores) con el objeto que el Concedente pudiese verificar la exigencia del patrimonio neto respectivamente. Adicionalmente, la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** señala que en caso el Concesionario incumpliera dicha obligación se le aplicará una penalidad equivalente al valor de 10 UIT (Unidad Impositiva Tributaria), y en caso dichos estados financieros auditados no sean presentados dentro de los 60 días adicionales al plazo previsto, el Concedente podrá declarar la caducidad de la Concesión, previa opinión del Regulador.

Al respecto, la Comisión de Auditoría, a partir de la información remitida por la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante DGCT- MTC), verificó que el Concesionario incumplió con presentar al Concedente los estados financieros auditados de sus Accionistas Fiadores, en el plazo previsto en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

De lo anterior se advierte que, la DGCT - MTC no realizó el seguimiento y el OSITRAN no supervisó el cumplimiento de la citada obligación contractual, y en el caso de este último, emitió el Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)** elaborado por la Jefatura de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, en el que asumiendo una interpretación propia del contrato determinó que la obligación mencionada se encontraba vinculada al ejercicio tributario del impuesto a la renta correspondiente al periodo de 1 de enero al 31 de diciembre, y concluyó que no existió incumplimiento del Concesionario y por ende no corresponde aplicar la penalidad prevista en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, sin embargo, dicha interpretación difiere de lo expresamente indicado en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y no concuerda con la finalidad de la presentación de los estados financieros auditados de los accionistas fiadores que es la verificación de la

exigencia del patrimonio neto de estos, a fin de garantizar la ejecución de la Inversión Adicional. Cabe precisar que en el supuesto de lecturas divergentes del Concedente y Concesionario de la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, correspondía a la Jefatura de Contratos Portuarios aplicar el procedimiento de interpretación del Contrato, que es competencia exclusiva del Consejo Directivo del OSITRAN.

Las situaciones indicadas denotan el incumplimiento del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y de la normativa del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, ocasionando perjuicio al Estado por S/. 271 500 por la inaplicación de penalidades correspondientes al Concesionario, y se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos del OSITRAN de favorecer al Concesionario al supervisar su obligación de presentar los estados financieros auditados mencionados y no aplicar las penalidades correspondientes ante el incumplimiento del plazo previsto para la presentación de dicha información.

Los hechos descritos anteriormente se detallan a continuación:

El Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** estableció en el numeral 10.2.2.1 de la Sección X – Garantías- la obligación del Concesionario de contratar una carta fianza (Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales) con el objeto de garantizar todas y cada una de las obligaciones vinculadas a la ejecución de las Inversiones Adicionales (en adelante IA), las cuales ascendían a US$ 100 800 000 (sin IGV), monto ofertado por el Concesionario, según el Formulario 2: Modelo de Propuesta Económica– Inversión Adicional del Anexo n° 9 del TUO de Bases **(Apéndice n.° 8)**, contenido en el Anexo 15 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 7).**

En relación al cumplimiento de la citada obligación, a la Fecha de Cierre efectuada el 9 de setiembre de 2009, el Concesionario presentó la Carta Fianza N° G704209 emitida por el Banco de Crédito del Perú **(Apéndice n.° 110)** y la Canta Fianza N° 010136965 emitida por el Banco Scotiabank Perú S.A. **(Apéndice n.° 111)** por US$ 50 400 000 cada una, con lo cual se garantizaron los US$ 100 800 000 ofertados por el Concesionario por concepto de IA.

Posteriormente, el 10 de diciembre de 2010, el Concedente y el Concesionario suscribieron la Adenda n° 1 al Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, modificando, entre otras, la cláusula 10.2.2, con lo cual la Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales fue sustituida por la Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Adicionales, esta última con una cobertura del 25% del monto total de las IA. Respecto al 75% restante, se incorporó la Garantía de los Accionistas Originales del Concesionario, reflejada en contratos de fianzas suscritos por cada uno de los Accionistas Fiadores del Concesionario y el Concedente.

Las características de las garantías que respaldan la ejecución de las IA, antes y después de la suscripción de la Adenda n° 1 **(Apéndice n.° 6)**.se detallan a continuación:

Gráfico n° 6
Garantías de la ejecución de las IA

Contrato de Concesión suscrito el 9/9/2009	Con la Adenda n° 1 suscrita el 10/12/2010		
Garantía de Ejecución Inversiones Adicionales (GEIA): Carta Fianza por 100% de las IA	**Garantía de Ejecución Inversiones Adicionales**: Carta Fianza por 100% de IA	**Garantía de los Accionistas Originales** (3): Fiadores respaldan el 75% de las IA **Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Adicionales** (GFCIA): Carta Fianza 25% de las IA	**Fideicomiso de Inversiones Adicionales**: Aportes anuales por el monto de IA
Respalda la ejecución de IA- cláusula 1.18.54 y 10.2.2- (no establece un periodo de vigencia explícito). A pedido del Concesionario, podía reducirse conforme se ejecuten las IA	Vigente solo hasta el inicio del 3er trimestre del 2do año de la Concesión	1. GFCIA sustituye a la GEIA 2. Garantía de Accionistas Originales: Accionistas del Concesionario durante el segundo trimestre acreditará una garantía (Contrato de Fianza) 3. Fideicomiso será constituido al término del segundo trimestre del segundo año de la concesión (*) Los montos de la GFCIA y la Garantía de Accionistas Originales se reducirían en la medida que el Concesionario ejecute IA o aporte al Fideicomiso	

Fuente: Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y Adenda n° 1 **(Apéndice n.° 6)**
Elaboración: Comisión Auditora

Respecto a la Garantía de los Accionistas Fiadores, el 3 de marzo de 2011 el Concedente y los Accionistas Fiadores del Concesionario suscribieron los contratos de fianzas, según el siguiente detalle: Cosmos Agencia Marítima S.A.C por US$ 12 000 000, Translei S.A. por US$ 7 500 000 y Tertir Terminais de Portugal S.A. por US$ 75 600 000. Posteriormente, al 31 de julio de 2018, las participaciones previstas originalmente en los contratos de fianzas fueron modificadas, y Cosmos Agencia Marítima S.A.C y Tertir Terminais de Portugal S.A, garantizaron, cada uno, US$ 41 988 000, totalizando una garantía de US$ 83 976 000 de las IA. Cabe precisar que el nuevo valor afianzado contempló la actualización del monto garantizado como resultado de las IA ejecutadas, el aporte al Fideicomiso de Inversiones Adicionales y la cobertura de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Adicionales, según se detalla en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 12
Garantías de la ejecución de las IA a julio 2018

Garantía de Fiel Cumplimiento de Inversiones Adicionales	Garantía de Accionistas Fiadores(*)	Fideicomiso de Inversiones Adicionales
• Carta Fianza n.° 0011-0708-9800109511-50 **(Apéndice n.° 112)** por US$ 11 313 684 emitida por el BBVA Continental, con vigencia desde el 9 de octubre 2017 hasta el 9 de octubre 2018. • Carta Fianza n.° 4410050144.05 **(Apéndice n.° 112)** por un monto de US$ 11 313 684 emitida por el BANBIF, con vigencia desde el 9 de octubre 2017 hasta el 9 de octubre 2018	• Contrato de Fianza suscrito por Tertir Terminais de Portugal S.A. respalda US$ 41 988 000 **(Apéndice n.° 112)**. • Contrato de Fianza suscrito por Cosmos Agencia Marítima S.A.C. por US$ 41 988 000 **(Apéndice n.° 112)**.	Reserva Neta Acumulada para el año 8: US$ 19 786 695 (**)

(*) Según Oficio n.° 3328-2018-MTC/25 del 31 de julio de 2018 **(Apéndice n.° 113)** se encuentran vigentes los Contratos de Fianzas suscritos por Tertir y Cosmos el 15 de febrero 2018, de acuerdo a la adenda n° 1 al Contrato de Fianza de Fiel Cumplimiento de Inversiones Adicionales.
(**) Reserva neta acumulada según la Memoria Anual 2017 elaborada por el Fiduciario Scotiabank y que se encuentra acorde a lo establecido en la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y que señala que el saldo a diciembre 2017 asciende a US$ 1 226 785,76.
Fuente: Oficio n° 2642-2018-MTC/25 del 20 de junio 2018 **(Apéndice n.° 114)** y Oficio n° 3328-2018-MTC/25 del 31 de julio 2018 **(Apéndice n.° 113)**
Elaboración: Comisión de Auditoría

Respecto a la verificación del patrimonio neto de los Accionistas Fiadores, la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** dispone la obligación del Concesionario de presentar al Concedente, los estados financieros auditados de los referidos accionistas dentro de los cuatro primeros meses del Año de la Concesión. Por su parte, la cláusula 1.18.10 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, define Año de la Concesión como *"el periodo anual computado desde la Fecha de Suscripción del Contrato, contando de fecha a fecha, concluyendo un día antes al año en el que se inició el cómputo"*.

La cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** establece literalmente lo siguiente:

"9.8 (...)
Dichos Contratos de Fianzas contendrán la declaración y compromiso de los Accionistas Originales del CONCESIONARIO, en su calidad de otorgantes de dichas garantías, de mantener durante su plazo de vigencia, un patrimonio neto total que no podrá ser menor a dos veces el monto señalado en los respectivos Contratos de Fianza. En tal sentido, el CONCESIONARIO se obliga a presentar al CONCEDENTE anualmente los estados financieros auditados de los accionistas otorgantes de los Contratos de Fianzas, lo cual deberá realizarse dentro de los primeros cuatro meses de cada Año de Concesión.

En caso el Concesionario incumpliera con dicha presentación en el plazo establecido, estará obligado a pagar una penalidad a favor del Concedente de 10 UIT y si en un plazo de 60 días adicionales al establecido mantuviera su incumplimiento de presentación de los Estados Financieros Auditados, el CONCEDENTE podrá, previa opinión del Regulador, declarar la caducidad de la concesión (...)".

No obstante, la Jefatura de Contratos Portuarios de la Gerencia de Fiscalización y Supervisión, dentro de su función supervisora, emitió el Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, el mismo que, a partir del marco

regulatorio tributario y contable aplicable para la elaboración de los estados financieros auditados, concluyó en su numeral 39 que el Concesionario cumplió con presentar los estados financieros auditados de sus Accionistas Fiadores dentro del plazo previsto en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Cabe destacar que, la presentación de estados financieros auditados no resulta exclusivo para el periodo calendario de enero a diciembre, por cuanto la Norma Internacional de Contabilidad 1, Versión 2010 **(Apéndice n.° 115)** aprobada con Resolución de Consejo Normativo de Contabilidad N°047-2010-EF/30 **(Apéndice n.° 115)**, permite considerar otros periodos, según el numeral 36, que señala:

"Presentación de Estados Financieros
Frecuencia de la información
36 Una entidad presentará un juego completo de estados financieros (incluyendo información comparativa) al menos anualmente. ***Cuando una entidad cambie el cierre del periodo sobre el que informa y presente los estados financieros para un periodo contable superior o inferior a un año, revelará, además del periodo cubierto por los estados financieros:***

(a) la razón para utilizar un periodo de duración inferior o superior; y
(b) el hecho de que los importes presentados en los estados financieros no son totalmente comparables.
Normalmente, una entidad prepara, de forma coherente en el tiempo, estados financieros que comprenden un periodo anual. No obstante, determinadas entidades prefieren informar, por razones prácticas, sobre periodos de 52 semanas.
Esta Norma no prohíbe esta práctica" (el resaltado es nuestro).

Si bien en el caso del Perú la presentación de los estados financieros auditados se asocia al "ejercicio del año calendario", periodo que comprende de enero a diciembre, corresponde notar que la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** no precisa el periodo que abarcará el estado financiero auditado del Accionista Fiador. En tal sentido, con el objeto de cumplir con la obligación establecida en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y verificar la capacidad financiera de los Accionistas Fiadores, corresponde al Concesionario entregar dichos estados financieros en la periodicidad exigida y en el plazo previsto en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, que como se ha citado expresamente alude anualmente y dentro de los primeros cuatro meses de cada Año de la Concesión.

Corresponde indicar que la oportunidad en la que deben presentarse los estados financieros auditados de los Accionistas Fiadores resulta relevante, a fin de que el Concedente cuente con la información necesaria para verificar la capacidad financiera de dichos accionistas, los mismos que suscribieron los contratos de fianzas para respaldar la ejecución de las IA. Lo expuesto previamente se condice con el numeral 9 de la Norma Internacional de Contabilidad 1, Versión 2010 **(Apéndice n.° 115)** aprobada con Resolución de Consejo Normativo de Contabilidad N°047-2010-EF/30 **(Apéndice n.° 115)**, que indica lo siguiente:

"9. Los estados financieros constituyen una representación estructurada de la situación financiera y del rendimiento financiero de una entidad. El objetivo de los estados financieros es suministrar información acerca de la situación financiera, del rendimiento financiero y de

los flujos de efectivo de una entidad, que sea útil a una amplia variedad de usuarios a la hora de tomar sus decisiones económicas (…)".

En tal sentido, la obligación de la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** tiene por objeto brindar la información financiera necesaria al Concedente, en los primeros cuatros meses de cada Año de la Concesión, a fin que este pueda verificar el patrimonio neto de los Accionistas Fiadores que respaldan la ejecución de las IA, en la medida que mediante la Adenda n° 1 **(Apéndice n.° 6)** se reemplazó la Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales que inicialmente garantizaba el 100% de las IA mediante una carta fianza, por los Contratos de Fianzas y la Garantía de Fiel Cumplimiento de las Inversiones Adicionales.

De otro lado, con el objeto de verificar el cumplimiento de la obligación establecida en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, la Comisión de Auditoría solicitó a la DGCT-MTC, mediante los oficios n.° 0025-2018-CG/APP-AC-TP Paita recibido el 13 de junio 2018 **(Apéndice n.° 116)**, n.° 0046-2018-CG/APP-AC- TP Paita recibido el 26 de julio de 2018 **(Apéndice n.° 116)**, y n.° 0059-2018-CG/APP-AC- TP Paita recibido el 13 de agosto de 2018 **(Apéndice n.° 116)**, la documentación que acredita la recepción por parte del Concedente de los estados financieros auditados de los Accionistas Fiadores.

En respuesta, la DGCT-MTC, a través de los oficios n.° 2989-2018-MTC/25 recibido el 10 de julio de 2018 **(Apéndice n.° 117)**, n.° 3328-2018-MTC/25 recibido el 31 de julio 2018 **(Apéndice n.° 117)**, n.° 3733-2018-MTC/25 recibido el 22 de agosto de 2018 **(Apéndice n.° 117)**, n° 4845-2018-MTC/25 recibido el 30 de octubre de 2018 **(Apéndice n.° 117)** y n° 4918-2018-MTC/25 recibido el 7 de noviembre de 2018 **(Apéndice n.° 117)** remitió las cartas de presentación de los estados financieros auditados de los Accionistas Fiadores del Concesionario. A partir de la referida documentación, la Comisión de Auditoría verificó que el Concesionario presentó los estados financieros auditados de sus Accionistas Fiadores fuera del plazo dispuesto en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, según se detalla a continuación:

Cuadro n.° 13
Presentación de los EEFF Auditados de los Accionistas Fiadores del Concesionario

Documento presentado por el Concesionario	Año de la Concesión	Presentación de EEFF		Cumplió (SI/NO)	Días de retraso en dh[a]	Presentó más de 60 dh adicionales al plazo contractual
		Fecha máxima según Contrato	Fecha real			
Carta n° 079-GG-2012 **(Apéndice n.° 117)**	2	9.01.2012	10.07.2012	NO	132	SÍ
Carta S/N **(Apéndice n.° 117)**	3	9.01.2013	8.07.2013		129	
Carta S/N **(Apéndice n.° 117)**	4	9.01.2014	1.07.2014		124	
Carta S/N **(Apéndice n.° 117)**	5	9.01.2015	9.04.2015		65	
Carta n.° 051-2016 TPE/GG **(Apéndice n.° 117)**	6	9.01.2016	2.09.2016		170	
Carta S/N (EEFF Cosmos) **(Apéndice n.° 117)** y Carta n.° 0086-2017-GAF (EEFF Tertir) **(Apéndice n.° 117)**	7	9.01.2017	31.05.2017 13.06.2017		112	
Carta n.° 0062-2018-GAF (EEFF Cosmos) **(Apéndice n.° 117)** y Carta n.° 0067-2018-GAF (EEFF Tertir) **(Apéndice n.° 117)**	8	9.01.2018	25.04.2018 11.05.2018		89	

(a) En la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión se precisa "días" en minúscula. No obstante, el cálculo considera Días hábiles según la definición de la cláusula 1.18.35 del Contrato de Concesión.
Fuente: Dirección General de Concesiones en Transportes - MTC
Elaboración: Comisión de Auditoría

Del cuadro anterior, se advierte que, desde el segundo hasta el octavo Año de la Concesión, el Concesionario no cumplió con presentar los estados financieros auditados de los Accionistas Fiadores en el plazo previsto en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. Adicionalmente, cabe mencionar que el retraso del Concesionario superó los 60 días hábiles adicionales al plazo establecido en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, lo cual facultaba al Concedente a optar por declarar la caducidad de la Concesión, previa opinión del OSITRAN. No obstante, ninguna de las situaciones referidas previamente fue identificada al amparo de las funciones de seguimiento del Concedente y supervisión del Ositran.

En línea con lo anterior, la DGCT-MTC en su Oficio n.° 3328-2018-MTC/25 recibido el 31 de julio 2018 **(Apéndice n.° 113)** hizó referencia al incumplimiento del Concesionario de presentar los estados financieros de sus Accionistas Fiadores en el plazo dispuesto en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. Específicamente en el Anexo II adjunto al referido oficio **(Apéndice n.° 113)** precisó lo siguiente:

"(…) luego de la revisión de las Cartas mediante las cuales el Concesionario da cumplimiento a lo dispuesto en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión, se verifica que los estados financieros auditados fueron presentados en diferentes meses: abril, mayo, junio y julio.

Dicho ello, cabe precisar que, conforme a lo estipulado en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión (modificado mediante la Adenda N° 01), el Concesionario debe cumplir con presentar sus estados financieros dentro de los primeros cuatro meses de la Concesión (máximo los días 09 de enero de cada año, a partir del año 2011), con lo cual se verifica que el Concesionario no presentó sus estados financieros dentro de las fechas estipuladas en la Adenda n° 01 del Contrato de Concesión.

Sin perjuicio de lo expuesto, con respecto a la imposición de penalidades, cabe precisar que, conforme lo estipulado en la cláusula 19.1 del Contrato de Concesión, el REGULADOR (OSITRAN), en el ejercicio de su potestad sancionadora, es la entidad facultada para aplicar las penalidades contractuales establecidas en el Contrato de Concesión" (subrayado agregado).

Cabe notar que, en su respuesta la DGCT- MTC no precisó a la Comisión de Auditoría si el incumplimiento incurrido por el Concesionario fue advertido al Regulador. Por tanto, frente al hecho advertido, mediante Oficio n° 0051-2018- CG/APP-AC-TP Paita recibido el 31 de julio de 2018 **(Apéndice n.° 118)** la Comisión de Auditoría efectuó la consulta correspondiente a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, respecto del cumplimiento de la obligación establecida en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, la misma que fue atendida mediante el Oficio n.° 06984-2018-GSF-OSITRAN recibido el 9 de agosto 2018 **(Apéndice n.° 119)** de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, en el cual señaló:

"(...) de acuerdo con la función supervisora estipulada en el artículo 7° de la Ley 26917, OSITRAN se encuentra en proceso de evaluación del cumplimiento por parte del Concesionario de las obligaciones contenidas en la referida Cláusula 9.8 del Contrato de Concesión. Por esta razón, considerando que aún no concluye la actividad de supervisión, a la fecha no se ha determinado ningún incumplimiento contractual respecto de la Cláusula 9.8 y en consecuencia no se ha aplicado al Concesionario la penalidad vinculada a dicho incumplimiento (...)" (subrayado es nuestro).

Al respecto, la respuesta emitida por el OSITRAN no evidenció que cumpla con verificar anualmente la capacidad financiera de los Accionistas Fiadores para respaldar la ejecución de las IA pendientes ante eventuales contingencias (i.e terminación anticipada del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**), esto acorde con la finalidad de la obligación contenida en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, y máxime considerando que tales inversiones no se encuentran en su totalidad respaldadas con una carta fianza, a partir de las modificaciones incorporadas mediante la Adenda n° 1 al Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Adicionalmente, lo indicado por el OSITRAN no se condice con el principio de celeridad previsto en el artículo 9.13 del Reglamento General del OSITRAN **(Apéndice n.° 120)**, aprobado por el Decreto Supremo n° 044-2006-PCM **(Apéndice n.° 120)** y sus modificatorias, ni con el principio de finalidad preventiva y correctiva, comtemplado en el literal d) del artículo 6 del Reglamento General de Supervisión del OSITRAN **(Apéndice n.° 18)** aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo n° 024-2011-CD-OSITRAN del 4 de julio de 2011 **(Apéndice n.° 18)**.

Posteriormente, la Comisión de Auditoría remitió al Concedente el Oficio n° 0068-2018-CG/APP-AC-TP Paita recibido el 29 de agosto de 2018 **(Apéndice n.° 121)**, solicitando información respecto a los funcionarios encargados de efectuar el seguimiento al cumplimiento

de las obligaciones contractuales. Al respecto, la DGCT-MTC mediante el Oficio n.° 4009-2018-MTC/25 recibido el 12 de setiembre 2018 **(Apéndice n.° 122)** por la Comisión de Auditoría, hizo referencia, entre otros aspectos, a su lectura de la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

"1. (...)
En la línea de lo mencionado, mediante el documento de la referencia b) OSITRAN solicitó a esta Dirección General informar si el Concesionario "Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A." ha acreditado frente al Concedente el cumplimiento de todas la obligaciones contenidas en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión, solicitud que fue respondida por esta Dirección General mediante el documento de la referencia c) a efectos que el Organismo Regulador proceda con la evaluación correspondiente, en el marco de sus competencias"

Al respecto, consideramos que, en el presente caso, corresponde a OSITRAN realizar un análisis sobre las posibilidades fácticas de que el Concesionario pueda dar cumplimiento a los plazos estipulados en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión, tomando en consideración que la obligación contractual de los estados financieros del ejercicio anterior, debidamente auditados, vence los días 09 de enero de cada año, resultando prácticamente imposible para el Concesionario cumplir con el plazo pactado, tomando en consideración los plazos necesarios para la elaboración y la auditoría correspondientes".

En el mismo documento la DGCT-MTC manifestó que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, mediante Oficio n.° 06577-2018-GSF-OSITRAN recibido el 2 de agosto 2018 **(Apéndice n.° 123)**, le solicitó que informe si el Concesionario cumplió con la obligación contractual establecida en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, referida a la presentación en el plazo previsto de los estados financieros auditados de sus Accionistas Fiadores. En respuesta, la DGCT-MTC trasladó al OSITRAN la información disponible en su acervo documentario mediante el Oficio n.° 3637-2018-MTC/25 recibido el 16 de agosto 2018 **(Apéndice n.° 124)**, en el cual a su vez precisó lo siguiente:

"(...)
Como se puede verificar, el Concesionario ha cumplido con presentar sus estados financieros auditados referidos a seis (06) ejercicios, sin embargo no cumplió con presentarlos dentro de la fecha pactada en la Adenda N° 01 (máximo los días 09 de enero de cada año).
(...)" (subrayado es nuestro).

En línea con la información solicitada al Concedente, el OSITRAN el 29 de agosto de 2018, mediante Oficio n° 07572-2018-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 125)**, también solicitó al Concesionario la información que permita acreditar el cumplimiento de la obligación dispuesta en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. Al respecto, el Concesionario remitió al OSITRAN la Carta S/N recibida el 7 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 126)**, en cuyo numeral 9 de la sección II indicó lo siguiente:

"II. PRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS DE LOS ACCIONISTAS
(...)
9. Como se puede apreciarse, en todos los casos se han presentado los EEFF de los accionistas del TPE antes del plazo previsto por la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión, modificado por la Adenda N° 1. Por lo tanto, hasta la fecha no se ha configurado un incumplimiento de la obligación formal del Concesionario contenida en la cláusula 9.8 del

Contrato de Concesión, siendo improcedente la aplicación de cualquiera de las consecuencias contractualmente previstas por el supuesto y negado incumplimiento (...)".

De lo expuesto, se advierte que la Jefatura de Contratos Portuarios señaló un entendimiento divergente entre el Concedente y el Concesionario respecto del alcance de la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y considerando únicamente los argumentos del Concesionario emitió el Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, en el cual realizó una interpretación de la cláusula que difiere de su contenido literal, a pesar que ello constituye una competencia exclusiva del Consejo Directivo de OSITRAN, y determinó que el Concesionario cumplió con su obligación de presentación de los estados financieros auditados de los Accionistas Fiadores dentro del plazo previsto en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. Con la emisión de dicho Informe **(Apéndice n.° 109)**, remitido a la DGCT- MTC mediante Oficio n.° 09034-2018-GSF-OSITRAN recibido el 19 de octubre de 2018 **(Apéndice n.° 127)**, con copia al Concesionario, la referida Jefatura acreditó el proceso de supervisión al cumplimiento de la obligación contractual vigente prevista en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, promovida por la intervención de la Comisión Auditora ejerciendo el control gubernamental.

Cabe mencionar que la Jefatura de Contratos Portuarios sustentó su posición, a partir del marco regulatorio tributario y contable aplicable a la elaboración de los estados financieros auditados, normativa en base a la cual interpreta que la presentación de los estados financieros auditados de los Accionistas Fiadores corresponda a los cuatro primeros meses de culminado determinado Año de Concesión. Por ejemplo, los estados financieros auditados de los Accionistas Fiadores para el ejercicio 2017 serán presentados entre el 9 de setiembre de 2018 hasta el 8 de enero 2019, y así para los demás años en que se encontró vigente dicha obligación, como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 14
Cumplimiento en la presentación de los EEFF Auditados de los Accionistas Fiadores según Informe de la Jefatura de Contratos Portuarios

Ejercicio Fiscal	Fecha de presentación de EEFF auditados por accionista			Fecha de inicio de la obligación	Vencimiento del plazo de contractual de presentación	Detalle
	COSMOS	TERTIR	MOTA ENGIL PERÚ*			
2010	02/06/2011	20/06/2011	02/06/2011	9/09/2011	08/01/2012	Cumplió
2011	10/07/2012	10/07/2012	10/07/2012	9/09/2012	08/01/2013	Cumplió
2012	08/07/2013	08/07/2013	08/07/2013	9/09/2013	08/01/2014	Cumplió
2013	01/07/2014	01/07/2014	01/07/2014	9/09/2014	08/01/2015	Cumplió
2014	09/04/2015	23/09/2015	23/09/2015	9/09/2015	08/01/2016	Cumplió
2015	02/09/2016	02/09/2016	(*)	9/09/2016	08/01/2017	Cumplió
2016	31/05/2017	13/06/2017	(*)	9/09/2017	08/01/2018	Cumplió
2017	25/04/2018	11/05/2018	(*)	9/09/2018	08/01/2019	Cumplió

Fuente: Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**
Elaboración: Comisión de Auditoría

Cabe notar que lo anterior evidencia que la probabilidad de incumplimiento del Concesionario de la referida obligación sería nulo, y por ende, también la aplicación de la penalidad prevista en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, dada la holgura de los plazos para presentar los estados financieros auditados de sus Accionistas Fiadores.

En ese sentido, el Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)** de la Jefatura de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización concluyó:

"VI. CONCLUSIONES
39. El Concesionario ha cumplido su obligación de presentar los estados financieros auditados de los accionistas otorgantes de los Contratos de Fianza correspondientes a los ejercicios 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017, de conformidad con la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión."

De acuerdo a lo señalado previamente, se evidencia que aun cuando hubiera lecturas divergentes del Contrato de Concesión[31] **(Apéndice n.° 6)**, la Jefatura de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización no cumplió con lo establecido en el artículo 29° del Reglamento General del OSITRAN **(Apéndice n.° 120)**, aprobado por Decreto Supremo Nº 044-2006-PCM **(Apéndice n.° 120)** y sus modificatorias, el cual precisa que corresponde al Consejo Directivo del OSITRAN, en única instancia administrativa, interpretar los contratos de concesión en virtud de los cuales las entidades prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura[32].

Adicionalmente, en concordancia con la función de interpretación de contratos de concesión que recaé sobre el Consejo Directivo de OSITRAN, el informe emitido por la Jefatura de Contratos Portuarios no evidencia la participación de la Gerencia de Asesoría Jurídica, la cual de acuerdo al numeral 4 del artículo 17 del subcapítulo I del Capítulo IV del Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN **(Apéndice n.° 128)**, tiene por función:

"4.Emitir opinión jurídica sobre la celebración de contratos de concesión u otras modalidades de Asociación Público Privadas, sus renovaciones y modificatorias, así como sobre los aspectos vinculados a la ejecución de los referidos contratos y otras materias cuya opinión técnica previa corresponda ser emitida por el Consejo Directivo en el marco de la normativa correspondiente".

De igual forma, las funciones de interpretación de los Contratos de Concesión también se encuentran recogidas en el inciso e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917 **(Apéndice n.° 17)**, el inciso 7 del artíulo 7 del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN **(Apéndice n.° 128)**, y el Acuerdo n° 557-154-04-CD-OSITRAN del 17 de noviembre de 2004 **(Apéndice n.° 129)**, a través del cual el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó los "Lineamientos para la interpretación y emisión de opiniones sobre propuestas de modificación y reconversión de Contratos de Concesión" **(Apéndice n.° 129)**.

Específicamente, de conformidad con el numeral 6.1 de los Lineamientos **(Apéndice n.° 129)** referidos en el párrafo anterior, el Consejo Directivo de OSITRAN interpreta los

---

[31] En el numeral 9 del Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, la Jefatura de Contratos Portuarios precisa:
"9. El Concedente y el Concesionario han tenido posiciones divergentes respecto al cumplimiento de la obligación señalada en la Cláusula 9.8 del Contrato de Concesión, de presentar anualmente al Concedente dentro de los primeros cuatro meses de cada Año de la Concesión, los Estados Financieros (EEFF) auditados de sus accionistas (...)"

[32] La función de interpretación de los contratos de concesión bajo supervisión de OSITRAN, se encuentra asignada a su Consejo Directivo. En consideración a dichas funciones, ante la existencia de más de una lectura del Contrato se han emitido, entre otras, las siguientes resoluciones por parte del Consejo Directivo: i) Resolución n° 077-2013-CD-OSITRAN del 3 de setiembre de 2013 **(Apéndice n.° 130)** y ii) Resolución n° 021-2016-CD-OSITRAN del 22 de abril de 2016 **(Apéndice n.° 130).**

Contratos de Concesión utilizando diversos métodos de interpretación, entre ellos, **el lógico, que resuelve que quiso decir en la Cláusula sujeta a interpretación, a través de la determinación del espíritu de lo pactado** (subrayado propio). Dichos Lineamientos **(Apéndice n.° 129)** también establecen que en caso un aspecto comprendido dentro del ámbito del contrato no haya sido definido por éste, el Consejo Directivo de OSITRAN aplicará supletoriamente el marco regulatorio vigente. Y en caso el marco regulatorio presentara un vacío normativo respecto del tema materia de análisis, OSITRAN aplicará la analogía, la cual podrá utilizarse siempre que no hubiese una previsión contractual, ni una norma aplicable supletoriamente.

Asimismo, tanto los Lineamientos **(Apéndice n.° 129)** previamente referidos y el Reglamento General del OSITRAN **(Apéndice n.° 120)**, prevén que la interpretación estará orientada a determinar el sentido de una o más cláusulas del contrato de concesión, y de esta forma se interprete un contrato ante la existencia de una cláusula oscura, dudosa o ambigua, con la finalidad de determinar cuál es su verdadero sentido, finalidad y alcance. En efecto, con la interpretación contractual se pretende desentrañar el entendimiento de lo declarado por las Partes, y lo que sobre ello establece el orden jurídico. En tal sentido, interpretar consiste en reconstruir la intención común de los contratantes.

Por lo tanto, dado que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización ha efectuado un interpretación de la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, que difiere de lo literalmente señalado en está, argumentando cuál fue su real intención, es decir, ha aplicado un método de interpretación previsto en los Lineamientos **(Apéndice n.° 129)**; por tanto, es claro que lo que ha realizado es una interpretación al Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, lo cual solo es competencia del Consejo Directivo del OSITRAN, el único competente para determinar si se requiere o no interpretar el Contrato, en consideración a sus funciones previstas en el numeral 11 del artículo 7 del subcapítulo I del Capítulo del Reglamento de Organización y Funciones del Ositran **(Apéndice n.° 128)**:

"11.Resolver en única y última instancia administrativa, en caso de surgir una discrepancia sobre la interpretación de los Contratos de Concesión (...)"

De igual forma la Jefatura de Contratos Portuarios no consideró lo dispuesto en el artículo 29 del Reglamento General del OSITRAN **(Apéndice n.° 120)** aprobado por Decreto Supremo n° 044-2006-PCM **(Apéndice n.° 120)** y modificatorias, que precisa:

"Artículo 29.- Interpretación de los Contratos de Concesión
Corresponde al Consejo Directivo, en única instancia administrativa, interpretar los Contratos de Concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura, así como la prestación de servcios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, de conformidad con la Ley N° 29754. La interpretacón determina el sentido de una o más cláusulas del Contrato de Concesión, haciendo posible su aplicación. La interpretación se hace extensiva a sus, anexos, bases de licitación y circulares".

Asimismo, ante la supuesta discrepancia advertida por la Jefatura de Contratos Portuarios, esta tampoco procedió conforme a lo dispuesto por el numeral 9.6 del artículo 9 del Reglamento General del OSITRAN **(Apéndice n.° 120)**, siendo uno de los principios que rige la actuación del OSITRAN el principio de transparencia, según el cual el Regulador debe velar por la adecuada transparencia en su gestión y en la toma de decisiones de cualquiera

de sus órganos, así como en el desarrollo de sus funciones, siendo que toda decisión de cualquier órgano del OSITRAN debe ser debidamente motivada y adoptarse de tal manera que los criterios a utilizarse sean conocidos y predecibles.

De lo señalado, se evidencia el favorecimiento al Concesionario y el perjuicio al Estado por S/. 271 500 por la inaplicación de penalidades, monto determinado con la información remitida por la DGCT- MTC, las condiciones establecidas en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, y los valores anuales vigentes para la UIT disponibles en el portal de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT):

1. **Valor vigente de la UIT periodo 2012-2018:** La vigencia de la obligación fue desde el 9 de enero de 2012, fecha en la cual correspondía al Concesionario presentar sus estados financieros auditados de sus Accionistas Fiadores correspondiente al año 2 de la Concesión. Por tanto, la penalidad aplicable considera el valor de la UIT vigente para cada año que correspondía al Concesionario presentar dicha información. Los valores de la UIT aplicables comprenden desde el 2012 al 2018, y son los siguientes de acuerdo al portal electrónico de la SUNAT:

Cuadro n.° 4: Valor de la UIT 2012-2018

Año	Valor UIT (S/.)
2018	4 150
2017	4 050
2016	3 950
2015	3 850
2014	3 800
2013	3 700
2012	3 650

Fuente: SUNAT
(http://www.sunat.gob.pe/indicestasas/uit.html)
Fecha consulta 22/08/2018 12:22 pm
Elaboración: Comisión de Auditoría

Del cuadro anterior, la Comisión de Auditoría determinó el valor de las penalidades que al 31 de julio 2018 aún no han sido aplicadas al Concesionario, como se detalla a continuación:

- ✓ UIT aplicable a la penalidad (por cada vez): 10 UITs de acuerdo a la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Cuadro n.°5: Determinación de las penalidades aplicables

Año de Presentación del EEFF	Valor UIT	Monto Penalidad
2012	10 x 3 650	36 500
2013	10 x 3700	37 000
2014	10 x 3 800	38 000
2015	10 x 3 850	38 500
2016	10 x 3 950	39 500
2017	10 x 4 050	40 500
2018	10 x 4 150	41 500
Total (S/.)		**271 500**

Fuente: SUNAT y Adenda n.° 1 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**
Elaboración: Comisión de Auditoría

En consideración al Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, el cual fue remitido en copia por la DGCT-MTC a la Comisión de Auditoría mediante el Oficio n° 4746-2018-MTC/25 recibido el 25 de octubre de 2018 **(Apéndice n.° 131)**, se precisa que la Jefatura de Contratos Portuarios en el marco de sus competencias concluyó que el Concesionario no incumplió con presentar los estados financieros de sus Accionistas Fiadores, y por tanto, no corresponde aplicar penalidades por un total de S/. 271 500.

La omisión de efectuar el seguimiento y supervisar que el Concesionario cumpla con presentar sus estados financieros auditados de los accionistas otorgantes de los Contratos de Fianzas dentro de los cuatro primeros meses del año de la concesión y en consecuencia, no se apliquen las respectivas penalidades según lo dispuesto en el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, así como el incumplimiento a lo dispuesto en el marco normativo aplicable para la interpretación del Contrato, recae en las siguientes personas:

a) Gerente de Supervisión y Fiscalización (e) de OSITRAN quien suscribió el Oficio n° 09034-2018-GSF-OSITRAN de 12 de octubre de 2018 **(Apéndice n.° 127)**, mediante el cual comunicó al Concedente con copia al Concesionario el Informe n.° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN de 28 de septiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, señalando que contiene el resultado de la evaluación de cumplimiento a la obligación prevista en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. Sin embargo, a pesar que en el numeral 9 del citado Informe **(Apéndice n.° 109)** se advirtió una supuesta lectura divergente a la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, por parte del Concedente y Concesionario, no coordinó con el órgano legal correspondiente y tampoco propuso la interpretación del Contrato por parte del Consejo Directivo. Por el contrario, respaldó la interpretación contenida en el citado Informe n.° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN **(Apéndice n.° 109)**, realizado por la Jefatura de Contratos Portuarios, a través de la cual, concluyó que el Concesionario cumplió con su obligación de presentar los estados financieros auditados de los accionistas otorgantes de los contratos de fianzas en el plazo previsto, inobservando de esta manera, el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y la normativa del OSITRAN.

b) Jefe de Contratos Portuarios del OSITRAN quien suscribió e hizo suyo en todos sus extremos el Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN de 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**. Sin embargo, a pesar que en el numeral 9 del citado Informe **(Apéndice n.° 109)** se advirtió una supuesta lectura divergente a la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, por parte del Concedente y Concesionario, no coordinó con el órgano legal correspondiente y tampoco propuso la interpretación del Contrato por parte del Consejo Directivo. Por el contrario, respaldó la interpretación contenida en el citado Informe **(Apéndice n.° 109)**, a través de la cual, se concluyó que el Concesionario cumplió con su obligación de presentar los estados financieros auditados de los accionistas otorgantes de los contratos de fianzas en el plazo previsto, inobservando de esta manera, el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y la normativa del OSITRAN.

c) Supervisor Económico Financiero de OSITRAN, quien suscribió el Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN de 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, en cuyo numeral 9 se advierte una supuesta lectura divergente a la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, por parte del Concedente y Concesionario, frente a ello, no coordinó con el órgano legal correspondiente y tampoco propuso la interpretación del

Contrato por parte del Consejo Directivo. Por el contrario, realizó una interpretación, a través de la cual, concluyó que el Concesionario cumplió con su obligación de presentar los estados financieros auditados de los accionistas otorgantes de los Contratos de fianzas en el plazo previsto, inobservando de esta manera, el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y la normativa del OSITRAN.

d) Especialista Contable en Tributos de la Jefatura de Contratos Portuarios del OSITRAN, quien suscribió el Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN de 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, en cuyo numeral 9 se advierte una supuesta lectura divergente a la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, por parte del Concedente y Concesionario, frente a ello, no coordinó con el órgano legal correspondiente y tampoco propuso la interpretación del Contrato por parte del Consejo Directivo. Por el contrario, realizó una interpretación, a través de la cual, concluyó que el Concesionario cumplió con su obligación de presentar los estados financieros auditados de los accionistas otorgantes de los Contratos de fianzas en el plazo previsto, inobservando de esta manera, el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y la normativa del OSITRAN.

e) Asesor Legal de la Jefatura de Contratos Portuarios del OSITRAN, quien suscribió el Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN de 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, en cuyo numeral 9 se advierte una supuesta lectura divergente a la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, por parte del Concedente y Concesionario, frente a ello, no coordinó con el órgano legal correspondiente y tampoco propuso la interpretación del Contrato por parte del Consejo Directivo. Por el contrario, realizó una interpretación, a través de la cual, concluyó que el Concesionario cumplió con su obligación de presentar los estados financieros auditados de los accionistas otorgantes de los Contratos de fianzas en el plazo previsto, inobservando de esta manera, el Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)** y la normativa del OSITRAN.

Los hechos comentados contravienen las siguientes disposiciones:

✓ **Contrato de Concesión, suscrito el 9 de setiembre 2009, modificado mediante la Adenda n° 1 suscrita el 10 de diciembre 2010**

"9.8
(...). En tal sentido, el CONCESIONARIO se obliga a presentar al CONCEDENTE anualmente los estados financieros auditados de los accionistas otorgantes de los Contratos de Fianzas, lo cual deberá realizarse dentro de los primeros cuatro meses de cada Año de Concesión.

En caso el Concesionario incumpliera con dicha presentación en el plazo establecido, estará obligado a pagar una penalidad a favor del Concedente de 10 UIT y si en un plazo de 60 días adicionales al establecido mantuviera su incumplimiento de presentación de los Estados Financieros Auditados, el CONCEDENTE podrá, previa opinión del Regulador, declarar la caducidad de la concesión.
(...)"

"SECCIÓN XIX: PENALIDADES
19.1 El REGULADOR, en el ejercicio de su potestad sancionadora, se encuentra facultado para aplicar las penalidades contractuales establecidas en el Contrato. En ese sentido, en caso de incumplimiento del CONCESIONARIO de cualquiera de las

obligaciones indicadas en el Contrato, el REGULADOR comunicará al CONCESIONARIO con copia al CONCEDENTE del incumplimiento detectado y le indicará al mismo los mecanismos de subsanación correspondientes y/o la aplicación de penalidades contenidas en el Anexo 17. El CONCESIONRIO no estará exento de responsabilidad aún en los casos en que los incumplimientos sean consecuencia de contratos que celebre con sub contratistas"

- ✓ **Ley de Creación del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público- Ley 26917**

"Artículo 7.- Funciones
7.1 Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:
(…)
e) Interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.
(…)"

- ✓ **Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo- Ley 26917 de 22 de enero de 1998.**

*"**Artículo 7.- Funciones***
7.1 Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:
(…)
i) Cobrar los derechos, tasas, penalidades y cualquier otro monto que deban pagar los concesionarios de infraestructura pública nacional de transporte, según lo establezca la Ley, los contratos de concesión respectivos, y los reglamentos aprobados por el Consejo Directivo de OSITRAN; así como efectuar los pagos que correspondan en el cumplimiento de las obligaciones que se pudiere haber contraído con éstos, con terceros y con el Estado, en virtud de la legislación vigente y de lo establecido en los contratos de concesión.
(…)".

- ✓ **Decreto Supremo n°. 044-2006-PCM de 24 de julio de 2006, mediante el cual se aprueba el Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público- OSITRAN**

"Artículo 9.- Principios que rigen las acciones de OSITRAN
Las decisiones y acciones del OSITRAN se sustentan en los siguientes Principios:
(…)
*9.13 **Principio de Celeridad**.- Toda actuación administrativa del OSITRAN se orienta a dotar a los trámites de la mayor dinámica posible, a fin de que los actos y pronunciamientos se efectúen y adopten en tiempo razonable, sin afectar el debido procedimiento ni el ordenamiento jurídico. Los procedimientos y plazos para la toma de decisiones son de conocimiento público.*
(…)"

- ✓ **Reglamento de Supervisión de OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo n° 024-2011-CD-OSITRAN de 4 de julio de 2011.**

*"**Artículo N° 6.- Principios***
Los Principios contenidos en el presente Artículo establecen los límites y lineamientos a la acción de OSITRAN en el desarrollo de su función de supervisión. En tal sentido, toda decisión y acción que adopte cualquiera de los órganos de OSITRAN deberán sustentarse y quedar sujeta a los siguientes principios:
(…)
d) Finalidad Preventiva y Correctiva, y no únicamente punitiva: Las acciones de supervisión deben estar dirigidas principalmente a prevenir, evitar y corregir la comisión de acciones u omisiones constitutivas de infracciones, y no exclusivamente a la adopción de mecanismos punitivos por incumplimiento de obligaciones legales o contractuales."

*"**Artículo N° 10.- Supervisión de aspectos administrativos y financieros***
Se refiere a la verificación del cumplimiento de obligaciones vinculadas a aspectos administrativos y financieros de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público. Las actividades para la supervisión administrativas y financieras comprenden:
a) Verificar que los documentos correspondientes a las obligaciones contractuales referidas a la vigencia de las pólizas de seguro y cartas fianza, entrega de información financiera, inventario de bienes y similares, se emitan de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión y en las normas regulatorias;
(…)
f) Verificar el cumplimiento de cualquier otra obligación de naturaleza análoga que resulta exigible a las entidades prestadoras"

La situación descrita ocasionó perjuicio al Estado de S/.271 500 por inaplicación de penalidades al Concesionario derivadas del incumplimiento de su obligación de presentar al Concedente los estados financieros auditados de sus Accionistas Fiadores en el plazo establecido, de acuerdo a lo señalado en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Las situaciones expuestas se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos del OSITRAN de favorecer al Concesionario al supervisar la presentación de los mencionados estados financieros auditados y no aplicar las penalidades correspondientes ante el incumplimiento del plazo previsto para presentar dicha información.

Las personas comprendidas en los hechos presentaron sus comentarios, conforme se detalla en el **Apéndice n.° 2**.

Efectuada la evaluación de los comentarios y documentos presentados **(Apéndice n.° 3)**, se concluye que los mismos no desvirtúan los hechos observados, considerando la participación de las personas comprendidas en los mismos, conforme se describe a continuación:

Carlos Ricardo Aliaga Calderón, identificado con DNI n.° 09857290, Jefe de Contratos Portuarios, en el periodo del 6 de octubre de 2016 hasta la actualidad, con designación mediante Carta n° 0023-2016-JGRH-GA-OSITRAN **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios mediante Carta N° 0007-2018-CRAC recibido el 14 de diciembre de 2018.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió e hizo suyo en todos sus extremos el Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN de 28 de setiembre de

2018 **(Apéndice n.° 109)**, mediante el cual, concluyó que el Concesionario ha cumplido su obligación de presentar los estados financieros auditados de los accionistas otorgantes de los Contratos de Fianzas correspondientes a los ejercicios 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017, sin embargo, estos fueron presentados en una fecha posterior a los cuatro meses de cada Año de la Concesión, establecida como plazo máximo en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. La conclusión del citado informe, se sustentó en una interpretación que permitiría por ejemplo, que el estado financiero del 2017 pueda ser presentado entre el 9 setiembre de 2018 al 8 de enero de 2019, contrario a la finalidad de la obligación establecida en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión, que es verificar la exigencia de patrimonio neto de los accionistas otorgantes de los Contratos de Fianza de forma oportuna y con información actualizada, más aun si estos últimos reemplazaron la Carta Fianza correspondiente a la garantía de ejecución de inversiones adicionales, según se desprende de la Adenda n.° 1 al Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Asimismo, a pesar de que en el numeral 9 del Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN de 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, advierte una supuesta lectura divergente entre el Concedente y Concesionario, respecto a la oportunidad del cumplimiento de dicha obligación, no coordinó con el órgano correspondiente y tampoco propuso la interpretación del Contrato de Concesión por parte del Consejo Directivo, quien es el único competente para tal fin. En consecuencia, a partir de la interpretación y conclusión de su informe, no se aplicó las penalidades al Concesionario por un total de S/. 271 500, que le correspondía por no haber presentado los estados financieros auditados de sus Accionistas Fiadores dentro de los primeros cuatro meses de cada Año de Concesión.

De esta forma, trasgredió lo previsto en el Manual de Descripción de Puestos del OSITRAN, cuya versión actualizada fue aprobada mediante Resolución de Presidencia n.° 005-2018-PD-OSITRAN del 12 de febrero de 2018, que señala como funciones del Jefe de Contratos Portuarios, entre otros: *"2. Proponer, controlar y coordinar la ejecución de los procesos y las actividades de supervisión referidas a la explotación de infraestructura portuaria, verificando el cumplimiento de las entidades prestadoras respecto de los aspectos comerciales y administrativos, económico· financieros..." (...) "4. Coordinar y proponer la opinión respecto de los proyectos de contratos de concesión (...), así como de la interpretación de las cláusulas de los contratos, en el marco de su competencia". "5. Evaluar, aprobar y remitir a la Jefatura de Fiscalización los informes de incumplimiento por parte de las entidades prestadoras y empresas concesionarias, en el ejercicio de su actividad supervisora, conforme a la normativa y obligaciones contractuales que correspondan (...)".*

Asimismo, cabe agregar que el Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo n.° 012-2015-PCM del 27 de febrero de 2015 y modificatorias, señala en el artículo n.° 7 que es función del Consejo Directivo: *7. Interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales las entidades prestadoras realizan sus actividades de explotación...",* por su parte el artículo 53 señala como funciones de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, entre otros: *"3. Supervisar la gestión de las entidades prestadoras relacionadas con la explotación de la infraestructura de uso público, (...) verificando el cumplimiento de los aspectos comerciales y administrativos, económico - financiero, estándares de calidad..." 9. "...emitir opinión sobre la interpretación de las cláusulas de los contratos y otras materias cuya opinión técnica corresponda ser emitida por el Consejo Directivo, en el marco de la normativa correspondiente".*

En relación a lo anteriormente señalado, el Reglamento de Supervisión de OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo n.° 024-2011-CD-OSITRAN del 4 de julio de 2011, señala en su artículo n.° 10, que las actividades para la supervisión administrativa y financiera comprenden: *a) Verificar que los documentos correspondientes a las obligaciones contractuales referidas a la vigencia de las pólizas de seguro y cartas fianza, entrega de información financiera, inventario de bienes y similares, se emitan de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión y en las normas regulatorias;*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

David Alejandro Villegas Balarezo, identificado con DNI n.° 09797846, Gerente de Supervisión y Fiscalización (e), en el periodo del 31 de julio de 2018 al 19 de octubre de 2018, con designación mediante Resolución de Gerencia General n° 116-2018-GG-OSITRAN **(Apéndice n.° 4)** y cese con Memorando circular N° 107-18-GG-OSITRAN de 19 de octubre de 2018 **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios mediante Carta N° 0004-2018-DVB del 13 de diciembre de 2018.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Oficio n° 09034-2018-GSF-OSITRAN de 12 de octubre de 2018 **(Apéndice n.° 127)**, a través del cual remitió al Concedente con copia al Concesionario el Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN de 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, elaborado por la Jefatura de Contratos Portuarios, señalando que contiene el resultado de la evaluación de cumplimiento a la obligación prevista en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, relacionada a la presentación de los estados financieros auditados de los accionistas otorgantes de los Contratos de Fianzas, dentro de los primeros cuatro meses de cada Año de Concesión. Sin embargo, a pesar de que en el numeral 9 del citado informe se advirtió una supuesta lectura divergente, entre el Concedente y Concesionario, respecto a la oportunidad del cumplimiento de dicha obligación, no coordinó con el órgano legal correspondiente y tampoco propuso la interpretación del Contrato de Concesión por parte del Consejo Directivo quien es el único competente para tal fin.

Por el contrario, respaldó la interpretación contenida en el citado informe, a través de la cual, la Jefatura de Contratos Portuarios concluyó que el Concesionario cumplió su obligación de presentar los estados financieros auditados de los accionistas otorgantes de los contratos de fianzas, no obstante, éstos fueron presentados en una fecha posterior a los cuatro meses de cada Año de la Concesión, establecida como plazo máximo en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. En consecuencia, validó una interpretación al Contrato de Concesión, realizada por un órgano incompetente y a partir de lo concluido en su informe, no se aplicó las penalidades al Concesionario por un total de S/. 271 500, que le correspondía por no haber presentado los estados financieros auditados de sus Accionistas Fiadores dentro de los primeros cuatro meses de cada Año de Concesión.

De esta forma, trasgredió lo previsto en el Manual de Descripción de Puestos del OSITRAN, cuya versión actualizada fue aprobada mediante Resolución de Presidencia n.° 005-2018-PD-OSITRAN del 12 de febrero de 2018, que señala como funciones del Gerente de Supervisión y Fiscalización, entre otras: *"...3. Supervisar la gestión de las entidades*

prestadoras relacionadas con la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, (...), verificando el cumplimiento de los aspectos comerciales y administrativos, económico – financiero, estándares de calidad..." 9. "...emitir opinión sobre la interpretación de las cláusulas de los contratos y otras materias cuya opinión técnica corresponda ser emitida por el Consejo Directivo, en el marco de la normativa correspondiente. 10. Aplicar penalidades a las empresas concesionarias en el marco de los contratos de concesión o normativa correspondiente...".

Asimismo, cabe señalar que el Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo n.° 012-2015-PCM del 27 de febrero de 2015 y modificatorias, señala en el artículo n.° 53 que, entre las funciones de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, se encuentra: *"3. Supervisar la gestión de las entidades prestadoras relacionadas con la explotación de la infraestructura de uso público, (...) verificando el cumplimiento de los aspectos comerciales y administrativos, económico - financiero, estándares de calidad..." 9. "...emitir opinión sobre la interpretación de las cláusulas de los contratos y otras materias cuya opinión técnica corresponda ser emitida por el Consejo Directivo, en el marco de la normativa correspondiente".*

En relación a lo anteriormente señalado, el Reglamento de Supervisión de Ositran, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo n.° 024-2011-CD-OSITRAN del 4 de julio de 2011, indica en su artículo n.° 10, que las actividades para la supervisión administrativa y financiera comprenden: *a) Verificar que los documentos correspondientes a las obligaciones contractuales referidas a la vigencia de las pólizas de seguro y cartas fianza, entrega de información financiera, inventario de bienes y similares, se emitan de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión y en las normas regulatorias.*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Rocío Mendoza Guzmán, identificado con DNI n.° 10741146, Especialista Legal, desempeñándose en dicho cargo en concordancia con el Contrato n° 010-15-OSITRAN-CAS **(Apéndice n.° 4)** y sus respectivas adendas **(Apéndice n.° 4)**, desde el 1 de julio de 2015 hasta la actualidad, presentó sus comentarios mediante Carta N° 0001-2018-RMG de 25 páginas, documento ingresado mediante Expediente n° 08-2018-56535 de 10 de diciembre de 2018.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN de 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, mediante el cual, concluyó que el Concesionario ha cumplido su obligación de presentar los estados financieros auditados de los accionistas otorgantes de los Contratos de Fianzas correspondientes a los ejercicios 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017, sin embargo, estos fueron presentados en una fecha posterior a los cuatro meses de cada Año de la Concesión, establecida como plazo máximo en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. La conclusión del citado informe, se sustentó en una interpretación que permitiría por ejemplo, que el estado financiero del 2017 pueda ser presentado entre el 9 setiembre de 2018 al 8 de enero de 2019, contrario a la finalidad de la obligación establecida en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, que

es verificar la exigencia de patrimonio neto de los accionistas otorgantes de los Contratos de Fianza de forma oportuna y con información actualizada, más aun si estos últimos reemplazaron la Carta Fianza correspondiente a la garantía de ejecución de inversiones adicionales, según se desprende de la Adenda n.° 1 al Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**.

Asimismo, a pesar que en el numeral 9 del Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN de 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, se advierte una supuesta lectura divergente entre el Concedente y Concesionario, respecto a la oportunidad del cumplimiento de dicha obligación, no coordinó con el órgano correspondiente y tampoco propuso la interpretación del Contrato de Concesión por parte del Consejo Directivo, quien es el único competente para tal fin. En consecuencia, a partir de la interpretación y conclusión de su informe, no se aplicó las penalidades al Concesionario por un total de S/. 271 500, que le correspondía por no haber presentado los estados financieros auditados de sus Accionistas Fiadores dentro de los primeros cuatro meses de cada Año de Concesión.

De esta forma, trasgredió lo previsto en su Contrato n.° 010-15-OSITRAN-CAS suscrito el 20 de febrero de 2015 y adendas, que señala como principales funciones: *"b. Asesorar sobre aspectos legales, en los hallazgos y/o procedimientos sancionadores iniciados a las entidades prestadoras y/o empresas concesionarias en el marco de lo establecido en los contratos de concesión y normas regulatorias vigentes. c. Asesorar sobre aspectos legales, en relación al control y seguimiento de los contratos de concesión".*

Asimismo, cabe agregar que el Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo n.° 012-2015-PCM del 27 de febrero de 2015 y modificatorias, señala en el artículo n.° 7 que es función del Consejo Directivo: *7. Interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales las entidades prestadoras realizan sus actividades de explotación…",* por su parte el artículo 53 señala como funciones de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, entre otros: *"3. Supervisar la gestión de las entidades prestadoras relacionadas con la explotación de la infraestructura de uso público, (…) verificando el cumplimiento de los aspectos comerciales y administrativos, económico - financiero, estándares de calidad…" 9. "…emitir opinión sobre la interpretación de las cláusulas de los contratos y otras materias cuya opinión técnica corresponda ser emitida por el Consejo Directivo, en el marco de la normativa correspondiente".*

En relación a lo anteriormente señalado, el Reglamento de Supervisión de OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo n.° 024-2011-CD-OSITRAN del 4 de julio de 2011, indica en su artículo n.° 10, que las actividades para la supervisión administrativa y financiera comprenden: *a) Verificar que los documentos correspondientes a las obligaciones contractuales referidas a la vigencia de las pólizas de seguro y cartas fianza, entrega de información financiera, inventario de bienes y similares, se emitan de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión y en las normas regulatorias.*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Boris André Córdova Chuquival, identificado con DNI n.° 10047119, Supervisor Económico Financiero Ferroviario I, desempeñándose en dicho cargo en concordancia con la Carta n° 017-2018-JGRH-GA-OSITRAN **(Apéndice n.° 4)**, desde el 28 de mayo de 2018 hasta la actualidad, presentó sus comentarios mediante Carta N° 0002-2018-BACC, documento ingresado mediante Expediente n° 08-2018-56580 de 11 de diciembre de 2018.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que: suscribió el Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN de 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, mediante el cual, concluyó que el Concesionario ha cumplido su obligación de presentar los estados financieros auditados de los accionistas otorgantes de los Contratos de Fianzas correspondientes a los ejercicios 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017, sin embargo, estos fueron presentados en una fecha posterior a los cuatro meses de cada Año de la Concesión, establecida como plazo máximo en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. La conclusión del citado informe, se sustentó en una interpretación que permitiría por ejemplo, que el estado financiero del 2017 pueda ser presentado entre el 9 setiembre de 2018 al 8 de enero de 2019, contrario a la finalidad de la obligación establecida en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, que es verificar la exigencia de patrimonio neto de los accionistas otorgantes de los Contratos de Fianza de forma oportuna y con información actualizada, más aun si estos últimos reemplazaron la Carta Fianza correspondiente a la garantía de ejecución de inversiones adicionales, según se desprende de la Adenda n.° 1 al Contrato de Concesión.

Asimismo, a pesar que en el numeral 9 del Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN de 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, se advierte una supuesta lectura divergente entre el Concedente y Concesionario, respecto de la oportunidad del cumplimiento de dicha obligación, no coordinó con el órgano correspondiente y tampoco propuso la interpretación del Contrato de Concesión por parte del Consejo Directivo, quien es el único competente para tal fin. En consecuencia, a partir de la interpretación y conclusión de su informe, no se aplicó las penalidades al Concesionario por un total de S/. 271 500, que le correspondía por no haber presentado los estados financieros auditados de sus Accionistas Fiadores dentro de los primeros cuatro meses de cada Año de Concesión.

De esta forma, trasgredió lo previsto en el Manual de Descripción de Puestos del OSITRAN, cuya versión actualizada fue aprobada mediante Resolución de Presidencia n.° 005-2018-PD-OSITRAN del 12 de febrero de 2018, que señala como funciones del Supervisor Económico Financiero Portuario I[33], entre otros: *"2. Supervisar el cumplimiento de los aspectos económico–comerciales y administrativo-financiero de los contratos de concesión, para informar a la instancia pertinente sobre posibles incumplimientos de la aplicación de penalidades o sanciones según corresponda. (...) 6. Otras funciones asignadas por la jefatura inmediata, relacionada a la misión del puesto"*.

Asimismo, el Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo n.° 012-2015-PCM del 27 de febrero de 2015 y modificatorias, señala en el artículo n.° 7 que es función del Consejo Directivo: *"7. Interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales las entidades prestadoras realizan sus actividades de explotación..."*, por su parte el artículo 53 señala como funciones de la Gerencia de Supervisión y

[33] De acuerdo a la Carta 017-2018-JGRH-GA-OSITRAN de 28 de mayo de 2018, el señor Boris André Córdova Chuquival, se desempeña como Supervisor Económico Financiero Ferroviario I, no obstante, para el presente le correspondía el ejercicio de las funciones propias del puesto de Supervisión Económico Portuario I, en tanto corresponde a una infraestructura portuaria y no ferroviaria.

Fiscalización, entre otros: *"3. Supervisar la gestión de las entidades prestadoras relacionadas con la explotación de la infraestructura de uso público, (...) verificando el cumplimiento de los aspectos comerciales y administrativos, económico - financiero, estándares de calidad..." 9. "...emitir opinión sobre la interpretación de las cláusulas de los contratos y otras materias cuya opinión técnica corresponda ser emitida por el Consejo Directivo, en el marco de la normativa correspondiente".*

En relación a lo anteriormente señalado, el Reglamento de Supervisión de OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo n.° 024-2011-CD-OSITRAN de 4 de julio de 2011, señala en su artículo n.° 10, que las actividades para la supervisión administrativa y financiera comprenden: *a) Verificar que los documentos correspondientes a las obligaciones contractuales referidas a la vigencia de las pólizas de seguro y cartas fianza, entrega de información financiera, inventario de bienes y similares, se emitan de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión y en las normas regulatorias.*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

Estela Melva Trujillo Gonzáles, identificada con DNI n.° 07629775, Especialista Contable en Tributos, en el periodo del 23 de diciembre de 2014 hasta la actualidad, con designación mediante el Contrato n° 042-14-OSITRAN-CAS **(Apéndice n.° 4)** y sus respectivas Adendas **(Apéndice n.° 4)**, presentó sus comentarios mediante Carta S/N de 8 folios, documento ingresado mediante Expediente 08-2018-56710 de 11 de diciembre de 2018.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada debido a que suscribió el Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN de 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, mediante el cual, concluyó que el Concesionario ha cumplido su obligación de presentar los estados financieros auditados de los accionistas otorgantes de los Contratos de Fianzas correspondientes a los ejercicios 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017, sin embargo, estos fueron presentados en una fecha posterior a los cuatro meses de cada Año de la Concesión, establecida como plazo máximo en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**. La conclusión del citado informe, se sustentó en una interpretación que permitiría por ejemplo, que el estado financiero del 2017 pueda ser presentado entre el 9 setiembre de 2018 al 8 de enero de 2019, contrario a la finalidad de la obligación establecida en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión **(Apéndice n.° 6)**, que es verificar el patrimonio neto exigido a los accionistas otorgantes de los Contratos de Fianza de forma oportuna y con información actualizada, más aun si estos últimos reemplazaron la Carta Fianza correspondiente a la garantía de ejecución de inversiones adicionales, según se desprende de la Adenda n.° 1 al Contrato de Concesión.

Asimismo, a pesar que en el numeral 9 del Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN de 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, se advierte una presunta lectura divergente entre el Concedente y Concesionario, respecto a la oportunidad del cumplimiento de dicha obligación, no coordinó con el órgano correspondiente y tampoco propuso la interpretación del Contrato de Concesión por parte del Consejo Directivo, quien es el único competente para tal fin. En consecuencia, a partir de la interpretación y conclusión de su informe, no se aplicó las penalidades al Concesionario por un total de S/. 271 500, que le correspondía por

no haber presentado los estados financieros auditados de sus Accionistas Fiadores dentro de los primeros cuatro meses de cada Año de la Concesión.

De acuerdo a lo previsto en su Contrato n.° 042-14-OSITRAN-CAS del 23 de diciembre de 2014 **(Apéndice n.° 4)**, prestaba servicios para la Jefatura de Tesorería de la Gerencia de Administración y Finanzas, cuyas funciones fueron transferidas a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, según Acta de Entrega y Recepción de Funciones de 27 de abril de 2015.

Asimismo, mediante Carta n.° 007-2018-CRAC de 14 de diciembre de 2018 **(Apéndice n.° 2)**, el Jefe de Contratos Portuarios manifestó que dispuso conformar un equipo multidisciplinario para que se elabore el Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN de 28 de setiembre de 2018 **(Apéndice n.° 109)**, suscrito, entre otros, por Estela Melva Trujillo Gonzáles.

En ese sentido, inobservó las funciones previstas en el Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo n.° 012-2015-PCM del 27 de febrero de 2015 y modificatorias, que señala en el artículo n.° 7 que es función del Consejo Directivo: *7. Interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales las entidades prestadoras realizan sus actividades de explotación…"*, por su parte el artículo 53 señala como funciones de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, entre otros: *"3. Supervisar la gestión de las entidades prestadoras relacionadas con la explotación de la infraestructura de uso público, (…) verificando el cumplimiento de los aspectos comerciales y administrativos, económico - financiero, estándares de calidad…" 9. "…emitir opinión sobre la interpretación de las cláusulas de los contratos y otras materias cuya opinión técnica corresponda ser emitida por el Consejo Directivo, en el marco de la normativa correspondiente".*

En relación a lo anteriormente señalado, el Reglamento de Supervisión de OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo n.° 024-2011-CD-OSITRAN del 4 de julio de 2011, indica en su artículo n.° 10, que las actividades para la supervisión administrativa y financiera comprenden: *"a) Verificar que los documentos correspondientes a las obligaciones contractuales referidas a la vigencia de las pólizas de seguro y cartas fianza, entrega de información financiera, inventario de bienes y similares, se emitan de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión y en las normas regulatorias".*

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad penal por la existencia de elementos que denotan la comisión de delito, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

IV. CONCLUSIONES

Como resultado de la auditoría de cumplimiento practicada a la Autoridad Portuaria Nacional, a PROINVERSIÓN y al OSITRAN, se formulan las conclusiones siguientes:

1. En la Propuesta Técnica del Concesionario del Anexo 16 del Contrato de Concesión se señaló las Obras y Equipamiento Portuario considerados como Obras Mínimas comprendidas en la Inversión Mínima, entre otras, las siguientes: (i) Edificio de Administración (rehabilitado, remodelado), (ii) Estación de Combustible e (iii) Incorporación de tecnologías y Sistema de información en tiempo real. Sin embargo, la APN aprobó los Expedientes Técnicos de las citadas obras, calificándolas como Inversión Adicional, las cuales fueron reconocidas como tal por el OSITRAN. Las situaciones indicadas denotaron el incumplimiento del TUO de Bases y del Contrato de Concesión, ocasionando perjuicio al Estado por la reducción en US$ 2 947 253,53 incluido el IGV, del monto de Inversión Adicional ofrecido por el Concesionario, en su Propuesta Económica, y se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos de la APN y del OSITRAN de favorecer al Concesionario al aprobar la APN los Expedientes Técnicos de las obras indicadas calificándolas como Inversión Adicional, y reconociéndolas como tal el OSITRAN, a pesar que constituían Obras Mínimas comprendidas en la Inversión Mínima, de acuerdo a lo ofrecido en la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión.
   (Observación N° 1)

2. El Contrato de Concesión establece que las obras mínimas se ejecutarán en las etapas 1, 2 y 3 y las obras adicionales en la etapa 4, y precisa que las obras mínimas de la Etapa 3 comprenden 2 alternativas: "Reforzamiento del Muelle Espigón" o "Construcción del Segundo Amarradero para el Muelle de Contenedores", la que debía ejecutarse cuando el Terminal Portuario de Paita alcance una demanda anual de 300 mil TEUs. En tal sentido, en la Propuesta Técnica del Concesionario del Anexo 16 del Contrato de Concesión, se señaló las Obras y Equipamiento Portuario considerados como Obras Mínimas, y se indicó que la Etapa 3 de ejecución de Obras, consistía en el Reforzamiento del Muelle Espigón Existente. Sin embargo, los servidores y funcionarios públicos de la APN y del OSITRAN aprobaron y reconocieron como obras de Inversión Adicional a los trabajos que forman parte del reforzamiento del Muelle Espigón Existente (duques de amarre y defensas de muelle) con los que se incrementó su capacidad estructural para atender embarcaciones de mayor tamaño de 25 000 DWT hasta 53 300 DWT, a pesar que el reforzamiento de dicho Muelle constituía una Obra Mínima de la Etapa 3 de ejecución de obras, según la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión.

   Las situaciones indicadas denotaron el incumplimiento del TUO de Bases y del Contrato de Concesión, ocasionando perjuicio al Estado con la reducción en US$ 3 244 169,01 incluido el IGV, del monto de Inversión Adicional ofrecido por el Concesionario en su Propuesta Económica, y se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos de la APN y del OSITRAN de favorecer al Concesionario al aprobar la APN los Expedientes Técnicos de las obras de reforzamiento del Muelle Espigón Existente (duques de amarre y defensas de muelle), calificándolas como Inversión Adicional, y reconociéndolas como tal el OSITRAN, a pesar que constituían Obras Mínimas de la Etapa 3 de ejecución de obras comprendidas en la Inversión Mínima, de acuerdo a lo ofrecido en la Propuesta Técnica del Anexo 16 del Contrato de Concesión.
   (Observación N° 2)

3. El Concesionario presentó al OSITRAN las informaciones que acreditaban el cumplimiento de los NSP correspondientes al 1° trimestre (Oct/Dic 2009) hasta el 7° trimestre (Abr/Jun 2011) contraviniendo el plazo establecido en el Contrato de Concesión, por lo que incurrió en demoras de 762, 680, 641, 549, 457, 367 y 337 días respectivamente, y en el 10° (Ene/Mar 2012) trimestre, el Concesionario presentó la información mencionada con demora de 2 días. Sin embargo, los servidores del OSITRAN no comunicaron los citados incumplimientos del Concesionario en sus informes de evaluación del cumplimiento de los NSP a pesar que constituían infracciones graves y sancionables con un monto no menor de 25 UIT y hasta 60 UIT, de acuerdo a lo establecido en los artículos 38° y 61° del RIS de OSITRAN.

   Las situaciones indicadas denotaron el incumplimiento del Contrato de Concesión y del RIS de OSITRAN, ocasionando que no se inicie el o los procedimientos administrativos sancionadores y consecuentemente no se determine la aplicación de sanciones que totalizaron como mínimo S/ 720 000,00, y se produjeron debido a que los servidores y funcionarios públicos del OSITRAN desempeñaron sus funciones negligentemente y sin cautela de los intereses del Estado al supervisar el cumplimiento del Concesionario de la citada obligación contractual y no advertir su incumplimiento del plazo previsto en los periodos indicados, así como al no iniciar el o los procedimientos administrativos sancionadores de acuerdo a lo establecido en el RIS de OSITRAN.
   (Observación N° 3)

4. A solicitud del Concesionario, de no tomarse en cuenta los tiempos de demora ocasionados por aquellos hechos no imputables al administrador portuario, la APN actualizó la metodología para la medición de los NSP del Terminal Portuario de Paita, e incorporó deducciones de tiempo por hechos tales como: refrigerio de estibadores, movimiento de rampa, movimiento de tapa de bodegas, entre otros. Sin embargo, las deducciones incorporadas no contaban con un sustento técnico que las respalde, salvo los hechos aceptados en la práctica internacional como (i) Demoras imputables a la nave o agente marítimo. (ii) Causa fortuita o mayor debidamente comprobada o registrada (iii) Cambio de aparejos o movilización de equipos adicionales para carga / descarga, y (iv) Manejo de carga sobredimensionada (no estándar) y de manipulación especial. Las situaciones indicadas denotaron el incumplimiento de la normativa del Sistema Portuario Nacional, ocasionando la afectación de la calidad de los servicios prestados a los usuarios y el favorecimiento al Concesionario con la flexibilización del cumplimiento de los NSP puesto que pudo ser pasible de penalidades por **S/ 122 763,69**, de no haberse efectuado las deducciones sin sustento técnico, y se produjeron debido a que los servidores y funcionarios públicos de la APN desempeñaron sus funciones negligentemente y sin cautela de los intereses del Estado al tramitar y aprobar la actualización de la metodología para la medición de los NSP del Terminal Portuario de Paita incorporando sin sustento técnico deducciones de tiempo por hechos a cargo del Concesionario.
   (Observación N° 4)

5. Con toda la información entregada por la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se verificó que el Concesionario presentó al Concedente los estados financieros auditados de sus accionistas otorgantes de los contratos de fianzas, que garantizan la ejecución de las obras de Inversión Adicional, fuera de los primeros cuatro meses de cada Año de la Concesión, lo que contravenía lo establecido en la Adenda n.° 1 al Contrato de Concesión, ante lo cual la Jefatura de Contratos Portuarios de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, asumiendo una interpretación propia del Contrato de Concesión basada en las disposiciones legales del impuesto a la renta,

concluyó que el Concesionario no incumplió la citada obligación y no corresponde que pague la penalidad establecida en el Contrato de Concesión.

Sin embargo, la cláusula contractual que establece la obligación del Concesionario de presentar al Concedente anualmente los estados financieros auditados de sus accionistas otorgantes de los contratos de fianzas mencionados no señala expresamente que dicha información financiera está referida al ejercicio del 1 de enero al 31 de diciembre del impuesto a la renta, por lo que correspondía al Concesionario determinar el periodo a informar en los estados financieros, conforme a la Norma Internacional de Contabilidad 1, Versión 2010, a fin de cumplir la citada obligación y garantizar al Concedente, con información financiera útil y oportuna, la ejecución de las obras de Inversión Adicional. Las situaciones indicadas denotan el incumplimiento del Contrato de Concesión y de la normativa del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, ocasionando perjuicio al Estado por S/. 271 500 por la inaplicación de penalidades correspondientes al Concesionario, y se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos del OSITRAN de favorecer al Concesionario al supervisar su obligación de presentar los estados financieros auditados mencionados y no aplicar las penalidades correspondientes ante el incumplimiento del plazo previsto para la presentación de dicha información.
(Observación N° 5)

6. El 31 de marzo de 2009 el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos adjudicó la buena pro de la concesión del Terminal Portuario de Paita al consorcio Terminales Portuarios Euroandinos, por consiguiente, de acuerdo a lo establecido en el Anexo N° 12 CRONOGRAMA del TUO de Bases, la suscripción del Contrato de Concesión debía realizarse a los 60 días útiles de adjudicada la buena pro, es decir, el 26 de junio de 2009, para lo cual el Concedente le garantizó al Concesionario, entre otros, que en la fecha de suscripción del Contrato, los bienes del CONCEDENTE, entre ellos el área de la concesión, estarían debidamente inscritos en los Registros Públicos a nombre del Concedente. Sin embargo, al 26 de junio de 2009, aún se encontraba en proceso la mencionada inscripción de bienes, por tanto, el Concedente no se encontraba en las condiciones que se exigían para la suscripción del Contrato de Concesión, siendo que el 27 de febrero de 2009 PROINVERSIÓN inició el saneamiento físico legal e inscripción en los Registros Públicos de Piura de los bienes del CONCEDENTE, y posteriormente el 18 de mayo de 2009 el Concedente asumió dichas actividades, concluyendo el 3 de setiembre de 2009 la inscripción de los terrenos comprendidos en el área de la concesión en los Registros Públicos de Piura, lo que fue comunicado por el Concedente a PROINVERSIÓN el 7 de setiembre de 2009, y finalmente, el Concedente, representado por la APN, y el Concesionario suscribieron el Contrato de Concesión el 9 de setiembre de 2009.
(Aspecto relevante N° 1)

V. RECOMENDACIONES

Como resultado de la auditoría de cumplimiento practicada a la Autoridad Portuaria Nacional actuando por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada y al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, en uso de las atribuciones y competencias conferidas en el literal e) del artículo 15°, literal d) de artículo 22° y artículo 45° de la Ley N° 27785 – Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y modificatorias, se formulan las recomendaciones siguientes:

1. Remitir el informe al Órgano Instructor competente de la Contraloría General de la República, para fines del inicio del procedimiento sancionador respecto de los funcionarios y servidores comprendidos en los hechos de las observaciones n.°s 1, 2, 3, 4 y 5 del presente informe.
   (Conclusiones n.° 1, 2, 3, 4 y 5)

2. Comunicar a los Titulares de la Autoridad Portuaria Nacional, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, que es competencia legal exclusiva de la Contraloría el deslinde de la responsabilidad administrativa funcional de los funcionarios y servidores comprendidos en los hechos de las observaciones n.°s 1, 2, 3, 4 y 5, revelados en el informe.
   (Conclusiones n.° 1, 2, 3, 4 y 5)

3. Poner en conocimiento de la Procuraduría Pública encargada de los asuntos judiciales de la Contraloría General de la República, el informe para que inicie las acciones legales contra los funcionarios y servidores comprendidos en los hechos de las observaciones n.°s 1, 2 y 5 del presente informe de auditoría.
   (Conclusiones n.° 1, 2 y 5)

Asimismo, en uso de las atribuciones conferidas en el literal b) del artículo 15° de la Ley N° 27785, con el propósito de coadyuvar a la mejora de la capacidad y eficiencia de la entidad en la toma de decisiones y en el manejo de sus recursos, se formulan las recomendaciones siguientes:

Al Presidente de Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional:

4. Disponer a sus órganos competentes implementar institucionalmente el proceso de monitoreo a la ejecución contractual, debidamente formalizados, en el que se incluya mecanismos de control interno eficientes que aseguren el cumplimiento de las obligaciones propias y de los Concesionarios; principalmente respecto: a la aprobación de las obras comprendidas en la inversión mínima, a la aprobación de las obras de la inversión adicional, al adecuado sustento de las modificaciones de las metodologías de medición de Niveles de Servicio y Productividad; así como para que se genere y resguarde la información de los proyectos que permitan su trazabilidad.
   (Conclusiones n.° 1, 2 y 4)

A la Presidente del Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público:

5. Disponer a sus órganos competentes implementar institucionalmente el proceso de monitoreo a la ejecución contractual, debidamente formalizados, en el que se incluya mecanismos de control interno eficientes que aseguren el cumplimiento de las obligaciones propias y de los Concesionarios; principalmente respecto: al reconocimiento de las inversiones mínimas, al reconocimiento de las inversiones adicionales, a la verificación de las obligaciones de entrega de información y/o documentación, a la aplicación de sanciones por infracciones previstas, a la aplicación y cobro de penalidades establecidas en el contrato; así como para que se genere y resguarde la información de los proyectos que permitan su trazabilidad.
(Conclusiones n.° 1, 2, 3 y 5)

Al Ministro de Estado en el Despacho de Transportes y Comunicaciones:

6. Disponer a sus órganos competentes implementar institucionalmente el proceso de monitoreo a la ejecución contractual, debidamente formalizados, en el que se incluya mecanismos de control interno eficientes que aseguren el cumplimiento de las obligaciones propias y de los Concesionarios; principalmente respecto: a la verificación de las obligaciones de entrega de información y/o documentación, a la veracidad de las declaraciones a la suscripción de los contratos como la inscripción en Registros Públicos de los bienes del Concedente; así como para que se genere y resguarde la información de los proyectos que permitan su trazabilidad.
(Conclusión n.° 5 y Aspecto relevante n.° 1)

VI. APÉNDICES

Apéndice n.° 1.	Relación de personas comprendidas en los hechos.
Apéndice n.° 2.	Los comentarios presentados por las personas comprendidas en los hechos.
Apéndice n.° 3.	Evaluación de los comentarios presentados por las personas comprendidas en los hechos y cuadro de participación de personas comprendidas en las observaciones n.° 1 y 2.
Apéndice n.° 4.	Documentos de designación de las personas comprendidas en los hechos.
Apéndice n.° 5.	Documentos de gestión de la APN y de OSITRAN.
Apéndice n.° 6.	Contrato de concesión del 9 de setiembre de 2009, su Anexo3, Anexo 4, Anexo 9, Anexo 16 y Anexo 17, partes pertinentes y Adenda n.° 1 del 10 de diciembre de 2010.
Apéndice n.° 7.	Propuesta Económica – Inversión Adicional.
Apéndice n.° 8.	TUO de Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Portuario de Paita, partes pertinentes.
Apéndice n.° 9.	Expediente Técnico "Remodelación de Edificio Administrativo", partes pertinentes.
Apéndice n.° 10.	Expediente Técnico "Consumidor Directo Diesel B2-10,800 Glns", partes pertinentes.
Apéndice n.° 11.	Expediente Técnico "Herramientas Tecnológicas para la Gestión del Terminal Portuario de Paita", partes pertinentes.
Apéndice n.° 12.	Acta de Sesión n.° 595 del 9 de marzo de 2009.
Apéndice n.° 13.	Resumen Ejecutivo PUE-018-2009 del 9 de marzo de 2009.
Apéndice n.° 14.	Circular n.° 33 del 10 de marzo de 2009.
Apéndice n.° 15.	Directiva para el Procedimiento Aplicable para las Liquidaciones y Verificación de las Inversiones de las Obras Portuarias
Apéndice n.° 16.	Resolución de Consejo Directivo n.° 004-2011-CD-OSITRAN del 8 de febrero de 2011
Apéndice n.° 17.	Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, en copia simple.
Apéndice n.° 18.	Reglamento General de Supervisión de OSITRAN aprobado con Resolución de Consejo Directivo n.° 024-2011-CD-OSITRAN del 4 de julio de 2011
Apéndice n.° 19.	Carta N° 013-10-TPE-GG del 4 de febrero de 2010
Apéndice n.° 20.	Carta N.° 136-2010-APN/SUPERV.DISEÑO TP PAITA del 13 de julio de 2010
Apéndice n.° 21.	Informe N° 06/CONTRATO N° 029-2009-APN - *"Costos y Presupuestos"* del 13 de julio de 2010, en copia simple.
Apéndice n.° 22.	Informe N° 20/CONTRATO N° 026-2009-APN - *"Edificaciones y Obras Anexas"* del 12 de julio de 2010
Apéndice n.° 23.	Carta N° 417-2010-APN/GG del 16 de julio de 2010
Apéndice n.° 24.	Carta N° 875-2011-APN/GG del 9 de noviembre 2011
Apéndice n.° 25.	Acta de Visita al Terminal Portuario de Paita del 27 de junio de 2018
Apéndice n.° 26.	Acta de Recepción de obra "Remodelación de la Oficina Administrativa TPE", en copia simple.

Apéndice n.° 27. Informe N° 465-12-GS-OSITRAN del 20 de febrero de 2012
Apéndice n.° 28. Oficio N° 760-12-GS-OSITRAN del 21 de febrero de 2012
Apéndice n.° 29. Oficio N° 0089-2018-CG/APP-AC-TP PAITA del 5 de octubre de 2018
Apéndice n.° 30. Oficio N° 09130-2018-GSF-OSITRAN y Nota N° 00069-2018-JCP-GSF-OSITRAN ambos del 16 de octubre de 2018
Apéndice n.° 31. Carta N° 023-11-TPE/GG del 03 de marzo de 2011, en copia simple.
Apéndice n.° 32. Informe N° 16/CONTRATO N° 029-2009-APN - *"Costos y Presupuestos"* del 8 de julio de 2011.
Apéndice n.° 33. Informe N° 39/CONTRATO N° 026-2009-APN del 21 de julio de 2011
Apéndice n.° 34. Carta N° 077-2011-APN/SUPERV.DISEÑO T.P. PAITA del 21 de julio de 2011
Apéndice n.° 35. Acta de Recepción de Obra del 22 de noviembre de 2013
Apéndice n.° 36. Informe N° 3244-14-GS-OSITRAN del 12 de noviembre de 2014
Apéndice n.° 37. Oficio N° 6268-14-GSF-OSITRAN del 12 de noviembre de 2014
Apéndice n.° 38. Oficio N° 0089-2018-CG/APP-AC-TP PAITA del 5 de octubre de 2018
Apéndice n.° 39. Oficio N° 09130-2018-GSF-OSITRAN y Nota N° 00069-2018-JCP-GSF-OSITRAN ambos del 16 de octubre de 2018
Apéndice n.° 40. Carta N° 180-2014 TPE/GG del 7 de agosto de 2014
Apéndice n.° 41. Carta N° 073-2014-APN/SUPERV.DISEÑO T.P. PAITA del 16 de octubre de 2014
Apéndice n.° 42. Carta N° 1240-2014-APN/GG del 18 de noviembre de 2014
Apéndice n.° 43. Memorando N° 095-2014-APN/SUPERV.DISEÑO T.P. PAITA del 14 de noviembre de 2014
Apéndice n.° 44. Resolución de Gerencia General N° 397-2015-APN/GG del 21 de agosto de 2015
Apéndice n.° 45. Carta N° 555-2015-APN/GG/DITEC del 25 de agosto de 2015
Apéndice n.° 46. Resolución de Gerencia General N° 580-2016-APN/GG del 29 de noviembre de 2016
Apéndice n.° 47. Informe N° 005-2016-APN/SUPERV.DISEÑO T.P. PAITA del 21 de noviembre de 2016
Apéndice n.° 48. Carta N° 894-2016-APN/GG/DITEC del 2 de diciembre de 2016
Apéndice n.° 49. Acta de Aprobación de Obras del 30 de enero de 2017
Apéndice n.° 50. Informe N° 0177-2017-JCP-GSF-OSITRAN del 3 de mayo de 2017
Apéndice n.° 51. Oficio N° 3435-2017-GSF-OSITRAN del 3 de mayo de 2017
Apéndice n.° 52. Oficio N° 0089-2018-CG/APP-AC-TP PAITA del 5 de octubre de 2018
Apéndice n.° 53. Carta N° 103-2011-APN/SUPERV.DISEÑO T.P. PAITA de 1 de diciembre de 2011
Apéndice n.° 54. Copia simple Carta C.CGAQ.861/11 del 19 de diciembre de 2011
Apéndice n.° 55. Carta N° 1012-2011-APN/GG de 22 de diciembre de 2011
Apéndice n.° 56. Expediente Técnico: "Diseño detallado de los Duques de Amarre", partes pertinentes.
Apéndice n.° 57. Acta de Recepción de Obra del 9 de agosto de 2014, en copia simple.
Apéndice n.° 58. Informe N° 2641-14-GSF-OSITRAN del 17 de setiembre de 2014
Apéndice n.° 59. Oficio N° 5115-14-GSF-OSITRAN del 17 de setiembre 2014

Apéndice n.° 60. Oficio N° 033-2018-CG/MPROY-AC-TP PAITA y Oficio N° 0042-2018-CG/APP-AC-TP PAITA del 4 y 18 de julio de 2018 respectivamente

Apéndice n.° 61. Oficio N° 695-2018-APN/GG de 26 de julio de 2018 y "Evaluación de la Integridad Estructural del Muelle Espigón Existente"

Apéndice n.° 62. Carta Ref. 044/BV/015 TPE-Sub Gerencia General del 28 de setiembre de 2015

Apéndice n.° 63. Expediente Técnico de la Inversión Adicional "Rehabilitación y Evaluación Estructural del Muelle 01 de Paita", partes pertinentes

Apéndice n.° 64. Carta 1215-2015 LHY del 29 de diciembre de 2015, Carta 1222-2016 LHY del 1 de febrero de 2016 y Carta 1228-2016 LHY del 22 de febrero de 2016

Apéndice n.° 65. Carta N° 004-2016-APN/SUPERV. DISEÑO TP PAITA del 2 de marzo de 2016

Apéndice n.° 66. Resolución de Gerencia General N° 132-2016-APN/GG del 14 de marzo de 2016

Apéndice n.° 67. Carta N° 0325-2016-APN/GG/DITEC del 16 de marzo de 2016

Apéndice n.° 68. Acta de Recepción y Aprobación de Obras del 17 de agosto de 2018

Apéndice n.° 69. Informe N° 00397-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 6 de setiembre de 2018

Apéndice n.° 70. Oficio N° 07839-2018-GSF-OSITRAN del 6 de setiembre de 2018

Apéndice n.° 71. Oficio N° 450-2018-APN/GG del 24 de mayo de 2018

Apéndice n.° 72. Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN y Resolución de Consejo Directivo n.° 023-2003-CD-OSITRAN del 26 de noviembre de 2003

Apéndice n.° 73. Acta de Entrega de Bienes del Concedente

Apéndice n.° 74. Informe n.° 718-12-GS-OSITRAN del 19/03/2012

Apéndice n.° 75. Informe n.° 782-12-GS-OSITRAN del 26/03/2012

Apéndice n.° 76. Informe n.° 1097-12-GS-OSITRAN del 26/04/2012

Apéndice n.° 77. Informe n.° 1134-12-GS-OSITRAN del 04/05/2012

Apéndice n.° 78. Informe n.° 1212-12-GS-OSITRAN del 10/05/2012

Apéndice n.° 79. Informe n.° 1256-12-GS-OSITRAN del 15/05/2012

Apéndice n.° 80. Informe n.° 1294-12-GS-OSITRAN del 18/05/2012

Apéndice n.° 81. Informe n.° 1635-12-GS-OSITRAN del 02/07/2012

Apéndice n.° 82. Informe n.° 1747-12-GS-OSITRAN del 12/07/2012

Apéndice n.° 83. Informe n.° 2169-12-GS-OSITRAN del 05/09/2012

Apéndice n.° 84. Manual de Descripción de Puestos, partes pertinentes, y Resolución de Presidencia n.° 062-2011-PD-OSITRAN

Apéndice n.° 85. Cálculo del costo de Defensas de Muelle formulado por la Comisión Auditora

Apéndice n.° 86. Carta n.° 080-2011-GG del 12 de julio de 2011 y Carta n.° 042-2012-GG de 24 de abril de 2012, en copias simples.

Apéndice n.° 87. Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 019-2011-APN/DIR del 6 de setiembre de 2011

Apéndice n.° 88. Oficio n.° 064-2018-CG/APP-AC-TP PAITA del 20 de agosto de 2018.

Apéndice n.° 89. Oficio n.° 07368-2018-GSF-OSITRAN recibido el 23 de agosto de 2018.

Apéndice n.° 90. Informe n.° 0350-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 30 de julio de 2018

Apéndice n.° 91. Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General, en copia simple.

Apéndice n.° 92. Acta de Recepción Definitiva de Obra del 30 de setiembre de 2014
Apéndice n.° 93. Carta n.° 065-2012-TPE/GG del 30 de mayo de 2012
Apéndice n.° 94. Resolución de Acuerdo de Directorio n.° 047-2012-APN/DIR del 24 de octubre de 2012
Apéndice n.° 95. Oficio n.° 390-2011-GS-OSITRAN del 25 de enero de 2011
Apéndice n.° 96. Oficio n.° 0043-2018-CG/APP-AC-TP PAITA del 18 de julio de 2018
Apéndice n.° 97. Memorando n.° 322-2018-APN/DOMA y Oficio n.° 697-2018-APN/GG del 26 de julio de 2018
Apéndice n.° 98. Informe n.° 431-2012-APN-DOMA del 3 de octubre de 2012
Apéndice n.° 99. Oficio n.° 0029-2018-CG/APP-AC-TP PAITA del 19 de junio de 2018
Apéndice n.° 100. Oficio n.° 564-2018-APN/GG del 26 de junio de 2018 y Memorando n.° 270-2018-APN/DOMA de 25 de junio de 2018
Apéndice n.° 101. Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Callao, partes pertinentes
Apéndice n.° 102. Informe presentado por el especialista en regulación y operaciones de infraestructuras portuarias, contratado por la Contraloría General de la República
Apéndice n.° 103. Informe n.° 1816-2014-GSF-OSITRAN del 27 de junio de 2014, en copia simple.
Apéndice n.° 104. Reportes Excel y Oficio n.° 4957-2018-GSF-OSITRAN del 6 de junio de 2018
Apéndice n.° 105. Carta N° 063-2012-APN/GG del 6 de enero de 2012, Acta de Inicio de la Obra: "Instalación de Tubería para Embarque de Etanol" del 29 de octubre de 2012 y Acta de Recepción del 6 de mayo de 2014, en copias simples.
Apéndice n.° 106. Oficio N° 227-2018-GG-OSITRAN de 28 de noviembre de 2018
Apéndice n.° 107. Acta n.° 271 de la Sesión de Directorio de la APN del 9 de octubre de 2012 y Acuerdo de Directorio n.° 1213-271-09/10/2012/D
Apéndice n.° 108. Memorando n.° 497-2012-APN/UAJ del 9 de octubre de 2012
Apéndice n.° 109. Informe n° 00436-2018-JCP-GSF-OSITRAN del 28 de setiembre de 2018
Apéndice n.° 110. Carta Fianza N° G704209 emitida por el Banco de Crédito del Perú, en copia simple.
Apéndice n.° 111. Canta Fianza N° 010136965 emitida por el Banco Scotiabank Perú S.A., en copia simple.
Apéndice n.° 112. Carta Fianza n.° 0011-0708-9800109511-50 emitida por el BBVA Continental, Carta Fianza n.° 4410050144.05 emitida por el BANBIF, Contrato de Fianza suscrito por Tertir Terminais de Portugal S.A., en copia simple, y Contrato de Fianza suscrito por CosmosAgencia Marítima S.A.C., en copia simple.
Apéndice n.° 113. Oficio n.° 3328-2018-MTC/25 del 31 de julio de 2018
Apéndice n.° 114. Oficio n° 2642-2018-MTC/25 del 20 de junio 2018
Apéndice n.° 115. Norma Internacional de Contabilidad 1, Versión 2010 aprobada con Resolución de Consejo Normativo de Contabilidad N°047-2010-EF/30, en copia simple.
Apéndice n.° 116. Oficio n.° 0025-2018-CG/APP-AC-TP Paita recibido el 13 de junio 2018, Oficio n.° 0046-2018-CG/APP-AC- TP Paita recibido el 26 de julio de 2018, y Oficio n.° 0059-2018-CG/APP-AC- TP Paita recibido el 13 de agosto de 2018
Apéndice n.° 117. Oficio n.° 2989-2018-MTC/25 recibido el 10 de julio de 2018, Oficio n.° 3328-2018-MTC/25 recibido el 31 de julio 2018, Oficio n.° 3733-2018-MTC/25 recibido el 22 de agosto de 2018, Oficio n° 4845-2018-MTC/25 recibido el 30

de octubre de 2018 y Oficio n° 4918-2018-MTC/25 recibido el 7 de noviembre de 2018

Apéndice n.° 118. Oficio n° 0051-2018- CG/APP-AC-TP Paita recibido el 31 de julio de 2018

Apéndice n.° 119. Oficio n.° 06984-2018-GSF-OSITRAN recibido el 9 de agosto 2018

Apéndice n.° 120. Reglamento General del OSITRAN y el Decreto Supremo n° 044-2006-PCM, en copia simple.

Apéndice n.° 121. Oficio n° 0068-2018-CG/APP-AC-TP Paita recibido el 29 de agosto de 2018

Apéndice n.° 122. Oficio n.° 4009-2018-MTC/25 recibido el 12 de setiembre 2018

Apéndice n.° 123. Oficio n.° 06577-2018-GSF-OSITRAN recibido el 2 de agosto 2018

Apéndice n.° 124. Oficio n.° 3637-2018-MTC/25 recibido el 16 de agosto 2018

Apéndice n.° 125. Oficio n° 07572-2018-GSF-OSITRAN del 29 de agosto de 2018

Apéndice n.° 126. Carta S/N recibida el 7 de setiembre de 2018

Apéndice n.° 127. Oficio n.° 09034-2018-GSF-OSITRAN recibido el 19 de octubre de 2018

Apéndice n.° 128. Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN, partes pertinentes, en copia simple.

Apéndice n.° 129. Acuerdo n° 557-154-04-CD-OSITRAN del 17 de noviembre de 2004 y los "Lineamientos para la interpretación y emisión de opiniones sobre propuestas de modificación y reconversión de Contratos de Concesión", en copia simple.

Apéndice n.° 130. Resolución n° 077-2013-CD-OSITRAN del 3 de setiembre de 2013 y Resolución n° 021-2016-CD-OSITRAN del 22 de abril de 2016, en copias simples.

Apéndice n.° 131. Oficio n° 4746-2018-MTC/25 recibido el 25 de octubre de 2018

Apéndice n.° 132. Documento que sustenta la identificación de la presunta responsabilidad administrativa funcional.

Lima, 23 ENE 2019

Carlos Bazán Solano
CIP N° 52212

Oscar Ninamango
CAL N° 50890

Luis Camones García
CEC N° 512

Erika Huamán Guevara
Jefa de comisión

Luis Sánchez Rutti
Supervisor de comisión

AL SEÑOR GERENTE DE CONTROL DE MEGAPROYECTOS:

La Subgerente de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos que suscribe, ha revisado el contenido del presente informe y lo hace suyo, recomendando a su Despacho el trámite de aprobación correspondiente.

Lima, 29 ENE 2019

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA - Subgerencia de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos

Patricia Pella Fernández
Subgerente de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA - Gerencia de Control de Megaproyectos

RELACIÓN DE PERSONAS COMPRENDIDAS EN LOS HECHOS

N°	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad N°	Cargo Desempeñado	Periodo de Gestión		Condición de vínculo laboral o contractual	Dirección domiciliaria	Observación	Presunta responsabilidad				
									Administrativa			Civil (*)	Penal (*)
									Fecha de ocurrencia de los hechos	Competencia			
				Desde	Hasta					Entidad (*)	PAS (*)		
Autoridad Portuaria Nacional (APN)													
1	Frank Thomas Boyle Alvarado	43314888	Presidente del Directorio	1/04/2009	26/11/2012	Designación: Resolución Suprema N° 010-2009-MTC de 1/04/2009. Cese: Resolución Suprema N° 048-2012-MTC de 26/11/2012.	Av. La Floresta n.° 555 Dpto. 502. Urb. Chacarilla del Estanque – Santiago de Surco	4	9/10/2012 al 24/10/2012		X		
2	Luis Alberto Torres Paz	07969202	Miembro del Directorio de la APN	2/04/2009	02/04/2014	Designación: Resolución Suprema N° 011-2009-MTC de 2/04/2009. Cese: Oficio N° 0014-2014-APN/PD de 7 de abril de 2014	Av. Mariano H. Cornejo n.° 2191 – Pueblo Libre.	4	9/10/2012		X		
3	Mario Eduardo Amorrortu Velayos	07872624	Miembro del Directorio de la APN	22/12/2011	23/12/2016	Designación: Resolución Suprema N° 041-2011-MTC de 22/12/2011. Cese: Oficio N° 242-2016-APN/PD-SD de 27 de diciembre de 2016	Monte Real n.° 168 – Santiago de Surco.	4	9/10/2012		X		
4	Gerardo Pérez Delgado	09750600	Gerente General	02/04/2007	22/03/2013	Designación: R.A.D. n.° 013-2007 de 30/03/2007. Cese: R.A.D. n.° 007-2013 de 22/03/2013.	Calle Valle Riestra n° 981 Urb. Santa Mónica- San Isidro	1	16/07/2010		X		X
								2	22/12/2011		X		X
5	Guillermo Alfredo Bouroncle Calixto	07966241	Gerente General (e)	28/11/2016 7/07/2017	3/12/2016 Continúa	Designación: R.A.D n° 081-2016-APN/DIR de 25/11/2016. R.A.D n° 040-2017-APN/DIR de 7/07/2017	Calle Granada n° 265 Lima	1	29/11/2016 al 2/12/2016		X		X
			Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica	2/11/2010	6/07/2017	Designación: R.A.D n° 039-2010-APN/DIR de 2/11/2010		4	9/10/2012 al 24/10/2012		X		X

00146

N°	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad N°	Cargo Desempeñado	Período de Gestión		Condición de vínculo laboral o contractual	Dirección domiciliaria	Observación	Presunta responsabilidad				
									Administrativa			Civil (*)	Penal (*)
				Desde	Hasta				Fecha de ocurrencia de los hechos	Competencia Entidad (*)	Competencia PAS (*)		
6	José Alfonso Maratuech Pinzás	41204353	Director de Operaciones y Medio Ambiente	11/09/2009	23/02/2018	Designación: R.A.D n° 035-2009-APN/DIR de 11/09/2009. Cese: R.A.D n° 017-2018-APN/DIR de 5/03/2018.	Las Orquídeas n.° 235 – La Molina Vieja – La Molina.	4	3/10/2012 al 24/10/2012		X		
7	Rosa Verónica Zambrano Copello	06660455	Gerente General	01/09/2014	06/07/2017	Designación: R.A.D. n° 044-2014-APN/DIR de 30.08.2014. Cese: R.A.D. n° 040-2017-APN/DIR de 7.07.2017.	Pasaje Belén n° 119- Barranco	1	18/11/2014 al 21/08/82016		X		X
								2	14/03/2016		X		X
8	Roy Dennis Legoas Montejo	25678930	Director de la Dirección Técnica de la APN, quien actuó como Jefe de la Supervisión de Diseño del Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita.	10/09/2009	1/05/2014	Designación : R.A.D. n° 033-2014-APN/DIR de 30.08.2014. Cese: R.A.D. n° 017-2014-APN/DIR del 24.04.2014.	Av. Reynaldo de Vivanco n°443 Dep. 102 Urb. Santa Teresa- Santiago de Surco	1	13/07/2010 Al 21/07/2011		X		X
								2	01/12/2011		X		X
9	Emilio Alfonso Palacios Ramírez	07414275	Especialista 1 de la Dirección Técnica de la Autoridad Portuaria Nacional, quien actuó como Jefe de la Supervisión de Diseño del Terminal Portuario de Paita – Segunda Etapa	04/12/2014	Vigente	Designación: R.A.D. n° 685-2014-APN/GG de 04.12.2014.	Calle Horacio Cachay Díaz n° 187- Urb. Santa Catalina- La Victoria	1	16/10/2014 Al 14/11/2014		X		X
								2	2/03/2016		X		X
OSITRAN													
1	Francisco Jaramillo Tarazona	09964332	Gerente de Supervisión y Fiscalización	26/06/2013	9/07/2018	Designación: Resolución de Presidencia N° 056-13-PD-OSITRAN de 26 de junio de 2018. Cese: Memorando N° 133-2018-JGRH-GA-OSITRAN de 16 de julio de 2018.	Calle Yahuar Huaca N° 200 Urb. San Agustín - Comas	1	12/11/2014 al 03/05/2017		X		X
								2	17/09/2014		X		X
2	Ernesto Francisco Ortiz Farfán	08217423	Gerente de Supervisión (e)	01/01/2012	16/11/2012	Designación : Resolución de Presidencia N° 001-2012-PD-OSITRAN de 2 de enero de 2012.	Calle Pietro Mascagni 346 – San Borja	1	21/02/2012		X		X

007497

N°	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad N°	Cargo Desempeñado	Período de Gestión		Condición de vínculo laboral o contractual	Dirección domiciliaria	Observación	Presunta responsabilidad				
									Administrativa			Civil (*)	Penal (*)
				Desde	Hasta				Fecha de ocurrencia de los hechos	Competencia Entidad (*)	Competencia PAS (*)		
						Resolución de Presidencia N° 025-2012-PD-OSITRAN de 26 de marzo de 2012. Cese: Carta N° 022-12-GG-OSITRAN de 16 de noviembre de 2012.		3	19/03/2012 al 4/05/2012		X		
3	David Alejandro Villegas Balarezo	09797846	Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)	31/07/2018	19/10/2018	Designación : Resolución de Gerencia General N° 025-2012-GG-OSITRAN de 26 de marzo de 2012. Cese: Memorando circular N° 107-18-GG-OSITRAN de 19 de octubre de 2018.	Calle Galileo Galilei n° 362 Urb Villa El Contador- Santiago Surco	2	6/09/2018		X		X
								5	12/10/2018		X		X
4	Atilio Silvino Rojas Noriega	17933151	Jefe de Puertos	31/12/2008	20/07/2015	Designación : Oficio N° 0495-08-GAF-OSITRAN de 30 de diciembre de 2008. Cese: Carta N° 330-15-GA-OSITRAN de 20 de julio de 2015	Jr. Filadelfia 1841 – San Martín de Porres	1	20/02/2012 al 12/11/2014		X		X
								2	17/09/2014		X		X
								3	19/03/2012 al 5/09/2012		X		
5	Carlos Ricardo Aliaga Calderón	09857290	Jefe de Contratos Portuarios	06/10/2016	Vigente	Designación: Carta n° 0023-2016-JGRH-GA-OSITRAN de 6 de octubre de 2016.	Jirón Vilcahuana n° 352 Urb. Maranga- San Miguel	2	6/09/2018		X		X
								5	26/09/2018 al 5/10/2018		X		X
6	Hanz Joel Vilcapoma Virrueta	40718316	Jefe de Contratos Portuarios (e)	02/05/2017	8/05/2017	Designación: Memorando n° 0815-2017-GSF-OSITRAN de 27 de abril de 2017.	Mz. D Lote 16 Asociación Santa Colonia - Chorrillos	1	3/05/2017		X		X
7	Luis Eduardo Álvarez Estrada	06022271	Supervisor de Inversiones I en Puertos	24/12/2008	Vigente	Designación: Memorando N° 161-08-GG-OSITRAN de 23 de diciembre de 2008.	Calle Curazao N° 116 Int. 201 Urb. Santa Patricia – La Molina	1	20/02/2012 al 12/11/2014		X		X
								2	17/09/2014		X		X
8	Santiago Ernesto Perona Alvarez	09395156	Supervisor de Operaciones I	30/12/2008	Vigente	Designación: Oficio N° 0512-08-GAF-OSITRAN de 30 de diciembre de 2008.	Calle Juan Antonio Ribeyro n° 184- Dep.104- Jesús María	3	19/03/2012 Al 5/09/2012		X		

001400

N°	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad N°	Cargo Desempeñado	Periodo de Gestión		Condición de vínculo laboral o contractual	Dirección domiciliaria	Observación	Presunta responsabilidad				
									Administrativa			Civil (*)	Penal (*)
				Desde	Hasta				Fecha de ocurrencia de los hechos	Competencia Entidad (*)	Competencia PAS (*)		
9	**Oscar Andrés Edilberto Manuel Herrera Benavides**	10492615	Gerente de Supervisión (e)	04/05/2012	09/01/2013	Designación: Resolución de Presidencia n.° 031-2012-PD-OSITRAN de 4 de mayo de 2012. Cese: memorando n.° 005-2013-PD-OSITRAN de 9 de enero de 2013.	Calle Manco Cápac n° 880-Miraflores	3	10/05/2012 Al 5/09/2012		X		
10	**Francisco Alejandro Merino Rojas**	07923026	Especialista en Inversiones Portuarias	12/06/2017	Vigente	D.L. 1057	Parque Florida n° 124 Dep. 102-Pueblo Libre	2	6/09/2018		X		X
11	**Boris André Córdova Chuquival**	10047119	Supervisor Económico Financiero Ferroviario I	28/05/2018	Vigente	D.L. 1057	Jr. Morro Solar n°316 Dep. 501-Santiago de Surco	5	28/09/2018		X		X
12	**Rocio Mendoza Guzmán**	10741146	Especialista Legal	01/07/2015	Vigente	D.L. 1057	Jr. Lima n° 339- Comas	5	28/09/2018		X		X
13	**Estela Melva Trujillo Gonzales**	07629775	Especialista Contable en Tributos	23/12/2014	Vigente	D.L. 1057	Jr. Tauro n° 781- Urb. Mercurio-Los Olivos	5	28/09/2018		X		X

00146

* U 0 3 9 *

* 3 9 D 1 0 0 2 0 1 9 0 0 4 7 8 *

"ES COPIA FIEL DEL DOCUMENTO FUENTE EN SOPORTE PAPEL"
04 MAR. 2019
MARIO EDGAR CESPEDES VILLANUEVA
C.P. 70149 - R.C. N° 494-2017-CG
FEDATARIO DE LA CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

CARGO

OFICIO N° 00478-2019-CG/DC

Jesús María, 04 de marzo de 2019

M.T.C.
MESA DE PARTES
E-
11 MAR. 2019
HORA 12:48
FIRMA

Señor
Edmer Trujillo Mori
Ministro de Estado
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Jiron Zorritos 1203
Lima /Lima /Lima

ASUNTO : Remisión de Informe de Auditoría N° 619-2019-CG/APP-AC

REF. : a) Oficio N 00169-2018-CG/GPREP de 26 de abril de 2018.
b) Oficio N 775-2018-CG DC MTC de 7 de junio de 2018.
c) Artículo 15°, literal f), artículo 22° literal d) y artículo 45° de la Ley N° 27785 y modificatorias.

Me dirijo a usted con relación al documento de la referencia a) y b), mediante el cual la Contraloría General de la República dispuso la realización de la auditoría de cumplimiento a la Autoridad Portuaria Nacional – APN, referido al "Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita", periodo 31 de marzo de 2009 al 31 de marzo de 2018, a cargo de su representada.

Al respecto, como resultado de la citada auditoría se ha emitido el Informe de Auditoría N° 619-2019-CG/APP-AC, a fin que se propicie el mejoramiento de la gestión y la eficacia operativa de los controles internos de la entidad y el desempeño de los funcionarios y servidores públicos a su servicio; cuya copia digital remito en disco compacto (1) con el propósito que en su calidad de titular de la entidad examinada, disponga las acciones necesarias para la implementación establecida en el numeral 6.1.3 de la Directiva N° 006-2016-CG/GPROD, "Implementación y seguimiento a las recomendaciones de los informes de Auditoría y su publicación en el Portal de Transparencia Estándar",aprobada por Resolución de Contraloría N° 120-2016-CG de 3 de mayo de 2016.

Asimismo, de acuerdo a la competencia exclusiva de la Contraloría General de la República prevista en el literal d) del artículo 22° de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y sus modificatorias, se dispondrá el inicio de las acciones legales pertinentes; en tal sentido, para ejercer la potestad sancionadora prevista en el artículo 45° de la citada Ley, su representada se encuentra impedida de disponer el deslinde de responsabilidades por los mismos hechos a los funcionarios y servidores involucrados lo que se pone en su conocimiento para los fines pertinentes, hasta que dicho órgano emita su pronunciamiento.

Igualmente, hago de su conocimiento que se ha encargado al Jefe del Órgano de Control Institucional de vuestra Entidad, efectuar el seguimiento de la implementación de las recomendaciones consignadas en el citado informe, por lo que agradeceré informarle en el plazo de quince (15) días útiles contados desde la fecha de recepción del presente, las acciones dispuestas para la adopción de tales medidas y brindarle las facilidades del caso.

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

Atentamente,

Nelson Shack Yalta
Contralor General de la República

/ehg

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

OFICIO N° 00065-2019-CG/GCMEGA Jesús María, 27 de febrero de 2019

Señora
Verónica Zambrano Copello
Presidenta Ejecutiva
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Publico
Calle los Negocios N° 182 Piso 4
Surquillo /Lima /Lima

ASUNTO : Remisión de Informe de Auditoría N° 619-2019-CG/APP-AC

REF. : a) Oficio N 00171-2018-CG/GPREP de 26 de abril de 2018
b) Artículo 15°, literal f), artículo 22° literal d) y artículo 45° de la Ley N° 27785 y modificatorias

---

Me dirijo a usted con relación al documento de la referencia a), mediante el cual la Contraloría General de la República dispuso la realización de la auditoría de cumplimiento al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público-OSITRAN, referido al "Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita", periodo 31 de marzo de 2009 al 30 de marzo de 2018, a cargo de su representada.

Al respecto, como resultado de la citada auditoría se ha emitido el Informe de Auditoría N° 619-2019-CG/APP-AC, a fin que se propicie el mejoramiento de la gestión y la eficacia operativa de los controles internos de la entidad y el desempeño de los funcionarios y servidores públicos a su servicio; cuya copia digital remito en disco compacto (1) con el propósito que en su calidad de titular de la entidad examinada, disponga las acciones necesarias para la implementación establecida en el numeral 6.1.3 de la Directiva N° 006-2016-CG/GPROD, "Implementación y seguimiento a las recomendaciones de los informes de Auditoría y su publicación en el Portal de Transparencia Estándar", aprobada por Resolución de Contraloría N° 120-2016-CG de 2 de mayo de 2016.

Asimismo, de acuerdo a la competencia exclusiva de la Contraloría General de la República prevista en el literal d) del artículo 22° de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y sus modificatorias, se dispondrá el inicio de las acciones legales pertinentes; en tal sentido, para ejercer la potestad sancionadora prevista en el artículo 45° de la citada Ley, su representada se encuentra impedida de disponer el deslinde de responsabilidades por los mismos hechos a los funcionarios y servidores involucrados lo que se pone en su conocimiento para los fines pertinentes, hasta que dicho órgano emita su pronunciamiento.

Igualmente, hago de su conocimiento que se ha encargado al Jefe del Órgano de Control Institucional de vuestra Entidad, efectuar el seguimiento de la implementación de las recomendaciones consignadas en el citado informe, por lo que agradeceré informarle en el plazo

de quince (15) días útiles contados desde la fecha de recepción del presente, las acciones dispuestas para la adopción de tales medidas y brindarle las facilidades del caso.

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

Atentamente,



Rafael Palacios Perez
Gerente (e)
Gerencia de Control Megaproyectos

/ehg

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

OFICIO Nº 00067-2019-CG/GCMEGA Jesús María, 27 de febrero de 2019

Señor
Alberto Ñecco Tello
Director Ejecutivo
Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Pro Inversión
Av. Enrique Canaval Moreyra N° 150 Piso 9
San Isidro /Lima /Lima

E011902193
CLAVE: WX8956RSDE
2019-03-11 12:21:00
www.proinversion.gob.pe
Usuario: lescriba

ASUNTO : Remisión de Informe de Auditoría N° 619-2019-CG/APP-AC

REF. : a) Oficio N 00170-2018-CG/GPREP de 26 de abril de 2018
b) Artículo 15°, literal f), artículo 22° literal d) y artículo 45° de la Ley N° 27785 y modificatorias

Me dirijo a usted con relación al documento de la referencia a), mediante el cual la Contraloría General de la República dispuso la realización de la auditoría de cumplimiento a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada-Proinversión, referido al "Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita", periodo 31 de marzo de 2009 al 30 de marzo de 2018, a cargo de su representada.

Al respecto, como resultado de la citada auditoría se ha emitido el Informe de Auditoría N° 619-2019-CG/APP-AC, a fin que se propicie el mejoramiento de la gestión y la eficacia operativa de los controles internos de la entidad y el desempeño de los funcionarios y servidores públicos a su servicio; cuya copia digital remito en disco compacto (1) con el propósito que en su calidad de titular de la entidad examinada, disponga las acciones necesarias para la implementación establecida en el numeral 6.1.3 de la Directiva N° 006-2016-CG/GPROD, "Implementación y seguimiento a las recomendaciones de los informes de Auditoría y su publicación en el Portal de Transparencia Estándar", aprobada por Resolución de Contraloría N° 120-2016-CG de 2 de mayo de 2016.

Asimismo, de acuerdo a la competencia exclusiva de la Contraloría General de la República prevista en el literal d) del artículo 22° de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y sus modificatorias, se dispondrá el inicio de las acciones legales pertinentes; en tal sentido, para ejercer la potestad sancionadora prevista en el artículo 45° de la citada Ley, su representada se encuentra impedida de disponer el deslinde de responsabilidades por los mismos hechos a los funcionarios y servidores involucrados lo que se pone en su conocimiento para los fines pertinentes, hasta que dicho órgano emita su pronunciamiento.

Igualmente, hago de su conocimiento que se ha encargado al Jefe del Órgano de Control Institucional de vuestra Entidad, efectuar el seguimiento de la implementación de las recomendaciones consignadas en el citado informe, por lo que agradeceré informarle en el plazo

de quince (15) días útiles contados desde la fecha de recepción del presente, las acciones dispuestas para la adopción de tales medidas y brindarle las facilidades del caso.

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

Atentamente,



Rafael Palacios Perez
Gerente (e)
Gerencia de Control Megaproyectos

/ehg

* U 0 3 9 * * 3 9 L 3 0 4 2 0 1 9 0 0 0 0 6 6 *

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL
MESA DE PARTES - SEDE CENTRAL
RECIBIDO
08 MAR 2019
Ticket: 542613
Código: 2380 Hora: 4:36
"La recepción de este documento no implica la conformidad del mismo"

OFICIO Nº 00066-2019-CG/GCMEGA

Jesús María, 27 de febrero de 2019

Señor
Edgar Patiño Garrido
Presidente de Directorio
Autoridad Portuaria Nacional
Av Santa Rosa Nº 135
La Perla /Prov. Const. del Callao /P. C. del Callao

ASUNTO : Remisión de Informe de Auditoría N° 619-2019-CG/APP-AC

REF. : a) Oficio N 00169-2018-CG/GPREP de 26 de abril de 2018
b) Artículo 15°, literal f), artículo 22° literal d) y artículo 45° de la Ley N° 27785 y modificatorias

---

Me dirijo a usted con relación al documento de la referencia a), mediante el cual la Contraloría General de la República dispuso la realización de la auditoría de cumplimiento a la Autoridad Portuaria Nacional – APN, referido al "Contrato de Concesión del Terminal Portuario de Paita", periodo 31 de marzo de 2009 al 30 de marzo de 2018, a cargo de su representada.

Al respecto, como resultado de la citada auditoría se ha emitido el Informe de Auditoría N° 619-2019-CG/APP-AC, a fin que se propicie el mejoramiento de la gestión y la eficacia operativa de los controles internos de la entidad y el desempeño de los funcionarios y servidores públicos a su servicio; cuya copia digital remito en disco compacto (1) con el propósito que en su calidad de titular de la entidad examinada, disponga las acciones necesarias para la implementación establecida en el numeral 6.1.3 de la Directiva N° 006-2016-CG/GPROD, "Implementación y seguimiento a las recomendaciones de los informes de Auditoría y su publicación en el Portal de Transparencia Estándar",aprobada por Resolución de Contraloría N° 120-2016-CG de 2 de mayo de 2016.

Asimismo, de acuerdo a la competencia exclusiva de la Contraloría General de la República prevista en el literal d) del artículo 22° de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y sus modificatorias, se dispondrá el inicio de las acciones legales pertinentes; en tal sentido, para ejercer la potestad sancionadora prevista en el artículo 45° de la citada Ley, su representada se encuentra impedida de disponer el deslinde de responsabilidades por los mismos hechos a los funcionarios y servidores involucrados lo que se pone en su conocimiento para los fines pertinentes, hasta que dicho órgano emita su pronunciamiento.

Igualmente, hago de su conocimiento que se ha encargado al Jefe del Órgano de Control Institucional de vuestra Entidad, efectuar el seguimiento de la implementación de las recomendaciones consignadas en el citado informe, por lo que agradeceré informarle en el plazo de quince (15) días útiles contados desde la fecha de recepción del presente, las acciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

dispuestas para la adopción de tales medidas y brindarle las facilidades del caso.

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

Atentamente,

/ehg

Rafael Palacios Perez
Gerente (e)
Gerencia de Control Megaproyectos