



LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

**SUBGERENCIA DE CONTROL DE ASOCIACIONES PÚBLICO
PRIVADAS Y OBRAS POR IMPUESTOS**

INFORME DE AUDITORÍA N° 620-2019-CG/APP-AC

**AUDITORÍA DE CUMPLIMIENTO AL MINISTERIO DE
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Y AL ORGANISMO
SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO
LIMA/LIMA/LIMA**

**“CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN,
CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL TRAMO N° 5 DEL
PROYECTO CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR,
PERÚ - BRASIL”**

PERÍODO: 1 DE ENERO DEL 2013 – 30 DE ABRIL DEL 2018

TOMO I DE XII

LIMA – PERÚ

2019

INFORME DE AUDITORÍA N° 620 -2019-CG/APP-AC

CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLORACIÓN DEL TRAMO N° 5 DEL PROYECTO CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERÚ - BRASIL

ÍNDICE

	DENOMINACIÓN	N° Pág.
I.	ANTECEDENTES:	
1.	Origen	1
2.	Objetivos	1
3.	Materia examinada y alcance	2
4.	De la entidad	3
5.	Comunicación de las desviaciones de cumplimiento	9
6.	Aspectos relevantes de la auditoría	10
II.	DEFICIENCIAS DE CONTROL INTERNO	12
III.	OBSERVACIÓN(ES)	
1.	PROVIAS NACIONAL APROBÓ EL ESTUDIO DEFINITIVO DE INGENIERÍA PARA EJECUTAR LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOPISTA PUNO - JULIACA Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES INICIÓ SU EJECUCIÓN, SIN CONTAR CON LA CERTIFICACIÓN AMBIENTAL. ASIMISMO, EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES SUSCRIBIÓ LA ADENDA N° 3 AL CONTRATO DE CONCESIÓN ASUMIENDO COMPROMISOS DE ENTREGA DE TERRENOS SIN SUFICIENTE SUSTENTO, LO CUAL HA AFECTADO EL INICIO Y CULMINACIÓN DE LOS TRABAJOS PROGRAMADOS, GENERANDO AMPLIACIONES DEL PLAZO Y MAYORES PAGOS POR S/ 2 508 392,26.	17
2.	SE APROBÓ EL COSTO DIRECTO DEL PRESUPUESTO DE LA OBRA "CONSTRUCCION DE LA AUTOPISTA PUNO - JULIACA", CONTRAVINIENDO LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA Y NORMATIVA APLICABLE, LO CUAL HA GENERADO MAYORES	50

PAGOS DEL ESTADO HASTA EL HITO DE OBRA N° 8, POR LA SUMA DE S/ 34 074 668,21 INC. IGV.

3.	SE ACEPTÓ Y APROBÓ EL ESTUDIO DEFINITIVO DE INGENIERIA DE LA CARRETERA "SEGUNDA CALZADA – AUTOPISTA PUNO - JULIACA" CON EL DISEÑO GEOMÉTRICO DE ALGUNOS ELEMENTOS ESENCIALES DE LA VÍA QUE NO CUMPLEN CON LA NORMA DG-2001, AFECTANDO A LOS USUARIOS EN COMODIDAD, AGRADO VISUAL, SEGURIDAD Y NIVELES DE SERVICIO, ADEMÁS DE UN SOBRECOSTO EN LA OBRA DE US\$ 377 508,69.	79
IV.	CONCLUSIONES	98
V.	RECOMENDACIONES	101
VI.	APÉNDICES	103
	FIRMAS	

INFORME DE AUDITORÍA N° 620-2019-CG/APP-AC

CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL TRAMO N° 5 DEL PROYECTO CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERÚ - BRASIL

I. ANTECEDENTES

1. ORIGEN

La auditoría de cumplimiento al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, 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 Auditorías (SICA) con el número de programa C9201802. La comisión auditora fue acreditada ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con oficio n.° 00904-2018-CG/DC de 27 de junio de 2018 y ante el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público con oficio n.° 00060-2018-CG/GCMEGA de 27 de junio de 2018.



[Handwritten signature]

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

Determinar si las modificaciones incluidas al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo n.° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil, a través de la Adenda n.° 3, para la Construcción de la Segunda Calzada de la Carretera Puno - Juliaca, se efectuaron cumpliendo con las normas aplicables, con las condiciones establecidas en el Contrato; así como, establecer si la Construcción de esta Segunda Calzada se ejecutó cumpliendo con las exigencias del Estudio de Pre inversión y las Normas Técnicas correspondientes.

[Handwritten signature]

2.2 Objetivos específicos

- Determinar si las condiciones establecidas en la Adenda n.° 3 se adecúan a las normas que le resulten aplicables y a las condiciones establecidas en el contrato, incidiendo en el sustento del valor referencial pactado.
- Establecer si las valorizaciones fueron aprobadas con sustento y de acuerdo a las condiciones establecidas en la Adenda n.° 3.
- Determinar si la calidad de los trabajos ejecutados como resultado de la Adenda n.° 3 corresponde a las especificaciones técnicas establecidas en el EDI aprobado y a las normas técnicas correspondientes.

[Handwritten signature]

3. MATERIA EXAMINADA Y ALCANCE

La materia a examinar de esta auditoría de cumplimiento programada, son los procesos de negociación, suscripción y ejecución de la Adenda n.º 3 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo n.º 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil, suscrita entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC en calidad de "Concedente" y el Concesionario Vial del Sur S.A. (constituido por Hidalgo e Hidalgo, Construcción y Administración S.A. (CASA) y Concesionaria del Norte) como "Concesionario"; interviniendo en calidad de ente regulador el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN. A través de la citada Adenda n.º 3 el Concedente encargó al Concesionario la "Construcción de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca" o "Autopista Puno – Juliaca".

La auditoría de cumplimiento fue realizada de acuerdo a lo establecido en las Normas Generales de Control Gubernamental, aprobadas con Resolución de Contraloría n.º 273-2014-CG, la Directiva n.º 007-2014-CG/GCSII denominada "Auditoría de Cumplimiento" y el "Manual de Auditoría de Cumplimiento" aprobados con Resolución de Contraloría n.º 473-2014-CG y modificatorias. Comprendió la revisión y análisis de la documentación generada en la negociación, suscripción y ejecución de la Adenda n.º 3 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo n.º 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil, en el periodo del 1 de enero de 2013 al 30 de abril de 2018 y que se encuentran en los archivos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de Provias Nacional y de 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 antes indicado, a fin de cumplir con los objetivos previstos.

Durante el desarrollo de la auditoría se tuvo como limitación la demora en la entrega de información por parte del Concedente - MTC, especialmente de parte de la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT), del OSITRAN (Supervisor - Regulador) y de Provias Nacional (Unidad Ejecutora).

**FICHA TECNICA DEL CONTRATO DE CONCESION
 CONCESIONARIO: Concesionaria Vial del Sur – COVISUR S.A.
 MATARANI – AZÁNGARO– ILO – JULIACA.**

N°	Componente	Descripción
1	Infraestructura	Tramo (854,68 Km.) incluye los siguientes subtramos: <ul style="list-style-type: none"> • Matarani – Juliaca (369,24 Km.) • Ilo – Puno – Juliaca (403,27 Km.) • Juliaca – Azángaro (82,17 Km.)
2	Fecha de suscripción	24 de octubre de 2007.
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación (con opción de ampliarse).
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 26 de noviembre de 2010 • Adenda 2: 24 de junio de 2011. • Adenda 3: 19 de junio de 2015.
5	Factor de competencia	Monto Oferta Económica (MOE), formado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).

6	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: US\$ 183 371 948,05 (incluido IGV)
7	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> El inicio de la explotación se producirá a más tardar a los 45 días calendario, desde la suscripción del Contrato, siempre que: <ul style="list-style-type: none"> - Las pólizas de seguro estén debidamente aprobadas y, - Se encuentre operativo el Fideicomiso. El inicio de la explotación implica el cobro de tarifas.
8	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> A partir de la fecha de inicio de la explotación, se cobrará la tarifa que el Concedente ha venido cobrando en ese Tramo. A partir de la aceptación de las Obras de Construcción, se cobrará USD 1,50 por eje (más impuestos).
9	PAO	<ul style="list-style-type: none"> El Pago Anual por Avance de Obras (PAO) será cancelado en dos cuotas semestrales durante 20 años, a través del Fideicomiso de Administración. El retraso en el pago del PAO generará un interés igual a la Tasa Costo de Deuda +1%. El PAO asciende a US\$ 20 676 463,00 durante 20 años.
10	PAMO	<ul style="list-style-type: none"> El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) será cancelado en cuatro cuotas trimestrales a través del Fideicomiso de Administración, a partir del Inicio de la Explotación hasta el final de la Concesión. El PAMO asciende a US\$ 13 691 681,00, durante 25 años. El retraso del pago genera interés de LIBOR + 2%.
11	Cofinanciamiento	El monto del Cofinanciamiento es igual a: PAO + PAMO – (Recaudación de Peaje - Prov. Eventos Catastróficos)

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión - OSITRAN.

Elaborado: Comisión Auditora.

Al mes de setiembre de 2018, se tiene una Inversión Comprometida de US\$ 303 443 659,00 (incluido IGV), cuyo avance es de US\$ 228 397 615,00 (incluido IGV), resultando así un porcentaje de avance del 75,3%.

4. DE LA ENTIDAD

A. Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC

Naturaleza legal y nivel de gobierno al que pertenece la entidad.

El 11 de julio de 2002 se publicó la Ley n.º 27779 Ley Orgánica que modifica la Organización y Funciones de los Ministerios, que aprobó la separación del sector Transportes y Comunicaciones del sector Vivienda y Construcción, así se modificó la organización del ministerio y volvió a denominarse "Ministerio de Transportes y Comunicaciones" - MTC. Su principal función es integrar interna y externamente al país para lograr un racional ordenamiento territorial, vinculando las áreas de recursos, producción, mercados y centros poblados a través de la regulación, promoción, ejecución y supervisión de la infraestructura de transportes y comunicaciones.

El MTC es un órgano del Poder Ejecutivo, responsable del desarrollo del sistema de transporte y de la infraestructura de las comunicaciones y telecomunicaciones del país.

Función que por norma expresa tiene asignada.

Mediante Ley n.° 29370 publicada el 3 de junio de 2009, se establecieron las funciones del MTC que se indican a continuación:

Funciones Rectoras:

1. Formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno.
2. Dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución, supervisión y evaluación de las políticas, la gestión de los recursos del sector, así como para el otorgamiento y reconocimiento de derechos, la sanción, la fiscalización y ejecución coactiva en materias de su competencia.
3. Coordinar con los gobiernos regionales y locales la implementación de las políticas nacionales y sectoriales, y evaluar su cumplimiento.

Funciones específicas de competencias compartidas:

1. Planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte terrestre por carretera, transporte ferroviario y transporte acuático, así como los servicios portuarios y conexos, en el ámbito de su competencia.
2. Planear, regular, gestionar, ejecutar y evaluar la circulación y seguridad vial, así como conducir, supervisar y evaluar el otorgamiento de licencias de conducir.
3. Planear, regular, gestionar, ejecutar, supervisar y evaluar la infraestructura vial, ferroviaria, aeroportuaria, portuaria y vías navegables, en el ámbito de su competencia.
4. Planear los servicios públicos de telecomunicaciones, servicios de radiodifusión y servicios privados de telecomunicaciones.
5. Promover la infraestructura de telecomunicaciones.
6. Prestar apoyo técnico a los gobiernos regionales y locales para el adecuado cumplimiento de las funciones sectoriales descentralizadas.
7. Otras funciones que señale la ley.

Otras Funciones específicas:

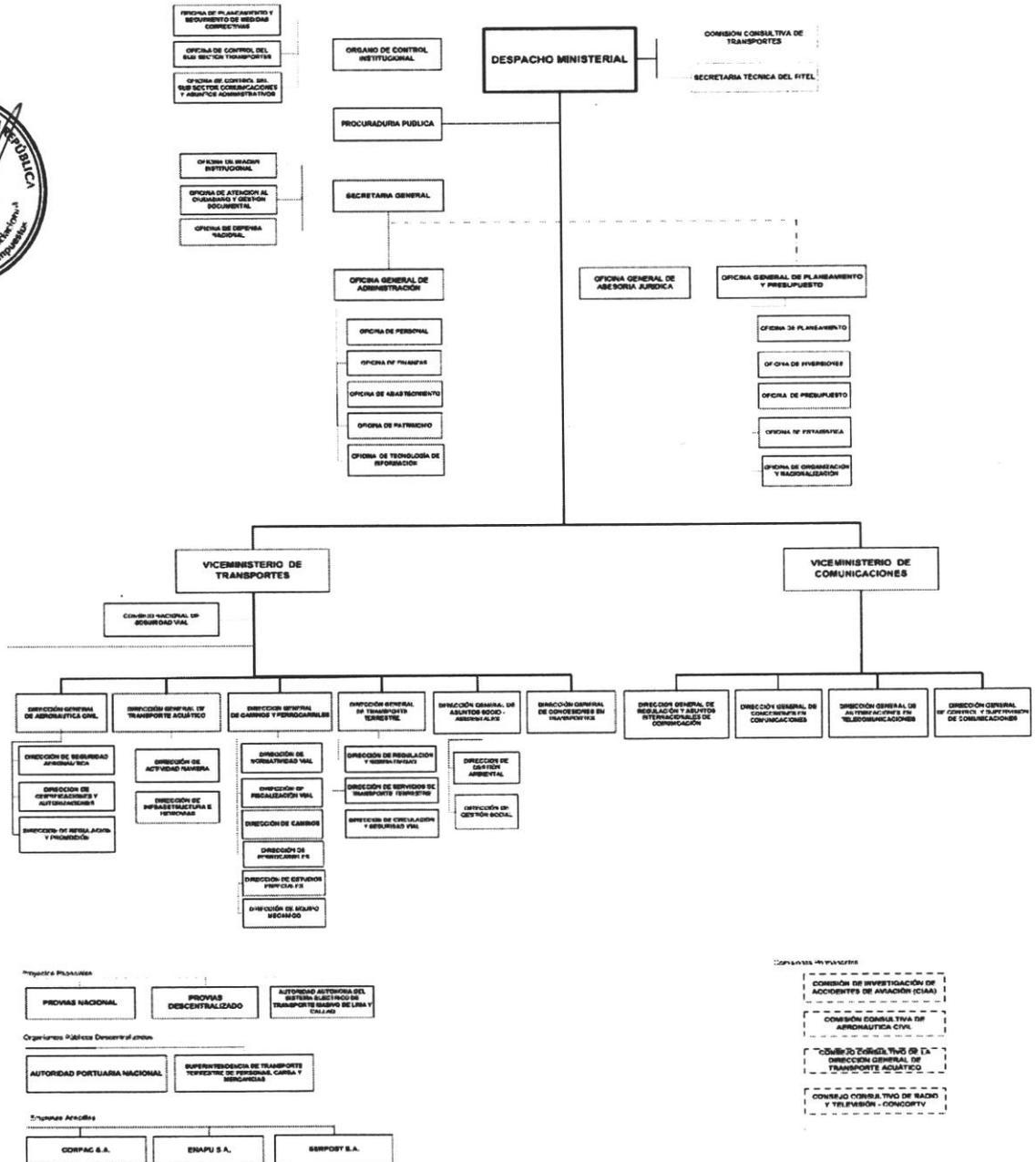
1. Aprobar las disposiciones normativas que le correspondan.
2. Cumplir y hacer cumplir el marco normativo relacionado con su ámbito de competencia, ejerciendo la potestad sancionadora correspondiente.
3. Coordinar la defensa judicial de las entidades de su sector.
4. Presentar anteproyectos de normas al Presidente de la República y el Consejo de Ministros, en materias de su competencia.



5. Exigir coactivamente el pago de una acreencia o la ejecución de una obligación de hacer o no hacer, conforme con la ley de la materia.
6. Otras funciones que señale la ley.

Estructura orgánica de la entidad en forma gráfica.

Gráfico n.º 1



Aprobado mediante D.S. 021-097-ATC DEL 05 DE JULIO DEL 2007

Fuente: Portal Web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
<http://portal.mtc.gob.pe/nosotros/organizacion.html>
 Fecha de consulta: 04/02/2019 17:39 horas

El Provias Nacional es un Proyecto Especial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, adscrito al Despacho Viceministerial de Transportes, creado con Decreto Supremo n.° 033-2002-MTC de 12 de julio de 2002, encargado de las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transportes relacionada a la Red Vial Nacional, así como de la planificación, gestión y control de las actividades y recursos económicos que se emplean para el mantenimiento y seguridad de las carreteras y puentes de la Red Vial Nacional.

B. Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN

Naturaleza legal y nivel de gobierno al que pertenece la entidad.

Mediante Ley n.° 26917 del 22 de enero de 1998 Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de 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, como 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, quedando este organismo adscrito a la Presidencia de Consejo de Ministros de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley n.° 27332.

Con Ley n.° 27332, publicada el 29 de julio de 2000, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, se establece que los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones: a) función supervisora, b) función reguladora, c) función normativa, d) función fiscalizadora y sancionadora, e) función de solución de controversias, f) función de solución de los reclamos de los usuarios de los servicios que regulan.

Función que por norma expresa tiene asignada.

De acuerdo a 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.



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

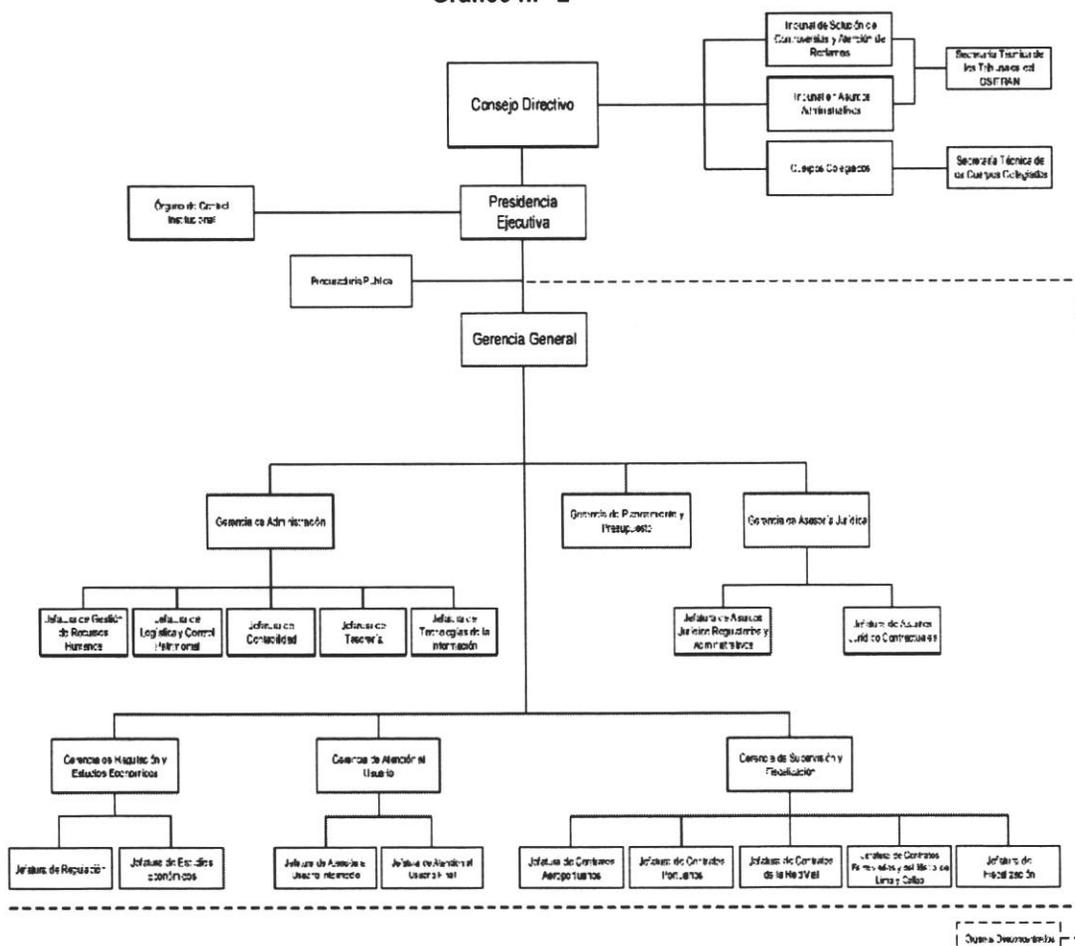
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

- 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.

Estructura orgánica de la entidad en forma gráfica.

Gráfico n.º 2



Fuente: Organigrama aprobado mediante Anexo - Decreto Supremo n.º 012-2015-PCM (Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN) publicado el 03/03/2015 (Apéndice n.º 4)

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, (I,5) del "Manual de Auditoría de Cumplimiento" aprobados mediante Resolución de Contraloría n.° 473-2014-CG y modificatorias, se cumplió con el procedimiento de comunicación de 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 comunicación de desviaciones de cumplimiento y los comentarios presentados se incluyen en el **Apéndice n.° 2**. De otro lado, la evaluación de los citados comentarios se encuentra en el **Apéndice n.° 3**.

Los documentos normativos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del OSITRAN se adjuntan en el **Apéndice n.° 4**; asimismo, los documentos de vinculación laboral de las personas comprendidas en los hechos observados están en el **Apéndice n.° 5**.



6. ASPECTOS RELEVANTES DE LA AUDITORÍA

Como resultado de la auditoría de cumplimiento efectuada, se determinó los aspectos relevantes siguientes:

1. EN EL TRAMO KM 28+800 A 45+000 DE LA DENOMINADA AUTOPISTA PUNO – JULIACA, SE DISEÑO Y CONSTRUYÓ UNA CALZADA DE DOBLE SENTIDO CON BERMAS DE ANCHO = 2,50 M, LA CUAL NO SE AJUSTA AL ANCHO MINIMO DE 3,00 SEGÚN LA NORMA DG-2001

La Resolución Directoral n.º 037-2008-MTC/14 del 22 de setiembre de 2008 en su artículo 1 señala "(...) Modificar los Numerales 102.1, 102.2 y 102.3 de la Sección 102 del Capítulo 1 – Clasificación de la Red Vial del Manual de Diseño Geométrico de Carreteras DG 2001, aprobado por Resolución Directoral N° 143-2001-MTC/15.17 de fecha 12 de marzo (...)".

Además, en la Tabla 102.01 de la DG-2001 se incluyen modificaciones, principalmente respecto a la clasificación de la vía y al ancho de las bermas, según se puede verificar en el cuadro siguiente.



Cuadro n.º 1

Comparación de anchos de bermas según EDI y Norma Técnica

Tramo de carretera			Según EDI			DG-2001 – Modificada.			Carretera Construida
			Bermas (m)		(*) Categ. Demanda Velocidad de diseño	Bermas (m)		(*) Categoría Demanda	
Inicio	Fin	IMD	Izq.	Der.		Izq.	Der.		
0+000	28+800	9 459	1,50	3,00	AP – 90	1,50	3,00	AP.1ra Clase	AP.2da Clase
28+800	35+000	6 774	2,50	2,50	AP – 70	3,00	3,00	AP.1ra Clase	DC
35+000	45+000	6 988	2,50	2,50	AP – 80	3,00	3,00	AP.1ra Clase	DC
45+000	48+257	566	2,50	2,50	AP – 70	3,00	3,00	DC	DC

(*) AP = Autopista de primera o segunda clase
 MC = Carreteras Duales o Multicarril (Dos calzadas)
 DC = Dos carriles
 Fuente: EDI – DG-2001
 Elaborado: Comisión auditora

De la lectura del cuadro anterior, se advierte lo siguiente:

- En consideración a los IMD (6 988 a 9459) determinados en el Estudio Definitivo de Ingeniería (en adelante el EDI) de la Segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca, entre el km: 0+000 al 45+000, a la carretera Puno - Juliaca corresponde la clasificación en la categoría de Autopista de primera clase. Cabe señalar, que las principales modificaciones que tuvo la DG – 2001, son las referidas a la definición y los requisitos de una autopista de primera clase, al establecer que en este tipo de vías ya no se puede considerar cruces o pasos a nivel.

Sin embargo, en el EDI se incluye la construcción de pasos a nivel (7 rotondas y 3 cruces) en las progresivas siguientes:

Cuadro n.º 2
Pasos a nivel de la Carretera Puno - Juliaca

Tramo	Ubicación	Tipo Intersección
1	0+000	Rotonda 1
2	4+300	Rotonda 2
3	5+370	Rotonda 3
4	14+500	Cruce 1
5	20+320	Cruce 2
6	24+200	Rotonda 4
7	25+470	Rotonda 5
8	28+950	Cruce 3
9	35+130	Rotonda 6
10	48+260	Rotonda 7

Fuente: EDI de la Autopista Puno - Juliaca
Elaborado por: Comisión de Auditoría



Al respecto, en la DG-2001 modificada, señala:

"102.1 AUTOPISTA DE PRIMERA CLASE

Son carreteras con un IMDA mayor a 6,000 veh/día, de calzadas separadas (...); con control total de accesos (ingresos y salidas) que proporcionen flujos vehiculares continuos; sin cruces o pasos a nivel; en las zonas urbanas se contará con puentes peatonales (...)"

- Entre el km: 28+800 a 45+000 los anchos de las bermas considerados en el EDI y ejecutados en la obra son los siguientes:
 - Lado Izquierdo 2.50 m.
 - Lado Derecho 2.50 m.

Sin embargo, de acuerdo a las disposiciones de la DG – 2001 modificada y teniendo en cuenta que las velocidades consideradas en el EDI para el tramo entre las progresivas 28+800 a 45+000 son de 70 y 80 km/h, correspondía considerar como ancho mínimo de la berma de 3,00m.

En tanto que no se evidenció entre la información revisada, informes o documentos similares que justifiquen los planteamientos y elementos incorporados en el diseño de la Autopista Puno – Juliaca respecto a lo previsto en la DG – 2001 modificada, surge la incertidumbre de que dicha autopista opere adecuadamente.

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. Sin perjuicio de lo cual durante la aplicación de los procedimientos de auditoría se han identificado situaciones que ameritan ser reveladas como deficiencias de control interno en procesos que tienen relación con la materia a examinar, las cuales se describen a continuación:

1. SE APROBÓ EL EDI DE LA SEGUNDA CALZADA DE LA CARRETERA PUNO – JULIACA Y SE INICIÓ LA EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS PRELIMINARES DE DICHO EDI, SIN CONTAR CON LOS REGISTROS DE LA FASE DE INVERSIÓN DEL PROYECTO EN EL SISTEMA NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA



El 24 de octubre de 2007 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC (en adelante Concedente) y la Sociedad Concesionaria Vial del Sur S.A. (en adelante Concesionario), suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo n.º 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil (en adelante el Contrato de Concesión).

El Concedente elaboró el proyecto de inversión pública denominado "Construcción de la Autopista Puno – Juliaca" con código SNIP 92806, el cual fue declarado viable mediante el Memorándum n.º 1816-2013-MTC/09.02 del 26 de julio de 2013 por el Director de Inversiones de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC. Dicho proyecto consistía principalmente en la construcción de la segunda calzada de dos carriles en el tramo Puno - Juliaca, paralela a la calzada existente también de dos carriles, con una longitud de 48,50 Km. y con un monto de inversión de S/ 295 161 480,66.

En el marco de la cláusula 6.31 del Contrato de Concesión, mediante Acta de Acuerdo del 27 de diciembre de 2013 el Concedente encargó al Concesionario la elaboración del EDI y el Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EIA) de la segunda calzada de la carretera Puno - Juliaca. El Concesionario concluyó y presentó el citado EDI al Concedente, el cual después de revisado por el Provías Nacional, fue aprobado por su Director Ejecutivo mediante las Resoluciones Directorales n.º 002-2015-MTC/20 del 5 de enero de 2015 y n.º 017-2015-MTC/20 del 12 de enero de 2015, con un costo directo de US\$ 65 687 691,93 a precios de 29 de agosto de 2014.

Posteriormente, con la suscripción del "Acta de Acuerdo Temporal para la ejecución de trabajos preliminares para la construcción de la segunda calzada de la carretera Puno Juliaca" del 24 de abril de 2015 por el Director General de Concesiones en Transporte del MTC y el Concesionario, se dio inicio a los trabajos preliminares del EDI de la segunda calzada el 18 de mayo de 2015, según consta en el Asiento n.º 02 del Residente de Obra del cuaderno de obra.

Con el Memorándum n.º 3470-2015-MTC/20.6 del 11 de agosto de 2015 la Unidad Gerencial de Estudios de Provías Nacional envió al responsable de la Oficina de Programación e Inversiones del MTC el Formato SNIP 15 y el Formato SNIP 16 del proyecto Segunda calzada de la carretera Puno - Juliaca, para su registro en la Fase de Inversión, lo cual se realizó el 13 de agosto de 2015; advirtiéndose además que en el Formato SNIP 16 se hace referencia a que el proyecto tuvo modificaciones.

Visto la secuencia de los hechos sucedidos y descritos precedentemente, se advierte que la aprobación del EDI y el inicio de las obras, se efectuaron sin el previo registro del Formato SNIP 15 y el Formato SNIP 16 en el Banco de Proyectos del SNIP.

Al respecto, el numeral 24.4 de la Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública, aprobada con Resolución Directoral N° 003-2011-EF/68.01 establece:

"24.4 Recibido el Formato SNIP-15 y como requisito previo a la aprobación del Estudio Definitivo o Expediente Técnico detallado por el órgano que resulte competente, el órgano que declaró la viabilidad registra en el Banco de Proyectos, en el plazo máximo de 3 días hábiles, la información siguiente: el monto de inversión; plazo de ejecución; la modalidad de ejecución del PIP y las fórmulas de reajuste de precios en los casos que sea aplicable. La UE es exclusivamente responsable por la información que consigne en el Formato SNIP-15, el mismo que tiene carácter de declaración jurada, y el registro a que se refiere la presente disposición, no implica aceptación o conformidad al contenido del mismo."

Igualmente, los numerales 25.1, el literal d del numeral 27.1 y numeral 27.6 de la citada Directiva señala:

"25.1 La ejecución de un PIP sólo podrá iniciarse, si se ha realizado el registro a que se refiere el numeral 24.4 del artículo 24 de la presente norma."

*"27.1 Durante la fase de inversión, un PIP puede tener modificaciones no sustanciales que conlleven al incremento del monto de inversión con el que fue declarado viable el PIP. Las variaciones que pueden ser registradas por el órgano que declaró la viabilidad o el que resulte competente sin que sea necesaria la verificación de dicha viabilidad, siempre que el PIP siga siendo socialmente rentable, deberán cumplir con lo siguiente:
(...)*

d. Deberán registrarse en el Banco de Proyectos, a través de la Ficha de Registro de Variaciones en la Fase de Inversión (Formato SNIP-16), en el plazo máximo de 03 días hábiles, como requisito previo a la ejecución de las variaciones. Dicho registro tiene carácter de declaración jurada, siendo el órgano que declaró la viabilidad, o quien haga sus veces, el responsable por la información que se registra."

"27.6 La OPI o la DGPM, según sea el caso, realizarán el análisis para determinar la existencia de pérdidas económicas que el Estado estaría asumiendo en el caso que la UE ejecute las variaciones sin el registro o evaluación previa dispuestas en el presente artículo, informando de ello al órgano de control respectivo, para las acciones que correspondan."

La situación descrita denota el incumplimiento de las Normas de Control Interno, aprobadas con Resolución de Contraloría N° 320-2006-CG del 30 de octubre de 2006, que establecen:

"4.1. Funciones y características de la información

La información es resultado de las actividades operativas, financieras y de control provenientes del interior o exterior de la entidad. Debe transmitir una situación existente en un determinado momento reuniendo las características de confiabilidad, oportunidad y utilidad con la finalidad que el usuario disponga de elementos esenciales en la ejecución de sus tareas operativas o de gestión.

4.2. Información y responsabilidad

La información debe permitir a los funcionarios y servidores públicos cumplir con sus obligaciones y responsabilidades. Los datos pertinentes deben ser captados, identificados, seleccionados, registrados, estructurados en información y comunicados en tiempo y forma oportuna”.

Los hechos descritos han ocasionado el riesgo de afectar la confiabilidad y consistencia de la información, además de no permitir realizar oportunamente la evaluación correspondiente sobre los efectos económicos que genera las modificaciones en el costo o tiempo del proyecto, de manera que las decisiones de los gestores se den con información oportuna.

Los hechos señalados se produjeron debido a que los servidores y funcionarios públicos del MTC desempeñaron sus funciones negligentemente y sin cautela de los intereses del Estado como operadores dentro del Sistema Nacional de Inversión Pública al no registrar oportunamente la información requerida.

- 
2. EN EL PERIODO CORRESPONDIENTE A LA EJECUCIÓN DE LOS HITOS N.° 1 AL 7 DE LA SEGUNDA CALZADA DE LA CARRETERA PUNO - JULIACA, NO SE APLICÓ LA FÓRMULA PREVISTA PARA EL CÁLCULO DE PAGO DE LA PARTIDA DE MANTENIMIENTO DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, SITUACIÓN QUE NO PERMITE EL ADECUADO CONTROL DE LA EJECUCIÓN Y PAGO DE DICHA PARTIDA.

De la revisión selectiva efectuada a las valorizaciones, se advirtió que entre los hitos n.° 1 al 7 de la ejecución de la Segunda calzada de la carretera Puno - Juliaca, el OSITRAN y el MTC valorizaron y pagaron metrados de la partida de Mantenimiento de Tránsito y Seguridad Vial, sin aplicar para los cálculos correspondientes la fórmula establecida en las Especificaciones Técnicas del EDI de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca y en la Norma EG-2013, que consideran el pago de ésta partida en función del porcentaje de avance de obra y no en función del plazo de ejecución de las obras.

En efecto, en los numerales 103.11 y 103.12 de la EG-2013, se establece la unidad de medida (Global) y la forma de pago de la partida Mantenimiento de Tránsito y Seguridad Vial, la cual se efectuará en forma proporcional a las valorizaciones mensuales, de la siguiente forma:

$$\frac{Vm}{Mc} Mp(1 - Fd)$$

En que:

Vm = Monto Total de la Valorización Mensual (RAOs)

Mc = Monto Total del Contrato (US\$ 65 687 692,93)

Mp = Monto de la Partida 103 (US\$ 267 306,24)

Fd = Factor de descuento

Sin embargo, se ha venido reconociendo y pagando los metrados considerando la unidad de medida “mes” y un monto mensual de US\$ 11 137,76 obtenido del prorrateo del costo de la partida en el plazo de 24 meses, siendo que este procedimiento no está previsto en la Especificaciones Técnicas del EDI.

La situación descrita ha conllevado que a octubre de 2017 (hitos n.° 1 al 7) se haya valorizado y pagado un total de 18,27 meses por un monto de US\$ 203 486,88, no obstante, si se hubiera aplicado la fórmula establecida en el EDI y la norma indicada, se debió valorizar y pagar el monto de US\$ 115 354,94, que corresponde al 44,27 % de avance de obra logrado a octubre

de 2017. Por tanto, entre los hitos n.° 1 al 7, se han valorizado y pagado metrados en exceso por un monto de US\$ 88 131,94, según los cálculos que se muestra en el cuadro siguiente.

Cuadro n.° 3
Valorizaciones de la partida Mantenimiento de tránsito y seguridad vial

RAO	Hitos	Mes reportado	% Avance RAOs	Metrado Valorizado RAOs (mes)	Valorización Mensual RAOs (Vm) (US\$)	Fd	Monto según Fórmula (US\$)	Monto Valorizado Aprobado (US\$)	Monto Valorizado en Exceso (US\$)
1	Hito 1	Jun/Jul-15	0.018	0.00	11 823,78	0	48,12	0.00	-48,12
2	Hito 1	Ago-15	0.094	0.50	61,746,43	0.30	175,89	5 568,88	5 392,99
3	Hito 1	Set-15	0.951	0.00	624,689,95	0.30	1 779,46	0,00	-1 779,46
4	Hito 1	Oct-15	2.443	0.50	1,604,750,31	0.30	4 571,20	5,568,88	997,68
5	Hito 1	Nov-15	1.917	1.00	1,259,233,05	0	5 124,26	11 137,76	6 013,50
6	Hito 1	Dic-15	0.351	1.00	230 563,80	0	938,24	11 137,76	10 199,52
7	Hito 1	Ene-16	0.462	1.00	303 477,14	0	1 234,95	11 137,76	9 902,81
8	Hito 1	Feb-16	0.463	1.00	304 134,01	0	1 237,63	11 137,76	9 900,13
9	Hito 1	Mar-16	1.012	1.00	664 759,44	0	2 705,14	11 137,76	8 432,62
10	Hito 1	Abr-16	2.229	1.00	1 464 178,65	0	5 958,26	11 137,76	5 179,50
11	Hito 1	May-16	1.635	1.00	1 073 993,76	0	4 370,46	11 137,76	6 767,30
12	Hito 1	Jun-16	2.044	0.50	1 342 656,42	0	5 463,74	5 568,88	105,14
13	Hito 2	Jul-16	1.961	1.00	1 288 135,66	0	5 241,88	11 137,76	5 895,88
14	Hito 2	Ago-16	1.9	1.00	1 248 066,17	0	5 078,82	11 137,76	6 058,94
15	Hito 2	Set-16	1.25	1.00	821 096,16	0	3 341,33	11 137,76	7 796,43
16	Hito 3	Oct-16	2.52	1.00	1 655 329,86	0	6 736,12	11 137,76	4 401,64
17	Hito 3	Nov-16	4.35	1.00	2 857 414,64	0	11 627,82	11 137,76	-490,06
18	Hito 4	Dic-16	2.3	1.00	1 510 816,94	0	6 148,04	11 137,76	4 989,72
19	Hito 4	Ene-17	3.691	1.00	2 424 532,75	0	9 866,27	11 137,76	1 271,49
20	Hito 5	Feb-17	2.62	0.62	1 721 017,55	0	7 003,42	6 905,41	-98,01
21	Hito 5	Mar-17	1.92	0.35	1 261 203,70	0	5 132,28	3 898,22	-1,234,06
22	Hito 5	Abr-17	0.94	0.22	617 464,31	0	2 512,68	2 450,31	-62,37
23	Hito 6	May-17	1.22	0.30	801 389,85	0	3 261,14	3 341,33	80,19
24	Hito 6	Jun-17	0.44	0.12	289 025,85	0	1 176,15	1 336,53	160,38
25	Hito 6	Jul-17	0.38	0.09	249 613,23	0	1 015,76	1 002,40	-13,37
26	Hito 7	Ago-17	2.34	0.54	1 537 092,01	0	6 254,97	6 014,39	-240,58
27	Hito 7	Set-17	1.64	0.40	1 077 278,16	0	4 383,82	4 455,10	71,28
28	Hito 7	Oct-17	1.11	0.13	729 133,39	0	2 967,10	1 447,91	-1 519,19
Total			53.421		35 091 022,30		115 354,94	203 486,88	88 131,94

Fuente: Hitos n.° 1 al 7 y Reportes de Avances de Obra (RAOs)

Elaborado: Comisión de Auditoría.

Cabe precisar que en los RAOs n.° 20, 21, 22, 25, 26 y 28, se vienen pagando montos menores a los que corresponden por aplicación de la fórmula, lo que denotaría que están efectuando el descuento de los mayores montos reconocidos al Concesionario antes comentado, que asciende a un total de US\$ 3 167,58.

Además, debe tenerse en consideración que en el Apéndice 1 del Anexo XIV de la Adenda n.° 3 al Contrato de Concesión se establece:

“3.2 Valor Referencial de la Segunda Calzada, de la carretera Puno – Juliaca.-

(...)

El valor final de la Obra será pagado según los metrados realmente ejecutados (...), los cuales deberán ser verificados por el REGULADOR.

(...)

7.3 Una vez producida la aceptación de las obras (...), el CONCESIONARIO presentará la liquidación de la Obra al CONCEDENTE, considerando los importes y criterio establecidos en el numeral 3.2 del presente anexo con copia al REGULADOR, el cual deberá emitir opinión en un plazo no mayor de 20 (veinte) Días. Luego de ello, el CONCEDENTE procederá a pagar los montos que correspondan a esta liquidación (...).”

En tal sentido, corresponde informar al Regulador, para que en su calidad de supervisor adopte las medidas correctivas, con la finalidad que el pago de esta partida se realice de acuerdo a lo previsto en el EDI y la norma EG-2013.

La situación descrita denota el incumplimiento de las Normas de Control Interno, aprobadas con Resolución de Contraloría N° 320-2006-CG del 30 de octubre de 2006, que establecen:



3.1 Procedimientos de autorización y aprobación

La responsabilidad por cada proceso, actividad o tarea organizacional debe ser claramente definida, específicamente asignada y formalmente comunicada al funcionario respectivo. La ejecución de los procesos, actividades, o tareas debe contar con la autorización y aprobación de los funcionarios con el rango de autoridad respectivo.

(...)

3.5. Verificaciones y conciliaciones

Los procesos, actividades o tareas significativos deben ser verificados antes y después de realizarse, así como también deben ser finalmente registrados y clasificados para su revisión posterior.

(...)

3.9. Revisión de procesos, actividades y tareas

Los procesos, actividades y tareas deben ser periódicamente revisados para asegurar que cumplen con los reglamentos, políticas, procedimientos vigentes y demás requisitos. Este tipo de revisión en una entidad debe ser claramente distinguido del seguimiento del control interno.

Los hechos descritos han ocasionado el riesgo de afectar la calidad de los trabajos y actividades comprendidos en la partida de Mantenimiento de Tránsito y Seguridad Vial por la disminución de recursos económicos presupuestados cuando se tiene pendiente de ejecutar metrados de dicha partida.

Los hechos señalados se produjeron debido a que los servidores y funcionarios públicos del MTC y del OSITRAN desempeñaron sus funciones negligentemente y sin cautela de los intereses del Estado al valorizar los metrados ejecutados de la partida de Mantenimiento de Tránsito y Seguridad Vial durante la ejecución de la obra Segunda calzada de la carretera Puno - Juliaca.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

III. OBSERVACIONES

Como resultado de la auditoría practicada se han determinado las siguientes observaciones:

- 1. PROVIAS NACIONAL APROBÓ EL EDI PARA EJECUTAR LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOPISTA PUNO – JULIACA Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES INICIÓ SU EJECUCIÓN, SIN CONTAR CON LA CERTIFICACIÓN AMBIENTAL. ASIMISMO, EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES SUSCRIBIÓ LA ADENDA N° 3 AL CONTRATO DE CONCESIÓN ASUMIENDO COMPROMISOS DE ENTREGA DE TERRENOS SIN SUFICIENTE SUSTENTO, LO CUAL HA AFECTADO EL INICIO Y CULMINACIÓN DE LOS TRABAJOS PROGRAMADOS, GENERANDO AMPLIACIONES DEL PLAZO Y MAYORES PAGOS POR S/ 2 508 392,26.**

El 24 de octubre de 2007 el Concedente y el Concesionario suscribieron el Contrato de Concesión (Apéndice n.º 6), con el objeto que este último preste un servicio público a favor de los usuarios, para lo cual deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y niveles de servicios previstos en el contrato.



Fuera del alcance del Contrato de Concesión (Apéndice n.º 6), el Concedente elaboró el proyecto de inversión pública denominado "Construcción de la Autopista Puno – Juliaca" con código SNIP 92806, el cual fue declarado viable mediante memorándum n.º 1816-2013-MTC/09.02 de 26 de julio de 2013 (Apéndice n.º 7) del Director de Inversiones de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC, y consistía principalmente en la construcción de la segunda calzada de la vía tramo Puno - Juliaca de dos carriles, paralela a la calzada existente también de dos carriles, con una longitud de 48,50 Km. y con un monto de inversión de S/ 295 161 480,66.

Cabe señalar que la cláusula 6.31 del Contrato de Concesión establece que: (i) el Concedente podrá solicitar al Concesionario la realización de estudios económicos y de ingeniería correspondientes a la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca (en adelante la segunda calzada), (ii) el Concedente se reservó el derecho de ejecutar la segunda calzada mediante los mecanismos legalmente permitidos y (iii) por acuerdo de partes podrá entregarse al Concesionario la segunda calzada para operación y mantenimiento. Posteriormente, en el marco de la citada cláusula, mediante Acta de Acuerdo de 27 de diciembre de 2013 (Apéndice n.º 8), el Concedente encargó al Concesionario la elaboración del EDI y el EIA de la segunda calzada, acordándose pagar por este servicio el monto de US\$ 938 703,22 incluido IGV.

El Concesionario concluyó la elaboración del citado EDI y lo presentó al Concedente para la aprobación respectiva, al respecto el Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional mediante los Informes n.º 112-2014-MTC/20.9 del 10 de diciembre de 2014 (Apéndice n.º 9) y n.º 002-2015-MTC/20.9 del 8 de enero de 2015 (Apéndice n.º 10) otorgó su conformidad al EDI, el cual fue aprobado mediante las Resoluciones Directorales n.º 002-2015-MTC/20 del 5 de enero de 2015 (Apéndice n.º 11) y n.º 017-2015-MTC/20 del 12 de enero de 2015 (Apéndice n.º 12) por el Director Ejecutivo de Provias Nacional, con un Costo Directo de US\$ 65 687 691,93 a precios de 29 de agosto de 2014.

El 19 de junio de 2015, el Concedente y el Concesionario suscribieron la Adenda n.º 3 al Contrato de Concesión (Apéndice n.º 13), a través de la cual se incorporó y complementó determinadas definiciones, así como se incluyó procedimientos y condiciones para la construcción de la segunda calzada y se acordó que el Concesionario ejecute las obras de la

segunda calzada con lo cual se formalizó su ejecución a través del Concesionario, con un valor referencial total de US\$ 86 995 160,51 (incluye gastos generales, utilidad y aporte por regulación) sin incluir IGV a precios del 29 de agosto de 2014.

Sobre el particular, de la revisión a la documentación se verifica que la Adenda n.° 3 al Contrato de Concesión (**Apéndice n.° 13**) se suscribió a pesar de los siguientes hechos:

- (i) Se aprobó el EDI de la segunda calzada y se dio inicio a la ejecución de los trabajos preliminares del EDI sin contar con la Certificación Ambiental.
- (ii) El Concedente asumió el compromiso de entregar los predios necesarios para la ejecución de la segunda calzada, considerando un cronograma de entrega, no obstante que no había iniciado el saneamiento de los predios, por tanto, las fechas de culminación de estos procedimientos resultaba incierta.
- (iii) El 24 de abril del 2015 el Director General de Concesiones en Transportes del MTC y el Concesionario suscribieron un "Acta de Acuerdo Temporal" (**Apéndice n.° 14**) para dar inicio a la ejecución de los trabajos preliminares de la segunda calzada antes de la suscripción de la Adenda n.° 3, asumiendo obligaciones y compromisos no previstos en el contrato de concesión.



Las situaciones indicadas denotaron el incumplimiento de la normativa de evaluación de impacto ambiental y de las Asociaciones Público Privadas y del Contrato de Concesión y de la normativa, ocasionando que a la fecha no se haya culminado la ejecución de la segunda calzada, no obstante que el plazo previsto en la adenda era de 24 meses desde el inicio de la obra, el cual se fijó a partir de la entrega de 10 Km. continuos de terrenos, lo que debía producirse a los 75 días calendario de la suscripción de la Adenda n.° 3 (2 de setiembre de 2015), concretándose recién el 10 de junio de 2016, siendo que a la fecha han transcurrido más de 3 años desde que se debía iniciar la ejecución de la obra, así como se han generado sobrecostos de S/ 2 508 392,26 por mayor reajuste de precios derivado de la demora en la entrega de terrenos, y se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos del MTC de favorecer al Concesionario al aprobar el EDI de la segunda calzada y suscribir el Acta de Acuerdo Temporal para dar inicio a la ejecución de los trabajos preliminares del EDI, sin contar con la Certificación Ambiental correspondiente; asimismo, se produjeron debido a que los servidores y funcionarios públicos mencionados desempeñaron sus funciones negligentemente y sin cautela de los intereses del Estado al consignar en la Adenda n.° 3 un cronograma de entrega de terrenos sin considerar que no se tenía la disponibilidad de áreas liberadas necesarias para garantizar el inicio de la ejecución de obra en el plazo previsto en la adenda, además sin contar con un PACRI aprobado para implementar oportunamente las acciones de liberación de terrenos.

Estos hechos se sustentan a continuación:

- 1.1 Se aprobó el EDI de la segunda calzada y se dio inicio a los trabajos preliminares del mismo sin contar con la aprobación del Estudio del Impacto Ambiental, que constituye la Certificación Ambiental.

Aprobación del EDI sin contar con la Certificación Ambiental

Mediante Acta de Acuerdo del 27 de diciembre de 2013 (**Apéndice n.° 8**) se encargó al Concesionario la elaboración del EDI y el EIA de la segunda calzada. En tal sentido, mediante Informe n.° 081-2013-MTC/20.9.CHB del 4 de diciembre de 2013 (**Apéndice n.°**

15), el Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional tomo conocimiento y dio su visto bueno a los términos de referencia para la elaboración del EDI y el EIA (Apéndice n.º 16), los cuales fueron remitidos al Director General de Concesiones en Transportes mediante Memorándum n.º 3009-2013-MTC/20 de 6 de diciembre de 2013 (Apéndice n.º 17) por el Director Ejecutivo de Provias Nacional para que sean considerados en la elaboración de los citados estudios.

Desarrollados los estudios indicados, el Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional mediante Informe n.º 112-2014-MTC/20.9 del 10 de diciembre de 2014 (Apéndice n.º 9) recomendó al Director Ejecutivo de Provias Nacional aprobar el EDI de la segunda calzada. Mediante memorándum n.º 3082-2014-MTC/20 de 11 de diciembre de 2014 (Apéndice n.º 18) el Director Ejecutivo de Provias Nacional remitió a la Gerente de la Unidad Gerencial de Asesoría Legal el expediente del mencionado EDI para el trámite de aprobación respectivo.



Asimismo, la citada Gerente mediante Memorándum n.º 2187-2014-MTC/20.3 de 29 de diciembre de 2014 (Apéndice n.º 19) remitió el proyecto de Resolución Directoral para su aprobación. El EDI fue finalmente aprobado por el Director Ejecutivo de Provias Nacional mediante Resolución Directoral n.º 002-2015-MTC/20 de 5 de enero de 2015 (Apéndice n.º 11).

De otro lado, la Certificación Ambiental para la construcción de la segunda calzada recién se dio con la aprobación del EIA mediante Resolución Directoral n.º 531-2015-MTC/16 de 23 de julio de 2015 (Apéndice n.º 20) de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del MTC¹, es decir cinco meses y medio después de haberse aprobado el EDI.

Al respecto, el artículo 6 de la Directiva para la Concordancia entre el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) y el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), aprobada por Resolución Ministerial n.º 052-2012-MINAM² establecía que: todo Proyecto de Inversión Pública (en adelante PIP) que cuente con declaratoria de viabilidad debe contar con la Certificación Ambiental como requisito previo para la aprobación del Estudio Definitivo.

Es necesario precisar que en el contenido del EIA, se contemplaba la entrega de un Plan de Compensación y Reasentamiento Voluntario (en adelante PACRI) que permita contar con un programa de compensación a las familias afectadas por el proyecto vial, de conformidad con lo establecido en los Términos de Referencia del EIA (Apéndice n.º 16) que fueron aprobado por Provias Nacional³, tal como se señala en el numeral 2.2 de la cláusula segunda del Acta de Acuerdo de 27 de diciembre de 2013 (Apéndice n.º 8), De lo expuesto, se evidencia que el EDI se aprobó sin contar con la aprobación del Estudio del Impacto Ambiental, que constituye la Certificación Ambiental, teniendo en cuenta que

¹ Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental aprobado por D.S. n.º 019-2009-MINAM, publicado el 25 de setiembre de 2009

Artículo 55.- Resolución aprobatoria

La Resolución que aprueba el EIA constituye la Certificación Ambiental, por lo que faculta al titular para obtener las demás autorizaciones, licencias, permisos u otros requerimientos que resulten necesarios para la ejecución del proyecto de inversión. (...)

² Emitida de acuerdo a lo dispuesto en la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, aprobado por D.S. n.º 019-2009-MINAM, publicado el 25 de setiembre de 2009, que dispone que el Sistema Nacional de Inversión Pública – SNIP, el Ministerio del Ambiente en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, aprobará las disposiciones normativas para regular su manejo en concordancia con el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental.

³ Mediante Memorándum n.º 3009-2013-MTC/20 de 6 de diciembre de 2013 (Apéndice n.º 17) el Director Ejecutivo de Provias Nacional solicitó a la Dirección General de Concesiones en Transportes que el EDI y el EIA sean elaborados por el Concesionario, enviando adjunto los términos de referencia del EIA aprobados por su despacho.

Handwritten signatures and initials on the left margin, including a large signature at the bottom left.

en los Términos de Referencia para la elaboración del EIA (Apéndice n.° 16) del proyecto se estableció como objetivo específico: “Establecer medidas ambientales específicas a ser incluidas en los diseños definitivos de ingeniería.”

Asimismo, es necesario precisar que en los términos de referencia del EIA se establece como uno de los objetivos específicos el preparar el PACRI, el cual está desarrollado en el punto identificación de afectaciones prediales, estableciendo que esta información deberá ser presentada en un tomo adjunto al EIA.

Cabe resaltar, que en el diagnóstico arqueológico del Componente Arqueológico del Informe Final del “Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado” (en adelante EIA-sd) aprobado (Apéndice n.° 21) se señaló lo siguiente:



“(…) el trazo se caracteriza por presentar inexistencia de evidencias arqueológicas. Sin embargo, a la vía proyectada además le corresponden tres variantes, que se inician en la vía existente y terminan nuevamente en la misma: La Variante Caracoto, la Variante Paucarcolla y la Variante Final. Estas Variantes a diferencia del trazo que corresponde a la ampliación de la vía Juliaca – Puno, presentan tramos vinculados con restos arqueológicos con diferentes niveles de impacto en cada una de ellas. (…)
Recomendaciones: Excavaciones exploratorias para descartar la existencia de contextos arqueológicos en el tramo” (el subrayado es nuestro).

Asimismo, para la Variante 3 (Final) Sitio 3, el Diagnóstico Arqueológico del EIA-sd recomendó lo siguiente:

“Reubicar el trazo sobre la vía correspondiente a la antigua carretera a Puno, a fin de evitar zonas de altas concentración de material arqueológico y aplicar la existencia de la vía preexistente, que posiblemente no requerirá una mayor intervención que las excavaciones exploratorias de descarte, evitando conjuntos de evidencias arqueológicas complejas que puedan requerir “rescates arqueológicos” y excavaciones extensivas” (sic).”

De igual manera, a fojas 63 del citado Componente Arqueológico del EIA-sd (Apéndice n.° 21) se encuentra el Acta n.° 065-2014-APA-DDC/PUN/MC “Supervisión Técnica de campo al Proyecto de evaluación arqueológica con excavaciones para las variantes de la segunda calzada de la autopista Puno – Juliaca” de 15 de diciembre de 2014 (Apéndice n.° 21), realizada en el marco de la Evaluación Arqueológica con excavaciones para las variantes de la segunda calzada, en cuyas recomendaciones se señaló:

“(…)”
- Realizar una variante al trazo del proyecto en el sector de Alto Puno (ya que existe una trocha carrozable) para evitar que se afecte el trazo del Qhapaq Ñan.
- Realizar una variante al trazo del camino en el sector de Pacsa Ventilla ya que la afectación al Qhapaq Ñan en este tramo es significativo.
“(…)” (subrayado nuestro)

Asimismo a foja 69 se encuentra el Acta n.° 02-2015-APA-DDC/PUN/MC “Supervisión Técnica de campo al Proyecto de evaluación arqueológica con excavaciones para las variantes de la segunda calzada de la autopista Puno – Juliaca” de 14 de enero de 2015 (Apéndice n.° 21), en el cual se señaló:

(...)
Huerta Huaraya

(...)
Este tramo se encuentra colindante con el tramo del Camino Prehispánico Paucarcolla – Yanamayo. En la zona donde se tiene la presencia de una sección del camino prehispánico (Qhapac Ñan), se reitera que el trazo de la autopista debe de tener una variante considerando que serían afectados aproximadamente 850 m² del área correspondiente al camino Inca sin considerar las áreas aledañas al camino prehispánico, sección que se halla declarada como Patrimonio Cultural de la Humanidad. Además, se ha recomendado la monumentación y señalización física del mismo”

“Alto Puno
(...)”

En el sector de Villa Paxa, se ha corroborado la existencia de parte de una sección de un camino prehispánico, el cual sería afectado en una longitud aproximada de 950 metros lineales, por el trazo de la autopista según la información técnica del PEA, en el acta emitida anteriormente se indicó que se haga las variantes en esta sección del camino prehispánico el cual no debe ser afectado por obra alguna. Además, se ha recomendado la monumentación y señalización física del mismo. (...)”



De lo expuesto, se evidencia que la elaboración y aprobación del EDI, sin contar con el Informe Final del “Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado”, no permitió desarrollar oportunamente la solución técnica adecuada frente a la presencia de estos restos arqueológicos en la zona de la obra, con lo cual se hubiera evitado variaciones en el costo y plazo en la ejecución de la segunda calzada, tales como a continuación se detallan:

- Efectivamente, después de más de tres años de aprobado el EDI, estando en ejecución la obra, mediante Resolución Directoral n.° 1219-2018-MTC/20 del 11 de julio de 2018 (Apéndice n.° 22) de la Dirección Ejecutiva de Provias Nacional, se aprobó la modificación al EDI por cruce del Qhapac Ñan (Camino Inca), con un costo directo de US \$ 1 595 975,76. Como ya se indicó en el Componente Arqueológico del EIA (Apéndice n.° 21) se consignó un acta de 15 de diciembre de 2014 (Apéndice n.° 21), en la cual se recomendó realizar una variante al trazo del proyecto para evitar que se afecte el Qhapac Ñan (Camino Inca).
- Además, la Dirección General de Concesiones en Transportes mediante oficio n.° 4392-2018-MTC/25 de 3 de octubre de 2018 (Apéndice n.° 23) que adjunta el Informe n.° 211-2018-MTC/20.15.2/JIFV de 28 de setiembre de 2018 (Apéndice n.° 24) de la Gerencia de Derecho de Vía, informó que a la fecha de emisión de dicho informe, se tenía un incremento de 106 predios afectados identificados, especialmente por la modificación de las 3 variantes (Caracoto, Paucarcolla y Qhapac Ñan).
- Adicionalmente, mediante oficio n.° 4290-2018-MTC/25 de 26 de setiembre de 2018 (Apéndice n.° 25) la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC emitió opinión favorable para la segunda ampliación de plazo por 68 días calendarios adicionales por la demora en la entrega de la totalidad de áreas de terrenos para culminar la ejecución de la obra, indicando dicho hecho como atribuible al Concedente; tal como se puede ver del Informe n.° 03627-2018-JCRV-GSF-OSITRAN de 21 de setiembre de 2018 (Apéndice n.° 26), que se remitió a la Dirección General de

Concesiones en Transportes del MTC adjunto al oficio n.° 08375-2018-GSF-OSITRAN de 21 de setiembre de 2018 (Apéndice n.° 27) de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, en el que se señaló que el Consorcio Vial del Altiplano – Supervisor de la obra, luego de verificar el incumplimiento de entrega de terrenos ha sustentado el estado situacional de la obra como se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 4
Estado de situación de obras a la fecha de solicitud de la segunda ampliación de plazo

Tramo	Longitud (m)	EDI	EIA	Liberación de Predios
Km 00+000 - Km 00+040 (ovaló de Juliaca)	40	Sin aprobar	Aprobado	Con Interferencias
Km 03+700 - Km 05+600 (variante Caracoto)	1,900	Sin aprobar	Aprobado	Sin Liberación
Km 24+400 - Km 24+920 (variante Paucarcolla)	520	Sin aprobar	Aprobado	Sin Liberación
Km 24+920 - Km 24+960	40	Sin aprobar	Aprobado	Sin Liberación (Rescate Arqueológico)
Km 24+960 - Km 25+397	437	Sin aprobar	Aprobado	Sin Liberación,
Km 25+397 - Km 25+909	512	Aprobado	Aprobado	Sin Liberación,
Km 27+400 - Km 28+622	1,222	Aprobado	Aprobado	Con Liberación,
Km 28+622 - Km 28+935	313	Aprobado	Aprobado	Sin Liberación (Rescate Arqueológico)
Km 32+040 - Km 33+053	1,013	Aprobado	Aprobado	Sin Liberación
Km 33+053 - Km 38+185	5,132	Aprobado	Sin EIA	Sin Liberación
11,129				

Fuente: Informe n.° 03627-2018-JCRV-GSF-OSITRAN de 21 de setiembre de 2018 (Apéndice n.° 26)

Del cuadro n.° 4, se desprende que el último tramo Km 33+053 – km 38+185 cuenta con EDI aprobado, sin EIA y sin liberación de predios, verificándose que estas progresivas corresponden a la modificación del EDI por el cruce del Qhapaq Ñan (Camino Inca), aprobada mediante Resolución Directoral n.° 1219-2018-MTC/20 de 11 de julio de 2018 (Apéndice n.° 22), es decir la ampliación de plazo se sustentó en la demora de entrega de áreas de terrenos, ente otros por el tema arqueológico correspondiente al Camino Inca declarado Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO.

En concordancia con lo señalado previamente, en la visita de campo realizada por la comisión auditora acreditada mediante Acta de Inspección física del 15 de agosto de 2018 (Apéndice n.° 28), se observaron zonas sin intervención debido a problemas de terrenos no liberados y restos arqueológicos (Qhapaq Ñan), lo que fue advertido en el EIA-sd aprobado (Apéndice n.° 21) y no fue considerado por el EDI, tal como se establece en el penúltimo Objetivo Específico de los Términos de Referencia del EIA-sd (Apéndice n.° 16), adjunto como Anexo n.° 02 del Informe n.° 081-2013-MTC/20.9.CHB de 4 de diciembre de 2013 (Apéndice n.° 15), en el cual se indicó: "Establecer medidas ambientales específicas a ser incluidas en los diseños definitivos de ingeniería".

De lo señalado anteriormente, se evidencia que el Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, procedió a dar la conformidad del EDI y tramitar su aprobación ante la Dirección Ejecutiva, incumpliendo la normativa vigente que establecía como requisito previo el contar con la Certificación Ambiental. Además, mediante Informe n.° 081-2013-MTC/20.9.CHB del 4 de diciembre de 2013 (Apéndice n.° 15), el indicado Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional tomó conocimiento que dentro de los Términos de Referencia para la elaboración del EIA (Apéndice n.° 16) se señalaba como objetivo establecer medidas ambientales específicas a ser incluidas en el EDI, situación que no tomó en cuenta al dar su conformidad al mismo.

Asimismo, se evidencia que el Director Ejecutivo de Provias Nacional aprobó el EDI, mediante las Resoluciones Directorales n.° 002-2015-MTC/20 del 5 de enero de 2015 (Apéndice n.° 11) y n.° 017-2015-MTC/20 del 12 de enero de 2015 (Apéndice n.° 12), incumpliendo la normativa vigente que establecía como requisito previo el contar con la Certificación Ambiental. Cabe precisar que mediante Memorándum n.° 3009-2013-MTC/20 de 6 de diciembre de 2013 (Apéndice n.° 17), el indicado Director Ejecutivo de Provias Nacional remitió al Director General de Concesiones en Transportes los Términos de Referencia del EIA (Apéndice n.° 16) en los cuales se señalaba como objetivo establecer medidas ambientales específicas a ser incluidas en el EDI, situación que se no tomó en cuenta al aprobar el dicho EDI.

Inicio de trabajos preliminares del EDI sin contar con Certificación Ambiental

De la revisión de la información que sustenta la ejecución del proyecto, se evidencia la suscripción del "Acta de Acuerdo Temporal para la ejecución de trabajos preliminares para la construcción de la segunda calzada de la carretera Puno Juliaca" del 24 de abril de 2015 (Apéndice n.° 14) por parte del Director General de Concesiones en Transportes del MTC y el Concesionario, siendo que dichos trabajos preliminares se iniciaron el 18 de mayo de 2015 como corre registrado en el cuaderno de obra: Asiento n.° 02 del Residente de Obra, en el cual se consignó (Apéndice n.° 29): *"Se inician los trabajos de las obras preliminares de acuerdo y en cumplimiento del Acta firmada con el Concedente"*.

Sobre el particular, a dicha fecha el proyecto no contaba con Certificación Ambiental, la misma que fue recién aprobada el 23 de julio de 2015, por lo tanto, los trabajos preliminares del EDI se iniciaron 66 días antes de obtener la Certificación Ambiental, situación que vulneró lo establecido en el artículo 3 de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, aprobada por Ley n.° 27446 de 23 de abril de 2001 y modificada por Decreto Legislativo n.° 1078, publicada el 28 de junio de 2008, que señala que no se podrá iniciar la ejecución de proyectos si no cuentan previamente con la Certificación Ambiental contenida en la Resolución expedida por la autoridad competente.

Asimismo, se ha incumplido con lo establecido en el artículo 22° del Reglamento de la Ley n.° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, que señala:

"No podrán otorgarse licencias, derechos, autorizaciones, ni cualquier otro título habilitante para el inicio de la ejecución de proyectos de inversión sujetos al SEIA, sin contar con la Certificación Ambiental expedida por la Autoridad Competente.

(...)

El titular puede, bajo su cuenta y riesgo, iniciar trámites administrativos que tengan como requisito la certificación ambiental, lo cual en ningún caso implicará la posibilidad de ejecutar parcial o totalmente el proyecto, ni la ampliación de los plazos legalmente establecidos para dichos trámites. En este último caso, la autoridad a cargo de dichos trámites debe aplicar los apercibimientos de ley y sólo podrá resolverlos después de otorgada la Certificación Ambiental por la Autoridad Competente. (...)". (Subrayado nuestro).

Bajo tal contexto, el Director General de Concesiones en Transporte del MTC acordó la ejecución de trabajos preliminares para la construcción de la segunda calzada a pesar del



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

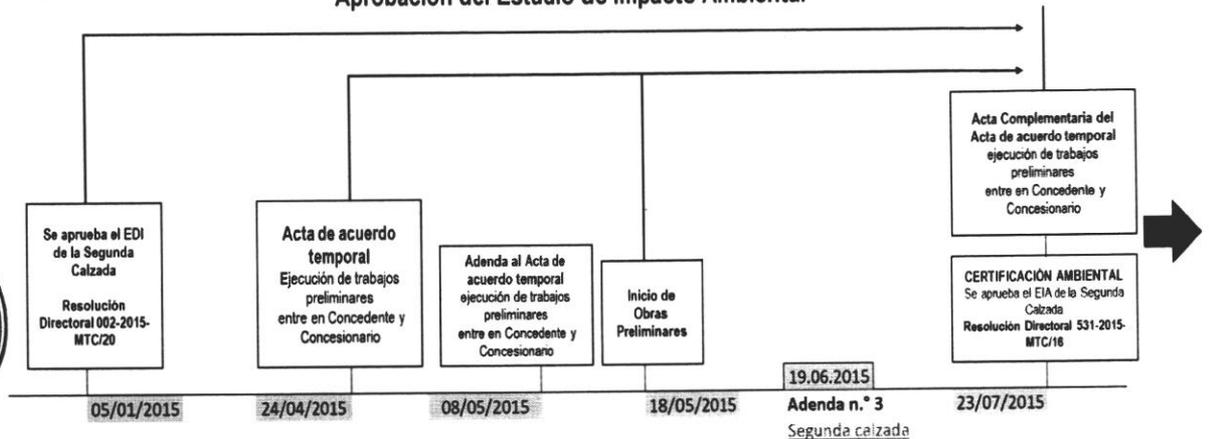
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

impedimento legal de iniciar la ejecución de proyectos sin la Certificación Ambiental respectiva.

Las situaciones expuestas se muestran en el siguiente gráfico:

Gráfico n.º 3
Aprobación del Estudio de Impacto Ambiental



Fuente: RD n.º 002-2013-MTC/20, Adenda n.º 3, RD n.º 531-2015-MTC/16 y Cuaderno de Obra
Elaboración. Comisión auditora

De lo expuesto, queda evidenciado que el EDI se aprobó sin contar con la Certificación Ambiental y sin que se puedan incorporar los aspectos identificados del EIA en el EDI aprobado. Asimismo, se iniciaron los trabajos preliminares del EDI sin contar con dicha Certificación, lo cual ha generado modificaciones al EDI, y ampliaciones de plazo por necesidad de liberación de nuevos terrenos (cambio de trazo por Qhapac Ñan).

1.2 El MTC suscribió la Adenda n.º 3, asumiendo compromisos de entrega de predios necesarios para la ejecución de la segunda calzada, sin haber iniciado el saneamiento de los predios, generando el incumplimiento del plazo previsto y mayores costos del proyecto.

Respecto a la entrega de terrenos, la Adenda n.º 3 al Contrato de Concesión (Apéndice n.º 13), suscrita por el Viceministro de Transportes y el Concesionario, en base al texto aprobado mediante Resolución Ministerial n.º 352-2015-MTC/01 de 19 de junio de 2015 (Apéndice n.º 30) suscrita por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, estableció en el numeral 2.1 del Anexo XIV que el plazo de ejecución de la segunda calzada sería de veinticuatro (24) meses, el mismo que iniciaría cuando el Concedente cumpla con entregar al Concesionario por lo menos 10 kilómetros continuos de los terrenos necesarios para la construcción de la segunda calzada libres de interferencias, ocupantes o invasores, lo cual debía producirse a los setenta y cinco (75) días calendario de suscrita la Adenda y estableciéndose para la entrega del total de terrenos los plazos siguientes:

**Gráfico n.º 4
Plazos de entrega de terrenos**

19.06.2015	→ 75 d.c. →	02.09.2015	→ 105 d.c. →	02.10.2015	→ 135 d.c. →	01.11.2015	→ 165 d.c. →	01.12.2015	→ 195 d.c. →	31.12.2015
Suscripción de Adenda n.º 3		Entrega de 10 km continuos		Entrega de 10km + (20km)		Entrega de 10km + (30km)		Entrega de 10km + (40km)		Saldo del total de terrenos
Segunda calzada		INICIO DE OBRAS								

Fuente: Adenda n.º 3 al Contrato de Concesión
Elaboración: Comisión auditora

Cabe señalar que para garantizar el cumplimiento de la obligación de entrega de terrenos en los plazos estipulados en la Adenda n.º 3 (**Apéndice n.º 13**), el Concedente debía contar con el Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario⁴ aprobado, ya que dicho documento permitía efectuar el diagnóstico físico legal, el saneamiento, la elaboración de los expedientes técnico – legales, documento necesario para efectuar el procedimiento de adquisición (trato directo / expropiaciones) y la indemnización de los propietarios y/o poseedores de las propiedades afectadas por la ejecución del proyecto. El PACRI comprendido en el EIA del proyecto (**Apéndice n.º 31**) fue aprobado con la Resolución Directoral n.º 531-2015-MTC/16 de 23 de julio de 2015 (**Apéndice n.º 20**) de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del MTC.

Respecto a los plazos establecidos para la entrega de terrenos en la Adenda, el OSITRAN mediante Informe n.º 024-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN de 4 de mayo de 2015 (**Apéndice n.º 32**) en su numeral 112 opinó respecto al proyecto de adenda lo siguiente: "(...) que el Concedente debe establecer el porcentaje de terrenos que gatilla el inicio de la ejecución de las obras tomando en cuenta un escenario realista, sobre la base de la disponibilidad de terrenos liberados a la fecha; toda vez que dicha condición podría derivar en la postergación del inicio de obras."

Al respecto, en el numeral del 188 del Informe n.º 681-2015-MTC/25 de 18 de junio de 2015 (**Apéndice n.º 33**) suscrito por el Asesor Técnico, el Asesor Legal y el Especialista Económico Financiero de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC, se señaló lo siguiente: "(...) se ha convenido en el presente proyecto de adenda un cronograma de entrega de áreas de terrenos sobre la base de la experiencia adquirida en los trabajos de liberación y expropiación de áreas" (el subrayado es nuestro)⁵.

Asimismo, mediante el Memorandum n.º 2093-2015-MTC/25 de 18 de junio de 2015 (**Apéndice n.º 34**) emitido por el Director General de Concesiones en Transportes, se remite el citado informe (haciendo suyo el mismo) al Viceministro de Transportes para continuar con el trámite de aprobación de la Adenda.

De igual manera, de la revisión del Programa "Regularización de la tenencia" de la Etapa I "Implementación" del PACRI Volumen I aprobado con el EIA (**Apéndice n.º 31**), se verifica que se establecieron para cada actividad los plazos siguientes:

- Inmatriculación, 3 meses,
- Programa de Regularización de la Propiedad, 4 meses y

⁴ Resolución Directoral n.º 007-2004-MTC-16 de 19 de enero de 2004, mediante la cual se aprueban Directrices para la Elaboración y Aplicación de Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario para proyectos de Infraestructura de Transporte. Instructivo n.º 001-2001-MTC/20.6 – Lineamientos para obtener la libre disponibilidad de áreas de terreno para la ejecución de proyectos viales.

⁵ Del memorando n.º 451-2015-MTC/20.15 de 5 de junio de 2015 se advierte que para el 2015 se proyectaba desarrollar ciertas actividades que no implicarían mayores recursos y que se programaría presupuesto para liberación de áreas para el 2016, fecha que excede el cronograma establecido en la Adenda. (**Apéndice n.º 97**)

(c) Programa de Regularización de la Tenencia, 6 meses,

Luego de culminadas dichas actividades se podría iniciar la ejecución de la II Etapa "Ejecución de la Obra" que consiste en la adquisición de las áreas afectadas. Al respecto, considerando que el EIA que contiene el PACRI fue aprobado el 23 de julio de 2015 (Apéndice n.º 31), es decir, después de suscrita la Adenda n.º 3 el 19 de junio de 2015 (Apéndice n.º 13), se verifica que solo en el caso de la inmatriculación de predios el plazo previsto en el EIA es de ciento veinticuatro (124) días calendarios⁶, el cual excedía el plazo de setenta y cinco (75) días calendarios previsto por el Concedente en la Adenda n.º 3.

De los párrafos precedentes, se advierte que el Viceministro de Transportes suscribió la Adenda n.º 3 el 19 de junio de 2015 para la construcción de la segunda calzada (Apéndice n.º 13), sin contar con un PACRI aprobado, a pesar que esta información es necesaria para desarrollar el programa de adquisición de predios requeridos para la ejecución del proyecto.

Cabe señalar que el PACRI aprobado (Apéndice n.º 31) identificó 219 afectaciones prediales, así como diversas afectaciones al interior de comunidades campesinas (viviendas, cultivos y obras complementarias), como se muestra en el cuadro siguiente, información que no se consideró en la suscripción de la Adenda n.º 3. Por tanto, a la suscripción de la Adenda no se contaba con el PACRI ni con información suficiente respecto del estado de los terrenos, es decir, no se contaba con el debido sustento respecto de la disponibilidad de los terrenos.



Cuadro n.º 5

Predios identificados en el PACRI

Resumen de identificación de afectaciones prediales

Ítem	C-Campesina	Terrenos	Viviendas	Cultivo	Obras Complementarias
Derecho de vía	10	191	18	-	136

Fuente: Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario Vol. I del EIA (Apéndice n.º 31)

En tal sentido, el no contar con un respaldo en la información contenida en el PACRI para definir los plazos de liberación de terrenos que se establecieron en la Adenda, ha ocasionado que no se cumpla con la entrega de los diez (10) kilómetros continuos de terrenos libres de interferencias, ocupantes e invasores en el plazo previsto en la misma.

De la revisión al proceso de saneamiento de los predios necesarios para la ejecución de la segunda calzada, esta comisión auditora verificó que Provías Nacional⁷ está encargado de la adquisición de dichos predios, a través de la Unidad Gerencial de Derecho de Vía, asimismo se verificó mediante el oficio n.º 24736-2018-MTC/20.15 del 24 de octubre de 2018 (Apéndice n.º 35) que tiene adjunto el Informe n.º 266-2018-MTC/20.5.2/JIFV de 18 de octubre de 2018 (Apéndice n.º 36) ambos de la Unidad Gerencial de Derecho de Vía de Provías Nacional, que el citado proceso de saneamiento de predios inició recién a partir del 19 de junio de 2015 con la suscripción de la Adenda.

⁶ Los 124 días calendario corresponden a 34 d.c desde la suscripción de la Adenda n.º 3 (19.06.2015) hasta la aprobación del PACRI (23.07.2015) más los 3 meses establecidos para la inmatriculación de los predios según el PACRI.

⁷ Provías Nacional es una Unidad Ejecutora del Pliego del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con autonomía técnica, administrativa y financiera, creada mediante D.S. n.º 033-2002-MTC, encargada de las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte relacionado con la Red Vial Nacional, así como de la gestión y control de actividades y recursos económicos que se emplean para el mantenimiento y seguridad de las carreteras y puentes de la Red Vial Nacional.

Tal como se ha evidenciado, mediante memorándum n.° 2596-2015-MTC/20 del 4 de setiembre de 2015 (**Apéndice n.° 45**) el Director Ejecutivo de Provias Nacional remitió a la Directora General de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del MTC el Informe de Evaluación del Plan Operativo Institucional (POI) 2015 I Semestre⁸ (**Apéndice n.° 45**), en el que se indicó como logro sólo la aprobación de los Estudios Definitivos de Ingeniería de la Autopista Puno – Juliaca. De igual manera, mediante memorándum n.° 1071-2016-MTC/20 del 28 de abril de 2016 (**Apéndice n.° 47**) el Director Ejecutivo de Provias Nacional remitió a la Directora General de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del MTC el Informe de Evaluación del POI 2015 II Semestre (**Apéndice n.° 47**), en cuyo Anexo 4.7 Programación de Metas Físicas – MTC – Unidad Gerencial de Derecho de Vía, se indica como finalidad de la meta el PACRI Segunda calzada de la Autopista Puno – Juliaca (Meta física: 1; Unidad de medida: Predios Afectados), y no se consigna avance ejecutado para esta meta; es decir en el año 2015 el Provias Nacional no liberó ningún predio necesario para la ejecución del proyecto. Esta situación se evidencia en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 6
Evaluación del Plan Operativo Institucional 2015 II Semestre

Meta			Meta Física 2015		Avance de la Meta Física	Gasto (Devengado)
Finalidad de la Meta	Meta Física	Unidad de medida	POI 2015	Unidad de Medida	I Trim. - IV Trim. (2015)	
PACRI Segunda Calzada de la Autopista Puno - Juliaca	1	Predios afectados	-	Predios equivalentes	-	-

Fuente: Evaluación del POI 2015 II Semestre - memorándum n.° 1071-2016-MTC/20 de 28 de abril de 2016 (**Apéndice n.° 47**)
Elaboración: Comisión de auditoría

Cabe añadir, que mediante Memorándum n.° 117-2016-MTC/20 de 18 de enero de 2016 (**Apéndice n.° 48**) el Director Ejecutivo de Provias Nacional remitió a la Directora General de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del MTC el POI del año 2016, en el cual se estableció como finalidad de meta el PACRI Segunda calzada de la Autopista Puno – Juliaca, y previendo su ejecución con inicio en marzo de 2016 y con fin a diciembre de 2018.

De lo antes indicado, se advierte que el Director Ejecutivo de Provias Nacional no consideró en el POI del año 2015 (**Apéndice n.° 46**) de Provias Nacional las actividades necesarias para cumplir con la obligación del Concedente de entregar el total de terrenos al Concesionario en el plazo de 195 días calendario contados a partir de la suscripción de la Adenda n.° 3 (del 19 de junio de 2015 al 31 de diciembre de 2015). Más aún en el POI del año 2016 se extendió la implementación del PACRI hasta diciembre de 2018⁹ y en el POI del año 2018 (**Apéndice n.° 49**) se precisó la Meta física a 455 afectaciones y su ejecución hasta febrero de 2019.

Lo antes señalado, concuerda con las acciones informadas por la Dirección General de Concesiones en Transportes un informe detallado sobre la liberación de los terrenos. Al respecto, mediante oficio n.° 4392-2018-MTC/25 de 3 de octubre de 2018 (**Apéndice n.° 23**) que tiene adjunto el Informe n.° 211-2018-MTC/20.15.2/JIFV de 28 de setiembre de 2018 (**Apéndice n.° 24**) de la Gerencia de Derecho de Vía, la citada Dirección atendió el

⁸ El Plan Operativo Institucional para el año 2015 fue remitido por el Director Ejecutivo de Provias Nacional al Director General de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del MTC mediante memorándum n.° 109-2015-MTC/20 de 19 de enero de 2015 (**Apéndice n.° 46**).

⁹ Remitido por el Director Ejecutivo de Provias Nacional al Director General de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del MTC, mediante Memorándum n.° 060-2018-MTC/20 de 08 de enero de 2018 (**Apéndice n.° 49**).

requerimiento informando entre otros aspectos sobre los servicios contratados para la adquisición de predios, que se detalla a continuación:

**Cuadro n.º 7
Servicios de consultores contratados para la adquisición de terrenos**

N°	Documento	Denominación del Servicio	Consultor	Fecha
1	Resolución Directoral n.º 197-2016-MTC/20 (Apéndice n.º 37)	Servicio de monitoreo para la implementación del PACRI, elaboración de expedientes Individuales de Diagnóstico Técnico Legal, elaboración de Expedientes Técnicos Legales con fines de tasación y Saneamiento Físico e inscripción registral de los predios afectados por la Construcción de la Segunda Calzada de la carretera Puno – Juliaca.	Concesionaria Vial del Sur S.A.	01.04.2016
2	Contrato de Locación de Servicios n.º 084-2018-MTC/20.15	Servicio de gestión para la adquisición o expropiación y para el reconocimiento de mejoras de 110 afectados por la Construcción, Conservación y explotación de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca en el tramo n.º 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú Brasil, en el marco de lo dispuesto en el Decreto Legislativo n.º 1192 y su modificatoria.	Consorcio: Edwin Rudy Quea Chambi, Wilber Antonio Colque Ortega y CCN Arquinsa S.A.C.	25.04.2018
3	Contrato de Locación de Servicios n.º 085-2018-MTC/20.15	Servicio de elaboración de expedientes técnico legales con fines de tasación o transferencia interestatal de la Variante Paucarcolla (Km 24+250 – Km. 25+790) y Variante Qapac Ñan (Km 33+053 – Km 38+170) áreas afectadas por la ejecución de la Segunda Calzada de la Carretera Puno – Juliaca en el tramo n.º 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú Brasil.	Consorcio: Especialista en construcción & Saneamiento MPP S.A.C. y Luz Alicia Chuquillanqui Navarrete	25.04.2018
4	Contrato de Locación de Servicios n.º 115-2018-MTC/20.17	Servicio de atención de consultas y reclamos de afectados y autoridades por la construcción, conservación y explotación de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca en el tramo n.º 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú Brasil.	Consorcio Quiroz Mundycons	(*)
5	Contrato de Locación de Servicios n.º 119-2018-MTC/20.15	Servicio para la adquisición de 147 (ciento cuarenta y siete) inmuebles afectados por el derecho de vía de la Obra: Segunda Calzada de Puno – Juliaca en el tramo n.º 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú Brasil.	Análisis Geográficos S.A.C.	(*)

Fuente: Oficio n.º 4392-2018-MTC/25 de 3 de octubre de 2018 (Apéndice n.º 23) y el informe n.º 211-2018-MTC/20.15.2/JIFV de 28 de setiembre de 2018 (Apéndice n.º 24)

Elaboración: Comisión auditora.

(*) La Dirección General de Concesiones no precisó las fechas de dichas consultorias.

De la información anterior, se tiene que el primer servicio contratado para la adquisición de los terrenos corresponde al servicio de "Monitoreo para la implementación del PACRI, elaboración de expedientes individuales de diagnóstico técnico legal, elaboración de expedientes técnicos legales con fines de tasación y saneamiento físico e inscripción registral de los predios afectados por la construcción de la Segunda Calzada de la carretera Puno – Juliaca", el cual tuvo el trámite siguiente:

Cuadro n.º 8
Proceso para la aprobación del presupuesto para el primer servicio

Documento	Fecha	Emisor del documento	Acción
Oficio n.º 336-2016-MTC/20.15 (Apéndice n.º 38)	28.01.2016	Unidad Gerencial de Derecho de Vía	Solicita al Concesionario la presentación del presupuesto para el servicio de Monitoreo para la implementación del PACRI, elaboración de expedientes individuales de diagnóstico técnico legal, elaboración de expedientes técnicos legales con fines de tasación y saneamiento físico e inscripción registral de los predios afectados por la Construcción de la Segunda Calzada de la carretera Puno – Juliaca.
Carta n.º 000164-2016-COVISUR	25.02.2016	El Concesionario	El Concesionario en atención al oficio n.º 336-2016-MTC/20.15 presenta el Presupuesto para el servicio de monitoreo para la implementación del PACRI
Informe n.º 025-2016-MTC/20.15.2JMQM (Apéndice n.º 39)	04.03.2016	Unidad Gerencial de Derecho de Vía Especialista en Gestión de Proyectos PACRI Jefe de Liberación de Derecho de Vías Obra Concesionadas	Emiten conformidad y del Presupuesto alcanzado y consideran pertinente recomendar su aprobación.
Memorándum n.º 1215-2016-MTC/20.15 (Apéndice n.º 40)	07.03.2016	Unidad Gerencial de Derecho de Vía	Remite a la Unidad Gerencial de Asesoría Legal.
Memorándum n.º 340-2016-MTC/20.3 (Apéndice n.º 41)	14.03.2016	Unidad Gerencial de Asesoría Legal	Observa el expediente por no contar con la Certificación del Crédito Presupuestario.
Memorándum n.º 1377-2016-MTC/20.15 (Apéndice n.º 42)	14.03.2015	Unidad Gerencial de Derecho de Vía	Solicita a la Oficina de Programación, Evaluación e Información la Certificación Presupuestal 2016 y Previsión Presupuestaria 2017 para el servicio de monitoreo para la implementación del PACRI
Informe n.º 660-2016-MTC/20.4 (Apéndice n.º 43)	17.03.2016	Oficina de Programación, Evaluación e Información	Otorga la Certificación Presupuestaria.
Memorándum n.º 1628-2016-MTC/20.15 (Apéndice n.º 44)	23.03.2016	Unidad Gerencial de Derecho de Vía	Solicita la aprobación del presupuesto del monitoreo para la implementación del PACRI, elaboración de expedientes individuales de diagnóstico técnico legal, elaboración de expedientes técnicos legales con fines de tasación y saneamiento físico e inscripción registral de los predios afectados por la Construcción de la Segunda Calzada de la carretera Puno – Juliaca.
Resolución Directoral n.º 197-2016-MTC/20 (Apéndice n.º 37)	01.04.2016	Director Ejecutivo de Provias Nacional	Aprobar administrativamente el presupuesto para el servicio.

Fuente: Informe n.º 266-2018-MTC/20.15.2/JIFV de 18 de octubre de 2018 (Apéndice n.º 36) y Resolución Directoral n.º 197-2016-MTC/20 de 1 de abril de 2016 (Apéndice n.º 37)

Elaboración: Comisión Auditora

Del cuadro anterior, se advierte que el 28 de enero de 2016 el Jefe de la Unidad Gerencial de Derecho de Vía de Provias Nacional requirió al Concesionario el presupuesto para el citado servicio de Monitoreo y Elaboración de los Expedientes Técnico – Legales necesarios para la adquisición de los terrenos para la construcción del proyecto y después del trámite correspondiente, el Director Ejecutivo de Provias Nacional aprobó el presupuesto para el servicio mencionado, mediante Resolución Directoral n.º 197-2016-MTC/20 del 1 de abril de 2016 (Apéndice n.º 37). Estas actuaciones se realizaron cuando los plazos para la entrega de los terrenos ya habían vencido pues según la Adenda n.º 3 (Apéndice n.º 13) estos iniciaban el 2 de setiembre de 2015 y terminaban el 31 de diciembre 2015¹⁰.

En tal sentido, no se evidencia que las gestiones para la liberación de las áreas que serán afectadas por el derecho de vía en la ejecución del proyecto, hayan sido realizadas

10 Mediante el Informe n.º 266-2018-MTC/20.5.2/JIFV de 18 de octubre de 2018 (Apéndice n.º 36) se puso en conocimiento de la comisión auditora que las primeras adquisiciones de terrenos se realizaron con el servicio de Monitoreo de implementación del PACRI a cargo del Concesionario.

oportunamente, en tanto los plazos para la entrega de todos los terrenos según lo establecido en la Adenda n.° 3 (Apéndice n.° 13) estaban vencidos.

De las situaciones expuestas, se evidencia que no se ha cumplido con la entrega de los diez (10) kilómetros continuos de terrenos libres de interferencias, ocupantes e invasores en el plazo previsto en la adenda (75 días calendario de suscrita la Adenda) el 2 de setiembre de 2015, los que fueron finalmente entregados el 10 de junio de 2016 mediante la segunda "Acta de Entrega y Recepción de Terrenos tramo Puno – Juliaca Ejecución Segunda Calzada Puno – Juliaca" (Apéndice n.° 50), luego de 356 días calendarios de suscrita la adenda, con lo cual se dio inicio al cómputo del plazo contractual de obras, tal como se puede ver en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 9
Documentos relativos a la entrega de áreas de terrenos al Concesionario

Acta de Entrega	Fecha	Progresivas	Comentarios de la Comisión Auditora
Acta de Entrega y Recepción de Terrenos Tramo Puno – Juliaca – Ejecución Segunda Calzada Puno – Juliaca (Apéndice n.° 51)	06.10.2015	Km. 5 + 407 al Km. 16 + 546	<p>En el Acta de entrega, se señala que las partes han detectado los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Presencia de postes de madera perteneciente a la empresa VIETTEL, ubicados a una distancia de 80 ml entre poste y poste. - Presencia de un (1) poste de alta tensión perteneciente a la empresa ELECTRO PUNO S.A. ubicado en el km. 7+182. - Presencia de postes de energía eléctrica de la empresa ELECTRO PUNO S.A., ubicados en los km. 5+598, km. 6+078, km 6+210, km 6+340, km 14+518, km538 y km 14+558. - Presencia de sistema de red de agua potable perteneciente a la Junta de Administración de Servicios de Saneamiento (JASS) Santa Bárbara de Moro, ubicado en el km.14+525 al km 14+570. - En el km. 14+475 al km14+525, el sobre ancho de la calzada se encuentra fuera del Derecho de Vía. - Existe presencia de diversos letreros publicitarios ubicados en el Derecho de Vía. <p><u>Las partes se comprometieron a dar solución a estos temas a fin de no perjudicar la ejecución de la obra.</u></p>
Segunda Acta de Entrega y Recepción de Terrenos Tramo Puno – Juliaca – Ejecución Segunda Calzada Puno – Juliaca (Apéndice n.° 50)	10.06.2016	Km. 5 + 407 al Km. 16 + 546	Libres de interferencias, ocupantes e invasores, <u>dando cumplimiento a la condición establecida en la cláusula 2.1 del Anexo XIV del contrato de concesión para el inicio formal de obras.</u>
		Km. 0 al Km. 3 + 700	Presenta interferencias
		Km. 16 + 546 al Km. 24 + 500	Presenta interferencias
		Km. 41 + 803 al Km. 48 + 257	Libres de interferencias, ocupantes o invasores

Fuente: Actas de entrega y recepción de terrenos de fechas 06.10.2015 y 10.06.2016 (Apéndice n.° 50 y 51)

Elaboración: Comisión auditora

Asimismo, se generaron ampliaciones de plazo para la ejecución del proyecto por la demora en la entrega de la totalidad de áreas afectadas, es decir por retraso atribuible al Concedente, habiendo otorgado el Concedente las ampliaciones de plazo siguientes:

Cuadro n.° 10
Ampliaciones de plazo para la ejecución de la Segunda calzada Puno – Juliaca

N°	Documento	Fecha	Plazo de ampliación días calendarios	Periodo de ampliación
1	Oficio n.° 2520-2018-MTC/25 (Apéndice n.° 52)	08.06.2018	105	Entre el 10.06.18 al 22.09.18
2	Oficio n.° 4290-2018-MTC/25 (Apéndice n.° 25)	26.09.2018	68	Entre el 23.09.18 al 30.11.18

Fuente: Oficio n.° 2520-2018-MTC/25 (Apéndice n.° 52) y Oficio n.° 4290-2018-MTC/25 (Apéndice n.° 25) de 08.06.2018 y 26.09.2018 respectivamente

Elaboración: Comisión auditora

Cabe añadir que, según lo informado por la Dirección General de Concesiones en Transportes mediante oficio n.° 4392-2018-MTC/25 de 3 de octubre de 2018 (Apéndice n.° 23) con el cual se adjunta el Informe n.° 211-2018-MTC/20.15.2/JIFV de 28 de setiembre de 2018 (Apéndice n.° 24) de la Gerencia de Derecho de Vía de Provias Nacional, el estado situacional del saneamiento de los predios afectados era el siguiente:

Cuadro n.° 11
Estado situacional del saneamiento de los predios

ESTADO	CANTIDAD
Transferencia interestatal	8
En actualización de expediente técnico legal	111
En proceso de elaboración de Informe Técnico de tasación	196
Con Informe Técnico de tasación	9
En proceso de elaboración de informe para pago (Gestionando Resolución Directoral)	8
En proceso de pago (Con Resolución Directoral, gestionando cheque)	30
Pagado	59
En proceso de adquisición (En inscripción registral)	54
TOTAL	475

Fuente: Oficio n.° 4392-2018-MTC/25 de 3 de octubre de 2018 (Apéndice n.° 23) y el Informe n.° 211-2018-MTC/20.15.2/JIFV de 28 de setiembre de 2018 (Apéndice n.° 24)

Elaboración: Comisión auditora

De lo indicado anteriormente, se advierte que el Jefe de la Unidad Gerencial de Derecho de Vía y el Director Ejecutivo de Provias Nacional no iniciaron la implementación del PACRI de manera oportuna, sin tomar en cuenta los plazos establecidos en la Adenda n.° 3 (Apéndice n.° 13) para el cumplimiento de la obligación del Concedente de entregar los terrenos necesarios para la ejecución del proyecto, situación que ocasionó ampliaciones de plazo para la ejecución del proyecto por la demora en la entrega de la totalidad de áreas afectadas.

1.3 Mediante Acta de Acuerdo se acordó la ejecución del proyecto iniciando los trabajos preliminares del EDI del proyecto, el cual no estaba contemplado en el Contrato de Concesión.

Como ya se indicó el 24 de octubre de 2007, se suscribió el contrato de concesión (Apéndice n.° 6) en cuya cláusula 6.31 se estableció que: (i) el Concedente pueda solicitar al Concesionario la realización de estudios económicos y de Ingeniería correspondientes a la Segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca, (ii) el Concedente se reservó el

derecho de ejecutar la segunda calzada mediante los mecanismos legalmente permitidos y (iii) por acuerdo de partes podrá entregarse al Concesionario la segunda calzada para operación y mantenimiento. Mediante Acta de Acuerdo de 27 de diciembre de 2013 (**Apéndice n.º 8**) en mérito a lo señalado se encargó al Concesionario la elaboración del EDI y el EIA de la segunda calzada.

Con los estudios en proceso de elaboración y próximos a la aprobación del EDI, el Concedente inició los análisis a fin de determinar la forma más conveniente de ejecutar la construcción de la segunda calzada, para lo cual evaluó la posibilidad de encargarle dicha ejecución al Concesionario. Con el EDI aprobado, se inició el procedimiento para la modificación del contrato de concesión dentro del marco de lo dispuesto en el artículo 9 del Decreto Legislativo n.º 1012 que aprueba la Ley marco de Asociaciones Público - Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la Inversión Privada y el artículo 15 de su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo n.º 127-2014-EF, habiendo emitido un primer proyecto de adenda mediante el Informe n.º 432-2015-MTC/25 de 20 de abril de 2015 (**Apéndice n.º 53**).

En dicho contexto, se advierte que el 24 de abril de 2015 el MTC como Concedente representado por su Director General de Concesiones en Transportes y el Concesionario celebraron el "Acta de acuerdo temporal para la ejecución de trabajos preliminares para la construcción de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca" (en adelante Acta de acuerdo temporal) (**Apéndice n.º 14**), mediante la cual manifestaron que existe el interés común de iniciar los trabajos preliminares que permitan preparar las acciones necesarias para las principales o mayores labores de construcción, y acordaron adelantar los trabajos preliminares para la ejecución de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca. Sin embargo, se debe precisar que la ejecución de este proyecto no había sido concebida como obligación del Concesionario originalmente dentro del Contrato de Concesión. Cabe señalar que dicha acta se encuentra visada por el Asesor Técnico, el Asesor Legal y el Especialista Económico Financiero de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC.

En efecto, el Contrato de Concesión comprende los tramos viales de Puerto Matarani Azángaro y Puerto Ilo – Juliaca, las intervenciones a realizar como parte de la Concesión son: (i) Obras de intervención en la infraestructura, (ii) Conservación de la infraestructura e (iii) Implementación y provisión de servicios.

Como parte de las obras de intervención en la infraestructura se encuentran: a) Obras de Rehabilitación y/o Mejoramiento vial relacionadas a mejorar la infraestructura vial existente y b) Obras Complementarias referidas a Construcción y Mejoramiento y/o equipamiento de unidades de peaje y estaciones de pesaje. De acuerdo a lo descrito en el cuadro 2: "Obras Viales de Construcción" del Anexo VIII "Términos de Referencia – Descripción de las Obras" del Contrato de Concesión, en el sector Puno – Juliaca los alcances principales de los trabajos a realizar, en la calzada existente, eran: (i) obras de arte y drenaje, (ii) obras de señalización, (iii) obras de protección ambiental, (iv) rehabilitación total del pavimento, y (v) reconformación de bermas.

En tal sentido, en el Contrato de Concesión (**Apéndice n.º 6**) no estaba contemplado como una de las obligaciones del concedente la construcción de la segunda calzada de Puno – Juliaca, es más en el literal h) "Descripción del tramo a concesionarse" del numeral 2.2.1.2 "Descripción de las Especificaciones Técnicas Generales para el Proyecto de las Obras



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Viales" del Anexo VIII del contrato de concesión, en la descripción del Subtramo Ilo – Juliaca se refieren al sector Juliaca – Puno indicando que *"Debido al intenso tráfico y frecuencia de accidentes el MTC tiene previsto construir una segunda calzada (...)"*, de lo cual se desprende que no formaba parte del contrato de concesión.

En tal contexto, se comunicó a Proinversión el primer proyecto de Adenda n.º 3 mediante oficio n.º 1182-2015-MTC/25 de 20 de abril de 2015 (**Apéndice n.º 54**) por parte de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC, en el marco del procedimiento para la modificación del contrato de concesión dispuesto en el numeral 15.3 del Reglamento del Decreto Legislativo n.º 1012.

En atención a ello, Proinversión emitió el Informe n.º 3-2015/DPI/SDGP/JPVI del 5 de mayo de 2015 (**Apéndice n.º 55**) donde concluyó que en el proyecto de Adenda se ha modificado el diseño original del contrato al haberse abierto la posibilidad de ejecución de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca, por el Concesionario, de acuerdo a los mecanismos legalmente permitidos. Asimismo, dicho informe adjunta el Informe Técnico Financiero n.º 03-2015/DPI/SDGP/JPVI de 4 de mayo de 2015 (**Apéndice n.º 56**), donde se señala que el diseño original del Contrato de Concesión IIRSA Sur – Tramo 5 (**Apéndice n.º 6**), incorpora en la cláusula 6.31 la posibilidad de encargar al Concesionario la realización de estudios para la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca, asimismo indica que el Concedente se reserva el derecho de ejecutar la segunda calzada mediante los mecanismos legalmente permitidos.

Cabe precisar, que el Acta de Acuerdo Temporal (**Apéndice n.º 14**) en su numeral 3.2 señala que los trabajos preliminares –entiéndase del EDI- se ejecutarían a fin de viabilizar la ejecución de la segunda calzada bajo el supuesto que las acciones para la suscripción de la Adenda n.º 3 culminen de manera exitosa. Asimismo, en el numeral 3.8 del Acta las partes acuerdan que en un plazo de setenta y cinco (75) días calendario realizarían sus mayores esfuerzos para suscribir la Adenda n.º 3 al contrato de concesión (**Apéndice n.º 13**), en la que regularían el mecanismo de pago al Concesionario, lo que evidencia que en el momento de suscribir el acta no había una adenda que hubiera modificado las obligaciones contractuales.

Sin embargo, para incorporar dicha obra en el Contrato de Concesión era necesario modificar el mismo y que de acuerdo a lo dispuesto en su numeral 15.3 Reglamento del Decreto Legislativo n.º 1012 se requería previamente contar con diversas opiniones como las del Regulador, el Organismo de Promoción de la Inversión Privada y del Ministerio de Economía y Finanzas, opiniones que a la fecha de la celebración del Acta de acuerdo temporal (**Apéndice n.º 14**) no se habían emitido.

Cabe señalar que el 8 de mayo de 2015, el Director General de Concesiones en Transportes y el Concesionario celebraron una adenda al Acta de Acuerdo Temporal (**Apéndice n.º 57**) mediante la cual se modificaron los plazos de entrega de los cronogramas de ejecución, garantía y seguros, siendo que mediante Carta n.º 0411-2015-COVISUR de 15 de mayo de 2015 (**Apéndice n.º 58**) se presentó el calendario de ejecución de obras correspondientes a la segunda calzada. Tal como se advierte del cuaderno de obra: Asiento n.º 02 del Residente del 18 de mayo de 2015 (**Apéndice n.º 29**), se consignó que: *"Se inician los trabajos de las obras preliminares de acuerdo y en cumplimiento del Acta firmada con el Concedente"*.

Posteriormente a la celebración de la Adenda n.º 3 se firmó un Acta Complementaria al Acuerdo Temporal para la ejecución de trabajos preliminares del 23 de junio de 2015 (**Apéndice n.º 59**), en cuyo numeral 2.2 de los acuerdos se indica que el Concesionario continuará la ejecución de estos trabajos preliminares, estableciendo en el numeral 2.3 que las partes reconocen que el inicio y realización del adelanto de los trabajos preliminares no supone que se hayan cumplido las condiciones para el inicio de las obras así como el computo de plazo, lo que solamente ocurrirá conforme a lo establecido en la Adenda n.º 3 (**Apéndice n.º 13**), es decir, entre otros, que se haya entregado por lo menos 10 Km. continuos de terrenos libres de interferencias, ocupantes o invasores.

Por lo indicado, queda demostrado que a la fecha de celebración del Acta de Acuerdo Temporal (**Apéndice n.º 14**) la ejecución de la obra Segunda calzada Puno – Juliaca no estaba contemplada en el Contrato de Concesión como una de las obligaciones del Concesionario, tal es así que en dicha fecha y para tal propósito se encontraba en curso el procedimiento para modificar el Contrato de Concesión; por lo tanto no correspondía celebrar acuerdos que excedieran, a dicha fecha, el marco contractual. Sin embargo mediante la citada Acta de Acuerdo Temporal del 24 de abril de 2015 (**Apéndice n.º 14**) el Concedente y el Concesionario asumieron obligaciones no contempladas en el Contrato de Concesión.

Los hechos expuestos denotan que se contravienen las disposiciones siguientes:

- **Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental**, aprobada por Ley n.º 27446 del 23 de abril de 2001 y modificada por Decreto Legislativo n.º 1078 publicado el 28 de junio de 2008.

“Artículo 3.- Obligatoriedad de la certificación ambiental

No podrá iniciarse la ejecución de proyectos ni actividades de servicios y comercio referidos en el artículo 2 y ninguna autoridad nacional, sectorial, regional o local podrá aprobarlas, autorizarlas, permitir las, concederlas o habilitarlas si no cuentan previamente con la certificación ambiental contenida en la Resolución expedida por la respectiva autoridad competente.”

- **Reglamento de la Ley n.º 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental**, aprobado por Decreto Supremo n.º 019-2009-MINAM del 24 de setiembre de 2009, publicado el 25 de setiembre de 2009.

“Artículo 22.- Otorgamiento de licencias, derechos y autorizaciones para proyectos de inversión

No podrán otorgarse licencias, derechos, autorizaciones, ni cualquier otro título habilitante para el inicio de la ejecución de proyectos de inversión sujetos al SEIA, sin contar con la Certificación Ambiental expedida por la Autoridad Competente.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, las Autoridades Competentes, según corresponda, podrán emitir certificados, constancias o similares que sean requisito para obtener la Certificación Ambiental, sin que ello implique autorización para ejecutar parcial o totalmente las obras o actividades de los proyectos de inversión.

El titular puede, bajo su cuenta y riesgo, iniciar trámites administrativos que tengan como requisito la certificación ambiental, lo cual en ningún caso implicará la posibilidad de



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

ejecutar parcial o totalmente el proyecto, ni la ampliación de los plazos legalmente establecidos para dichos trámites. En este último caso, la autoridad a cargo de dichos trámites debe aplicar los apercibimientos de ley y sólo podrá resolverlos después de otorgada la Certificación Ambiental por la Autoridad Competente. (...)

- **Directiva para la Concordancia entre el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) y el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP)**, aprobada por Resolución Ministerial n.º 052-2012-MINAM, del 7 de marzo de 2012, publicada el 8 de marzo de 2012.

Artículo 3.- De la Obligatoriedad de la Certificación Ambiental

"(...) es requisito obligatorio previo a la ejecución de los proyectos de inversión, susceptibles de generar impactos ambientales negativos significativos, que se financien total o parcialmente con recursos públicos o que requieran de aval o garantía del Estado.

La Entidad o Empresa del Sector Público no Financiero que proponga el proyecto de inversión deberá gestionar la Certificación Ambiental ante la autoridad competente del SEIA según su nivel de gobierno o mandato expreso de ley, para lo cual se aplicará, según corresponda, los plazos establecidos en los artículos 43° y 52° del Reglamento de la Ley del SEIA aprobado por Decreto supremo N° 019-2009.NINAM".

Artículo 6.- De los Proyectos de Inversión Pública (PIP) en la fase de inversión que estén incluidos en el listado del Anexo II del Reglamento de la Ley del SEIA

"Todo PIP que cuente con declaratoria de viabilidad, debe contar, asimismo, con la Certificación Ambiental como requisito previo para la aprobación del Expediente Técnico, Estudio Definitivo o documento equivalente, y consecuente ejecución; según el Diagrama de Flujo contenido en el Anexo 03 de la presente Directiva".

- **Adenda n.º 3 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo n.º 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil**, celebrado con fecha 24 de octubre de 2007, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Sociedad Concesionaria Vial del Sur S.A., suscrita el 19 de junio de 2015.

"ANEXO XIV

(...)

II. PLAZO DE EJECUCIÓN DE LA OBRA

2.1 El plazo de ejecución de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca será de 24 (veinte y cuatro) meses, desde el inicio de obra.

El inicio de la Obra y por tanto el plazo de ejecución de Obras previsto en el primer párrafo de la presente cláusula se contabilizará cuando el CONCEDENTE cumpla con entregar al CONCESIONARIO por lo menos 10 (diez) kilómetros continuos de los terrenos necesarios para la ejecución de las Obras, libres de interferencias, ocupantes o invasores, lo que deberá producirse a los 75 (setenta y cinco) Días Calendario de suscrita la Adenda N°3.

De igual modo, el CONCEDENTE deberá entregar el saldo de terrenos necesarios para la ejecución de las Obras, libres de interferencias, ocupantes o invasores, conforme al siguiente detalle:

Plazo	Kilómetros Continuos Adicionales	Kilómetros Acumulados
105 Días Calendario de suscrita la Adenda 3	10	20
135 Días Calendario de suscrita la Adenda 3	10	30
165 Días Calendario de suscrita la Adenda 3	10	40
195 Días Calendario de suscrita la Adenda 3	Saldo por entregar	Total de terrenos

El CONCEDENTE podrá entregar al CONCESIONARIO extensiones de terreno mayores a los 10 (diez) kilómetros continuos adicionales, y de ser este el caso, 8 deberá respetar el mínimo de kilómetros acumulados en los plazos indicados en la tabla precedente.
(...)"

- **Decreto Legislativo n.º 1012, que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada del 12 de mayo de 2008 publicado el 13 de mayo de 2008 y modificatorias.**

"Artículo 5.- Principios

En todas las etapas vinculadas a la provisión de infraestructura pública y/o prestación de servicios públicos bajo la modalidad de Asociación Público Privada, se contemplarán los siguientes principios:

Valor por dinero. Establece que un servicio público debe ser suministrado por aquel privado que pueda ofrecer una mayor calidad a un determinado costo o los mismos resultados de calidad a un menor costo. De esta manera, se busca maximizar la satisfacción de los usuarios del servicio así como la optimización del valor del dinero proveniente de los recursos públicos."
(...)

Artículo 9.- Marco Institucional para la provisión de infraestructura, servicios públicos y/o prestación de servicios vinculados a éstos que requiera brindar el Estado, así como desarrollar proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica"

"9.3 (...)

Tratándose de modificaciones a los Contratos de Asociación Público-Privada, referidas a materias de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas, estas requerirán opinión previa favorable de dicho Ministerio. Aquellas modificaciones que no cuenten con dicha opinión son nulos de pleno derecho y no surten efectos"¹¹.

- **Reglamento del Decreto Legislativo n.º 1012, Ley Marco de Asociaciones Público Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada, aprobado mediante Decreto Supremo n.º 127-2014-EF de 30 de mayo de 2014 (publicado el 31 de mayo de 2014) y**

¹¹ Párrafo incorporado por la Cuarta Disposición Complementaria Modificatoria de la Ley N° 30264 publicada el 16 de noviembre de 2014.

modificado por Decreto Supremo n.° 376-2014-EF de 30 de diciembre de 2014 (publicado el 31 de diciembre de 2014)

“Artículo 15.- Causales y procedimiento para la modificación de los contratos de Asociación Público Privada

15.1 Las modificaciones a los contratos de Asociación Público Privada procurarán no alterar su diseño original, la distribución de riesgos, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas ni el equilibrio económico financiero para ambas partes. Las modificaciones a los contratos de Asociación Público Privada deberán ser debidamente sustentadas por la entidad.

Los contratos de Asociación Público Privada que prevean la introducción de inversiones adicionales al proyecto deberán incluir las disposiciones necesarias para que dichas inversiones adicionales se aprueben de acuerdo al procedimiento de modificación contractual previsto en el presente artículo.

(...)

15.3 La modificación de los contratos de Asociación Público Privada requerirá la opinión previa del organismo regulador correspondiente, cuando se trate de proyectos bajo su competencia. Asimismo, se requerirá la opinión no vinculante del Organismo Promotor de la Inversión Privada que estuvo a cargo del proceso de promoción de la inversión privada que originó el contrato de Asociación Público Privada, la cual estará orientada a brindar información sobre el diseño original del contrato, su estructuración económico financiera y su distribución de riesgos. Asimismo, se requerirá previamente la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, en aquellos casos que altere el cofinanciamiento, las garantías, así como ante cambios en los parámetros económicos y financieros del Contrato y aquellos cambios que puedan generar modificaciones al equilibrio económico financiero del contrato de Asociación Público Privada o que puedan generar contingencias fiscales al Estado. Para la emisión de la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas, la entidad pública deberá adjuntar el sustento correspondiente que incluya la opinión del organismo regulador y del Organismo Promotor de la Inversión Privada, según corresponda; así como el acuerdo al que hayan arribado las partes.

De no contar con la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, la adenda es nula de pleno derecho y no surtirá efectos.
(...)”

- **Texto Único Ordenado de la Ley n.° 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto aprobado mediante Decreto Supremo n.° 304-2012-EF, publicado el 30 de diciembre de 2012.**

**“TITULO PRELIMINAR
PRINCIPIOS REGULATORIOS (...)**

(...)

Artículo X.- Eficiencia en la ejecución de los fondos públicos

Las políticas de gasto público vinculadas a los fines del Estado deben establecerse teniendo en cuenta la situación económica-financiera y el cumplimiento de los objetivos de estabilidad macrofiscal, siendo ejecutadas mediante una gestión de los fondos públicos, orientada a resultados con eficiencia, eficacia, economía y calidad.”



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Los hechos expuestos han ocasionado que a la fecha no se haya culminado la ejecución de la segunda calzada, no obstante que el plazo previsto en la adenda era de 24 meses desde el inicio de la obra, el cual se fijó a partir de la entrega de 10 Km. continuos de terrenos, lo que debía producirse a los 75 días calendario de la suscripción de la Adenda n.° 3 (2 de setiembre de 2015), concretándose recién el 10 de junio de 2016, siendo que a la fecha han transcurrido más de 3 años desde que se debía iniciar la ejecución de la obra, así como se han generado sobrecostos de S/ 2 508 392,26 (**Apéndice n.° 94**) por mayor reajuste de precios derivado de la demora en la entrega de terrenos.

Los hechos indicados se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos del MTC de favorecer al Concesionario al aprobar el EDI de la segunda calzada y suscribir el Acta de Acuerdo Temporal para dar inicio a la ejecución de los trabajos preliminares del EDI, sin contar con la Certificación Ambiental correspondiente; asimismo, se produjeron debido a que los servidores y funcionarios públicos mencionados desempeñaron sus funciones negligentemente y sin cautela de los intereses del Estado al consignar en la Adenda n.° 3 un cronograma de entrega de terrenos sin considerar que no se tenía la disponibilidad de áreas liberadas necesarias para garantizar el inicio de la ejecución de obra en el plazo previsto en la adenda, además sin contar con un PACRI aprobado para implementar oportunamente las acciones de liberación de terrenos.

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:

CARMELO HENRRY ZAIRA ROJAS, identificado con DNI n.° 29245305, Viceministro de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, periodo desde el 8 de enero de 2014 hasta el 27 de julio de 2016 cargo conferido mediante Resolución Suprema n.° 001-2014-MTC de 7 de enero de 2014, cuya renuncia fue aceptada mediante Resolución Suprema n.° 009-2016-PCM de 27 de julio de 2016. (**Apéndice n.° 5**)

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que suscribió la Adenda n.° 3 del Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo n.° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil el 19 de junio de 2015 (**Apéndice n.° 13**), en la cual se consignó un cronograma de entrega de áreas de terrenos realizado sobre la base de la experiencia adquirida en los trabajos de liberación y expropiación de terrenos, sin considerar que a dicha fecha no se tenía la disponibilidad de terrenos liberados que permita tener los terrenos necesarios para dar inicio a la ejecución de la obra en el plazo previsto en el proyecto de Adenda, situación que se advertía en el Informe n.° 681-2015-MTC/25 de 18 de junio de 2015 (numeral 188) (**Apéndice n.° 33**) de la Dirección General de Concesiones en Transportes, informe que le fue remitido mediante Memorándum n.° 2093-2015-MTC/25 de 18 de junio de 2015 (**Apéndice n.° 34**), además que al 18 de junio de 2015 no se contaba con un PACRI aprobado que sirviera de base para implementar las acciones de liberación de terrenos.

Lo que evidencia que actuó sin velar por el debido cumplimiento de las funciones para el cargo de Viceministro de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, según lo señala en la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobada mediante Ley n.° 29370, que señala como funciones:



“Artículo 11.- Despacho Viceministerial de Transportes

El Viceministerio de Transportes está a cargo del Viceministro de Transportes y tiene las siguientes funciones:

(...)

2. Coordinar, orientar y supervisar las actividades que cumplen los órganos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, correspondientes al sector Transportes.

(...)”

Así como, el Reglamento de Organización y Funciones - ROF, aprobado mediante Decreto Supremo n.º 021-2007-MTC de 6 de julio de 2007 (**Apéndice n.º 4**), que señala como funciones específicas:

“De las Funciones de los Viceministros

Artículo 9º.- Los Viceministros tienen las funciones específicas siguientes:

(...)

b) Ejecutar y hacer cumplir la legislación y resoluciones sobre materia de su competencia.

(...)

j) Las demás que el Ministro les delegue, en el ámbito de su competencia.”

Así también, las funciones del Manual de Organización y Funciones - MOF, aprobado mediante Resolución Ministerial n.º 467-2010-MTC/01 de 12 de octubre de 2010, modificada mediante Resolución Ministerial n.º 780-2014 MTC/01 de 13 de noviembre de 2014 referida al Despacho Viceministerial de Transportes, que señala como funciones específicas (**Apéndice n.º 4**):

(...)

d) Dirigir, coordinar y supervisar el funcionamiento de las actividades del Viceministerio de Transportes.”

HELI WENCESLAO LINARES HURTADO, identificado con DNI n.º 10307088, Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, periodo de gestión de 18 de agosto de 2008 hasta 31 de diciembre de 2015, con designación como Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones otorgada mediante Resolución Viceministerial n.º 753-2008-MTC/02 de 18 de agosto de 2008 y Contrato de Trabajo a plazo indeterminado n.º 00021-2011-MTC/20 de 22 de agosto de 2011, cuya renuncia fue aceptada a partir del 31 de diciembre de 2015, tal como consta en su carta de renuncia s/n de fecha 7 de diciembre de 2015 (**Apéndice n.º 5**)

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que emitió conformidad y recomendó aprobar el EDI de la Segunda Calzada Puno - Juliaca al suscribir los Informes n.º 112-2014-MTC/20.9 del 10 de diciembre de 2014¹² (**Apéndice n.º 9**) y n.º 002-2015-MTC/20.9 de fecha de 8 de enero de 2015¹³ (**Apéndice n.º 10**), sin contarse con la Certificación Ambiental, tal como señala el artículo 6 de la Directiva para la Concordancia entre el SEIA y el SNIP, aprobada por Resolución Ministerial n.º 052-2012-MINAM, bajo el encargo dado según el numeral 6.31 del contrato de concesión respecto a los trámites y procedimientos de aprobación de los estudios bajo la normativa aplicable del Sistema Nacional de Inversión Pública.

¹² Utilizado como sustento en los considerandos para la aprobación del EDI, otorgada mediante Resolución Directoral n.º 002-2015-MTC/20 de fecha 5 de enero de 2015. (**Apéndice n.º 11**)

¹³ Utilizado como sustento en los considerandos para la aprobación del Costo directo del Presupuesto de obra del EDI, otorgada mediante Resolución Directoral n.º 017-2015-MTC/20 de fecha 12 de enero de 2015. (**Apéndice n.º 12**)

Asimismo, en el EDI no se tuvo en cuenta que en los Términos de Referencia (**Apéndice n.º 16**) para la elaboración del EIA emitidos con su visto bueno de conformidad¹⁴, se señalaba como objetivo específico el establecer medidas ambientales específicas a ser incluidas en el EDI; toda vez que el EIA-sd advertía en su capítulo Arqueológico la existencia de restos arqueológicos de diferentes impactos y recomendaba medidas respectivas.

Lo que evidencia que actuó sin velar por el debido cumplimiento de las funciones establecidas en el Manual de Operaciones de Provias Nacional, aprobado mediante Resolución Ministerial n.º 394-2011-MTC-02 del 6 de junio de 2011 (**Apéndice n.º 4**) en cuyo artículo 15° se establece:

“Artículo 15.- La Oficina Técnica de Concesiones tiene las siguientes funciones:

(...)

- b) Dar conformidad a los Proyectos de Ingeniería de Detalle – PID, de acuerdo a los Términos de Referencia de cada Contrato y la normativa vigente.*
- c) Proponer para su aprobación los estudios de ingeniería de detalle de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional, otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra forma que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo.”*

Asimismo actuó al margen de sus funciones establecidas en el Manual de Organización y Funciones (MOF) aprobado mediante Resolución Directoral n.º 993-2012-MTC/20 de 22 de noviembre de 2012 (**Apéndice n.º 4**), que respecto al Jefe de la Oficina Técnica Concesiones, señala que tenía bajo su responsabilidad velar por las siguientes funciones:

- “3. Revisar y aprobar los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID) de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la red Vial Nacional otorgados bajo concesión, de acuerdo a los Términos de Referencia de cada Contrato y la normativa vigente.*

(...)

- 10. Informar al Director Ejecutivo sobre el avance de los Proyectos de Ingeniería de Detalle a su cargo.”*

RAUL ANTONIO TORRES TRUJILLO, identificado con DNI n.º 07192012, Director Ejecutivo de Provias Nacional, en el periodo de 12 de marzo de 2007 hasta 5 de enero de 2017, designado con Resolución Ministerial n.º 102-2007 MTC/01 de 12 de marzo de 2007 cuya renuncia fue aceptada mediante con Resolución Ministerial n.º 004-2017-MTC/01.02 de 5 de enero de 2017 (**Apéndice n.º 5**).

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que mediante las Resoluciones Directorales n.º 002-2015-MTC/20 del 5 de enero de 2015 (**Apéndice n.º 11**) y n.º 017-2015-MTC/20 del 12 de enero de 2015 (**Apéndice n.º 12**) aprobó el EDI de la segunda calzada sin contar con la Certificación Ambiental (aprobación del EIA) y sin tener en cuenta que en los Términos de Referencia para la elaboración del EIA emitidos por la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, se señalaba como objetivo específico el establecer medidas ambientales específicas a ser incluidas en el EDI, lo cual generó el incumplimiento de plazos de parte del Concedente.

Asimismo; su participación permanece, debido a que en sus comentarios el Auditado señaló que en su función de “aprobar” le correspondía constatar la existencia del pronunciamiento

¹⁴ Informe n.º 081-2013-MTC/20.9.CHB de 4 de diciembre de 2013 (**Apéndice n.º 15**)

especializado y competente (Jefe, Coordinador Técnico y Especialistas). Sin embargo, en las Resoluciones Directorales n.º 002 y 17-2015-MTC/20 de 5 de enero de 2015, con las que aprobó el "Estudio Definitivo de Ingeniería de la Carretera de la Segunda Calzada de la Autopista Puno – Juliaca", no advirtió que faltaba la opinión un especialista en temas ambientales y/o la DGASA, situación que permitió que el EDI se apruebe sin contar con el requisito previo e indispensable que era el Estudio de Impacto Ambiental es decir la Certificación Ambiental.

Además, los Planes Operativos Institucionales de los años 2015 y 2016, que aprobó mediante memorándum n.º 109-2015-MTC/20 de 19 de enero de 2015 (Apéndice n.º 46) y n.º 117-2016-MTC/20 de 18 de enero de 2016 (Apéndice n.º 48), no concordaban ni recogían las obligaciones asumidas por MTC en la Adenda n.º 3 y debido a la falta de cumplimiento de los plazos para la entrega de los terrenos según lo establecido en la Adenda n.º 3.

En tal sentido, no cumplió diligentemente con sus funciones establecidas en el Manual de Organización y Funciones (MOF) aprobado con Resolución Directoral n.º 993-2012-MTC/20 de 22 de noviembre de 2012, que entre otros, señala:



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

- (...)
- 2. *Dirigir y controlar la marcha de la gestión institucional en cuanto al cumplimiento de los objetivos y metas de la Entidad,*
- 3. *Aprobar el Plan Operativo Institucional, el Presupuesto Anual y el Plan Estratégico de la Entidad*
- (...)
- 5. *Revisar y aprobar los resultados de Gestión de la Entidad, Balance General, Estados Financieros Auditados y la Memoria Anual de cada Ejercicio fiscal.*
- (...)
- 13. *Gestionar la asignación de recursos presupuestales para la Entidad, así como realizar las modificaciones presupuestales necesarias.*
- (...)
- 25. *Aprobar los estudios de ingeniería de detalle de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional, otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o bajo cualquier otra forma que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo."*

Asimismo actuó al margen de sus funciones establecidas en el Manual de Operaciones de Provias Nacional, aprobado mediante Resolución Ministerial n.º 394-2011-MTC-02 del 6 de junio de 2011, en cuyo artículo 9º se establece:

- "Artículo 9.- La Dirección Ejecutiva tiene las siguientes funciones:*
- (...)
 - a) *Formular la política general del Proyecto y velar por su cumplimiento en concordancia con sus objetivos y la política sectorial.*
 - (...)
 - i) *Informar al Viceministro de Transportes sobre el avance de los proyectos y programas a su cargo, recursos técnicos que se requieren, licitaciones y contratos realizados.*
 - (...)
 - r) *Aprobar los estudios de ingeniería de detalle de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional, otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra forma que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo."*

[Handwritten signatures]

GIOVANNA MARINA SANSOTTA GUTIÉRREZ, identificada con DNI n.° 07707010, Gerente de la Unidad Gerencial de Asesoría Legal de Provias Nacional, periodo desde el 18 de agosto de 2008 hasta el 15 de agosto de 2016, cargo conferido mediante Resolución Viceministerial N° 753-2008-MTC/02 de 18 de agosto de 2008 y Contrato de Trabajo a plazo indeterminado N° 00044-2011-MTC/20 de 22 de agosto de 20011, cesando en el cargo mediante Resolución Viceministerial N° 382-2016-MTC/02 de 15 de agosto de 2016 (**Apéndice n.° 5**).

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que emite y suscribe el Memorándum n.° 2187-2014-MTC/20.3 de 29 de diciembre de 2014 (**Apéndice n.° 19**) remitiendo el proyecto de Resolución Directoral para la aprobación del Estudio Definitivo de Ingeniería del Proyecto "Construcción de la Autopista Puno – Juliaca" del Tramo 5: Matarani – Arequipa – Juliaca – Azángaro/Ilo – Moquegua – Puno – Juliaca del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú Brasil, el mismo que fue visado por dicha funcionaria, a pesar que aún no se contaba con la Certificación Ambiental del proyecto.

Lo que evidencia que actuó sin velar por el debido cumplimiento de las funciones establecidas en el Manual de Operaciones de Provias Nacional, aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 394-2011-MTC-02 del 6 de junio de 2011 (**Apéndice n.° 4**) que establece:

"Artículo 23.- La Unidad Gerencial de Asesoría Legal es responsable de asesorar y emitir opinión sobre los asuntos de carácter jurídico del Proyecto".

"Artículo 24.- La Unidad Gerencial de Asesoría Legal tiene las siguientes funciones:

a) Asesorar a la Dirección Ejecutiva y demás órganos del Proyecto en la interpretación de la normatividad legal vigente y su aplicación en materias que involucren a la administración.

(...)

e) Revisar y visar los proyectos de Resoluciones Directorales, Resoluciones Viceministeriales y Resoluciones Ministeriales, relacionadas a la gestión del Proyecto que sean propuestos por los órganos correspondientes del Proyecto, así como los que sean requeridos por la Dirección Ejecutiva.

(...)"

Asimismo actuó al margen de sus funciones establecidas en el Manual de Organización y Funciones (MOF) aprobado mediante Resolución Directoral n.° 993-2012-MTC/20 de 22 de noviembre de 2012 (**Apéndice n.° 4**), que respecto al Gerente de la Unidad Gerencial de Asesoría Legal, señala que tenía bajo su responsabilidad velar por las siguientes funciones:

"Funciones Específicas

1. Asesorar a los órganos de la Entidad en materia de su competencia y que sean puestas a su consideración.

(...)

12. Otorgar la conformidad y/o visar los Proyectos de Resoluciones Directorales, Viceministeriales, Ministeriales, Secretariales y otros actos administrativos, que les sean solicitados.

(...)"

RAUL LIZARDO GARCIA CARPIO, identificado con DNI n.° 09951306, Director General de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC, en el periodo de 7 de agosto de 2014 hasta 31 de julio de 2016, según designación otorgada mediante Resolución Ministerial n.° 554-2014 MTC/01 de 7 de agosto de 2014 y cesado con Resolución Ministerial



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

n.° 549-2016-MTC/01 de 25 de julio de 2016, con efectividad al 31 de julio de 2016. (Apéndice n.° 5)

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que suscribió el memorándum n.° 2093-2015-MTC/25 de 18 de junio de 2015 (Apéndice n.° 34) mediante el cual hizo suyo el Informe n.° 681-2015-MTC/25 de 18 de junio de 2015 (Apéndice n.° 33) en el cual se consignó un cronograma de entrega de áreas de terrenos realizado sobre la base de la experiencia adquirida en los trabajos de liberación y expropiación de terrenos, sin considerar que a dicha fecha no se tenía la disponibilidad de terrenos liberados que permita tener los terrenos necesarios para dar inicio a la ejecución de la obra en el plazo previsto en el proyecto de Adenda, además que al 18 de junio de 2015 no se contaba con un PACRI aprobado que sirviera de base para implementar las acciones de liberación de terrenos, asimismo no se advierte que en su gestión se haya cumplido con la obligación de entregar los terrenos en los plazos establecidos en la Adenda n.° 3, a pesar de tener las funciones de seguimiento del cumplimiento de las obligaciones contractuales y monitoreo de la adecuada implementación de los proyectos. Así también, por suscribir el "Acta de Acuerdo temporal de trabajos preliminares para la construcción de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca" del 24 de abril de 2015, mediante la cual se acordó el inicio de trabajos preliminares del EDI de la Segunda calzada Puno - Juliaca, a pesar que dicha obligación no estaba prevista en el Contrato de Concesión y no se contaba con la Certificación Ambiental del proyecto.

Lo que evidencia que actuó sin velar por el debido cumplimiento de las funciones establecidas en el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado mediante Decreto Supremo n.° 021-2007-MTC publicado el 6 de julio de 2007 (Apéndice n.° 4) referido a las Funciones Específicas de la Dirección General de Concesiones en Transportes establecidas, que señala:

"Artículo 78° (...) tiene a su cargo la coordinación de todas las tareas relacionadas con la implementación y monitoreo de los proyectos otorgados al sector privado desde la celebración del contrato hasta su terminación (...).

Artículo 79° La Dirección General de concesiones en Transportes tiene las funciones específicas siguientes:

- (...)
- c) *Efectuar el seguimiento del cumplimiento de las obligaciones contractuales en los contratos de concesión y participación público privada suscritos por el Sector.*
- d) *Monitorear la adecuada implementación de los proyectos en coordinación con las instituciones y dependencias competentes.*
- (...)
- f) *Administrar la relación contractual durante su vigencia hasta su terminación.*
- (...)
- h) *Emitir opinión sobre las propuestas de modificación de los contratos*
- (...)"

Asimismo las funciones establecidas en el Manual de Organización y Funciones - MOF del MTC, aprobado por Resolución Ministerial n.° 467-2010-MTC/01 del 12 de octubre de 2010 (Apéndice n.° 4), señala que las funciones específicas del Director General de Concesiones en Transportes, entre otras es:

- (...)
- h) *Proponer modificaciones a los contratos de Concesión en Infraestructura de Transportes.*
- (...)"

GIAN CARLOS SILVA ANCCO, identificado con DNI n.° 41625068, Especialista Económico Financiero de la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, periodo del 4 de febrero de 2015 al 31 de diciembre de 2017 tal como se señala en el Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/11 (sic) y sus respectivas adendas: Addendum N° 1 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 23 de junio de 2015, Addendum N° 2 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 23 de diciembre de 2015, Addendum N° 3 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 23 de marzo de 2016, Addendum N° 4 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 22 de junio de 2016, Addendum N° 5 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 23 de setiembre de 2016, Addendum N° 6 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 23 de diciembre de 2016, Addendum N° 7 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 24 de marzo de 2017, Addendum N° 8 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 21 de junio de 2017, Addendum N° 9 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 20 de julio de 2017 y Addendum N° 10 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 24 de octubre de 2017 (**Apéndice n.° 5**).

La participación del señor Gian Carlos Silva Ancco en los hechos se encuentra acreditada toda vez que diseñó el proyecto de adenda con un cronograma de entrega de terrenos que fue recogido en la adenda n.° 3 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo n.° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil, que se encuentra contenido en el Informe n.° 681-2015-MTC/25 de 18 de junio de 2015 (**Apéndice n.° 33**), en cuyo numeral 188 se indica que el cronograma de entrega de terrenos se realizó sobre la base de la experiencia adquirida en los trabajos de liberación y expropiación de áreas, sin embargo, no consideró que a dicha fecha no se tenía la disponibilidad de terrenos liberados necesarios para dar inicio a la ejecución de obra en el plazo previsto en el proyecto de Adenda, y que no se contaba con un PACRI aprobado que sirviera de base para implementar las acciones de liberación de terrenos.

Asimismo, el señor Gian Carlos Silva Ancco visó el "Acta de Acuerdo temporal de trabajos preliminares para la construcción de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca" del 24 de abril de 2015, mediante la cual se acordó el inicio de trabajos preliminares del EDI del proyecto, a pesar que dicha obligación no estaba contemplada en el Contrato de Concesión y no se contaba con la Certificación Ambiental del proyecto.

Lo que evidencia que actuó sin velar por el debido cumplimiento de las funciones para el cargo de Especialista Económico Financiero de la DGCT del MTC, tal como se estipula los Términos de Referencia que forman parte integrante del Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/11 (sic) según lo establecido en la cláusula Tercera "Objeto del Contrato" (**Apéndice n.° 5**), que señala como una de sus funciones:

"Evaluar y preparar informes de opinión en temas económicos financieros relacionados a solicitudes o documentación inherente a contratos de concesión celebrados o por celebrarse y sus modificaciones del sector."

PATRICIA ELIZABETH CAMA MEZA, identificada con DNI n.° 22506576, Especialista en Infraestructura de Transporte de la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT) del MTC, en el periodo de 8 de setiembre de 2014 hasta el 25 de junio de 2015, según Contrato Administrativo de Servicios n.° 00093-2014-MTC/10 de 8 de setiembre de 2014 y su Adendum N° 1 al Contrato Administrativo de Servicios CAS N° 093-2014-MTC/10 (s/fecha),

cesando en el cargo al formalizar la encargatura de la Gerencia de la Unidad Gerencial de Conservación de Provias Nacional mediante Resolución Directoral n.° 601-2015-MTC/20 del 9 de julio de 2015 con vigencia anticipada al 26 de junio de 2015. (**Apéndice n.° 5**)

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que diseñó el proyecto de adenda con un cronograma de entrega de terrenos que fue recogido en la adenda n.° 3 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo n.° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil, que se encuentra contenido en el Informe n.° 681-2015-MTC/25 de 18 de junio de 2015 (**Apéndice n.° 33**), en cuyo numeral 188 se indica que el cronograma de entrega de terrenos se realizó sobre la base de la experiencia adquirida en los trabajos de liberación y expropiación de áreas, sin embargo, no consideró que a dicha fecha no se tenía la disponibilidad de terrenos liberados necesarios para dar inicio a la ejecución de obra en el plazo previsto en el proyecto de Adenda, y que no se contaba con un PACRI aprobado que sirviera de base para implementar las acciones de liberación de terrenos. Asimismo, por visar el "Acta de Acuerdo temporal de trabajos preliminares para la construcción de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca" del 24 de abril de 2015, mediante la cual se acordó el inicio de trabajos preliminares del EDI del proyecto, a pesar que dicha obligación no estaba contemplada en el Contrato de Concesión y no se contaba con la Certificación Ambiental del proyecto.

Lo que evidencia que incumplió las funciones señaladas como actividades a realizar por el Especialista en Infraestructura de Transportes de la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, según lo señalado en los términos de referencia del Contrato Administrativo de Servicios n.° 00093-2014-MTC/10 del 8 de setiembre de 2014 y modificatorias (**Apéndice n.° 5**), que establece:

- *Articular a los Entes técnicos, administrativos y legales del MTC. En el marco del Programa de Concesiones para absolver consultas y lograr definiciones. Proveer la información requerida que sea necesaria para que PROINVERSIÓN, OSITRAN o cualquier otro órgano del MTC puedan cumplir con sus atribuciones respecto de los proyectos en Concesión.*
- (...)
- *Participar en el diseño de Bases, Contratos y Addendas de Concesión de infraestructura de transportes.*
- (...)
- *Realizar las demás funciones que le asigne el Director General de Concesiones en Transportes de acuerdo al ámbito de su competencia".*

DIEGO FERNANDO MORI FRANCO, identificado con DNI n.° 43346659, Analista Legal (en el Informe n.° 681-2015-MTC/25 firma como Asesor Legal) de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC, en el periodo de 15 de octubre de 2014 hasta 31 de diciembre de 2017, según Contrato Administrativo de Servicios n.° 00115-2014-MTC/10 de 15 de octubre de 2014 y sus respectivas adendas: Addendum N° 1, 2, 3 y 4, y Contrato Administrativo de Servicios n.° 00051-2016-MTC/10 de 15 de abril de 2016 y sus respectivas adendas: Addendum N° 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7. (**Apéndice n.° 5**)

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que diseñó el proyecto de adenda con un cronograma de entrega de áreas de terrenos que fue recogido en la adenda n.° 3 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo n.° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil, que se encuentra contenido en el Informe n.° 681-2015-MTC/25 de 18 de junio de 2015 (**Apéndice n.° 33**), en cuyo numeral 188 se indica que el cronograma de entrega de terrenos se realizó sobre la base de la



experiencia adquirida en los trabajos de liberación y expropiación de áreas, sin considerar que a dicha fecha no se tenía la disponibilidad de terrenos liberados necesarios para dar inicio a la ejecución de obra en el plazo previsto en el proyecto de Adenda y que no se contaba con un PACRI aprobado.

Asimismo, por visar el Acta de Acuerdo temporal de trabajos preliminares para la construcción de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca con fecha 24 de abril de 2015, mediante la cual se acordó el inicio de trabajos preliminares del EDI del proyecto, obligación no contemplada en el Contrato de Concesión, trabajos que se iniciaron el 18 de mayo del 2015, a pesar que aún no se contaba con la Certificación Ambiental del proyecto.

Lo que evidencia que actuó sin velar por el debido cumplimiento de las funciones establecidas en los términos de referencia del Contrato Administrativo de Servicios n.° 00115-2014-MTC/10, que establece (**Apéndice n.° 5**), que establece:

(...)

- *Analizar y emitir opinión legal sobre proyectos de inversión a cargo del sector transportes, de iniciativa pública o privada.*
- *Participar en reuniones de coordinación con las diferentes entidades, públicas o privadas, involucradas en el desarrollo de proyectos de inversión en infraestructura de transportes bajo la modalidad de asociaciones público privada.*

(...)

- *Otras actividades que la Dirección le encargue"*

LUIS ALBERTO CHAN CARDOSO, identificado con DNI n.° 09327039, Gerente de la Unidad Gerencial de Derecho de Vía (e) de Provias Nacional, en el periodo de 29 de marzo de 2015 al 17 de setiembre de 2019 y 18 de setiembre de 2015 al 17 de febrero de 2017, designado con Resolución Directoral n.° 341-2015-MTC/20 de 8 de mayo de 2015 encargado de la Unidad Gerencial de Derecho de Vía (e) de Provias Nacional con efecto a partir del 29 de marzo de 2015, dejada sin efecto por Resolución Directoral n.° 363-2015-MTC/20 de 14 de mayo de 2015; Resolución Directoral n.° 364-2015-MTC/20 de 14 de mayo de 2015 encargado de la Unidad Gerencial de Derecho de Vía (e) de Provias Nacional con efecto a partir del 16 de mayo de 2015 y Resolución Directoral n.° 930-2015-MTC/20 de 18 de setiembre de 2015 de 18 de setiembre de 2015 y cesando la encargatura mediante Resolución Directoral n.° 104-2017-MTC/20 de 17 de febrero de 2017. (**Apéndice n.° 5**)

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que su gestión como Gerente de la Unidad Gerencial de Derecho de Vía (e) de Provias Nacional no permitió contar oportunamente con los terrenos libres de interferencias y otros que se encuentran dentro del Derecho de Vía, respecto de la segunda calzada de la carretera Puno Juliaca del Contrato de Concesión, en tanto que los plazos estipulados en el anexo XIV de la adenda n.° 3 (**Apéndice n.° 13**) vencieron sin haberse logrado la entrega de los mismos, habiendo entregado los primeros 10 Kilómetros continuos libres de interferencias, ocupantes o invasores recién el 10 de junio de 2016 mediante la Segunda Acta de entrega de terrenos, es decir cuando ya habían vencido los plazos para la entrega de todos los terrenos según lo establecido en la adenda n.° 3 al Contrato de Concesión.

Lo que evidencia que actuó sin velar por el debido cumplimiento de las funciones establecidas en el Manual de Operaciones de Provias Nacional, aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 394-2011-MTC-02 del 6 de junio de 2011 y su modificación aprobada por la Resolución Ministerial n.° 194-2015-MTC/01.2 de 28 de abril de 2015 (**Apéndice n.° 4**), que establece:

“Artículo 40-E.- La Unidad de Derecho de Vía tiene las siguientes funciones:

(...)

- d) Participar en la revisión del diseño e implementar los Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario - PACRI, gestionar Certificados de Inexistencia de Restos Arqueológicos - CIRA, Planes de Monitoreo Arqueológico (PMA) y otros, para la liberación de las áreas que serán afectadas por el derecho de vía, en la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte relacionada con la Red Vial Nacional, competencia del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - PROVÍAS NACIONAL o incluida en Contratos de Concesión.*
- e) Realizar las actividades para la actualización e implementación de los PACRI, la gestión para liberar las interferencias de los servicios públicos y otros que se encuentren dentro del Derecho de Vía, respecto de los Contratos de Concesión de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional, otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra forma que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo.”*



STEVEN CUEVA HERRERA, identificado con DNI n.° 44661592, Jefe de Liberación del Derecho de Vía para Obras Concesionadas (e) de la Unidad Gerencial de Derecho de Vía de Provías Nacional, en el periodo de 17 de julio del 2015 al 31 de julio del 2016, según el Contrato Administrativo de Servicios n.° 080-2015-MTC/20.CAS y sus respectivas adendas: Adenda n.° 1 al Contrato Administrativo de Servicios n.° 080-2015-MTC/20.CAS y Adenda n.° 2 al Contrato Administrativo de Servicios n.° 080-2015-MTC/20.CAS, (tal como se señala en la Carta de renuncia s/n de fecha 15 de julio de 2016) (Apéndice n.° 5).

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que no realizó oportunamente la gestión para liberar interferencias y otros que se encuentren dentro del Derecho de vía, respecto del Contrato de Concesión, en tanto dio conformidad al Informe n.° 025-2016-MTC/20.15.2.JMQM de 4 de marzo de 2016, para la aprobación del presupuesto de los servicios para el monitoreo y elaboración de los Expedientes Técnico – Legales necesarios para la adquisición de las áreas de terrenos para la construcción de la segunda calzada Puno – Juliaca, cuando al 31 de diciembre de 2015 ya habían vencido los plazos para la entrega de todos los terrenos según lo establecido en la Adenda n.°

El auditado no ha presentado sustento y/o información adicional que desvirtúe la comunicación hecha sobre su participación que no permitió contar oportunamente con los terrenos libres de interferencias y otros que se encuentren dentro del Derecho de Vía, respecto de la segunda calzada de la carretera Puno Juliaca del Contrato de Concesión, en tanto que los plazos estipulados en el anexo XIV de la adenda n.° 3 (Apéndice n.° 13) vencieron sin haberse logrado la entrega de los mismos, habiendo entregado los primeros 10 Kilómetros continuos libres de interferencias, ocupantes o invasores recién el 10 de junio de 2016 mediante la Segunda Acta de entrega de terrenos es decir cuando ya habían vencido los plazos para la entrega de todos los terrenos según lo establecido en la adenda n.° 3.

Lo descrito por el auditado dista de los resultados encargados a su Jefatura sobre la liberación de predios necesarios para cumplir con la obligación asumida por el Concedente de entrega de terrenos al 31 de diciembre de 2015 (no se precisa acciones o medidas correctivas tomadas por la jefatura que hubieran revertido toda vez que la problemática sobre la liberación de interferencias ya generaba limitantes, tal como se muestra en el acta de la primera entrega de terrenos del 6 de octubre de 2015; finalmente como resultado de este no se inició de la ejecución de la obra en el plazo previsto).

Lo que evidencia que actuó sin velar por el debido cumplimiento de sus funciones establecidas en los Términos de Referencia del Contrato Administrativo de Servicios n.° 080-2015-MTC/20.CAS (**Apéndice n.° 5**), en su calidad de Jefe de Liberación del Derecho de Vía para Obras Concesionadas de la Unidad Gerencial de Derecho de Vía de Provias Nacional, donde se señala lo siguiente:

(...)

- *En coordinación con la gerencia emitir, proponer, difundir y/o implementar las recomendaciones a los proyectos a cargo dictando medidas correctivas de ser necesario.*

(...)

- *Coordinar con la Dirección de la Dirección General de Concesiones en Transportes y la Oficina Técnica en Concesiones los temas relacionados a la UGDV y de dichas dependencias para facilitar los trámites y gestiones necesarias para la liberación de áreas.*

(...)

- *Proponer cambios o mejoras en los procedimientos en los programas de los Estudios PACRI que conforman el EIA, así como gestionar los programas que sean necesarios y se requieran incluir en dichos estudios.*

(...)

- *Revisar, actualizar y complementar el Instructivo N° 001-2011-MTC/20.6, LINEAMIENTOS PARA OBTENER LA LIBRE DISPONIBILIDAD DE ÁREAS DE TERRENO PARA LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS VIALES, así como otros instrumentos de gestión.*

- *Otras actividades que el Gerente de la Unidad Gerencial de Derecho de Vía le encargue relacionados a su especialidad y al tema de PACRI."*

CESAR EDUARDO HERRERA BRICEÑO, identificado con DNI n.° 07256288, Jefe (e) de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, en el periodo de 28 de agosto del 2011 al 18 de noviembre del 2015, designado como Coordinador Técnico I, según Contrato de Trabajo a Plazo Indeterminado n.° 00022-2011-MTC/20 de 28 de agosto de 2011¹⁵, cuya renuncia fue aceptada a partir del 18 de noviembre de 2015, tal como consta en su carta de renuncia s/n de fecha 24 de noviembre de 2015 (**Apéndice n.° 5**).

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que visó la Resolución Directoral n.° 002-2015-MTC-20 de 5 de enero de 2015 (**Apéndice n.° 11**) que da la aprobación al Estudio Definitivo de Ingeniería del Proyecto "Construcción de la Autopista Puno – Juliaca" del Tramo 5: Matarani – Arequipa – Juliaca – Azángaro/Ilo – Moquegua – Puno – Juliaca del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú Brasil; para lo cual a través del Memorándum n.° 2187-2014-MTC/20.3 de 29 de diciembre de 2014 (**Apéndice n.° 19**) de la Unidad Gerencial de Asesoría Legal de Provias Nacional se le remitió el proyecto de la citada resolución y el Informe n.° 112-2014-MTC/20.9 de 10 de diciembre de 2014 (**Apéndice n.° 9**), suscrito por el Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional con el que se daba conformidad y recomendaba la aprobación del EDI presentado por el concesionario, sin contarse con la Certificación Ambiental, tal como señala el artículo 6 de la Directiva para la Concordancia entre el SEIA y el SNIP, aprobada por Resolución Ministerial n.° 052-2012-MINAM, bajo el encargo dado según el numeral 6.31 del contrato de concesión respecto a los

¹⁵ De acuerdo a lo establecido en el Manual de Organización y Funciones – MOF aprobado por Resolución Directoral n.° 993-2012-MTC/20 establece como una de sus funciones Específicas del cargo de Coordinador Técnico I: "Reemplazar al Jefe de la Oficina Técnica en caso de ausencia por comisión de servicios y/o vacaciones"

trámites y procedimientos de aprobación de los estudios bajo la normativa aplicable del Sistema Nacional de Inversión Pública.

Asimismo, en el EDI no se tuvo en cuenta que en los Términos de Referencia para la elaboración del EIA emitidos con su visto bueno de conformidad (**Apéndice n.º 16**), se señalaba como objetivo específico el establecer medidas ambientales específicas a ser incluidas en el EDI; toda vez que el EIA-sd advertía en su capítulo Arqueológico existencia de restos arqueológicos de diferentes impactos y recomendaba medidas respectivas.

En tal sentido, no cumplió diligentemente con las funciones establecidas en el Manual de Organización y Funciones (MOF) aprobado con Resolución Directoral n.º 993-2012-MTC/20 de 22 de noviembre de 2012 (**Apéndice n.º 4**), que entre otras, señala:

(...)

3. Revisar y aprobar los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID) de los proyectos de Infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional otorgados bajo concesión, de acuerdo a los Términos de Referencia de cada contrato y la normativa vigente.

(...)

9. Coordinar con los expertos que contrate la Entidad, para que el aporte profesional de éstos, permita el cumplimiento de los términos contractuales en la ejecución de los estudios de los proyectos.

(...)

12. Proponer, elaborar y visar proyectos de Resoluciones Directorales, contratos, adendas en lo que corresponda a materias de su competencia."

Asimismo actuó al margen de sus funciones establecidas en el Manual de Operaciones de Provias Nacional, aprobado mediante Resolución Ministerial n.º 394-2011-MTC-02 del 6 de junio de 2011 (**Apéndice n.º 4**), en cuyo artículo 15º se establece:

"Artículo 15.- La Oficina Técnica de Concesiones tiene las siguientes funciones:

(...)

b) Dar conformidad a los Proyectos de Ingeniería de Detalle – PID, de acuerdo a los Términos de Referencia de cada Contrato y la normativa vigente.

c) Proponer para su aprobación los estudios de ingeniería de detalle de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional, otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra forma que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo."

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 a cargo del Órgano Sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

2. SE APROBÓ EL COSTO DIRECTO DEL PRESUPUESTO DE LA OBRA “CONSTRUCCION DE LA AUTOPISTA PUNO – JULIACA”, CONTRAVINIENDO LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA Y NORMATIVA APLICABLE, LA CUAL HA GENERADO MAYORES PAGOS DEL ESTADO HASTA EL HITO DE OBRA N° 8, POR LA SUMA DE S/ 34 074 668,21 INC. IGV.

El 24 de octubre de 2007 el Concedente y el Concesionario, suscribieron el Contrato de Concesión (Apéndice n.º 6), con el objeto que este último preste un servicio público a favor de los usuarios, para lo cual deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y niveles de servicios previstos en el contrato.

La cláusula 6.31 del Contrato de Concesión estableció que: (i) El Concedente podrá solicitar al Concesionario la realización de estudios económicos y de ingeniería correspondientes a la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca, (ii) el Concedente se reserva el derecho de ejecutar la segunda calzada mediante los mecanismos legalmente permitidos y (iii) por acuerdo de partes podrá entregarse al Concesionario la segunda calzada para Conservación y Explotación. En el marco de esta cláusula del Contrato de Concesión, mediante Acta de Acuerdo de 27 de diciembre de 2013 (Apéndice n.º 8), se encargó al Concesionario la elaboración EDI y el EIA de la segunda calzada, acordándose pagar por este servicio la suma de US\$ 938 703,22 incluido IGV.

De la revisión a la documentación se verifica la aprobación del Costo Directo del presupuesto de la obra “Construcción de la Autopista Puno – Juliaca”, a pesar de los siguientes hechos: (i) El Costo Directo del Presupuesto de la Obra se aprobó en dólares americanos a pesar que los Términos de Referencia establecían que “*El Análisis de los costos comprenderá los costos directos e indirectos por separado, dividiéndolos en moneda nacional y extranjera, según su procedencia.*”, contraviniendo los términos de referencia (Apéndice n.º 16) correspondientes, generando mayores pagos del Estado hasta el Hito de Obra n.º 8, por un importe de S/ 28 465 384,07 inc. IGV., producto de la variación del Tipo de Cambio; (ii) Se aprobó el Costo Directo del presupuesto de la obra, sin sustento técnico para la inclusión de la Subpartida “remoción de tocones”, y para la disminución del rendimiento de la partida transporte de material granular $d \leq 1$ km, generando mayores pagos del Estado hasta el Hito de Obra n.º 8, por un importe de S/ 507 416,20 inc. IGV.; y, (iii) Se aprobó el Costo Directo del presupuesto de la obra, sin el debido respaldo del cálculo del Costo de Materiales, generando mayores pagos del Estado hasta el Hito de Obra n.º 8, por S/ 5 101 867,94 inc. IGV.

Las situaciones descritas denotan el incumplimiento de los términos de referencia para la elaboración del EDI de la segunda calzada, la normativa del Sistema Nacional de Inversión Pública, del Sistema Nacional de Presupuesto y de las Asociaciones Público Privadas, ocasionando que el Estado asuma mayores pagos por la ejecución de la segunda calzada hasta el hito 8 (Junio 2018) por un monto de S/ 34 074 668,21.

Los hechos indicados se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos del MTC de favorecer al Concesionario al aprobar el costo directo del presupuesto de la segunda calzada en dólares americanos a pesar que no se justificaba y sin sustento técnico de la subpartida remoción de tocones, de la partida transporte de material granular $d \leq 1$ km y del costo de ciertos materiales.

Estos hechos se sustentan a continuación

1. El Costo Directo del Presupuesto de la Obra se aprobó en dólares americanos sin el debido sustento, contraviniendo los términos de referencia correspondientes, generando mayores



pagos del Estado hasta el Hito de Obra n.º 8, por un importe de S/ 28 465 384,07 inc. IGV., producto de la variación del Tipo de Cambio.

El 5 de diciembre de 2013, mediante el Informe n.º 081-2013-MTC/20.9.CHB (**Apéndice n.º 15**), el Coordinador de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional comunicó al Jefe de dicha Oficina, con relación al Estudio Definitivo de Ingeniería de la obra "Construcción de la Autopista Puno-Juliaca", lo siguiente:

"(...)

- *Le remitimos los Términos de referencia que debe ser considerados para la elaboración del Estudio Definitivo y de Impacto Ambiental. Ver Anexo N° 01 y Anexo N° 02."*

Dicho Informe n.º 081-2013-MTC/20.9.CHB (**Apéndice n.º 15**) fue remitido por el Director Ejecutivo de Provias Nacional, mediante Memorándum n.º 3009-2013-MTC/20 del 6 de diciembre de 2013 (**Apéndice n.º 17**), al Director General de Concesiones en Transportes del MTC, recomendándole que autorice al Concesionario la elaboración del EDI e Impacto Ambiental de la Autopista Puno-Juliaca, y adjuntó los términos de referencia (TdR) (**Apéndice n.º 16**) correspondientes.

El 18 de diciembre de 2013, el Director General de Concesiones en Transportes del MTC mediante oficio n.º 2153-2013-MTC/25 (**Apéndice n.º 60**) remitió al Concesionario el Informe n.º 081-2013-MTC/20.9.CHB (**Apéndice n.º 15**) que contiene los Términos de Referencia para la elaboración del EDI y el EIA (**Apéndice n.º 16**) así como, y un proyecto de acta de acuerdo.

El 27 de diciembre de 2013, se suscribió entre el Concedente representado por el Director General de Concesiones en Transportes y el Concesionario, el Acta de acuerdo para la elaboración del EDI y el EIA de la Obra (**Apéndice n.º 8**), de conformidad a la establecido en la cláusula 6.31 del Contrato de Concesión.

Al respecto, en el numeral 7.1 de la cláusula séptima "Condiciones Particulares para la elaboración de los Estudios" de la citada acta se acordó respecto a la elaboración del EDI y del EIA, así como respecto a la supervisión de los estudios lo siguiente:

"7.1 Los Estudios serán elaborados en base al Estudio de Factibilidad y a los Términos de Referencia aprobados por Provias Nacional".

(...)

"7.3 La Supervisión de los Estudios estará a cargo de Provias Nacional a través de la Oficina Técnica de Concesiones (...)".

En atención a lo acordado en la citada Acta, mediante Carta n.º 001145-2014-COVISUR de 24 de noviembre de 2014 (**Apéndice n.º 61**), el Concesionario presentó al Director Ejecutivo de Provias Nacional, el Informe Final del EDI de la Obra previsto en el numeral 7.3 de la cláusula séptima del Acta de Acuerdo.

Mediante el Oficio n.º 2260-2014-MTC/20 del 5 de diciembre de 2014 (**Apéndice n.º 62**), el Director Ejecutivo de Provias Nacional remitió al Concesionario el Informe n.º 128-2014-MTC/20.9.MLS de 3 de diciembre de 2014 (**Apéndice n.º 63**), elaborado por la especialista en Costos y Presupuestos de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional (en adelante la Especialista en Costos), el cual contiene las observaciones al presupuesto. Al respecto, el Concesionario mediante Carta n.º 001208-2014-COVISUR de 17 de diciembre de 2014



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

(Apéndice n.° 64) remitió al Director Ejecutivo de Provias Nacional, el proyecto de EDI con la subsanación de las observaciones realizadas.

Posteriormente, la Especialista en Costos remitió al Jefe de la de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional el Informe n.° 003-2015-MTC/20.9-MLS de fecha 6 de enero de 2015 (Apéndice n.° 65), en el cual señaló lo siguiente:

“3.1 Se otorga la opinión favorable al Costo Directo para la Construcción de la Autopista Puno – Juliaca, cuyo monto asciende a US\$ 65, 687, 691.93 (Setenta y Cinco Millones Seiscientos Ochenta y Siete Mil Seiscientos Noventa y Uno con 93/100 Dólares Americanos), cuyos costos corresponden al 29/08/2014 (Anexo).

3.2 Se recomienda informar al regulador y al concesionario sobre la conformidad del citado costo directo del presupuesto”.

Es así que el 8 de enero de 2015, el Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional mediante Informe n.° 002-2015-MTC/20.9 (Apéndice n.° 10) remitido a la Dirección Ejecutiva de Provias Nacional recomendó aprobar el Costo Directo del presupuesto de la Obra por un importe ascendente a US\$ 65 687 691,93 con precios al 29 de agosto de 2014.

Finalmente, el 12 de enero de 2015, mediante Resolución Directoral n.° 017-2015-MTC/20 (Apéndice n.° 12), contando con la conformidad de la Unidad Gerencial de Asesoría Legal de Provias Nacional, el Director Ejecutivo de Provias Nacional aprobó administrativamente el Costo Directo del Presupuesto de la Obra “Construcción de la Autopista Puno-Juliaca” por el monto ascendente a US\$ 65 687 691,93, con precios al 29 de agosto de 2014, notificando a la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones la decisión adoptada.

Al respecto, de la revisión del EDI, se advierte que en el acápite I. Análisis del EDI se establece el costo directo de la obra en los siguientes términos: *“1.2 El presupuesto presentado tiene un costo directo de US\$ 71, 397, 423.30 (...)”.*

Sobre el particular esta Comisión Auditora, procedió a la revisión de los términos de referencia para la elaboración del EDI (Apéndice n.° 16), y se observó que en el rubro “Otros documentos que presentará el Concesionario como parte del Informe Final” del numeral 3 “Expediente Técnico” se señala lo siguiente:

“VII Volumen N° 7 - Análisis de Precios Unitarios

- Bases para el cálculo de precios unitarios.
- Análisis del costo directo por partidas.
- Análisis del costo indirecto por partidas
- Resumen de los componentes del costo y precios unitarios por partidas.
- Presupuesto Base de Obra.
- Fórmulas Polinómicas.
- Cronograma de ejecución de obra y desembolsos.
- PERT – CPM de la ejecución de la obra.
- Requerimiento de mano de obra, materiales y equipo optimizado.

El CONCESIONARIO efectuará un análisis de los costos unitarios por partidas, teniendo en cuenta las características particulares de la obra; los requerimientos de mano de obra; la distancia a las canteras de materiales de construcción, su costo de



explotación; el costo de otros materiales y su transporte; maquinarias y equipos a ser instalados en la obra incluyendo fletes, impuestos, seguros y, en general, todos los costos que se indican en las actividades de la construcción y montaje.

El Análisis de los costos comprenderá los costos directos e indirectos por separado, dividiéndolos en moneda nacional y extranjera, según su procedencia. (El subrayado es nuestro).

Teniendo en cuenta lo señalado en los citados Términos de Referencia (**Apéndice n.º 16**), la Comisión Auditora verificó lo siguiente:

- En la formulación de los análisis de precios unitarios de las partidas que componen el presupuesto, se verificó que el Concesionario no indicó el país, ciudad, región o localidad considerada como centro de extracción, producción o fabricación de materiales o insumos, que sustente la procedencia extranjera de dichos elementos y justifique el uso de la moneda dólar para el presupuesto de obra.

En efecto, en el documento denominado "Cotización de Materiales" que forma parte del numeral 2.3 "Costo Materiales" de la sección 2.0 "Bases de Cálculo" del Volumen VII "Análisis de Precios Unitarios" del EDI (**Apéndice n.º 99**), se verificó que el Concesionario sustentó el precio base de los materiales: Petróleo Diésel n.º 02, Cemento Asfáltico Pen 85-100, Asfalto Líquido MC-30, Cemento Portland tipo I y el acero corrugado $f_y = 4200 \text{ kg/cm}^2$ empleando como fuente las cotizaciones de proveedores de la ciudad de Lima y los precios de insumos consignados en la "Revista Costos", además que dichos materiales son producidos en territorio nacional.

Asimismo, en el numeral 2.3 "Propiedades de suelos de cantera" del sección 2.0 "Estudios de Canteras" del apartado 2.3 "Estudios de Suelo, Sumarios de Ensayo, Canteras, Fuentes de Agua y Pavimentos" del Volumen I "Memoria Descriptiva y Estudios Básicos" del EDI se evidenció que los agregados, material de base y sub-base para la conformación de terraplenes, preparación de concreto y carpeta asfáltica, están previstos ser extraídos de las canteras ubicadas en la Región Puno, por ende, la procedencia de los materiales es nacional.

- En el documento denominado "Alquiler de Equipo Mecánico" que forma parte del numeral 2.4 "Alquiler Equipos" de la sección 2.0 "Bases de Cálculo" del Volumen VII "Análisis de Precios Unitarios" del EDI (**Apéndice n.º 99**), se verificó que el Concesionario sustentó el precio base de las horas máquinas empleando como fuente la lista de precios de la revista "Costos", la revista "Capeco" y otras cotizaciones, cuya fuente recoge los precios de Lima de diferentes proveedores.

Asimismo, el documento denominado "101.A Movilización y Desmovilización de Equipos" de la Sección 3.0 "Costo directos" del Volumen VII "Análisis de Precios Unitarios" del EDI (**Apéndice n.º 99**), señala que los equipos mecánicos serán transportados de la ciudad de Lima al lugar de la obra, por tanto se considera que los equipos mecánicos son de procedencia nacional.

- En el documento denominado "Cuadro de Jornales vigentes Agosto 2014" del numeral 2.5 "Mano de Obra" de la sección 2.0 "Bases de Cálculo" del Volumen VII "Análisis de Precios Unitarios" del EDI (**Apéndice n.º 99**), se verificó que el Concesionario sustentó el costo de la hora - hombre, empleando como fuente el acta final de la negociación colectiva de construcción civil del periodo 2014-2015, la misma que es de aplicación nacional, por ende, los costos de hora - hombre del EDI son de procedencia nacional.



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

- En los documentos que forman parte de la sección 7.0 "Costos Indirectos" del Volumen VII "Análisis de Precios Unitarios" del EDI (**Apéndice n.º 99**), los Gastos Generales Fijos y Variables se encuentran en dólares americanos, sin sustento de la procedencia extranjera de los costos correspondientes.

Y además, no se identifica ningún gasto relacionado a los Gastos Generales Fijos y Variables que sea necesario u obligatorio realizarlo en el extranjero, para cumplir con aquellos costos indirectos relacionados a la ejecución de la obra, como son los gastos efectuados en campamento y patio de máquinas, costos ambientales, gastos administrativos, Liquidación de Obra, Impuestos, sueldos, jornales, alquileres de inmuebles y equipos menores, teléfono, útiles, gastos financieros, seguro, etc., por el contrario dichos gastos se pueden realizar en territorio nacional, por ende los costos de Gastos Generales Fijos y Variables son de procedencia nacional.

Por lo antes expuesto, la comisión auditora sustenta que dichos costos tienen procedencia nacional y evidencia que la Especialista en Costos en su Informe n.º 128-2014-MTC/20.9.MLS de 3 de diciembre de 2014 (**Apéndice n.º 63**), no observó ni sustentó la formulación de los costos directos e indirectos del presupuesto en moneda extranjera, a pesar que los costos eran de procedencia nacional y los términos de referencia (**Apéndice n.º 16**) establecían que: *"El Análisis de los costos comprenderá los costos directos e indirectos por separado, dividiéndolos en moneda nacional y extranjera, según su procedencia."*

Asimismo, el Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, en su Informe n.º 002-2015-MTC/20.9 de 8 de enero de 2015 (**Apéndice n.º 10**), procedió a recomendar a la Dirección Ejecutiva de Provias Nacional, aprobar el Costo Directo del presupuesto de la Obra, a pesar que se encontraba en dólares americanos sin el debido sustento, siendo los costos de procedencia nacional, lo que contravenía lo señalado anteriormente de los Términos de Referencia para la elaboración del EDI (**Apéndice n.º 16**) de la Obra.

De los párrafos precedentes, se desprende que la Especialista en Costos y Presupuestos y el Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional dieron conformidad al costo directo del Presupuesto en dólares americanos, y el Director Ejecutivo de Provias Nacional aprobó dicho costo directo mediante Resolución Directoral n.º 017-2015-MTC/20 (**Apéndice n.º 12**), a pesar que los Términos de Referencia del EDI (**Apéndice n.º 16**) establecían que los análisis de los costos serían en moneda nacional y extranjera, según su procedencia y el Concesionario no sustentó la procedencia extranjera de los costos que justificara el presupuesto en dólares americanos.

Posteriormente, mediante memorándum n.º 2093-2015-MTC/25 de 18 de Junio de 2015 (**Apéndice n.º 34**), el Director General de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC se dirigió al Viceministro de Transportes del MTC, adjuntando el Informe n.º 681-2015-MTC/25 de 18 de Junio de 2015 (**Apéndice n.º 33**) del Asesor Técnico, Especialista Económico-Financiero y Asesor Legal, sustentando técnica, económica y legalmente el Proyecto de Adenda n.º 3 al Contrato de Concesión, y concluyendo que OSITRAN, PROINVERSION y el MEF han cumplido con emitir opinión favorable con respecto a la propuesta de Adenda n.º 3 al contrato de Concesión y recomendó la suscripción de la misma.

Teniendo en cuenta la opinión favorable de la Oficina General de la Asesoría Jurídica del MTC, el Ministro de Transportes y Comunicaciones emitió la Resolución Ministerial n.º 352-2015-MTC/01 de 19 de junio de 2015 (**Apéndice n.º 30**), en la cual aprueba el texto de la Adenda n.º 3 al Contrato de Concesión y autoriza al Viceministro de Transportes



para que en representación del MTC, suscriba la mencionada Adenda, así como los documentos que resulten necesarios para su formalización.

Seguidamente, el 19 de junio de 2015, el Viceministro de Transportes del MTC y el Concesionario suscribieron la Adenda n.º 3 referida al Contrato de Concesión (Apéndice n.º 13), cuyo objeto corresponde a la ejecución y retribución de la Segunda Calzada de la carretera Puno-Juliaca, el cual en el Apéndice I del Anexo XIV establece el valor referencial de la obra en los términos siguientes:

"3.2 Valor Referencial de la Segunda Calzada de la Carretera Puno-Juliaca.-"

El Valor Referencial Total de la Segunda Calzada de la Carretera Puno-Juliaca, es el siguiente:

• Costos Directos	US\$ 65 687 691,93
- Gastos Generales (21,05287516%)	US\$ 13 829 147,78
- Utilidad (10%)	US\$ 6 568 769,19
- Aporte por Regulación (1%)	US\$ 869 551,61
• Valor Referencial Total	US\$ 86 995 160,51

Al Costo directo de los metrados realmente ejecutados de la Segunda Calzada de la Carretera Puno-Juliaca, según lo contemplado en el EDI se le agregarán los importes de gastos generales y utilidad correspondiente al 21.05287516% y 10% respectivamente del costo directo señalado en el numeral 3.1, así como el aporte por regulación de acuerdo a lo dispuesto en la Ley N° 26917.

(...)

La Fórmula polinómica a ser aplicada adicionalmente sobre los avances de Obra, ha sido aprobada en el Estudio Definitivo de Ingeniería mediante Resolución Directoral N° 017-2015-MTC/20.

(...) (El resaltado es nuestro).

De lo anterior, se advierte que el Director General, el Asesor Técnico, el Especialista Económico-Financiero y el Asesor Legal de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC no tomaron en cuenta que las obras se financiarían con recursos ordinarios del tesoro público que se asignan al sector en soles y al haberse aprobado el valor referencial total en dólares americanos, el Estado asumiría el riesgo de variación del tipo de cambio, pudiendo generarse mayores costos:

- Por la tendencia al alza del tipo de cambio, como podía verse en cuadro 1 "Principales indicadores económicos" del numeral 9 del Marco macroeconómico multianual 2016-2018 aprobado en sesión de Consejo de Ministros del 28 de abril de 2015 (Apéndice n.º 66), el que se resume a continuación:

**Cuadro n.º 12
Indicador Macroeconómico del tipo de cambio en Perú.**

PRECIOS	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Tipo de Cambio Promedio (Nuevos Soles por US dólar)	2,70	2,84	3,13	3,23	3,24	3,24

Fuente: Marco macroeconómico multianual 2016-2018 (Apéndice n.º 66)

Elaboración: Comisión auditora

- Por el riesgo de la demora en el inicio de la obra y en su ejecución, en ambos casos por la falta de entrega de terrenos.

En tal sentido, dichos servidores públicos, no sustentaron en ningún informe la conveniencia de que el Estado Peruano deba asumir el riesgo de tipo de cambio, a pesar que el Marco Macroeconómico Multianual 2016-2018¹⁶(Apéndice n.º 66), proyectaba que el indicador macroeconómico de tipo de cambio iba en aumento hasta el año 2018, resultando como estuvo previsto el aumento del tipo de cambio, desde 2.847 (Soles/US\$) al 29 de agosto de 2014 (Elaboración del costo directo del presupuesto de obra "Construcción de la Autopista Puno – Juliaca") hasta 3.32 (Soles/US\$) al 22 de agosto de 2018 (fecha de pago del hito de obra n.º 8).

Las situaciones indicadas han generado a Junio de 2018 que el Estado Peruano asuma mayores pagos, por el avance en la ejecución de los Hitos de Obra¹⁷ del n.º 1 al 8 por un monto de S/ 28 465 384,07, producto del costo que se asume por cambiar soles por dólares para proceder al pago por obra (PPO¹⁸),

Este monto se deduce del siguiente cálculo:

Variables:

M1 = Monto total pagado por Hitos de Obra en soles, calculado con el tipo de cambio de la fecha de pago.

M2 = Monto total por Hitos de Obra en soles, calculado con el tipo de cambio de la fecha de elaboración del presupuesto, considerando que el presupuesto se valoriza en soles por su procedencia nacional.

Mayor costo pagado por el Estado = M1 - M2 = S/ 202 487 460,80 – S/ 174 022 076,73 = S/ 28 465 384,07

En los cuadros siguientes se sustenta los importes previamente señalados:



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

¹⁶ Aprobado en sesión de Consejo de Ministros del 28 de abril de 2015.

¹⁷ De acuerdo a la sección V "Hitos de Obra" del Apéndice n.º 1 de la Adenda n.º 3 del Contrato de Concesión el Hito de Obra es "la sumatoria de los avances de obra en un plazo determinado de conformidad a lo regulado en el presente anexo".

¹⁸ En el primer párrafo del apéndice n.º 2 de la Adenda n.º 3 del Contrato de Concesión, se señala que cada hito de Obra será pagado por el Concedente mediante el mecanismo de Pago por Obra (PPO), el cual es desembolsado por el Concedente cuando el Regulador verifique el cumplimiento de un Hito de Obra.

Cuadro n.° 13
Monto total pagado por Hitos de Obra en soles (Hito de Obra del n.° 1 al 8), calculado con el tipo de cambio de la fecha de pago

N° de hito	C/P N°	Subtotal reajustado (US\$) (Y1)	Aporte por Regulación (US\$) (Y2)	IGV (US\$) (Y3)	Según CP		1/.
					Costo Total del Hito (US\$) (Y4) = (Y1) + (Y2) + (Y3)	Tipo de Cambio utilizado (TC)	
1	N° 2016 - 07271 (Apéndice n.° 67)	11 842 569,15	-	2 131 662,45	13 974 231,60	3,365	47 023 289,33
2	N° 2016 - 11270 (Apéndice n.° 68)	4 264 860,06	-	767 674,81	5 032 534,87	3,420	17 211 269,26
3	N° 2017 - 00322 (Apéndice n.° 69)	6 553 315,91	65 533,16	1 179 596,86	7 798 445,93	3,305	25 773 863,80
4	N° 2017 - 01806 (Apéndice n.° 70)	5 256 373,81	52 563,74	946 147,29	6 255 084,84	3,255	20 360 301,15
5	N° 2017 - 05915 (Apéndice n.° 71)	4 327 604,08	41 665,29	749 975,36	5 119 244,73	3,270	16 739 930,27
6	N° 2017 - 07591 (Apéndice n.° 72)	6 790 335,19	67 903,35	1 222 260,33	8 080 498,87	3,250	26 261 621,33
7	N° 2017 - 12079 (Apéndice n.° 73)	6 527 183,82	65 271,84	1 174 893,09	7 767 348,75	3,250	25 243 883,44
8	N° 2018 - 09569 (Apéndice n.° 74)	6 042 650,15	60 426,50	1 087 677,03	7 190 753,68	3,320	23 873 302,22
Total					187 476 513,40		202 487 460,80

Fuente: 1/ Comprobante de pago n.° 2016 - 07271, n.° 2016 - 11270, n.° 2017 - 00322, n.° 2017 - 01806, n.° 2017 - 05915, n.° 2017 - 07591, n.° 2017 - 12079, n.° 2018 - 09569 de Provias Nacional-MTC

2/ Adenda n.° 3 al Contrato de Concesión

3/ Informes de Aprobación de pago de Hitos de OSITRAN.

(Ver Detalle en Apéndice n.° 75)

Elaboración: Comisión auditora.



Cuadro n.° 14
Monto Total pagado por Hitos de Obra en soles (1 al 8), calculado con el tipo de cambio a la fecha de elaboración del presupuesto

mes i	% ACUM	RAO	Subtotal del mes en dolares(US\$) (ST1)= (CD)+(GG)+(UTI)	Subtotal del mes en soles (S/) (ST2) = (ST1) x 2.847	Factor de reajuste i-1 (K) (Apéndice n.° 76)	Subtotal del mes reajustado (S/) (ST3)=(ST2)' (K)	N° de hito	Hito (S/) (ST)	Aporte por Regulación (X2) = 1% (ST)	IGV (X3) = 18% (ST)	Costo Total del Hito CT = (ST) + (X2) + (X3)	
1	13,62%	jun-16	11 724 143,46	33 378 636,43	0,968627	32 331 448	1	32 331 448	323 314,48	5 819 660,72	38 474 423,67	
2	15,57%	jul-16	1 683 041,51	4 791 619,18	0,967238	4 634 636						
3	17,47%	ago-16	1 635 866,81	4 657 312,81	0,976746	4 549 012	2					
4	18,73%	sep-16	1 079 490,28	3 073 308,83	0,982144	3 018 432		12 202 080	122 020,80	2 196 374,34	14 520 474,78	
5	21,25%	oct-16	2 170 061,91	6 178 166,26	0,989072	6 110 651	3					
6	26,31%	nov-16	4 358 423,87	12 408 432,76	0,990776	12 293 977		18 404 629	184 046,29	3 312 833,16	21 901 508,09	
7	28,61%	dic-16	1 979 173,36	5 634 706,56	1,000429	5 637 124	4					
8	32,30%	ene-17	3 173 700,25	9 035 524,61	1,001513	9 049 195		14 686 319	146 863,19	2 643 537,46	17 476 719,86	
9	34,92%	feb-17	2 254 432,88	6 418 370,41	1,004072	6 444 506	5					
10	36,83%	mar-17	1 649 042,93	4 694 825,22	0,997914	4 685 032						
11	37,77%	abr-17	809 946,55	2 305 917,83	1,001466	2 309 298		13 438 836	134 388,36	2 418 990,50	15 992 214,99	
12	39,00%	may-17	1 051 775,48	2 994 404,79	0,998740	2 990 632	6					
13	39,44%	jun-17	381 097,70	1 084 985,15	1,001248	1 086 339						
14	39,82%	jul-17	328 407,77	934 976,92	0,999887	934 871						
15	45,71%	V. met.	5 073 257,88	14 443 565,18	0,999887	14 441 933		19 453 775	194 537,75	3 501 679,57	23 149 992,70	
16	48,05%	ago-17	2 016 098,42	5 739 832,20	0,994718	5 709 514	7					
17	49,69%	sep-17	1 408 323,67	4 009 497,49	0,997478	3 999 386						
18	50,80%	oct-17	956 393,79	2 722 853,12	1,005842	2 738 760						
19	53,28%	V. met.	2 135 645,15	6 080 181,74	1,005842	6 115 702		18 563 362	185 633,62	3 341 405,19	22 090 400,95	
20	54,44%	nov-17	996 390,45	2 836 723,61	1,008054	2 859 571	8					
21	55,14%	dic-17	598 808,00	1 704 806,38	1,015219	1 730 752						
22	55,48%	ene-18	292 970,64	834 087,41	1,030610	859 619						
23	55,79%	feb-18	274 072,40	780 284,12	1,035848	808 256						
24	55,85%	mar-18	49 617,00	141 259,60	1,042060	147 201						
25	56,24%	abr-18	336 716,32	958 631,36	1,044012	1 000 823						
26	57,58%	may-18	1 148 374,41	3 269 421,95	1,041786	3 406 038						
27	58,79%	jun-18	1 045 261,46	2 975 859,38	1,055661	3 141 499						
28	60,03%	V. met.	1 065 668,82	3 033 959,13	1,055661	3 202 832		17 156 590	171 565,90	3 088 186,14	20 416 341,69	
Monto Total pagado por Hitos en soles (Hito 1 al 8), calculado con tipo de cambio a la fecha de presupuesto:											S/	174 022 076,73

Fuente:

- Adenda N° 3 del Contrato de Concesión
- Informes de Aprobación de pago de Hitos de OSITRAN, Volumen VII Análisis de Precios Unitarios del EDI (Apéndice n.° 99).
- (Ver Detalle en Apéndice n.° 77)

Elaboración: Comisión auditora.

El cuadro anterior, se basa en los siguientes criterios:

- Calcular el monto del pago que debió aprobarse, si se hubiera mantenido el tipo de cambio del 29 de agosto de 2014.
- Expediente de pago de hitos (Del 1 al 8)
- El factor de reajuste "K" es el del mes anterior al de la valorización, pues según el Apéndice n.° 2 de la Adenda n.° 3 (Apéndice n.° 13) del contrato de concesión establece:

"II. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE AVANCES MENSUALES

(...)

Los Reportes de Avance de Obra deberán ser presentados por el CONCESIONARIO al REGULADOR, dentro de los cinco (5) primeros Días de cada mes. (...).

- Al costo directo de la variación de metrados se le afectará el factor de reajuste "K" del último mes que comprende dicho hito.

- El factor de reajuste "K" que se usará para el Costo Directo de la "Variación de metrados", será el correspondiente al último mes del hito.
2. Se aprobó el Costo Directo del presupuesto de la obra, sin sustento técnico para la inclusión de la Subpartida "remoción de tocones", y para la disminución del rendimiento de la partida transporte de material granular d<=1 km, generando mayores pagos del Estado hasta el Hito de Obra n.º 8, por un importe de S/ 507 416,20 inc. IGV.

De acuerdo con lo señalado en párrafos precedentes, mediante Oficio n.º 2260-2014-MTC/20 del 5 de diciembre de 2014 (Apéndice n.º 62), el Director Ejecutivo de Provias Nacional, remitió al Concesionario el Informe n.º 128-2014-MTC/20.9-MLS (Apéndice n.º 63) de la Especialista en Costos, en el cual se consignan entre otras las observaciones al Volumen VII "Análisis de Precios Unitarios" (Apéndice n.º 99) del Informe Final del EDI siguientes:

"I Análisis:

1.2 El presupuesto presentado tiene un costo directo de US\$ 71,397,423.30. Con respecto a éste diremos:

(...)

f. Con respecto a las partidas relacionadas al transporte, el rendimiento es bajo para la distancia después a 1 km, se recomienda el uso de las partidas aprobadas, tal y como se indica en la siguiente tabla:

Partidas	Presentado	Aprobado	Recomendado
Transporte de material granular hasta 1 km	375,00		
Transporte de material granular después de 1 km	1 225,00	1 560,00	
Transporte de material a eliminar hasta 1 km	346,15		
Transporte de material a eliminar después de 1 km	1 130,77	1 560,00	
Transporte de mezcla asfáltica hasta 1 km	207,69	208,00	
Transporte de mezcla asfáltica después de 1 km	1 130,77	1 269,00	
Transporte de roca hasta 1 km	300		340,00
Transporte de roca después de 1 km	980		1 230,00

g. Partidas Específicas:

(...)

- Desbroce y Limpieza: **no se justifica el uso de la subpartida "Remoción de tocones"**

(...)"

(El resaltado es nuestro).

El 17 de diciembre de 2014, mediante Carta n.º 001208-2014-COVISUR (Apéndice n.º 64), el Concesionario alcanzó al Director Ejecutivo de Provias Nacional, el Volumen VII "Análisis de Precios Unitarios" del EDI atendiendo las observaciones realizadas en el Informe n.º 128-2014-MTC/20.9-MLS (Apéndice n.º 63).

El 6 de enero de 2015, la Especialista en Costos, en su Informe n.º 003-2015-MTC/20.9-MLS (Apéndice n.º 65), con visto bueno del Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, señaló en su numeral II "Análisis" lo siguiente:

"II. Análisis:

(...)

2.2 El presupuesto alcanzado para la Construcción de la Autopista Puno-Juliaca, ha cumplido con un proceso de coordinación desde su primera presentación, siendo en ese momento el presupuesto a costo directo de **US\$ 71,397,423.30** (Carta N° 001145-2014-COVISUR del 24.11.2014) hasta el presupuesto finalmente alcanzado, cuya conformidad corresponde a **US\$ 65, 687, 691.93**.

2.3 Se emite la opinión favorable al costo directo del presupuesto para la Construcción de la Autopista Puno – Juliaca, considerando los aspectos técnicos establecidos en los estudios de ingeniería básica (R.D. N° 002-2015-MTC/20)".

III. Conclusiones y Recomendaciones:

3.1 Se otorga la opinión favorable al Costo Directo para la Construcción de la Autopista Puno – Juliaca, cuyo monto asciende a US\$ 65,687,691.93 (Setenta y Cinco Millones Seiscientos Ochenta y Siete Mil Seiscientos Noventa y Uno con 93/100 Dólares Americanos), cuyos costos corresponden al 29/08/2014 (Anexo).

3.2 Se recomienda informar al regulador y al concesionario sobre la conformidad del costo directo del presupuesto.
(...)"

a) Inclusión de la Subpartida "Remoción De Tocones", en el presupuesto del EDI sin el sustento técnico correspondiente.

Al respecto, de la revisión de las partidas observadas por la Especialista en Costos en su Informe n.° 128-2014-MTC/20.9-MLS (Apéndice n.° 63), esta Comisión Auditora verificó que en el análisis de precios unitarios de la partida: "Desbroce y Limpieza en zonas no boscosas" del Volumen VII "Análisis de Precios Unitarios" del EDI (Apéndice n.° 99) que consideró el levantamiento de observaciones, no se retiró la subpartida "Remoción de tocones" ni se justificó su permanencia, en consideración de lo señalado en el mencionado Informe, situación que se aprecia en la imagen siguiente:

Partida	02.01	DESBRUCE Y LIMPIEZA EN ZONAS NO BOSCOSAS					Costo unitario directo por ha		1,347.18
Rendimiento	ha/DIA	MO 1.0000	EQ 1.0000				Jornada		8.00
H.H.	44.8000	H.M. 26.4000							
Código	Descripción Recurso			Unidad	Cuadrilla	Cantidad	Precio US		Parcial US
	Mano de Obra								
0147010001	CAPATAZ			hh	1.0000	8.0000	8.52		68.16
0147010002	OPERARIO			hh	1.0000	8.0000	9.55		52.40
0147010004	PECN			hh	2.0000	16.0000	4.93		78.88
									199.44
	Equipos								
0337010001	HERRAMIENTAS MANUALES			%MO		5.0000	199.44		9.97
909701090113	TRACTOR DE ORUGAS DE 190 240 HP			hm	1.0000	8.0000	128.39		1.027.12
909701090306	MOTOSIERRA DE 30"			hm	2.0000	16.0000	1.22		19.52
									1.056.61
	Subpartidas								
909701020701	REMOCION DE TOCONES			u		0.5000	182.25		91.13
									91.13

Fuente: Volumen VII "Análisis de Precios Unitarios" del EDI, aprobado mediante Resolución Directoral N° 017-2015-MTC/20 (Apéndice n.° 99).

De lo indicado anteriormente, se advierte que la Especialista en Costos emitió el Informe n.° 003-2015-MTC/20.9-MLS de 6 de enero de 2015 (Apéndice n.° 65), el cual también se encuentra suscrito por el Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, otorgando opinión favorable al costo directo de la Obra por un importe de US\$ 65 687 691,93, sin verificar que la subpartida "Remoción de tocones"

seguía siendo considerada en el análisis de precios unitarios de la partida "Desbroce y limpieza en zonas no boscosas" y que el Concesionario no sustentó técnicamente la permanencia de dicha subpartida, a efectos de atender la observación reseñada en el Informe n.° 128-2014-MTC/20.9-MLS (Apéndice n.° 63).

Cálculo del incremento del Costo Directo y del pago por Hito de Obra:

La situación indicada ha generado un mayor pago del Estado hasta el Hito de Obra n.° 8 por incluir sin el debido respaldo la subpartida "Remoción de tocones" en el análisis de precios unitarios de la partida "Desbroce y limpieza en zonas no boscosas", por un monto ascendente a S/ 23 551,76, tal como se calcula a continuación:

Al respecto, esta Comisión Auditora ha procedido a realizar el cálculo de los precios unitarios de la partida "Desbroce y limpieza en zonas no boscosas", sin considerar la subpartida "Remoción de tocones", tal como se muestra en la figura siguiente:

Partida	2,01	DESBROCE Y LIMPIEZA EN ZONAS NO BOSCOSAS					
Rendimiento	ha/DIA	M.O 1,00	EQ. 1,00	Costo Unitario por: m3k		1256,05	
				Jornada		8,00	
Descripción del Recurso			Unidad	Cuadrilla	Cantidad	Precio US\$	Parcial US\$
mano de obra							
CAPATAZ			hh	1,0000	8,0000	8,52	68,16
OPERARIO			hh	1,0000	8,0000	6,55	52,4
PEON			hh	2,0000	16,0000	4,93	78,88
Equipos							
HERRAMIENTAS MANUALES			%MO		5,0000	199,44	9,97
TRACTOR DE ORUGAS DE 90-240 HP			hm	1,0000	8,0000	128,39	1027,12
MOTOSIERRA DE 30'			hm	2,0000	16,0000	1,22	19,52
							1056,61

Fuente: Análisis de Precios Unitarios del Costo Directo, aprobado mediante Resolución Directoral n.° 017-2015-MTC/20. (Apéndice n.° 99)

Elaboración: Comisión auditora.

Luego, se ha procedido a identificar el incremento del Costo Directo sin IGV en US\$, por incluir la citada subpartida:

Cuadro n.° 15

Incremento del Costo Directo sin IGV en US\$, por incluir la subpartida "Remoción de tocones" en la partida "Desbroce y limpieza en zonas no boscosas"

Partida	Und	metrado (M)	P.unitario aprobado (P1)	P.unitario sin subpartida "remoción de tocones" (P2)	SubTotal 1 (ST1) = (M)*(P1)	SubTotal 2 (ST2) = (M)*(P2)	Diferencia ST1 - ST2 US\$
Desbroce y Limpieza en zonas no boscosas	ha	65,13	1 347,18	1 256,05	87 741,83	81 806,54	5 935,29

Fuente: Análisis de Precios Unitarios y Presupuesto del Costo Directo, aprobado mediante Resolución Directoral n.° 017-2015-MTC/20 (Apéndice n.° 99).

Elaboración: Comisión Auditora.

Asimismo, dicha sobrevaloración en el costo directo para la construcción de la Autopista Puno-Juliaca, tiene impacto en la ejecución de dicha Obra, por los mayores pagos del Estado por la ejecución de Hitos de Obra (1 al 8), por un monto de S/ 23 551,76 inc. IGV, tal como se calcula a continuación:

Cuadro n.° 16

Mayores pago del Estado hasta el Hito de Obra n.° 8, por incluir la subpartida "Remoción de tocones" en la partida "Desbroce y limpieza en zonas no boscosas"

Und	metrado (M)	P.unitario aprobado (P1)	P.unitario sin subpartida "remoción de tocones" (P2)	SubTotal 1 (CD1) =(M)*(P1)	SubTotal 2 (CD2) =(M)*(P2)	Diferencia (CD1) - (CD2) US\$
ha	50,12	1347,18	1256,05	67 520,66	62 953,23	4 567,43
Gastos Generales			21,05287516%			961,58
Utilidad			10,00%			456,74
Subtotal						5 985,75
K (mes Noviembre 2016)						1,000429
Subtotal Reajustado						5 988,32
Aporte por regulación			1,00%			59,88
IGV			18,00%			1 077,90
Total (En dólares)						7 126,10
Tipo de cambio (a la fecha de pago del Hito 3)						3,305
Total en Soles:						23 551,76

Fuente:

- Valorización 2da. Calzada mes de Noviembre de 2016 (Apéndice n.° 81).
- Análisis de Precios Unitarios y Presupuesto del Costo Directo, aprobado mediante Resolución Directoral N° 017-2015-MTC/20 (Apéndice n.° 99).

Elaboración: Comisión auditora.

b) Disminución del rendimiento de 375 M3K/Día a 360 M3K/Día de la Partida "Transporte de Material Granular D<=1 Km"

Respecto al rendimiento de la partida "Transporte de material granular D<=1 km", la Especialista en Costos, en su informe n.° 128-2014-MTC/20.9-MLS (Apéndice n.° 63) (que contó con el visto bueno del Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional), señaló lo siguiente:

"I. Análisis

(...)

1.2 (...)

f. Con respecto a las partidas relacionadas al transporte, el rendimiento es bajo para la distancia después a 1 km, se recomienda el uso de las partidas aprobadas, tal y como se indica en la siguiente tabla:

Partidas	Presentado	Aprobado	Recomendado
Transporte de material granular hasta 1 km	375,00		
Transporte de material granular después de 1 km	1 225,00	1 560,00	
Transporte de material a eliminar hasta 1 km	346,15		
Transporte de material a eliminar después de 1 km	1 130,77	1 560,00	
Transporte de mezcla asfáltica hasta 1 km	207,69	208,00	
Transporte de mezcla asfáltica después de 1 km	1 130,77	1 269,00	
Transporte de roca hasta 1 km	300		340,00
Transporte de roca después de 1 km	980		1230,00

(...). (El resaltado es nuestro).

Posteriormente, mediante Informe n.° 003-2015-MTC/20.9-MLS del 6 de enero de 2015 (Apéndice n.° 65), la Especialista en Costos dio su conformidad al costo directo del presupuesto de Obra "Construcción de la Autopista Puno-Juliaca" por

US\$ 65 687 691,93, contando dicho documento con el visto bueno del Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional.

Al respecto, mediante Resolución Directoral n.° 017-2015-MTC/20 de 12 de enero de 2015 (**Apéndice n.° 12**), el Director Ejecutivo de Provias Nacional aprobó administrativamente el Costo Directo del Presupuesto de la Obra "Construcción de la Autopista Puno-Juliaca" por el monto ascendente a US\$ 65 687 691,93, con precios al 29 de agosto de 2014.

Sobre el particular, esta Comisión Auditora, de la revisión del análisis de precios unitarios del EDI aprobado, ha verificado que el Concesionario, sin justificación técnica alguna, disminuyó el rendimiento de la partida **Transporte de material granular D<= 1 Km a 360 m3k/día**, situación que se puede observar en la imagen siguiente:



Análisis de precios unitarios							
Presupuesto	0403029	ESTUDIO DEFINITIVO DE INGENIERIA DE LA SEGUNDA CALZADA DE LA AUTOPISTA PUNO - JULIACA REV.A			Fecha	29/08/2014	
Subpresupuesto	001	ESTUDIO DEFINITIVO DE INGENIERIA DE LA SEGUNDA CALZADA DE LA AUTOPISTA PUNO - JULIACA A					
Partida	06.01	TRANSPORTE DE MATERIAL GRANULAR D <= 1 Km					
Rendimiento	m3k/DIA	MD 360.0000	EQ. 360.0000	Costo unitario directo por m3k		2.96	
H.T.	0.0366	M.U. 0.0365		Jornada		8.00	
Código	Descripción Recurso		Unidad	Cuadrilla	Cantidad	Precio US	Parcial US
	Equipos						
909701090101	CARGADOR SOBRE LLANTAS 125-155 HP 3yd3		hm	0.6000	0.0133	64.18	0.85
909701090602	CAMION VOLQUETE 15 m3		hm	1.0000	0.0222	95.00	2.11
							2.96

Fuente: Análisis de Precios Unitarios del Costo Directo, aprobado mediante Resolución Directoral n.° 017-2015-MTC/20 (**Apéndice n.° 99**).

De lo indicado anteriormente, se evidencia que la Especialista en Costos y el Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, no verificaron al emitir el Informe n.° 003-2015-MTC/20.9-MLS (**Apéndice n.° 65**) que el rendimiento de 375 m3k/día de la partida Transporte de material granular D<= 1 Km, ya aprobado mediante el Informe n.° 128-2014-MTC/20.9-MLS (**Apéndice n.° 63**), fue disminuido a 360 m3k/día, sin que el Concesionario haya justificado técnicamente dicha disminución, considerando que dicha variación incrementó el costo de la partida.

Cálculo del incremento del Costo Directo y del pago por Hito de Obra:

La situación indicada ha generado un irregular incremento en los pagos realizados al Concesionario hasta el Hito de Obra n.° 8 por disminuir sin el debido respaldo, el rendimiento de 375 m3k/día a 360 m3k/día en la partida "Transporte de material granular D<= 1 Km", por un monto ascendente a S/ 483 864,44, tal como se calcula a continuación:

Considerando el rendimiento de 375 m3k/día de la Partida 06.01 "Transporte de material granular D<= 1 km", el costo unitario es de US\$ 2,84, tal como se muestra en la figura siguiente:

Partida	6,01	TRANSPORTE DE MATERIAL GRANULAR D<=1KM				
Rendimiento	m3k/DIA	M.O. 375,00	EQ. 375,00	Costo Unitario por: m3k		2,84
				Jornada		8,00
Descripción del Recurso		Unidad	Cuadrilla	Cantidad	Precio US\$	Parcial US\$
Equipos						
CARGADOR SOBRE LLANTAS 125-155HP 3YD3	hm	0,60	0,0128	64,18		0,82
CAMION VOLQUETE	hm	1,00	0,0213	95,00		2,02
						2,84

Fuente: Análisis de Precios Unitarios del Costo Directo, aprobado mediante Resolución Directoral n.° 017-2015-MTC/20 (Apéndice n.° 99).

Elaboración: Comisión auditora.

Luego, se ha procedido a identificar el incremento del Costo Directo sin IGv en US\$, debido a la disminución del rendimiento de la partida "Transporte de material granular D<= 1 Km":

Cuadro n.° 17
Incremento del Costo Directo sin IGv en dólares, por disminución de rendimiento en la partida "Transporte de material granular D<= 1 Km"

Partida	Und	metrado (M)	P.unitario R= 360 m3k/día (P1)	P.unitario R= 375 m3k/día (P2)	SubTotal 1 (ST1) = (M)*(P1)	SubTotal 2 (ST2) = (M)*(P2)	Diferencia ST1 - ST2 US\$
Transporte de material granular D<= 1 Km	m3k/día	1 287 257,96	2,96	2,84	3 810 283,56	3 655 812,61	154 470,95

Fuente: Análisis de Precios Unitarios y Presupuesto del Costo Directo, aprobado mediante Resolución Directoral n.° 017-2015-MTC/20 (Apéndice n.° 99).

Elaboración: Comisión auditora

Asimismo, dicha sobrevaloración en el costo directo para la construcción de la Autopista Puno-Juliaca, tiene su impacto en la ejecución de dicha Obra, por los mayores pagos del Estado por la ejecución de Hitos de Obra (1 al 8), por un monto de S/ 483 864,44 inc. IGv., tal como se calcula en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 18
Mayores pagos al Concesionario hasta el Hito de Obra n.° 8, por disminución de rendimiento de 375 m3k/día a 360 m3k/día en la partida "Transporte de material granular D<= 1 Km"

Und	metrado (M)	P.unitario R= 360 m3.k/día (P1)	P.unitario R= 375 m3.k/día (P2)	Costo Directo 1 (CD1)= (M)*(P1)	Costo Directo 2 (CD2) = (M)*(P2)	Diferencia (CD1) - (CD2) US\$
m3k/día	735 221,39	2,96	2,84	2 176 255,31	2 088 028,75	88 226,56
Gastos Generales						18 574,23
Utilidad						8 822,66
Subtotal						115 623,45
K (mes Junio 2018)						1,059236
Subtotal Reajustado						122 472,52
Aporte por regulación		1,00%				1 224,73
IGv		18,00%				22 045,05
Total (En dólares)						145 742,30
Tipo de cambio (a la fecha de pago del Hito 8)						3,320
Total en Soles:						483 864,44

Fuente:

- Adenda n° 3 al contrato de concesión (Apéndice n.° 13).

- Análisis de Precios Unitarios y Presupuesto del Costo Directo, aprobado mediante Resolución Directoral n.° 017-2015-MTC/20 (Apéndice n.° 99).

- Reporte de Avance de Obra de Junio de 2018 de la Supervisión (Apéndice n.° 82).

Elaboración: Comisión auditora.

Por lo expuesto, el Estado Peruano realizó mayores pagos por un monto ascendente a S/ 507 416,20 inc. IGV hasta el Hito de Obra n.° 8 por incluir sin el debido respaldo la subpartida "Remoción de tocones" en el análisis de precios unitarios de la partida "Desbroce y limpieza en zonas no boscosas", así como por la disminución del rendimiento en la partida "Transporte de material granular D<= 1 Km".

3. Se aprobó el Costo Directo del Presupuesto de la Obra, sin el debido respaldo del cálculo del Costo de Materiales, generando mayores pagos del Estado hasta el Hito de Obra n.° 8, por un importe de S/ 5 101 867,94 inc. IGV.

El 12 de enero de 2015, el Director Ejecutivo de Proviás Nacional mediante Resolución Directoral n.° 017-2015-MTC/20 (Apéndice n.° 12) aprobó administrativamente el Costo Directo del Presupuesto de la Obra "Construcción de la Autopista Puno-Juliaca" por el monto ascendente a US\$ 65 687 691,93, con precios al 29 de agosto de 2014.

Sobre el particular, de la revisión del documento denominado "Cotización de Materiales" que forma parte del numeral 2.3 "Costo Materiales" de la sección 2.0 "Bases de Cálculo" y del numeral 8.0 "Requerimientos de Obra" del Volumen VII "Análisis de Precios Unitarios" del EDI (Apéndice n.° 99), esta Comisión Auditora ha identificado que el costo de los materiales Cemento asfáltico, Asfalto líquido MC-30, Petróleo Diessel #2 y Acero corrugado fy=4,200 kg/cm2 Grado 60 constituyen más del 85% del costo directo total del presupuesto, tal como se muestra en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 19

Materiales que constituyen más del 86% del costo total de todos los materiales

Item	Descripción	Und	Cantidad	Precio US\$	parcial US\$
1	Petróleo Diessel #2	Gal	4 438 960,242	4,20	18 643 633,02
2	Cemento asfáltico de PEN 85-100	Kg	6 910 205,66	1,01	6 979 307,72
3	Asfalto Líquido MC-30	L	831 545,99	1,17	972 908,81
4	Acero corrugado fy=4,200 kg/cm2 Grado 60	Kg	673 908,9551	1,27	855 864,37
COSTO TOTAL DE LOS 4 MATERIALES:				85,80%	27 451 713,92
COSTO TOTAL DE TODOS LOS MATERIALES:				100,00%	31 996 601,17

Fuente: Volumen VII Análisis de Precios Unitarios del EDI aprobado (Apéndice n.° 99).

Elaboración: Comisión auditora.

En el documento "Cotización de Materiales" que forma parte del numeral 2.3 "Costo Materiales" de la sección 2.0 "Bases de Cálculo" del Volumen VII "Análisis de Precios Unitarios" del EDI (Apéndice n.° 99), se obtiene los precios base de cinco materiales de una sola fuente de información, que es la revista Costos S10, lo cual se muestra a continuación:

Cuadro n.° 20

Precio base de materiales, según el EDI aprobado.

Item	Descripción	Und	Costo S10 S/
1	Petróleo Diessel #2	Gal	10,25
2	Cemento asfáltico de PEN 85-100	Kg	2,48
3	Asfalto Líquido MC-30	L	2,93
4	Acero corrugado fy=4,200 kg/cm2 Grado 60	Kg	3,20

Fuente: Volumen VII Análisis de Precios Unitarios del EDI aprobado (Apéndice n.° 99).

Elaboración: Comisión auditora.

A continuación se procedió a verificar con los precios de la Revista Costos Edición 246 / SET. 2014 vigentes al 31 de agosto de 2014 (**Apéndice n.° 78**) (debido a que la fecha de presupuesto es el 29 de agosto de 2014), obteniendo los precios de dichos materiales y que se muestra en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 21
Precio base de materiales, obtenido de la Revista Costos S10 Edición 246 / SET. 2014

Item	Descripción	Und	Costo S10	Proveedor
1	Petróleo Diessel #2	gal	-	-
2	Sólido de Pavimentación PEN 85-100 Conchán a Tanque	kg	S/ 7,97	PETROLEOS DEL PERU S.A.
3	Líquido de Pavimentación MC 30 (Conchán) Tanq.	gal	S/ 9,09	PETROLEOS DEL PERU S.A.
4	Acero corrugado ½" x 9m	var	US\$ 7,21	LA VIGA S.A
5	Acero corrugado 12 mmx 9m	t	US\$ 903,94	TRADI S.A

Fuente: Revista Costos S10 Edición 246 / SET. 2014.

Elaboración: Comisión auditora.



De los 2 cuadros anteriores se advierte que en el EDI, para los materiales indicados, el Concesionario consideró precios mayores a lo señalado en la Revista Costos Edición 246 / SET. 2014 (**Apéndice n.° 78**), a pesar que el Concesionario indicó dicha revista como fuente de información, por tanto los precios del EDI, carecían del debido respaldo.

Para efectos de comparar con los precios de mercado del proveedor que tiene los mejores precios por ser directamente el productor, el día 20 de agosto de 2018, mediante Oficio n.° 026-2018-CG/APP-AC-IIRSA-T5 (**Apéndice n.° 79**) la Comisión Auditora solicitó a Petróleos del Perú S.A. el precio (sin IGV) de galón o kg. de cemento asfáltico PEN 85-100, el Precio (sin IGV) de galón o kg. de asfalto líquido de pavimentación MC-30, y el Precio (sin IGV) de galón de petróleo Diesel #2, con fecha del 24 al 29 de agosto de 2014, siendo 29 de agosto de 2014 la fecha en que se elaboró el presupuesto de la construcción de la Obra "Autopista Puno- Juliaca".

En respuesta, el día 24 de agosto de 2018, mediante Carta GSUM-SCOH-2577-2018 (**Apéndice n.° 80**), el Gerente General de Petróleos del Perú S.A., informó lo siguiente:

"(...)

Al respecto, se puede encontrar en el siguiente cuadro, la información de los precios de lista según las fechas requeridas, los cuales no incluyen los impuestos de ley, descuentos y FISE.

Producto	Lista de Precios N°	Fecha	Planta de Ventas	Modalidad de Despacho	Precio unitario Soles/Galón
Cemento Asfáltico PEN 85/100	ASFA-02-2012	24 al 29 Agosto 2014	Conchán	Carro Cisterna	7.97
				Cilindro (55 galones)	8.02
Asfalto Líquido de Pavimentación MC-30	ASFA-02-2012	24 al 29 Agosto 2014	Conchán	Carro Cisterna	9.09
				Cilindro (55 galones)	9.14
Diesel BS 5-S0 (Petróleo Diesel N° 2)	COMB-35-2014	24/08/2014	Conchán	Carro Cisterna	9.32
	COMB-36-2014	29/08/2014		Carro Cisterna	9.04

Precisamos que sobre estos precios de lista se aplican descuentos para cada cliente, los cuales consideran adicionalmente al volumen a adquirir, la situación financiera, la forma de pago, las garantías ofrecidas, situación de la competencia, entre otros.
(...)."

Dicha información de Petróleos del Perú S.A., respecto a los precios de Asfalto líquido MC-30 y Cemento asfáltico de PEN 85-100 coincide con la señalada por la revista Costos Edición 246 / SET. 2014 (Apéndice n.º 78), por tanto el Concesionario no recogió realmente los precios de la revista Costos Edición 246 / SET. 2014, concluyendo de esta manera que los precios del EDI no tienen el debido respaldo.

A continuación procederemos a calcular el costo base de cada material en Obra, en base a los siguientes criterios:

- Se usará las unidades que se usó en el EDI.
- Se usará los precios de la revista costos Edición 246 / SET. 2014 (Apéndice n.º 78) y cotización de 3 productos materiales al 29 de agosto de 2014 de Petróleos del Perú S.A.
- Debido a que se necesita grandes cantidades de los 3 materiales que son: Asfalto líquido MC-30, Cemento asfáltico y Petróleo Diessel #2 para la ejecución de la Obra "Autopista Puno-Juliaca", se usará el precio por carro cisterna.
- Si existe más de un precio del mismo material, se seleccionará el de menor monto.

Con los criterios antes mencionados, el precio base de los materiales que constituyen más del 85% del costo total de todos los materiales, se muestra a continuación:

- Asfalto líquido MC-30: S/ 9,09 el galón, es decir **S/ 2,40** el litro.
- Cemento asfáltico: S/ 7,97 el galón, es decir **S/ 2,08** el kilogramo
- Petróleo Diessel #2: S/ 9,04 el galón y un costo de **S/ 1,01** de ISC por galón, es decir **S/ 10,05** el galón.
- Acero corrugado fy=4,200 kg/cm2 Grado 60: US\$ 903,94 la tonelada, entonces **S/ 2,57** el Kg. (TC = 2,847).

Estos precios de materiales calculados en el párrafo anterior, según el documento "Cálculo de Costo de Materiales" del numeral 2.3 "Costo de Materiales" de la sección 2.0 "Bases de Cálculo" del Volumen VII "Análisis de Precios Unitarios" del EDI (Apéndice n.º 99), hay que convertirlo a dólares y sumarle un costo de flete y un costo de almacenamiento que también se encuentran en dólares para obtener el precio unitario de cada material en dólares, tal como se muestra en el cuadro a continuación:

Cuadro n.º 22
Precio Unitario de materiales en dólares, según el EDI aprobado.

Materiales	Und	Precio base S/	Precio base US\$	Flete US\$	Almacen. US\$	Precio unitario US\$
Asfalto líquido MC-30	Litro	2,40	0,84	0,12	0,02	0,98
Cemento asfáltico	Kg	2,08	0,73	0,12	0,02	0,87
Petróleo Diessel #2	Gal	10,05	3,53	0,52	0,07	4,12
Acero corrugado fy=4,200 kg/cm2 Grado 60	Kg.	2,57	0,90	0,12	0,02	1,04

Fuente:

- Volumen VII Análisis de Precios Unitarios del EDI (Donde considera tipo de cambio = 2.847) (Apéndice n.º 99).
- Revista Costos Edición 246 / SET. 2014 (Apéndice n.º 78)

Elaboración: Comisión auditora.

De lo expuesto, esta Comisión Auditora, ha verificado que la Especialista en Costos mediante el Informe n.º 128-2014-MTC/20.9-MLS (Apéndice n.º 63) y n.º 003-2015-

MTC/20.9-MLS (Apéndice n.° 65) emitió conformidad al Costo Directo del Presupuesto de Obra considerando precios consignados en el documento denominado "Cotización de Materiales" del EDI de los materiales Cemento asfáltico, Asfalto líquido MC-30, Petróleo Diesel #2 y Acero corrugado $f_y=4,200$ kg/cm² Grado 60, sin verificar si los mismos eran consistentes con lo señalado en la información consignada en la Revista "Costos" del mes de setiembre del 2014, por lo tanto carece de sustento y del debido respaldo los precios de los materiales indicados.

Asimismo, el Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional mediante su Informe n.° 002-2015-MTC/20.9 (Apéndice n.° 10) dio conformidad al Costo Directo sin verificar la consistencia de los precios establecidos de los materiales previamente mencionados en el documento denominado "Cotización de Materiales" del EDI.

En tal sentido, la Comisión Auditora ha evidenciado que dichos precios no cuentan con el debido respaldo, de acuerdo con lo establecido en el numeral 2.2 "Condiciones generales para el desarrollo del Estudio" del punto 2 "Alcance de los Servicios" de los Términos de Referencia para la ejecución del EDI de la Obra (Apéndice n.° 16), que establece: "(...) Todo cálculo, aseveración, estimación, estimación o dato, deberá estar justificado en lo conceptual y en lo analítico. No se aceptarán estimaciones o apreciaciones del CONCESIONARIO sin el debido respaldo (...)", en tanto consignan precios que no cuentan con una fuente verificable.

La situación indicada ha generado una sobrevaloración en dólares del Costo Directo, que fue aprobado mediante Resolución Directoral n.° 017-2015-MTC/20 (Apéndice n.° 12); por un monto de US\$ 2 045 697,98 tal como se calcula a continuación:

Cuadro n.° 23

Sobrevaloración en dólares del Costo Directo sin IGV, por aprobar sin el debido respaldo los materiales Petróleo Diesel # 2, Cemento Asfáltico PEN 85-100 y Asfalto Líquido MC-30

Materiales	Und	Metrado (M)	Precio base del EDI aprobado (P1)	Precio que debió considerarse (P2)	Costo Directo 1 (CD1)=(M)*(P1)	Costo Directo 2 (CD2)=(M)*(P2)	Diferencia (CD1) - (CD2) US\$
Asfalto Líquido MC-30	L	831 545,99	1,17	0,98	972 908,81	814 915,07	157 993,74
Cemento Asfáltico de Pen 85-100	kg	6 910 205,66	1,01	0,87	6 979 307,72	6 011 878,92	967 428,80
Petróleo Diesel #2	gal	4 438 960,24	4,2	4,12	18 643 633,02	18 288 516,20	355 116,82
Acero corrugado $f_y= 4200$ kg/cm ² grado 60	kg	673 908,9551	1,27	1,04	855 864,37	700 865,31	154 999,06
Total						US\$/	1 635 538,42

Fuente: Análisis de Precios Unitarios y Presupuesto del Costo Directo, aprobado mediante Resolución Directoral N° 017-2015-MTC/20 (Apéndice n.° 99), donde el tipo de cambio considerado es igual a 2.847.

Elaboración: Comisión auditora

Asimismo, dicha sobrevaloración en el costo directo para la construcción de la Autopista Puno-Juliaca, tiene su impacto en la ejecución de dicha obra, por los mayores pagos del Estado por la ejecución de Hitos de Obra (Del 1 al 8), por un monto de S/ 5 101 867,94 Inc. IGV, que para efectos de dicho cálculo se ha considerado los siguiente:

- Los metrados de Asfalto Líquido MC-30 y Cemento Asfáltico de PEN 85-100, se obtienen de la valorización de obra con metrados aprobados correspondientes al Reporte de Avance de Obra de Junio de 2018 de la Supervisión (Apéndice n.° 82).
- Los metrados de petróleo Diésel #2, Cemento portland tipo I (42.5 kg) y Acero corrugado $f_y= 4200$ kg/cm² grado 60 se han considerado como el 60.03% de la cantidad total que se indica en el documento "Precios y cantidades de recursos

requeridos por tipo" de la sección 8.0 "requerimientos de Obra" del Volumen VII análisis de precios unitarios del EDI (Apéndice n.° 99), porque el avance físico de la obra hasta Junio de 2018 es del 60.03% según Oficio n.° 07179-2018-GSF-OSITRAN (Apéndice n.° 74).

- Se ha utilizado el factor de reajuste "k" del mes de Junio de 2018, para el cálculo del subtotal reajustado. Teniendo en consideración que se ha simulado el pago de hitos, donde la cifra exacta se da en la liquidación y para efectos de cálculo se puede asumir dicho factor de reajuste.
- Se ha utilizado el mismo tipo de cambio, con la cual se pagó el hito de obra n.° 8 (Avance de obra hasta Junio de 2018), obtenido del comprobante de pago n.° 2018 - 09569 de Provias Nacional (Apéndice n.° 74).

Y el cual se muestra a continuación:

Cuadro n.° 24

Mayor pago del Estado hasta el pago de Hito de Obra n.° 8, debido a que PROVIAS NACIONAL aprobó sin el debido respaldo los precios del Petróleo Diesel # 2, Cemento Asfáltico PEN 85-100 y Asfalto Líquido MC-30

Materiales	Und	Metrado Valorizado hasta Hito 8 (M)	Sobrevaloración del precio del material US\$	Costo Directo sobrevalorado hasta el Hito 8 US\$	Total US\$
Asfalto Líquido MC-30	L	481 250,46	0,19	91 437,59	930 261,14
Cemento Asfáltico de Pen 85-100	kg	3 804 292,68	0,14	532 600,98	
Petróleo Diesel #2	gal	2 664 707,83	0,08	213 176,63	
Acero corrugado fy= 4200 kg/cm2 grado 60	kg	404 547,55	0,23	93 045,94	
Gastos Generales		21,05287516%			195 846,72
Utilidad		10,00%			93 026,11
Subtotal					1 219 133,97
K (mes Junio 2018)					1,0592360
Subtotal Reajustado					1 291 350,59
Aporte por regulación		1,00%			12 913,51
IGV		18,00%			232 443,11
Total (En dólares)				US\$	1 536 707,21
Tipo de cambio (a la fecha de pago del Hito 8)					3,320
Total en Soles:				S/	5 101 867,94

Fuente:

- Adenda n.° 3 al contrato de concesión (Apéndice n.° 13).
- Análisis de Precios Unitarios y Presupuesto del Costo Directo, aprobado mediante Resolución Directoral N° 017-2015-MTC/20 (Apéndice n.° 99)
- Carta GSUM-SCOH-2577-2018 del 24 de agosto de 2018 (Apéndice n.° 79).
- Reporte de Avance de Obra de Junio de 2018 de la Supervisión.
- Oficio n.° 07179-2018-GSF-OSITRAN.
- Comprobante de pago n.° 2018 - 09569 de Provias Nacional (Apéndice n.° 74).

Elaboración: Comisión Auditora

Los hechos comentados contravienen las disposiciones siguientes:

- **Términos de Referencia para la ejecución del EDI de la Segunda Calzada de la Autopista Puno -Juliaca, Concesión IIRSA Sur Tramo V.**

(...)

2. ALCANCE DE LOS SERVICIOS

(...)

2.2 Condiciones generales para el desarrollo del Estudio

(...)

Todo cálculo, aseveración, estimación, estimación o dato, deberá estar justificado en lo conceptual y en lo analítico. No se aceptarán estimaciones o apreciaciones del CONCESIONARIO sin el debido respaldo.

(...)

3. EXPEDIENTE TECNICO

(...)

OTROS DOCUMENTOS QUE PRESENTARÁ EL CONCESIONARIO COMO PARTE DEL INFORME FINAL

(...)

VII Volumen N° 7 - Análisis de Precios Unitarios

(...)

El Análisis de los costos comprenderá los costos directos e indirectos por separado, dividiéndolos en moneda nacional y extranjera, según su procedencia.

(...)

- **Ley n.° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, publicada el 28 de junio de 2000 y modificatorias.**

"Artículo 4.- Principios del Sistema Nacional de Inversión Pública

Todos los proyectos que se ejecutan en el marco del Sistema Nacional de Inversión Pública se rigen por las prioridades que establecen los planes estratégicos nacionales, sectoriales, regionales y locales por los principios de economía, eficacia y eficiencia durante todas sus fases y por el adecuado mantenimiento en el caso de la infraestructura física para asegurar su utilidad en el tiempo".

- **Texto Único Ordenado de la Ley n.° 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto, aprobado mediante Decreto Supremo n.° 304-2012-EF, publicado el 30 de diciembre de 2012.**

"TITULO PRELIMINAR

PRINCIPIOS REGULATORIOS (...)

(...)

Artículo X.- Eficiencia en la ejecución de los fondos públicos

Las políticas de gasto público vinculadas a los fines del Estado deben establecerse teniendo en cuenta la situación económica-financiera y el cumplimiento de los objetivos de estabilidad macrofiscal, siendo ejecutadas mediante una gestión de los fondos públicos, orientada a resultados con eficiencia, eficacia, economía y calidad."

- **Decreto Legislativo n.° 1012, que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas para la**



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

agilización de los procesos de promoción de la inversión privada, publicado el 13 de mayo de 2008.

“Artículo 5°.- Principios

En todas las etapas vinculadas a la provisión de infraestructura pública y/o prestación de servicios públicos bajo la modalidad de Asociación Público Privada, se contemplarán los siguientes principios:

Valor por dinero. *Establece que un servicio público debe ser suministrado por aquel privado que pueda ofrecer una mayor calidad a un determinado costo o los mismos resultados de calidad a un menor costo. De esta manera, se busca maximizar la satisfacción de los usuarios del servicio así como la optimización del valor del dinero proveniente de los recursos públicos.*

(...)

Asignación adecuada de riesgos. *Deberá existir una adecuada distribución de los riesgos entre los sectores público y privado. Es decir, que los riesgos deben ser asignados a aquel con mayores capacidades para administrarlos a un menor costo, teniendo en consideración el interés público y el perfil del proyecto.*

(...).”



- **Decreto Supremo n.° 127-2014-EF, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo n.° 1012 que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público- Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada, publicado el 31 de mayo de 2014.**

“Artículo 15°.- Causales y procedimiento para la modificación de los contratos de Asociación Público Privada

15.1 Las modificaciones a los contratos de Asociación Público Privada procurarán no alterar su diseño original, la distribución de riesgos, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas ni el equilibrio económico financiero para ambas partes. Las modificaciones a los contratos de Asociación Público Privada deberán ser debidamente sustentadas por la entidad.

(...).” (el resaltado es nuestro.)

Las situaciones descritas han ocasionado que el Estado asuma y pague mayores costos hasta el Hito n.° 8 (Junio 2018) por S/ 34 074 668,21 inc. IG. (Apéndice n.° 95).

Los hechos indicados se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos del MTC de favorecer al Concesionario al aprobar el costo directo del presupuesto de la segunda calzada en dólares americanos a pesar que no se justificaba y sin sustento técnico de la subpartida remoción de tocones, de la partida transporte de material granular $d \leq 1$ km y del costo de ciertos materiales.

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:

RAUL ANTONIO TORRES TRUJILLO, identificado con DNI n.° 07192012, Director Ejecutivo de Provias Nacional, en el periodo de 12 de marzo de 2007 hasta 5 de enero de 2017, designado con Resolución Ministerial n.° 102-2007 MTC/01 de 12 de marzo de 2007 cuya renuncia fue aceptada mediante con Resolución Ministerial n.° 004-2017-MTC/01.02 de 5 de enero de 2017 (**Apéndice n.° 5**).

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que suscribió la Resolución Directoral n.° 017-2015-MTC/20 del 12 de enero de 2015 (**Apéndice n.° 12**) mediante la cual aprobó del Costo Directo de la "Construcción de la Autopista Puno- Juliaca", el mismo que se aprobó en dólares americanos, sin el debido sustento, contraviniendo los términos de referencia correspondientes; no se sustentó técnicamente la inclusión de la Subpartida "remoción de tocones", se disminuyó el rendimiento de la partida transporte de material granular $d \leq 1$ km; y no se sustentó con el debido respaldo el cálculo del Costo de Materiales, con lo cual se incumplió los Términos de Referencia para la elaboración del EDI, el principio del valor por dinero de la APP; principios de economía, eficacia y eficiencia durante todas sus fases del Sistema Nacional de Inversión Pública; eficiencia en la ejecución de los fondos públicos de la Ley general del Sistema Nacional de Presupuesto, dejando así de velar por el debido cumplimiento de las funciones para el cargo de Director Ejecutivo de Provias Nacional.

Lo que evidencia que actuó sin velar por el debido cumplimiento de las funciones establecidas en el Manual de Operaciones de Provias Nacional, aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 394-2011-MTC-02 del 6 de junio de 2011 (**Apéndice n.° 4**), en cuyo artículo 9° se establece:

"Artículo 9.- La Dirección Ejecutiva tiene las siguientes funciones:

(...)

r) Aprobar los estudios de ingeniería de detalle de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional, otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra forma que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo."

Asimismo actuó al margen de sus funciones establecidas en el Manual de Organización y Funciones (MOF) aprobado mediante Resolución Directoral n.° 993-2012-MTC/20 de 22 de noviembre de 2012 (**Apéndice n.° 4**), que respecto al Director Ejecutivo de Provias Nacional, señala que tenía bajo su responsabilidad, entre otras, la siguiente función específica:

"25. Aprobar los estudios de ingeniería de detalle de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional, otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o bajo cualquier otra forma que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo."

RAUL LIZARDO GARCIA CARPIO, identificado con DNI n.° 09951306, Director General de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC, en el periodo de 7 de agosto de 2014 hasta 31 de julio de 2016, según designación otorgada mediante Resolución Ministerial n.° 554-2014 MTC/01 de 7 de agosto de 2014 y cesado con Resolución Ministerial n.° 549-2016-MTC/01 de 25 de julio de 2016, con efectividad al 31 de julio de 2016. (**Apéndice n.° 5**)

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que suscribió el Memorándum n.° 2093-2015-MTC/25 del 18 de junio de 2015 (**Apéndice n.° 34**), que hace suyo el Informe n.° 681-2015-MTC/25 (**Apéndice n.° 33**), mediante el cual se sustenta la

suscripción de la Adenda n.° 3 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo n.° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil, el cual fue suscrito incumpliendo la normativa aplicable de Asociación Público Privada, que señala que las modificaciones a los contratos de APP deberán ser debidamente sustentadas por la Entidad, lo cual concuerda con el contrato de concesión (Sección XIX) que señala que toda modificación al contrato deberá ser presentada con el debido sustento técnico y económico financiero, y esto se debe a que el Concedente a través de la DGCT y éste a través de sus especialistas no analizaron el riesgo de tipo de cambio, siendo de conocimiento por los especialistas que las obras se financiarían por recursos ordinarios.

Lo que evidencia que actuó sin velar por el debido cumplimiento de las funciones establecidas en el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado mediante Decreto Supremo n.° 021-2007-MTC publicado el 6 de julio de 2007 (**Apéndice n.° 4**) referido a las Funciones Específicas de la Dirección General de Concesiones en Transportes establecidas, que señala que la Dirección General de Concesiones en Transportes:

"Artículo 78° (...) tiene a su cargo la coordinación de todas las tareas relacionadas con la implementación y monitoreo de los proyectos otorgados al sector privado desde la celebración del contrato hasta su terminación (...).

Artículo 79° La Dirección General de concesiones en Transportes tiene las funciones específicas siguientes:

(...)

- c) *Efectuar el seguimiento del cumplimiento de las obligaciones contractuales en los contratos de concesión y participación público privada suscritos por el Sector.*
- d) *Monitorear la adecuada implementación de los proyectos en coordinación con las instituciones y dependencias competentes.*

(...)

- f) *Administrar la relación contractual durante su vigencia hasta su terminación.*

(...)

- i) *Emitir opinión sobre las propuestas de modificación de los contratos*

(...)"

Asimismo las funciones establecidas en el Manual de Organización y Funciones - MOF del MTC, aprobado por Resolución Ministerial n.° 467-2010-MTC/01 del 12 de octubre de 2010 (**Apéndice n.° 4**), señala que las funciones específicas del Director General de Concesiones en Transportes, entre otras es:

(...)

- h) *Proponer modificaciones a los contratos de Concesión en Infraestructura de Transportes.*

(...)"

HELI WENCESLAO LINARES HURTADO, identificado con DNI n.° 10307088, Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, periodo de gestión de 18 de agosto de 2008 hasta 31 de diciembre de 2015, con designación como Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones otorgada mediante Resolución Viceministerial n.° 753-2008-MTC/02 de 18 de agosto de 2008 y Contrato de Trabajo a plazo indeterminado n.° 00021-2011-MTC/20 de 22 de agosto de 2011, cuya renuncia fue aceptada a partir del 31 de diciembre de 2015, tal como consta en su carta de renuncia s/n de fecha 7 de diciembre de 2015 (**Apéndice n.° 5**)

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que suscribió el Informe n.º 002-2015-MTC/20.9 del 8 de enero de 2015 (**Apéndice n.º 10**), con el cual recomienda al Concedente otorgue la aprobación administrativa del Costo Directo del Presupuesto de la Obra "Construcción de la Autopista Puno – Juliaca", sin advertir que la moneda del presupuesto se encontraba en dólares americanos y que precios de materiales no tenían el debido respaldo que sustente su estimación, situaciones descritas a lo largo de la desviación de cumplimiento; dio Visto Bueno al Informe n.º 003-2015-MTC/20.9-MLS de 6 de enero de 2015 (**Apéndice n.º 65**), mediante el cual la especialista en Costos y Presupuestos de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, emitió sus observaciones al presupuesto del EDI, sin advertir las deficiencias en la elaboración del costo directo descritas a lo largo de la desviación de cumplimiento; y dio Visto Bueno al Informe n.º 128-2014-MTC/20.9-MLS de 3 de diciembre de 2014 (**Apéndice n.º 63**), de la especialista en Costos y Presupuestos de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, emitiendo conformidad a su especialidad, quien no advirtió las deficiencias en la elaboración del costo directo descritas en la observación.

Con lo cual se aprobó el costo directo en dólares americanos sin el debido sustento, contraviniendo los términos de referencia correspondientes; no se sustentó técnicamente la inclusión de la Subpartida "remoción de tocones", se disminuyó el rendimiento de la partida transporte de material granular $d \leq 1$ km; y no se sustentó con el debido respaldo del cálculo del Costo de Materiales, con lo cual se incumplió los Términos de Referencia para la elaboración del EDI, el principio del valor por dinero de la APP; principios de economía, eficacia y eficiencia durante todas sus fases del Sistema Nacional de Inversión Pública; eficiencia en la ejecución de los fondos públicos de la Ley general del Sistema Nacional de Presupuesto, dejando así de velar por el debido cumplimiento de las funciones para el cargo de Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional.

Lo que evidencia que actuó sin velar por el debido cumplimiento de las funciones establecidas en el Manual de Operaciones de Provias Nacional, aprobado mediante Resolución Ministerial n.º 394-2011-MTC-02 del 6 de junio de 2011 (**Apéndice n.º 4**), en cuyo artículo 15º se establece:

"Artículo 15.- La Oficina Técnica de Concesiones tiene las siguientes funciones:

(...)

- b) Dar conformidad a los Proyectos de Ingeniería de Detalle - PID, de acuerdo a los Términos de Referencia de cada Contrato y la normativa vigente.*
- c) Proponer para su aprobación los estudios de ingeniería de detalle de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional, otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra forma que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo."*

Asimismo actuó al margen de sus funciones establecidas en el Manual de Organización y Funciones (MOF) aprobado mediante Resolución Directoral n.º 993-2012-MTC/20 de 22 de noviembre de 2012 (**Apéndice n.º 4**), que respecto al Jefe de la Oficina Técnica Concesiones, señala que tenía bajo su responsabilidad velar por la siguiente función:

"3. Revisar y aprobar los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID) de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la red Vial Nacional otorgados bajo concesión, de acuerdo a los Términos de Referencia de cada Contrato y la normativa vigente."



MILAGRITOS BELERMINA LIVAQUE SUAREZ, identificada con DNI n.° 18140712, Especialista en Costos y Presupuestos de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, en el periodo de 1 de agosto de 2014 hasta 31 de marzo de 2017, según Contrato Administrativo de Servicios n.° 027-2014-MTC/20.CAS de 30 de julio de 2014 y sus respectivas adendas: Adenda N° 1 al Contrato Administrativo de Servicios CAS N° 027-2014-MTC/20.CAS de 30 de diciembre de 2014, Adenda N° 2 al Contrato Administrativo de Servicios CAS N° 027-2014-MTC/20.CAS de 30 de junio de 2015, Adenda N° 3 al Contrato Administrativo de Servicios CAS N° 027-2014-MTC/20.CAS de 31 de diciembre de 2015, Adenda N° 4 al Contrato Administrativo de Servicios CAS N° 027-2014-MTC/20.CAS de 30 de junio de 2016, y Adenda N° 5 al Contrato Administrativo de Servicios CAS N° 027-2014-MTC/20.CAS de 30 de diciembre de 2016 (**Apéndice n.° 5**)

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que durante el proceso de aprobación del Costo Directo de la "Construcción de la Autopista Puno- Juliaca", suscribió el Informe n.° 128-2014-MTC/20.9-MLS de 3 de diciembre de 2014 (**Apéndice n.° 63**), mediante el cual realizó algunas observaciones al Informe final del EDI del proyecto de construcción de la Autopista Puno – Juliaca, sin embargo no observó y permitió que la moneda del presupuesto se encontrara en dólares americanos y que los precios de cuatro materiales (que constituyen el 85.80% del costo total de todos los materiales) no tenían el debido respaldo que sustente su estimación, asimismo suscribió el Informe n.° 003-2015-MTC/20.9-MLS de 6 de enero de 2015 (**Apéndice n.° 65**), con el cual otorgó opinión favorable al Costo Directo para la Construcción de la citada obra, sin advertir nuevamente que la moneda del presupuesto se encontraba en dólares americanos y que los precios de cuatro de los materiales no tenían el debido respaldo que sustente su estimación, además que no se sustentó técnicamente la inclusión de la Subpartida "remoción de tocones" (previamente observado), y se disminuyó el rendimiento de la partida transporte de material granular $d \leq 1$ km; y no se sustentó con el debido respaldo del cálculo del Costo de Materiales, dejando así de velar por el debido cumplimiento de las funciones para el cargo de Especialista en costos y presupuestos de la OTC de Provias Nacional.

Lo que evidencia que actuó sin velar por el debido cumplimiento de las funciones establecidas en sus Términos de Referencia, que forman parte integrante del Contrato Administrativo de Servicios CAS N° 027-2014-MTC/20.CAS de 30 de diciembre de 2014 (**Apéndice n.° 5**) según lo establecido en la cláusula Tercera "Objeto del Contrato", que señala como una de sus funciones:

"Actividades previas a la ejecución de los Estudios Gabinete (...) 10. Verificar que la estructura de análisis de precios unitarios contenga los requerimientos mínimos y necesarios para cumplir con el objetivo.

Administrativas 4. Verificar el desarrollo y avances del estudio de acuerdo al cronograma de actividades, revisando la información presentada y la compatibilidad de las partes y efectuar de ser pertinentes las observaciones emitiendo el informe correspondiente y comprobando posteriormente la subsanación de las mismas. (...) 6. Después que el Concesionario levante las observaciones (aclare o fundamente bajo su responsabilidad), se informará dando cuenta de la subsanación de ellas señalando la conformidad y recomendando la procedencia de aprobar e expediente técnico en lo referente a su especialidad. (...)

Seguimiento del avance y revisión del expediente técnico (...) 5. Verificar la estructura del expediente técnico y su contenido de manera que cubra todos los aspectos exigidos en los términos de referencia y el contrato y su compatibilización con la memoria descriptiva,

metrados, especificaciones técnicas y presupuesto y se formularán las observaciones si fuera el caso. 6. Después que el Concesionario levante o aclare las observaciones o fundamente bajo su responsabilidad, se informará dando cuenta de la subsanación de ellas y de la procedencia de aprobar el expediente técnico revisado.”

DIEGO FERNANDO MORI FRANCO, identificado con DNI n.° 43346659, Analista Legal de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC, en el periodo de 15 de octubre de 2014 hasta 31 de diciembre de 2017, según Contrato Administrativo de Servicios n.° 00115-2014-MTC/10 de 15 de octubre de 2014 y sus respectivas adendas: Addendum N° 1 al Contrato Administrativo de Servicios N° 000115-2014-MTC/10 de s/fecha, Addendum N° 2 al Contrato Administrativo de Servicios N° 000115-2014-MTC/10 de 23 de junio de 2015, Addendum N° 3 al Contrato Administrativo de Servicios N° 000115-2014-MTC/10 de 23 de diciembre de 2015, Addendum N° 4 al Contrato Administrativo de Servicios N° 000115-2014-MTC/10 de 22 de marzo de 2016, y Contrato Administrativo de Servicios n.° 00051-2016-MTC/10 de 15 de abril de 2016 y sus respectivas adendas: Addendum N° 1 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00051-2016-MTC/10 de 8 de julio de 2016, Addendum N° 2 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00051-2016-MTC/10 de 23 de setiembre de 2016, Addendum N° 3 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00051-2016-MTC/10 de 23 de diciembre de 2016, Addendum N° 4 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00051-2016-MTC/10 de 24 de marzo de 2017, Addendum N° 5 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00051-2016-MTC/10 de 21 de junio de 2017, Addendum N° 6 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00051-2016-MTC/10 de 20 de julio de 2017, Addendum N° 7 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00051-2016-MTC/10 de 24 de octubre de 2017 (**Apéndice n.° 5**).

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que suscribió el Informe n.° 681-2015-MTC/25 de 18 de junio de 2015 (**Apéndice n.° 33**), ando conformidad a la propuesta de Adenda n.° 3 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo n.° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil, sin cumplir la normativa aplicable de Asociación Público Privada, que señala que las modificaciones a los contratos de APP deberán ser debidamente sustentadas por la Entidad, lo cual concuerda con el contrato de concesión (Sección XIX) que señala que toda modificación al contrato deberá ser presentada con el debido sustento técnico y económico financiero, y esto se debe a que el Concedente a través de la DGCT y éste a través de sus especialistas no analizaron el riesgo de tipo de cambio, siendo de conocimiento por los especialistas que las obras se financiarían por recursos ordinarios.

Lo que evidencia que actuó sin velar por el debido cumplimiento de las actividades establecidas en los Términos de Referencia, que forman parte integrante del Contrato Administrativo de Servicios n.° 00115-2014-MTC/10 de 15 de octubre de 2014 (**Apéndice n.° 5**) y sus respectivas adendas, el cual señala como una de sus actividades:

- *Analizar y emitir opinión legal sobre proyectos de inversión a cargo del sector transportes, de iniciativa pública o privada.*
- *Participar en reuniones de coordinación con las diferentes entidades, públicas o privadas, involucradas en el desarrollo de proyectos de inversión en infraestructuras de transportes bajo la modalidad de asociaciones pública privada (...).”*

PATRICIA ELIZABETH CAMA MEZA, identificada con DNI n.° 22506576, Especialista en Infraestructura de Transporte de la Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT) del MTC, en el periodo de 8 de setiembre de 2014 hasta el 25 de junio de 2015, según Contrato



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Administrativo de Servicios n.° 00093-2014-MTC/10 de 8 de setiembre de 2014 y su Adedendum N° 1 al Contrato Administrativo de Servicios CAS N° 093-2014-MTC/10 (s/fecha), cesando en el cargo al formalizar la encargatura de la Gerencia de la Unidad Gerencial de Conservación de Provias Nacional mediante Resolución Directoral n.° 601-2015-MTC/20 del 9 de julio de 2015 con vigencia anticipada al 26 de junio de 2015 (**Apéndice n.° 5**).

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que suscribió el Informe n.° 681-2015-MTC/25 de 18 de junio de 2015 (**Apéndice n.° 33**), dando conformidad a la propuesta de Adenda n.° 3 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo n.° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil, sin cumplir la normativa aplicable de Asociación Público Privada, que señala que las modificaciones a los contratos de APP deberán ser debidamente sustentadas por la Entidad, lo cual concuerda con el contrato de concesión (Sección XIX) que señala que toda modificación al contrato deberá ser presentada con el debido sustento técnico y económico financiero, y esto se debe a que el Concedente a través de la DGCT y éste a través de sus especialistas no analizaron el riesgo de tipo de cambio, siendo de conocimiento por los especialistas que las obras se financiarían por recursos ordinarios.

Lo que evidencia que actuó sin velar por el debido cumplimiento de las actividades establecidas en los Términos de Referencia, que forman parte integrante del Contrato Administrativo de Servicios n.° 00093-2014-MTC/10 de 8 de setiembre de 2014 y sus respectivas adendas (**Apéndice n.° 5**), el cual señala como una de sus actividades:

"(...)

- *Participar en el diseño de Bases, Contratos y Addendas de Concesión de infraestructura de transporte.*

(...)

- *Realizar las demás funciones que le asigne el Director General de Concesiones en Transportes de acuerdo al ámbito de su competencia.*

(...)"

GIAN CARLOS SILVA ANCCO, identificado con DNI n.° 41625068, Especialista Económico Financiero de la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el periodo de 4 de febrero de 2015 hasta 31 de diciembre de 2017, según Contrato Administrativo de Servicios n.° 00017-2015-MTC/11 de 4 de febrero de 2015 y sus respectivas adendas: Addendum N° 1 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 23 de junio de 2015, Addendum N° 2 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 23 de diciembre de 2015, Addendum N° 3 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 23 de marzo de 2016, Addendum N° 4 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 22 de junio de 2016, Addendum N° 5 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 23 de setiembre de 2016, Addendum N° 6 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 23 de diciembre de 2016, Addendum N° 7 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 24 de marzo de 2017, Addendum N° 8 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 21 de junio de 2017, Addendum N° 9 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 20 de julio de 2017 y Addendum N° 10 al Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 de 24 de octubre de 2017 (**Apéndice n.° 5**).



Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que en su calidad de Especialista Económico Financiero de la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, suscribió el Informe n.° 681-2015-MTC/25 del 18 de junio de 2015 (**Apéndice n.° 33**), dando conformidad a la propuesta de Adenda n.° 3 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo n.° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil, sin cumplir la normativa aplicable de Asociación Público Privada, que señala que las modificaciones a los contratos de APP deberán ser debidamente sustentadas por la Entidad, lo cual concuerda con el contrato de concesión (Sección XIX) que señala que toda modificación al contrato deberá ser presentada con el debido sustento técnico y económico financiero, y esto se debe a que el Concedente a través de la DGCT y éste a través de sus especialistas no analizaron el riesgo de tipo de cambio, siendo de conocimiento por los especialistas que las obras se financiarían por recursos ordinarios.

En tal sentido, no cumplió diligentemente con las funciones establecidas en sus Términos de Referencia, que forman parte integrante del Contrato Administrativo de Servicios N° 00017-2015-MTC/10 (**Apéndice n.° 5**) según lo establecido en la cláusula Tercera "Objeto del Contrato", que señala como una de sus funciones:

"- Evaluar y preparar informes de opinión en temas económicos y financieros relacionados a solicitudes o documentación inherente a contratos de concesión celebrado o por celebrarse y modificaciones del sector." (El subrayado y resaltado es nuestro).

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 a cargo del Órgano Sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.





3. SE ACEPTÓ Y APROBÓ EL ESTUDIO DE INGENIERIA DEFINITIVO DE LA CARRETERA "SEGUNDA CALZADA – AUTOPISTA PUNO - JULIACA" CON EL DISEÑO GEOMÉTRICO DE ALGUNOS ELEMENTOS ESCENCIALES DE LA VÍA, QUE NO CUMPLEN CON LA NORMA DG-2001, AFECTANDO A LOS USUARIOS EN COMODIDAD, AGRADO VISUAL, SEGURIDAD Y NIVELES DE SERVICIO, ADEMÁS DE UN SOBRE COSTO EN LA OBRA DE US\$ 377 508,69.

El Concedente el Concesionario suscribieron el Contrato de Concesión (**Apéndice n.º 6**), que contemplaba en su Cláusula 6.31 la posibilidad de encargar al Concesionario la elaboración de estudios económicos y de ingeniería correspondientes a la segunda calzada de la carretera Puno - Juliaca. En mérito a esta posibilidad, mediante Acta de Acuerdo de 27 de diciembre de 2013 (**Apéndice n.º 8**), el Concedente encargó al Concesionario que en el plazo de 150 días calendarios elabore el EDI del proyecto "Construcción de la Autopista Puno - Juliaca" (Código SNIP 92806) por un monto de US\$ 938 703,22.

El Concesionario presentó el EDI a la Dirección Ejecutiva de Provias Nacional mediante carta n.º 001145-2014-COVISUR de 24 de noviembre de 2014 (**Apéndice n.º 61**), estudio que luego de las revisiones por las instancias correspondientes fue aprobado por el Director Ejecutivo de Provias Nacional a través de la Resolución Directoral n.º 002-2015-MTC/20 de 5 de enero de 2015 (**Apéndice n.º 11**), sin advertir las deficiencias respecto al diseño geométrico de algunos elementos esenciales de la vía, que no cumplían con las exigencias establecidas en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras – DG-2001 (en adelante DG-2001), tales como:

- Dentro de los primeros 4 kilómetros de carretera seleccionados como muestra, se advierten curvas verticales cóncavas y convexas consecutivas; curvas horizontales de longitud menor a la permitida; tangentes horizontales (tramos rectos) con longitudes mayores y/o menores a la permitidas.
- La ubicación de los pasos a nivel dieron lugar a que la carretera se sub divida en tramos cuyas longitudes varían entre 1,00 y 13,13 km. Sin embargo, para alcanzar las velocidades de diseño asumidas en el EDI (70, 80 y 90 km/h), son necesarias longitudes mayores debido a que la norma DG-2001, establece límites de variación de velocidades.

Los hechos descritos denotan el incumplimiento de la norma DG-2001 y de la normativa de Asociaciones Público Privadas, ocasionando la afectación de los niveles de seguridad, comodidad, agrado visual y niveles de servicio, asimismo, perjuicio al Estado por sobre costo de la obra por US\$ 377 508,69 y por los costos que resulten necesarios para la adecuación de obra a la norma DG-2001.

Los hechos indicados se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos del MTC de favorecer al Concesionario al aprobar el EDI de la segunda calzada con deficiencias respecto al diseño geométrico de los elementos esenciales de la vía mencionados, puesto que no cumplían lo dispuesto en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras – DG-2001. El sustento de los hechos indicados se desarrolla a continuación:

El Contrato de la Concesión (**Apéndice n.º 6**), en su Cláusula 6.31, estableció: "(...) el **CONCEDENTE** podrá solicitar al **CONCESIONARIO** la realización de estudios económicos y de ingeniería correspondientes a la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca (...)".

El Provias Nacional decidió formular el proyecto de inversión pública "Construcción de la Autopista Puno – Juliaca", con el objetivo de lograr un adecuado nivel de servicio de la carretera Puno – Juliaca del tramo V del Corredor Vial Interoceánico Perú - Brasil, mediante la construcción








de una calzada adicional entre Juliaca - Caracoto, construcción de autopista evitamiento Caracoto, construcción de calzada adicional entre Caracoto - Paucarcolla, construcción autopista evitamiento Paucarcolla, construcción de calzada adicional entre Paucarcolla - Puno, y la construcción de la variante Puno (02 carriles). Además considera que las bermas tengan una superficie con Tratamiento Superficial Bicapa (TSB), sistemas de drenaje, obras de arte, señalización y la construcción de intercambios viales. Este proyecto de inversión se declaró viable mediante memorándum n.° 1816-2013-MTC/09.02 de 26 de julio del 2013 (Apéndice n.° 7), con una inversión de S/. 295 161 480,66 con precios vigentes al mes de 31 de agosto del 2012.

Mediante Memorando n.° 3009-2013-MTC/20 del 6 de diciembre de 2013 (Apéndice n.° 17), la Dirección Ejecutiva de Provias Nacional remitió a la Dirección General de Concesiones en Transportes, los Términos de Referencia (TDR) para la elaboración del EDI (Apéndice n.° 16), considerando que el Concesionario sea el que lo elabore, de acuerdo con la Cláusula 6.31 del Contrato de Concesión (Apéndice n.° 6). Sobre la base de estos TDR, el Concedente y el Concesionario suscribieron el Acta de Acuerdo de 27 de diciembre de 2013 (Apéndice n.° 8), mediante la cual el Concedente encargó al Concesionario la elaboración del EDI de la segunda calzada, por la suma de US\$ 938 703,22.

Cabe precisar, que en el Acta de Acuerdo antes mencionada, se estableció que el EDI debería elaborarse con base al estudio de factibilidad aprobado por Provias Nacional para el proyecto de inversión "Construcción de la Autopista Puno - Juliaca", en consideración a lo previsto en el artículo 24.1 de la Directiva del Sistema Nacional de Inversión Pública, aprobado con Resolución Directoral n.° 003-2011-EF/68.01 publicada el 9 de abril del 2011, la cual señala que la elaboración de los estudios definitivos o expedientes técnicos detallados deben ceñirse a los parámetros bajo los cuales fue otorgada la declaración de viabilidad. Igualmente, en el numeral 2.2 de los TDR se estableció que las características del diseño vial se sujetarán al Manual Geométrico de Carreteras DG 2001, el Manual de Ensayos de Materiales para Carreteras EM-2000, las Especificaciones Técnicas Generales para Construcción de Carreteras EG-2000, utilizando de manera complementaria las normas y especificaciones AASHTO y ASTM.

El Concesionario presentó el EDI a la Dirección Ejecutiva de Provias Nacional mediante carta n.° 001145-2014-COVISUR de 24 de noviembre de 2014 (Apéndice n.° 61), el cual fue sometido a la revisión de los especialistas de Provias Nacional en: suelos y pavimentos, diseño vial, estructuras y obras de artes, geología - geotécnica, hidrología e hidráulica, topografía, tráfico y señalización y seguridad vial quienes emitieron sus informes de conformidad según se detalla en el Cuadro siguiente.

Cuadro n.° 25
Informes de Conformidad - EDI

Informe n.°	Fecha	Especialidad
254-2014-MTC/20.9.JCMP (Apéndice n.° 83)	28/11/2014	Suelos y Pavimentos
219-2014-MTC/20.9.EM (Apéndice n.° 84)	01/12/2014	Hidrología e Hidráulica
167-2014-MTC/20.9.MAQR (Apéndice n.° 85)	01/12/2014	Geología - Geotécnica
203-2014-MTC/20.9.LMZ (Apéndice n.° 86)	03/12/2014	Estructuras y Obras de arte
216-2014-MTC/20.9.JG (Apéndice n.° 87)	05/12/2014	Topografía, tráfico Diseño Geométrico, Señalización y Seguridad Vial

Fuente: Resolución Directoral n.° 002-2015-MTC/20 (Apéndice n.° 11)

Elaborado por: Comisión Auditora

Respecto al diseño geométrico de la vía, se identificó que mediante el Informe n.° 216-2014-MTC/20.09.JG del 5 de diciembre de 2014 (Apéndice n.° 87) emitido por el especialista de diseño vial, se dio conformidad al planteamiento del EDI presentado por el Concesionario respecto a los capítulos de Topografía, Diseño Geométrico, Señalización y Seguridad Vial. Dicho informe, formó parte del conjunto de informes de los especialistas, que sirvió de sustento para la emisión de la Resolución Directoral n.° 002-2015-MTC/20 del 5 de enero de 2015 (Apéndice n.° 11) suscrita por el Director Ejecutivo de Provias Nacional, que aprobó el EDI para el proyecto "Construcción de la Autopista Puno - Juliaca", que comprende 48,257 Km de carretera.

De otro lado, en consideración al EDI aprobado, el Gerente de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, mediante oficio n.° 406-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 7 de mayo de 2015 (Apéndice n.° 88), comunicó al Concesionario la designación del supervisor para el inicio de los trabajos preliminares. El inicio de dichos trabajos fue registrado por el Residente de obra, en el Asiento n.° 2 del Libro de Obra de 18 de mayo de 2015 (Apéndice n.° 29). Posteriormente, OSITRAN designó a nuevos supervisores a través del oficio n.° 0999-2015-JCRV-GSF-OSITRAN del 2 de junio de 2015 (Apéndice n.° 89) y del oficio n.° 1423-2015-JCRV-GSF-OSITRAN del 10 de agosto de 2015 (Apéndice n.° 90).

De la revisión selectiva del EDI, se advierten los aspectos siguientes:

1. Curvas Verticales no cumplen la norma DG-2001.

Según los planos de planta y perfil: NYP-2014-PP-01, NYP-2014-PP-02, NYP-2014-PP-03 y NYP-2014-PP-04 (Apéndice n.° 98), se identifica que en el tramo ubicado entre las progresivas 0+000 al 2+595, se han considerado 8 curvas verticales, cuyas características se muestran a continuación:

Cuadro n.° 26
Curvas verticales

N°	Inicio	Fin	Tipo	Long (m)	Δh (*)	Comentario	Alineamiento horizontal	Conjunto de alineamientos horizontales
1	0+115	0+235	Cóncava	120	0,54	Curvas Consecutivas	Tramo en Tangente - Km 0+000 a 0+886.596 (L = 886.596 m) Contiene 5 curvas verticales	
2	0+235	0+375	Convexa	140	0,34			
3	0+380	0+510	Cóncava	130	0,27	Lomo quebrado		
	0+510	0+565	Tangente	55	--			
4	0+565	0+725	Cóncava	160	0,88			
5	0+775	0+915	Convexa	210	0,53			
6	1+005	1+165	Cóncava	160	0,11		Tramo en curva Contiene una curva vertical	
7	2+215	2+235	Cóncava	120	0,48	Curvas Consecutivas	Tramo en Tangente - Km 1+651 a 3+768 (L = 2 117 m) Contiene una curva vertical	
8	2+235	2+595	Convexa	260	1,85			

(*) Elevación por encima de la calzada existente

Fuente: EDI

Elaborado por: Comisión auditora

En este cuadro se muestran algunas de las características de las curvas verticales, según se describe a continuación:

- En un tramo de una tangente horizontal se encuentra la curva vertical cóncava ubicada entre las progresivas 0+115 al 0+235 y a continuación se ubica la curva convexa de las progresivas 0+235 al 0+375, es decir, son 2 curvas verticales convexas y cóncavas consecutivas ubicadas en un tramo de tangente horizontal. De igual forma, en otro

tramo de tangente horizontal se considera una curva cóncava ubicada entre las progresivas 2+215 al 2+235 y la curva convexa ubicada entre las progresivas 2+235 al 2+595, son también curvas convexas y cóncavas continuas. Estos elementos no se condicen con las exigencias establecidas en la Sección 404.02.01 de la Norma DG-2001, donde se señala que una de las combinaciones no permitidas son las "(...) *Tangentes en planta con curvas convexa y cóncavas consecutivas (...)*".

- Las curvas verticales convexas ubicadas entre las progresivas 0+235 a 0+375 (2), 0+775 al 0+915 (5) y 2+235 al 2+595 (8), en sus puntos más altos se elevan por encima del nivel de la "calzada existente" en 0,34, 0,53 y 1,85 m, respectivamente. Al respecto, la Norma DG-2001 señala:

"403.02 CONSIDERACIONES DE DISEÑO

Para la definición del perfil se adoptarán, salvo casos suficientemente justificados, los siguientes criterios:

- *Posición del Perfil respecto a la planta*
En carreteras de calzadas separadas
 - *La definición del perfil podrá ser común para ambas calzadas o diferente para cada una de ellas. En general el eje que lo defina coincidirá con el borde interior del carril más próximo al separador central."*

En el caso particular, el borde interior de la "calzada existente" entre las progresivas 0+000 a 2+595, debió definir el perfil de la nueva calzada; sin embargo, las curvas verticales en este tramo definen un perfil ondulado innecesario, sin la justificación correspondiente, incrementado además los volúmenes de material de relleno, y por ende los costos de la carretera.

- Las curvas 3 y 4 (cóncavas), están unidas por una alineación de 55 m, las cuales forman un lomo quebrado, en consideración a lo señalado en la Norma DG-2001:

"403.02 CONSIDERACIONES DE DISEÑO

Para la definición del perfil se adoptarán, salvo casos suficientemente justificados, los siguientes criterios:

(...)

- *Rasantes de lomo quebrado (dos curvas verticales de mismo sentido, unidas por una alineación corta), deberán ser evitadas toda vez que sea posible. Si las curvas son convexas se generan largos sectores con visibilidad restringida, y si ellas son cóncavas, la visibilidad del conjunto resulta antiestética y se crean falsas apreciaciones de distancia, curvatura, etc. Lo último es especialmente válido en carreteras con calzadas separadas"*

Sin embargo, no se advierte justificación alguna para su diseño, contraviniendo lo señalado en la citada norma.

A través de un levantamiento topográfico por parte de la Contraloría General de la República, se ha verificado que las citadas curvas verticales se materializaron durante la construcción de la Segunda Calzada. Con ayuda de software especializado, la comisión auditora realizó un trazo referencial que permitió eliminar las curvas verticales que no se ajustan a la norma, para ello se tomó en cuenta que los drenajes transversales no debían ser alterados en consideración a lo indicado en el Estudio de Puentes, Obras de Arte y Drenaje del EDI (Volumen I, tomo 2, descripción 2.6)¹⁹ cuyo

¹⁹ EDI - Estudio de Puentes, Obras de Arte y Drenaje del EDI (Volumen I, tomo 2, descripción 2.6) (Apéndice n.º 98).



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

numeral 1.7.1 Obras de Drenaje Transversal señaló que : "El presente estudio ha contemplado la ampliación de todas las obras de drenaje existentes, manteniendo sus actuales dimensiones y siguiendo el cauce definido por la quebrada, las cuales garantizan el funcionamiento del sistema de drenaje en concordancia con la demanda hidrológica (...)." lo cual permitió estimar el sobrecosto que implicó la conformación de las curvas verticales a través de rellenos innecesarios con material de cantera y su respectivo transporte, cuyo resumen se presenta a continuación:

Cuadro n.° 27
Sobre costos generados por la construcción de curvas verticales que no se ajustan a la Norma DG-2001

N°	Partida	Und	Metrado	Precio Unitario (US\$)	Parcial (US\$)
02	Movimiento de Tierras				
02.09	Conformación de terraplenes con material de cantera	m3	15 694,03	9,85	154 586,20
06	Transporte				
06.01	Transporte de material granular D <=1 km	m3k	15 694,03	2,96	464 54,33
06.02	Transporte de material granular D > 1 km	m3k	8 5891,77	0,48	412 28,05
Costo Directo					242 268,57
GG (21,05287516%)					51 004,50
Utilidad 10%					24 226,86
Aporte de regulación 1%					2 422,69
Subtotal					319 922,62
IGV 18%					57 586,07
Total Presupuesto					377 508,69

Fuente: Levantamiento topográfico – CGR – Comisión de auditoría (Apéndice n.° 93)
Elaborado por: Comisión auditora

2. Curvas Horizontales de longitud menor a la permitida.

En los planos de planta y perfil: NYP-2014-PP-01 y NYP-2014-PP-02 (Apéndice n.° 98) se identifican dos (2) curvas horizontales cuyas características se muestran a continuación:

Cuadro n.° 28
Curvas Horizontales

N°	Inicio	Fin	Radio (m)	Sentido	ΔD	Long (m)	Vd (km/h)	Long. Min DG-2001	Long. Que falta
1	0+886	1+104	8 000	Der.	1°33'44"	218	90	540 m	322 m
2	1+402	1+651	10 000	Izq.	1°25'36"	249	90	540 m	291 m

Fuente: EDI
Elaborado por: Comisión auditora

Respecto a estas curvas horizontales se determina que:

- Las curvas horizontales identificadas como n.° 1 y 2 en el Cuadro n.° 28 se encuentran ubicadas dentro de un tramo cuya velocidad de diseño es de 90 km/h, ambas poseen ángulos de deflexión (ΔD) menores a 5°. Las curvas horizontales con tales características deben cumplir la Norma DG-2001, que establece:

"402.02 Consideraciones de Diseño

En el caso de ángulos de deflexión ΔD pequeños, iguales o inferiores a 5°, los radios deberán ser suficientemente grandes para proporcionar longitud de curva

mínima L obtenida de la fórmula siguiente: $L > 30(10 - \Delta D)$, $\Delta D \leq 5^\circ$... la longitud mínima de curva (L) será:

Carretera Red Nacional	L (m)
Autopista ó Multicarril	$6V$
Dos Carriles	$3V$

V = Velocidad de diseño (kph) (...)"

En tal sentido, en aplicación de la citada norma, la longitud mínima debe ser de 540 m (seis veces la velocidad de diseño). Sin embargo, las longitudes de curva planteadas en el EDI, consideró longitudes de 218 m y 249 m, las cuales son menores a la permitida.

3. Tangentes horizontales (tramos rectos) con longitudes mayores y/o menores a las permitidas

Se revisó selectivamente el cumplimiento de las normas respecto a las longitudes de las tangentes horizontales, tomándose como muestra los planos de planta y perfil NYP-2014-PP-01 a NYP-2014-PP-48 del EDI (Apéndice n.º 98). De la lectura de estos planos se identifica 20 tangentes horizontales (tramos rectos), cuyas características geométricas son las que se muestran a continuación:

Cuadro n.º 29
Tangentes Horizontales

Nº	Inicio	Fin	Long. Tangente	Vd	Norma DG-2001		Falta para L min.	Exceso en L máx.	Comentarios
					L mín (*)	L máx (*)			
1	01+651	03+688	2037	90	250	1503	Cumple	534	Construido
2	04+289	07+890	3601	90	250	1503	Cumple	2098	Construido
3	07+890	11+088	3198	90	250	1503	Cumple	1695	Construido
4	11+088	14+457	3369	90	250	1503	Cumple	1866	Construido
5	16+636	23+838	7202	90	250	1503	Cumple	5699	Construido
6	25+599	27+808	2209	90	250	1503	Cumple	706	No Construido
7	30+701	30+755	54	70	97 - 194	1169	140	Cumple	Construido
8	31+209	31+251	42	70	97 - 194	1169	152	Cumple	Construido
9	32+280	32+308	28	70	97 - 194	1169	166	Cumple	No Construido
10	32+637	32+692	55	70	97 - 194	1169	139	Cumple	No Construido
11	33+053	33+055	2	70	97 - 194	1169	192	Cumple	No Construido
12	36+294	36+388	94	80	111 - 222	1336	128	Cumple	No Construido
13	38+289	38+330	41	80	111 - 222	1336	181	Cumple	Construido
14	38+575	38+585	10	80	111 - 222	1336	212	Cumple	Construido
15	43+323	43+325	2	80	111 - 222	1336	220	Cumple	Construido
16	43+520	43+526	6	80	111 - 222	1336	216	Cumple	Construido
17	43+800	43+801	1	80	111 - 222	1336	221	Cumple	Construido
18	44+546	44+587	41	80	111 - 222	1336	181	Cumple	Construido
19	47+886	47+907	21	70	111 - 222	1169	173	Cumple	Construido
20	48+161	48+257	96	70	111 - 222	1169	98	Cumple	Construido

(*) Longitudes mínimas para tramos tangentes comprendidos entre curvas opuestas (s) o del mismo sentido (o)

Fuente: EDI

Elaborado por: Comisión auditora

Efectuado el análisis sobre la base de la información obtenida del EDI, se observa que:

- Conforme se puede apreciar del cuadro n.° 29, a lo largo de la carretera se establecieron 3 velocidades de diseño (70, 80 y 90 km/h) en consideración a éstas, la Norma DG-2001 establece lo siguiente:

"402.02 Consideraciones de diseño

(...) Para las carreteras de un patrón elevado (autopistas o multicarril), el trazado deberá ser más bien una serie de curvas de radios amplios que de extensas tangentes, "quebradas" por curvas de pequeña amplitud circular. Amén (sic) de reducir la sensación de monotonía para el conductor...

402.03 Tramos en tangente

A efectos de la presente Norma, en caso de disponerse el elemento tangente, las longitudes mínima admisible y máxima deseable, en función de la velocidad de proyecto, serán las dadas en la Tabla 402.01

**TABLA 402.01
LONGITUD DE TRAMOS EN TANGENTE**

Vd (km/h)	L mín.s (m)	L mín.o (m)	L máx. (m)
(...)			
70	97	194	1169
80	111	222	1336
90	125	250	1503
(...)			

Siendo:

L mín.s = Longitud mínima (m) para trazados en "S" (alineación recta en alineaciones curvas con radios de curvatura de sentido contrario).

L mín.o = Longitud mínima (m) para el resto de casos (alineación recta entre alineaciones curvas con radios de curvatura del mismo sentido).

Lmáx = Longitud máxima (m).

Vd = Velocidad de diseño (Km/h)*

- Entonces según la citada Norma DG-2001, la longitud máxima deseable para una velocidad de diseño de 90 km/h, era de 1 503 m; sin embargo, los tramos de tangentes horizontales del 1 al 6 (según el orden presentado en el cuadro n.° 29) planteados en el EDI consideró longitudes de tangente que varían entre 2 037 m. a 7 202 m.

Los tramos de tangentes horizontales del 1 al 6 (según el orden presentado en el cuadro n.° 33) se encuentran dentro de un tramo cuya velocidad de diseño es de 90 km/h, en tal sentido, la longitud máxima deseable que corresponde es de 1 503 m. Sin embargo, las longitudes planteadas en el EDI son mayores y varían entre 2 037 y 7 202 m, dichas longitudes no permiten reducir los efectos de monotonía en los conductores. Cabe precisar que, si bien las longitudes máximas definidas en el EDI son deseables, correspondía que el diseñador sustente su decisión de adoptar longitudes mayores a lo señalado en la DG-2001. En los documentos que conforman el EDI no se identifica esta sustentación.

- De otro lado, la norma DG-2001 establece una longitud mínima admisible para la velocidad de diseño de 70 km/h, las cuales son 97 m (entre curvas opuestas) y 194 m (entre curvas del mismo sentido). Sin embargo, los tramos de tangentes horizontales del 7 al 10; 19 y 20 (según el orden presentado en el cuadro n.° 29) fueron planteados



LCM

L

f

H

jo

en el EDI con longitudes que varían entre 2 y 96 m, las cuales son inferiores a las longitudes mínimas señaladas en la Tabla 402.01 de la norma, es decir no cumplen ninguno de los 2 casos.

- En relación al tramo de carretera con velocidad de diseño de 80 km/h, la Norma DG-2001 establece una longitud mínima admisible de 111 m (entre curvas opuestas) y 222 m (entre curvas del mismo sentido). Sin embargo, los tramos de tangentes horizontales del 12 al 18 (según el orden presentado en el cuadro n.° 29) con longitudes que varían entre 1 y 94 m, las cuales son inferiores a las longitudes mínimas señaladas en la Tabla 402.01 de la norma. Es decir, en ninguno de los 2 casos cumple con la norma DG-2001.

4. Variaciones de velocidad no permitidas

De la revisión a los planos de intersecciones: NYP-2014-PGI-01, NYP-2014-PGI-02 y NYP-2014-PGI-03 del EDI (**Apéndice n.° 98**), se advierte que en la Segunda Calzada, se plantearon 10 pasos a nivel. Asimismo, como resultado de la revisión al Estudio de Topografía, Trazo y Diseño Vial del EDI (Volumen I, tomo 2, descripción 2.1) (**Apéndice n.° 91**), se identificó, que para las rotondas como solución a los cruces o intersecciones, se consideró una velocidad de diseño de 30 km/h, las características se detallan en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 30
Intersecciones en la Autopista Puno Juliaca y variaciones de velocidad

N°	Tramos generados por intersecciones según EDI		DG-2001 Tramos para escalonamiento de velocidad mínimo 2 km Máxima variación de velocidad 20 km/h							
	Inicio.	Fin	Distancia - Velocidades de diseño y variaciones (Km/h)				0 - 2 km	2 - 4 km	4 - 6 km	6 - 8 km
			Long. Km	V d1	Vd2	Vd1-Vd2				
1	0+000 Rot.1	4+300 Rot.2	4,30	90	30	60	30	Sin dist. min	Sin dist. min	Sin dist. min
2	4+300 Rot.2	5+370 Rot.3	1,00	90	30	60	30	Sin dist. min	Sin dist. min	Sin dist. min
3	5+370 Rot.3	14+500 Int.1	9,13	90	30	60	30	50	Sin dist. min	Sin dist. min
4	14+500 Int.1	20+320 Int.2	5,82	90	30	60	30	50	Sin dist. min	Sin dist. min
5	20+320 Int.2	24+200 Rot.4	4,12	90	30	60	30	Sin dist. min	Sin dist. min	Sin dist. min
6	24+200 Rot.4	25+470 Rot.5	1,27	90	30	60	30	Sin dist. min	Sin dist. min	Sin dist. min
7	25+470 Rot.5	28+950 Int.3	3,48	90	30	60	30	Sin dist. min	Sin dist. min	Sin dist. min
8	28+950 Int.3	35+130 Rot.6	6,18	70	30	40	30	50	Sin dist. min	Sin dist. min
9	35+130 Rot.6	48+260 Rot.7	13,13	80	30	50	30	50	70	Sin dist. min

Fuente: EDI

Elaborado por: Comisión auditora

De contrastar el cuadro n.° 30 con la norma DG-2001 se advierte lo siguiente:

- El numeral 204.07 - Variaciones de la Velocidad Directriz, de la norma DG-2001 señala:
"Los cambios repentinos en la velocidad de diseño a lo largo de una carretera deberán ser evitados. Se debe considerar como longitud mínima de un tramo la distancia

correspondiente a dos (2) kilómetros, y entre tramos sucesivos no se deben presentar diferencias en las velocidades de diseño superiores a los 20 Km/h”.

- Entre las velocidades de diseño de los tramos de carretera (70, 80 y 90 km/h) y la velocidad de diseño de las rotondas existe una diferencia de 40, 50 y 60 km/h, respectivamente, las cuales son superiores a lo especificado por la norma (20km/h), por tal motivo, en atención a lo señalado en la citada norma, es necesario tramos de 2 km de longitud a fin que no se generen diferencias de velocidades superiores a 20 km/h.

En tal sentido, debido a las intersecciones, la segunda calzada se sub divide en 9 segmentos, cuyas longitudes varían entre 1,00 km y 13,13 km, sobre las cuales debería darse los escalonamientos de velocidad de 20 km/h cada 2,0 km. Sin embargo, según se advierte en el cuadro n.° 34, dichas longitudes solo permitirían las siguientes variaciones de velocidad:

- a) En los tramos 1, 2, 5, 6 y 7 (según numeración del cuadro n.° 30), las longitudes varían entre 1,0 km a 4,30 km; las cuales solo permiten conservar la velocidad de salida (30 km/h) en 2,0 km, después de este recorrido debe adaptar su velocidad para ingresar a una nueva intersección a 30 km/h.
- b) En los tramos 3, 4 y 8 (según numeración del cuadro n.° 30), sus longitudes varían entre 5,82 km a 9,13 km; las cuales solo permiten un incremento de velocidad hasta 50 km/h en 4,0 km, después de este recorrido debe adaptar su velocidad para ingresar a una nueva intersección a 30 km/h.
- c) En el tramo 9 (según numeración del cuadro n.° 30), su longitud es de 13,13 km; la cual permite un incremento de velocidad hasta 70 km en 6,0 km, después de este recorrido debe adaptar su velocidad para ingresar a una nueva intersección a 30 km/h.

Cabe comentar que, según lo indicado en Estudio de tráfico y cargas por eje del EDI (Volumen I, tomo 2, descripción 2.2) (Apéndice n.° 92), se realizó el estudio de velocidades el 21 de enero de 2014, del cual se habría obtenido velocidades de operación, a través de mediciones del tiempo que tardan los vehículos en recorrer las distancias 3, 10 y 12 Km, que corresponden a las longitudes de los tramos Juliaca – Uniandina, Huata - Paucarcolla y Paucarcolla – Puno. Finalmente, en el numeral 10.1 Conclusiones del citado estudio se señaló: “Las Velocidades de Operación para la carretera Juliaca - Puno es como se indica en el cuadro siguiente”, en dicho cuadro se advierte, que con las velocidades medidas se determinó tres velocidades de operación (57, 72 y 57 km/h, respectivamente). Al respecto, el Volumen II – Guía de Diseño de la norma DG-2001 señala:

“204.04 Velocidad de operación

(...)

Este concepto es básico para evaluar la calidad del servicio que brinda una carretera, así como parámetro de comparación entre una vía existente con características similares a una vía en proyecto a fin de seleccionar una velocidad de diseño lo más acorde con el servicio que se desee brindar.

204.05 Relación entre las velocidades de operación y de marcha

(...)

La estimación de las velocidades reales de operación deberá apoyarse en el uso de un determinado modelo matemático, que tenga en cuenta todos o algunos de los parámetros involucrados, relacionados con las características físicas o geométricas de

la carretera y su entorno, tales como: radio de las curvas, peraltes, longitud, tipo de vía, ancho de calzada, ancho de bermas, pendiente longitudinal, topografía, entorno urbanístico, etc. De todos ellos, el más importante es el radio de las curvas horizontales. La inclusión de los conceptos de velocidad de operación y de marcha, nos permite tener otro criterio para la elección de la velocidad de diseño, en función de un estudio de velocidades de alguna vía con características similares a la que se proyecta. (El subrayado es agregado)

En tal sentido, las velocidades de operación medidas según el estudio de velocidades del EDI (57, 72 y 57 km/h), no fueron obtenidas con el apoyo de algún modelo matemático bajo los criterios establecidos en la citada norma. Además, en el citado estudio, no se advierte que las velocidades de operación medidas, hayan servido como criterio para la elección de las velocidades de diseño.

Finalmente, en el EDI se consideraron tres velocidades de diseño (70, 80 y 90 km/h), las cuales deberían servir para determinar las características de los diversos elementos geométricos de la carretera. Sin embargo, conforme se desprende de los párrafos precedentes y del cuadro n.º 34, las velocidades de diseño usadas no se compatibilizaron con las velocidades de diseño de las intersecciones y/o rotondas.

Al respecto, del Estudio de Topografía, Trazo y Diseño Geométrico del EDI (Volumen I, tomo 2, descripción 2.1) del EDI (Apéndice n.º 91), se advierte que la velocidad de diseño de las rotondas (30 km/h) no fue compatibilizada con las velocidades de diseño asumidas para las vías de acceso principal (70, 80 y 90 km/h), ya que se consideraron radios de 40m, sin tomar en cuenta la Norma DG-2001 que señala:

"501.12.04 Elementos de Diseño en Rotondas.

• **Velocidad de Diseño de las Rotondas**

(...)

Las experiencias obtenidas en zonas urbanas indican que las rotondas con velocidades de 25 a 40 Kph, son eficaces; en zonas rurales, tales velocidades no resultan satisfactorias para carreteras con velocidades de diseño de 60 a 120 Kph. (...)

En la Tabla 501.05g se detallan los valores convenientes, mínimos deseables, de la velocidad de diseño de las rotondas.

(...)

Por ejemplo, para una velocidad de diseño de 56 Kph, es necesario un radio mínimo de 150 m, lo que significa que el radio exterior de la rotonda sería de unos 170 m, o mayor aún si su trazado fuera un óvalo. Estos tamaños son casi siempre impracticables y prohibitivos, además de no ser cómodos para los conductores (...)"

Los hechos expuestos denotan el incumplimiento de la siguiente normativa:

- **Manual de Diseño Geométrico de Carreteras DG-2001, aprobado con Resolución Directoral n.º 143-2001-MTC/15.17 de 12 de marzo de 2001, modificado por la Resolución Directoral n.º 037-2008-MTC/14 de 22 de setiembre de 2008.**

"VOLUMEN I: NORMAS DE DISEÑO GEOMÉTRICO

CRITERIOS BASICOS

CAPÍTULO 2 - Criterios y Controles Básicos para el Diseño

(...)

Sección 204 Velocidad de Diseño

(...)

204.02 Relación entre la velocidad directriz y las características geométricas.
La velocidad directriz condiciona todas las características ligadas a la seguridad de tránsito. Por lo tanto, ellas, como el alineamiento horizontal y vertical, distancia de visibilidad y peralte, variarán apreciablemente con la velocidad directriz. En forma indirecta están influenciados los aspectos relativos al ancho de la calzada, bermas, etc.

204.03 Velocidad de marcha.

Denominada también velocidad de crucero, es el resultado de dividir la distancia recorrida entre el tiempo durante el cual el vehículo estuvo en movimiento, bajo las condiciones prevalecientes del tránsito, la vía y los dispositivos de control.
(...)

204.05 Relación entre las Velocidades de Operación y de Marcha

Según se encuentre en la fase del estudio de una carretera existente o en el diseño de una nueva carretera, se podrán determinar las velocidades de operación en el primer caso, o simplemente estimarlas en el segundo, siempre considerando los distintos elementos geométricos a lo largo del trazado.

Para la determinación de las velocidades de operación deberán tomarse datos de velocidades puntuales en la mitad de las curvas horizontales y de las rectas que tengan suficiente longitud. Así, se pueden obtener las sucesivas velocidades de operación o velocidades realmente prácticas como resultado o efecto operacional de la geometría de la vía.

Con respecto a la velocidad de marcha y cuando no se disponga de un estudio real de ella en campo bajo las condiciones prevalecientes a analizar, se tomarán como valores teóricos los comprendidos entre el 85% y el 95% de la velocidad de diseño, tal como se muestran en la Tabla 204.01.

204.07 Variaciones de la Velocidad Directriz.

Los cambios repentinos en la velocidad de diseño a lo largo de una carretera deberán ser evitados.

Se debe considerar como longitud mínima de un tramo la distancia correspondiente a dos (2) Kilómetros, y entre tramos sucesivos no se deben presentar diferencias en las velocidades de diseño superiores a los 20 Km/h.

CAPÍTULO 4 - Diseño Geométrico en Planta y Perfil

Sección 402 – Alineamiento Horizontal

402.02 Consideraciones de Diseño

Se presenta aquí algunos aspectos fundamentales que habrán de considerarse en el diseño del alineamiento, considerando su fluidez y apariencia general:

- Los tramos excesivamente extensos en tangente, convenientes para las vías férreas, no son deseables para las carreteras. Para las carreteras de un patrón elevado (autopistas o multicarril), el trazado deberá ser más bien una serie de curvas de radios amplios que de extensas tangentes, "quebradas" por curvas de pequeña amplitud circular. Amén (sic) de reducir la sensación de monotonía para el conductor, ese patrón de trazado se ajusta mejor a la conformación básica de las líneas naturales, pudiendo reducir los rasgos causados por el terraplén en el paisaje.



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

- En el caso de ángulos de deflexión ΔD pequeños, iguales o inferiores a 5° , los radios deberán ser suficientemente grandes para proporcionar longitud de curva mínima L obtenida con la fórmula siguiente:

$$L > 30 (10 - \Delta D), \Delta D < 5^\circ$$

(L en metros; ΔD en grados)

No se usará nunca ángulos de deflexión menores de $59'$ (minutos).

La longitud mínima de curva (L) será:

Carretera Red Nacional	L (m)
Autopista o Multicarril	6V
Dos carriles	3V

(...)



Leh

A

H
Jo

402.03 Tramos en Tangente

A efectos de la presente Norma, en caso de disponerse el elemento tangente, las longitudes mínima admisible y máxima deseable, en función de la velocidad de proyecto, serán las dadas en la Tabla 402.01

Tabla 402.01
Longitud de tramos en tangente

Vd (Km/h)	L _{min.s} (m)	L _{min.o} (m)	L _{max} (m)
(...)			
70	97	194	1169
80	111	222	1336
90	125	250	1503
(...)			

Siendo:

$L_{min.s}$ = Longitud mínima (m) para trazados en "S" (alineación recta en alineaciones curvas con radios de curvatura de sentido contrario).

$L_{min.o}$ = Longitud mínima (m) para el resto de casos (alineación entre alineaciones curvas con radios de curvatura del mis sentido).

L = Longitud máxima (m).

Vd_{max} = Velocidad de diseño (Km/h)

(...)

Sección 403 - Diseño Geométrico del Perfil Longitudinal

(...)

403.02 Consideraciones de Diseño

Para la definición del perfil se adoptarán, salvo casos suficientemente justificados, los siguientes criterios:

- Posición del Perfil respecto a la planta

En carreteras de calzadas separadas

- La definición del perfil podrá ser común para ambas calzadas o diferente para cada una de ellas. En general el eje que lo defina coincidirá con el borde interior del carril más próximo al separador central.

(...)

- Rasantes de lomo quebrado (dos curvas verticales de mismo sentido, unidas por una alineación corta), deberán ser evitadas toda vez que sea posible. Si las curvas son convexas se generan largos sectores con visibilidad restringida, y si ellas son cóncavas, la visibilidad del conjunto resulta antiestética y se crean falsas apreciaciones de distancia, curvatura, etc. Lo último es especialmente válido en carreteras con calzadas separadas.

(...)

Sección 404 - Coordinación entre Alineamiento Horizontal y Perfil Longitudinal **404.01 Generalidades**

Las normas y recomendaciones precedentes apuntan a producir niveles aceptables de visibilidad, comodidad, agrado visual y de servicio en general, mediante una correcta elección de los elementos en planta y elevación que configuran el trazado. No obstante esto (sic), dichas normas y recomendaciones, aplicadas por separado a los referidos planos, no aseguran un buen diseño.

Por ello es necesario estudiar también sus efectos combinados aplicarles ciertas normas de compatibilización y coordinarlos, de acuerdo a criterios funcionales y estéticos que se asumirán a continuación.

(...)

404.02 Diseño espacial de la vía

404.02.01 Combinaciones No permitidas

Para todo tipo de carretera se evitarán las siguientes situaciones:

(...)

- Tangente en planta con curvas convexa y cóncavas consecutivas.



VOLUMEN II: Guía de Diseño Geométrico

(...)

CAPÍTULO 2 - Criterios y Controles Básicos para el Diseño

(...)

Sección 204: Velocidad de Diseño

(...)

204.04 Velocidad de Operación

La velocidad de operación es la velocidad media de desplazamiento que pueden lograr los usuarios en una carretera con una velocidad de diseño dada, bajo las condiciones prevalecientes del tránsito y grado de relación de ésta con otras vías y con la propiedad adyacente. Si el tránsito y la interferencia son bajas, la velocidad de operación puede llegar a ser muy similar a la velocidad de diseño. A medida que el tránsito crece la interferencia entre vehículos aumenta tendiendo a bajar la velocidad de operación del conjunto. Este concepto es básico para evaluar la calidad del servicio que brinda una carretera, así como parámetro de comparación entre una vía existente con Características similares a una vía en proyecto a fin de seleccionar una velocidad de diseño lo más acorde con el servicio que se desee brindar.

204.05 RELACIÓN ENTRE LAS VELOCIDADES DE OPERACIÓN Y DE MARCHA

Normalmente se asimila la velocidad de operación al percentil 85 de la distribución de velocidades observadas en una localización determinada, es decir, se asume que hay un 15% de los vehículos que circulan a una velocidad superior a la de operación en el elemento. Para tener en cuenta el concepto, generalmente reconocido, sólo se consideran en el análisis de las velocidades las correspondientes a los vehículos livianos que circulan con un intervalo amplio, para no estar así condicionados por una circulación en caravana.

La estimación de las velocidades reales de operación deberá apoyarse en el uso de un determinado modelo matemático, que tenga en cuenta todos o algunos de los parámetros involucrados, relacionados con las características físicas o geométricas de la carretera y su entorno, tales como: radio de las curvas, peraltes, longitud, tipo de vía, ancho de calzada, ancho de bermas, pendiente longitudinal, topografía, entorno urbanístico, etc. De todos ellos, el más importante es el radio de las curvas horizontales.

La inclusión de los conceptos de velocidad de operación y de marcha, nos permite tener otro criterio para la elección de la velocidad de diseño, en función de un estudio de velocidades de alguna vía con características similares a la que se proyecta.

204.07 Variaciones de la velocidad directriz

Se admite una diferencia máxima de 20 Km/h entre las velocidades directrices de tramos contiguos. En caso de superar esa diferencia debería intercalarse entre ambos uno o varios tramos que cumplan esa limitación, y proporcionen un adecuado escalonamiento de velocidades.

CAPÍTULO 5 - Diseño Geométrico de Intersecciones

Sección 501: Intersecciones a Nivel

(...)

501.12 Intersecciones Rotatorias o Rotondas

(...)

501.12.02 Ventajas y Desventajas

(...)

Sus desventajas son:

- No tienen mayor capacidad que las Intersecciones a nivel bien proyectadas y reguladas.
 - Necesitan más espacio y son generalmente más costosas que las Intersecciones a nivel con función equivalente.
- (...)
- Se requieren islas centrales demasiado grandes o velocidades de operación sumamente bajas cuando el volumen de tránsito pasa de los 1 500 v/h.

Tabla 501.05

Velocidad de diseño para trazado de rotondas

Vel. diseño Accesos (Kph)	Vel. Media Operación Accesos (Kph)	Velocidad de Diseño de la Rotonda (Kph)	
		Mínima	Deseable
50	43	30	45
65	45	45	55
80 ó más	65 a 80	50	65

(...)

- Decreto Legislativo n.º 1012, que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas para la generación del empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada del 12 de mayo de 2008 publicado el 13 de mayo de 2008 y modificatorias.

“Artículo 5.- Principios

En todas las etapas vinculadas a la provisión de infraestructura pública y/o prestación de servicios públicos bajo la modalidad de Asociación Público Privada, se contemplarán los siguientes principios:

Valor por dinero. Establece que un servicio público debe ser suministrado por aquel privado que pueda ofrecer una mayor calidad a un determinado costo o los mismos resultados de calidad a un menor costo. De esta manera, se busca maximizar la satisfacción de los usuarios del servicio, así como la optimización del valor del dinero proveniente de los recursos públicos.”

Los hechos descritos han ocasionado la afectación de los niveles de seguridad, comodidad, agrado visual y niveles de servicio, asimismo, perjuicio al Estado por sobrecosto de la obra por US\$ 377 508,69 y por los costos que resulten necesarios para la adecuación de obra a la norma DG-2001.

Los hechos indicados se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos del MTC de favorecer al Concesionario al aprobar el EDI de la segunda calzada con deficiencias respecto al diseño geométrico de los elementos esenciales de la vía mencionados, puesto que no cumplían lo dispuesto en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras – DG-2001.

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

Efectuada la evaluación de los comentarios y documentos presentados, **Apéndice n.º 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:

RAÚL ANTONIO TORRES TRUJILLO, identificado con DNI n.º 07192012, Director Ejecutivo de Provias Nacional, periodo de gestión comprendido entre el 12 de marzo de 2007 al 5 de enero de 2017, cargo conferido mediante Resolución Ministerial n.º 102-2007-MTC/01 del 12 de marzo de 2007 cuya renuncia fue aceptada mediante Resolución Ministerial n.º 004-2017-MTC/01.02 publicada del 5 de enero de 2017 (**Apéndice n.º 5**).

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que en su calidad de Director Ejecutivo de Provias Nacional, aprobó mediante Resolución Directoral n.º 002-2015-MTC/20 de 5 de enero de 2015 (**Apéndice n.º 11**) el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) del Proyecto "Construcción de la Autopista Puno - Juliaca", del Tramo 5: Matarani - Arequipa - Juliaca - Azángaro/llo - Moquegua - Puno - Juliaca del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil. El cual, contenía deficiencia de diseño de Curvas Verticales; Curvas Horizontales de longitud menor a la permitida; Tangentes horizontales (tramos rectos) con longitudes mayores y/o menores a la permitida; Clasificación de la vía; Variaciones de velocidad no permitidas y sin el Diagrama de Masas lo que no permite evaluar la optimización de la inversión en costo transporte de materiales provenientes de movimiento de tierras, es decir los referidos diseños, no se ajustaron a los requerimientos establecidos en el Manual de Diseño Geométrico (DG-2001).

Asimismo; su participación permanece, debido a que en sus comentarios el Auditado señaló que en su función de "aprobar" le correspondía constatar la existencia del pronunciamiento especializado y competente (Jefe, Coordinador Técnico y Especialistas). Sin embargo, en la Resolución Directoral n.º 002-2015-MTC/20 de 5 de enero de 2015 (**Apéndice n.º 11**), con la que aprobó el "Estudio Definitivo de Ingeniería de la Carretera de la Segunda Calzada de la Autopista Puno – Juliaca", no advirtió que faltaba la opinión del Coordinador Técnico de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, situación que no permitió que los estudios pasen por una exhaustiva revisión y advertir las deficiencias señaladas en la desviación de cumplimiento.

En tal sentido, no cumplió diligentemente con sus funciones establecidas en el Manual de Organización y Funciones (MOF) aprobado con Resolución Directoral n.º 993-2012-MTC/20 de 22 de noviembre de 2012 (**Apéndice n.º 4**), que entre otros, señala:

"25. Aprobar los estudios de ingeniería de detalle de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional, otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o bajo cualquier otra forma que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo."

Asimismo actuó al margen de sus funciones establecidas en el Manual de Operaciones de Provias Nacional, aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 394-2011-MTC-02 del 6 de junio de 2011 (Apéndice n.° 4), en cuyo artículo 9° se establece:

"Artículo 9.- La Dirección Ejecutiva tiene las siguientes funciones:

(...)

r) Aprobar los estudios de ingeniería de detalle de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional, otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra forma que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo."



HELI WENCESLAO LINARES HURTADO, identificado con DNI n.° 10307088, Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, periodo de 18 de agosto de 2008 hasta el 31 de diciembre de 2015, designación otorgada mediante Resolución Viceministerial n.° 753-2008-MTC/02 de 18 de agosto de 2008 y Contrato de Trabajo a plazo indeterminado n.° 00021-2011-MTC/20 de 22 de agosto de 2011, cuya renuncia fue aceptada a partir del 31 de diciembre de 2015, tal como consta en su carta de renuncia s/n de fecha 7 de diciembre de 2015. (Apéndice n.° 5)

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que suscribió el Informe n.° 112-2014-MTC/20.09 de 10 de diciembre de 2014 (Apéndice n.° 9), con el cual dio su conformidad y recomendó la aprobación del EDI presentado. Además, visó el Informe n.° 216-2014-MTC/20.09.JG de 5 de diciembre de 2014 (Apéndice n.° 87), del especialista en Diseño Vial de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, quien dio conformidad a su especialidad en el EDI; sin advertir las deficiencias del diseño geométrico descritas Curvas Verticales; Curvas Horizontales de longitud menor a la permitida; Tangentes horizontales (tramos rectos) con longitudes mayores y/o menores a la permitida; Clasificación de la vía; Variaciones de velocidad no permitidas y sin el Diagrama de Masas lo que no permite evaluar la optimización de la inversión en costo transporte de materiales provenientes de movimiento de tierras, es decir los referidos diseños, no se ajustaron a los requerimientos establecidos en el Manual de Diseño Geométrico (DG-2001).

Lo que evidencia que actuó sin velar por el debido cumplimiento de las funciones establecidas en el Manual de Organización y Funciones (MOF) aprobado con Resolución Directoral n.° 993-2012-MTC/20 de 22 de noviembre de 2012 (Apéndice n.° 4) que, entre otras, señala:

"3. Revisar y aprobar los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID) de los proyectos de Infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional otorgados bajo concesión, de acuerdo a los Términos de Referencia de cada contrato y la normativa vigente. (...)

9. Coordinar con los expertos que contrate la Entidad, para que el aporte profesional de éstos, permita el cumplimiento de los términos contractuales en la ejecución de los estudios de los proyectos."

Asimismo actuó al margen de sus funciones establecidas en el Manual de Operaciones de Provias Nacional, aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 394-2011-MTC-02 del 6 de junio de 2011 (Apéndice n.° 4) en cuyo artículo 15° se establece:

"Artículo 15.- La Oficina Técnica de Concesiones tiene las siguientes funciones:

(...)

- b) Dar conformidad a los Proyectos de Ingeniería de Detalle – PID, de acuerdo a los Términos de Referencia de cada Contrato y la normativa vigente.
- c) Proponer para su aprobación los estudios de ingeniería de detalle de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional, otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra forma que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo."

CESAR EDUARDO HERRERA BRICEÑO, identificado con DNI n.° 07256288, Jefe (e) de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, en el periodo de 28 de agosto del 2011 al 18 de noviembre del 2015, designado como Coordinador Técnico I, según Contrato de Trabajo a Plazo Indeterminado n.° 00022-2011-MTC/20 de 28 de agosto de 2011²⁰, cuya renuncia fue aceptada a partir del 18 de noviembre de 2015, tal como consta en su carta de renuncia s/n de fecha 24 de noviembre de 2015 (**Apéndice n.° 5**).



Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que en su calidad de Jefe (e) de la Oficina Técnica de Concesiones visó la Resolución Directoral n.° 002-2015-MTC/20 de 5 de enero de 2015 (**Apéndice n.° 11**), que aprobó el EDI, en virtud a lo solicitado con el memorando n.° 2187-2014-MTC/20.3 de 29 de diciembre de 2014 (**Apéndice n.° 19**), de la Unidad Gerencial de Asesoría Legal de Provias Nacional, sin advertir las deficiencias evidenciadas en la observación referidas a Curvas Verticales; Curvas Horizontales de longitud menor a la permitida; Tangentes horizontales (tramos rectos) con longitudes mayores y/o menores a la permitida; Clasificación de la vía; Variaciones de velocidad no permitidas y sin el Diagrama de Masas lo que no permite evaluar la optimización de la inversión en costo transporte de materiales provenientes de movimiento de tierras, es decir los referidos diseños, no se ajustaron a los requerimientos establecidos en el Manual de Diseño Geométrico (DG-2001).

En tal sentido, no cumplió diligentemente con las funciones establecidas en el Manual de Organización y Funciones (MOF) aprobado con Resolución Directoral n.° 993-2012-MTC/20 de 22 de noviembre de 2012 (**Apéndice n.° 4**), que entre otras, señala:

(...)

3. Revisar y aprobar los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID) de los proyectos de Infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional otorgados bajo concesión, de acuerdo a los Términos de Referencia de cada contrato y la normativa vigente.

(...)

9. Coordinar con los expertos que contrate la Entidad, para que el aporte profesional de éstos, permita el cumplimiento de los términos contractuales en la ejecución de los estudios de los proyectos.

(...)

12. Proponer, elaborar y visar proyectos de Resoluciones Directorales, contratos, adendas en lo que corresponda a materias de su competencia."

²⁰ De acuerdo a lo establecido en el Manual de Organización y Funciones – MOF aprobado por Resolución Directoral n.° 993-2012-MTC/20 establece como una de sus funciones Específicas del cargo de Coordinador Técnico I: " Reemplazar al Jefe de la Oficina Técnica en caso de ausencia por comisión de servicios y/o vacaciones"

Asimismo actuó al margen de sus funciones establecidas en el Manual de Operaciones de Provias Nacional, aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 394-2011-MTC-02 del 6 de junio de 2011 (Apéndice n.° 4), en cuyo artículo 15° se establece:

“Artículo 15.- La Oficina Técnica de Concesiones tiene las siguientes funciones:

(...)

- b) Dar conformidad a los Proyectos de Ingeniería de Detalle – PID, de acuerdo a los Términos de Referencia de cada Contrato y la normativa vigente.*
- c) Proponer para su aprobación los estudios de ingeniería de detalle de los proyectos de infraestructura de transporte que comprenden la Red Vial Nacional, otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra forma que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo.”*

JORGE ALBERTO GUTIERREZ RODRIGUEZ, identificado con DNI n.° 08595625, Especialista en Diseño Vial de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional, en el periodo de 18 de diciembre de 2013 hasta 13 de diciembre de 2014, según Contrato de Servicios n.° 142-2013-MTC/20 de 18 de diciembre de 2013²¹.

Su participación en los hechos se encuentra acreditada, toda vez que en su calidad de Especialista en Diseño Vial de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional suscribió el Informe n.° 216-2014-MTC/20.09.JG de 5 de diciembre de 2014²², con el cual se emitió su conformidad al planteamiento del EDI presentado por el Concesionario, respecto a los capítulos de Topografía, Diseño Geométrico, Señalización y Seguridad Vial, sin advertir las deficiencias del diseño geométrico descritas a lo largo de desviación de cumplimiento referidas al diseño de Curvas Verticales; Curvas Horizontales de longitud menor a la permitida; Tangentes horizontales (tramos rectos) con longitudes mayores y/o menores a la permitida; Clasificación de vía; Variaciones de velocidad no permitidas, es decir los referidos diseños, no se ajustaron a los requerimientos establecidos en el Manual de Diseño Geométrico (DG-2001).

En tal sentido, no cumplió diligentemente con las actividades establecidas en los Términos de Referencia que forman parte integrante del Contrato de Servicios n.° 142-2013-MTC/20 de 18 de diciembre de 2013, que señala:

“TERMINOS DE REFERENCIA ADJUDICACIÓN DIRECTA SELECTIVA N° 0047-2013-MTC/20 - CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE: CONSULTOR ESPECIALISTA EN DISEÑO VIAL PARA LA REVISIÓN DE LOS ESTUDIOS DEFINITIVOS DE LAS SIGUIENTES CARRETERAS CONCESIONADAS: IIRSA SUR, TRAMOS 2, 3 Y 4, RED VIAL N° 4, CARRETERA NUEVO MOCUPE – ZAÑA – CAYALTI – OYOTUN, CARRETERA OVALO CHANCAY – HUARAL - ACOS

²¹ El Contrato de Servicios n.° 142-2013-MTC/20 de 18 de diciembre de 2013 corresponde a la contratación de un *Consultor Especialista en Diseño Vial para la revisión de los Estudios Definitivos De Las Siguietes Carreteras Concesionadas: IIRSA Sur, Tramos 2, 3 Y 4, Red Vial N° 4, Carretera Nuevo Mocupe – Zaña – Cayalti – Oyotun, Carretera Ovalo Chancay – Huaral – Acos*, siendo que los TdR indican en el Objeto del Servicio /Consultoría también preveía la inclusión de otros proyectos, señalando *“...otros que el Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones disponga”*

²² Responsabilidad establecida en atención a su participación en el hecho observado, independientemente de su relación contractual, de acuerdo a lo establecido en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República Ley n.° 27785 y sus modificaciones, que define Servidor o Funcionario Público: *“Es para los efectos de esta Ley, todo aquel que independientemente del régimen laboral en que se encuentra, mantiene vínculo laboral, contractual o relación de cualquier naturaleza con alguna de las entidades y que en virtud de ello ejerce funciones en tales entidades.”*, así como del Reglamento de Infracciones y Sanciones para la determinación de la responsabilidad administrativa funcional derivada de los informes emitidos por los órganos del sistema nacional de control, aprobado por Resolución de Contraloría n.° 100-2018-CG de 3 de abril de 2018 que señala como administrado *“Servidor o funcionario público a que se refiere la definición básica de la novena disposición final de la Ley N° 27785, con prescindencia del vínculo laboral, contractual, estatutario, administrativo o civil y del régimen bajo el cual se encuentre, (...)”*

2. OBJETO DEL SERVICIO / CONSULTORIA

Contar con el Consultor Especialista en tráfico, trazo, diseño vial, señalización y seguridad vial, de profesión Ingeniero Civil, con experiencia demostrada en la especialidad, a fin de verificar la calidad y avalar en el tema de su competencia, los estudios definitivos de ingeniería elaborados y presentados por los Concesionarios de la IIRSA Sur Tramos 2, 3 y 4, Red Vial N°4, Carretera Nuevo Mocupe – Zaña – Cayalti – Oyotun, Carretera Ovalo Chancay – Huaral Acos y otros que el Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones disponga. (El subrayado es agregado)

(...)

4.2 ACTIVIDADES DURANTE LA EJECUCIÓN DE LOS ESTUDIOS

A. Trazo y Diseño Vial

- Verificar el cumplimiento del Manual de Diseño Geométrico de carreteras en cuanto al alineamiento horizontal y vertical y sección transversal típica.
- Verificar el balance entre las características del terreno, la velocidad de diseño y categoría de la vía.
- Revisar el diseño de las intersecciones a nivel o desnivel que requiera el proyecto.

(...)

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 a cargo del Órgano Sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

IV. CONCLUSIONES

Como resultado de la auditoría de cumplimiento practicada al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público: "Contrato de Concesión IIRSA Sur Tramo N° 5: Segunda Calzada de la Carretera Puno - Juliaca", se formulan las siguientes conclusiones:

1. En el marco de la cláusula 6.31 del Contrato de Concesión, mediante Acta de Acuerdo de 27 de diciembre de 2013 el Concedente encargó al Concesionario la elaboración del EDI y el EIA de la segunda calzada, siendo que el citado EDI fue aprobado mediante las Resoluciones Directorales n.° 002-2015-MTC/20 del 5 de enero de 2015 y n.° 017-2015-MTC/20 del 12 de enero de 2015, con un costo directo de US\$ 65 687 691,93, a pesar de no contar con la certificación ambiental del proyecto. Asimismo, con la suscripción del "Acta de Acuerdo Temporal" del 24 de abril del 2015 por el Concedente y el Concesionario, se dio inicio a la ejecución de los trabajos preliminares de la segunda calzada el 18 de mayo de 2015, sin contar con la mencionada Certificación Ambiental y finalmente, el 19 de junio de 2015, el Concedente y el Concesionario suscribieron la Adenda n.° 3 al Contrato de Concesión, con la cual se incorporó y complementó determinadas definiciones, así como se incluyó procedimientos y condiciones para la construcción de la segunda calzada, formalizando su ejecución a través del Concesionario, con un valor referencial total de US\$ 86 995 160,51 sin incluir IGV, advirtiéndose que con dicha adenda el Concedente asumió el compromiso de entregar los terrenos necesarios para la ejecución de la segunda calzada, según un cronograma, no obstante que no se tenía la disponibilidad de terrenos liberados, además que el 23 de julio de 2015 se aprobó el EIA que incluía el PACRI de la segunda calzada. Las situaciones indicadas denotaron el incumplimiento de la normativa de evaluación de impacto ambiental y de las Asociaciones Público Privadas y del Contrato de Concesión, ocasionando que a la fecha no se haya culminado la ejecución de la segunda calzada, no obstante que el plazo previsto en la adenda n.° 3 era de 24 meses desde el inicio de la obra, el cual se fijó a partir de la entrega de 10 Km. continuos de terrenos, lo que debía producirse a los 75 días calendario de la suscripción de la adenda n.° 3 (2 de setiembre de 2015), concretándose recién el 10 de junio de 2016, así como se han generado sobrecostos de S/ 2 508 392,26 por mayor reajuste de precios derivado de la demora en la entrega de terrenos, y se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos del MTC de favorecer al Concesionario al aprobar el EDI de la segunda calzada y suscribir el Acta de Acuerdo Temporal para dar inicio a la ejecución de los trabajos preliminares del EDI, sin contar con la Certificación Ambiental correspondiente; asimismo, se produjeron debido a que los servidores y funcionarios públicos mencionados desempeñaron sus funciones negligentemente y sin cautela de los intereses del Estado al consignar en la Adenda n.° 3 un cronograma de entrega de terrenos a pesar que no se tenía la disponibilidad de áreas liberadas necesarias para garantizar el inicio de la ejecución de obra en el plazo previsto en la adenda, además de no contar con un PACRI aprobado.

(Observación n.° 1)

2. El EDI de la segunda calzada fue aprobado mediante las Resoluciones Directorales n.° 002-2015-MTC/20 del 5 de enero de 2015 y n.° 017-2015-MTC/20 del 12 de enero de 2015, conteniendo un presupuesto de obra con un costo directo de US\$ 65 687 691,93 a precios de 29 de agosto de 2014, asimismo, el Concedente y el Concesionario suscribieron la Adenda n.° 3 al Contrato de Concesión, con la cual se establecieron definiciones, procedimientos y condiciones para la construcción de la segunda calzada, con un valor referencial total de US\$ 86 995 160,51 sin incluir IGV; sin embargo, se advierte que: (i) El costo directo del presupuesto de la segunda calzada se aprobó en dólares americanos sin el debido sustento,

contraviniendo los términos de referencia correspondientes; (ii) No se contaba con sustento técnico para la inclusión de la Subpartida "remoción de tocones", y para la disminución del rendimiento de la partida transporte de material granular $d \leq 1$ km; y (iii) No se contó con el debido sustento del Costo de Materiales. Las situaciones descritas denotan el incumplimiento de los términos de referencia para la elaboración del EDI de la segunda calzada, la normativa del Sistema Nacional de Inversión Pública, del Sistema Nacional de Presupuesto y de las Asociaciones Público Privadas, ocasionando que el Estado asuma mayores pagos por la ejecución de la segunda calzada hasta el hito 8 (Junio 2018) por un monto de S/ 34 074 668,21, y se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos del MTC de favorecer al Concesionario al aprobar el costo directo del presupuesto de la segunda calzada en dólares americanos, a pesar que no se justificaba, y sin sustento técnico de la subpartida remoción de tocones, de la partida transporte de material granular $d \leq 1$ km y del costo de ciertos materiales.

(Observación n.º 2)



3. El EDI de la segunda calzada fue aprobado por el Director Ejecutivo de Provias Nacional mediante la Resolución Directoral n.º 002-2015-MTC/20 del 5 de enero de 2015, sin advertir las deficiencias respecto al diseño geométrico de algunos elementos esenciales de la vía, que no cumplieran con las exigencias establecidas en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras – DG-2001, tales como, dentro de los primeros 4 kilómetros de carretera, se advierten curvas verticales cóncavas y convexas consecutivas no permitidas; curvas horizontales de longitud menor a la permitida; tangentes horizontales (tramos rectos) con longitudes mayores y/o menores a las permitidas; asimismo, la ubicación de los pasos a nivel, subdividieron la carretera en tramos cuyas longitudes varían entre 1,00 y 13,13 km, sin embargo, para alcanzar las velocidades de diseño asumidas en el EDI (70, 80 y 90 km/h), son necesarias longitudes mayores, debido a que la Norma DG-2001, establece límites de variación de velocidades. Los hechos descritos denotan el incumplimiento de la norma DG-2001 y de la normativa de Asociaciones Público Privadas, ocasionando la afectación de los niveles de seguridad, comodidad, agrado visual y niveles de servicio, asimismo, perjuicio al Estado por sobre costo de la obra por US\$ 377 508,69 y por los costos que resulten necesarios para la adecuación de obra a la norma DG-2001, y se produjeron por la conducta consciente y voluntaria de los funcionarios y servidores públicos del MTC de favorecer al Concesionario al aprobar el EDI de la segunda calzada con deficiencias respecto al diseño geométrico de los elementos esenciales de la vía mencionados, puesto que no cumplieran lo dispuesto en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras – DG-2001.

(Observación n.º 3)

4. De acuerdo a los IMD (6 988 a 9459) determinados en el EDI de la segunda calzada, entre el km 0+000 al 45+000, a la carretera Puno - Juliaca corresponde la clasificación en la categoría de Autopista de primera clase, siendo que la DG – 2001 vigente establece que en este tipo de vías no se puede considerar cruces o pasos a nivel. Sin embargo, en el EDI se incluye la construcción de pasos a nivel (7 rotondas y 3 cruces). Asimismo, en el tramo del km 28+800 al km 45+000 los anchos de las bermas considerados en el EDI y ejecutados en la obra son de 2,50 m en ambos lados. Sin embargo, según la DG – 2001 vigente y considerando que las velocidades consideradas en el EDI para dicho tramo son de 70 y 80 km/h, correspondía un ancho mínimo de bermas de 3,00 m. Por consiguiente, considerando que no se evidenció entre la información revisada, informes o documentos similares que justifiquen los planteamientos y elementos incorporados en el diseño de la Autopista Puno – Juliaca respecto a lo previsto en la DG – 2001, surge la incertidumbre de que dicha autopista opere adecuadamente.

(Aspecto relevante n.º 1)

5. El Concedente y el Concesionario suscribieron el Contrato de Concesión el 24 de octubre de 2007. El Concedente elaboró el PIP denominado "Construcción de la Autopista Puno – Juliaca" con código SNIP 92806, el cual fue declarado viable el 26 de julio de 2013. En el marco del Contrato de Concesión y del Acta de Acuerdo del 27 de diciembre de 2013 el EDI de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca fue elaborado por el Concesionario y aprobado por el Provías Nacional el 5 de enero de 2015, y con la suscripción del Acta de Acuerdo Temporal del 24 de abril de 2015 por el Concedente y el Concesionario, se dio inicio a los trabajos preliminares del EDI de la segunda calzada el 18 de mayo de 2015. A continuación, el 11 de agosto de 2015 el Provías Nacional envió al responsable de la Oficina de Programación e Inversiones del MTC los Formatos SNIP 15 y SNIP 16 del proyecto Segunda calzada de la carretera Puno - Juliaca, para su registro en la Fase de Inversión, lo cual se realizó el 13 de agosto de 2015; señalando en el Formato SNIP 16 modificaciones al proyecto. Por tanto, se advierte que la aprobación del EDI y el inicio de las obras, se efectuaron sin el previo registro de los Formatos SNIP 15 y SNIP 16 en el Banco de Proyectos del SNIP, lo que no se ajusta a lo establecido en la Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública, aprobada con Resolución Directoral N° 003-2011-EF/68.01.



Las situaciones descritas denotan el incumplimiento de las Normas de Control Interno referidas a 4.1. *Funciones y características de la información* y 4.2. *Información y responsabilidad*, ocasionando el riesgo de afectar la confiabilidad y consistencia de la información, y no permitir realizar oportunamente la evaluación correspondiente sobre los efectos económicos que generan las modificaciones en el costo o tiempo del proyecto, y se produjeron debido a que los servidores y funcionarios públicos del MTC desempeñaron sus funciones negligentemente y sin cautela de los intereses del Estado como operadores dentro del Sistema Nacional de Inversión Pública al no registrar oportunamente la información requerida.

(Control Interno n.º 1)

6. Entre los hitos n.º 1 al 7 de la ejecución de la Segunda calzada de la carretera Puno - Juliaca, el OSITRAN y el MTC valorizaron y pagaron metrados de la partida Mantenimiento de Tránsito y Seguridad Vial, sin aplicar la fórmula establecida en las Especificaciones Técnicas del EDI y en los numerales 103.11 y 103.12 de la EG-2013, que considera el pago de ésta partida en función del porcentaje de avance de obra, sino tomaron en cuenta la unidad de medida "mes" y un monto mensual de US\$ 11 137,76 obtenido del prorrateo del costo de la partida en el plazo de 24 meses. Por tanto, a octubre de 2017 el OSITRAN y el MTC valorizaron y pagaron 18,27 meses por US\$ 203 486,88, no obstante, aplicando la fórmula establecida en el EDI y la norma indicada, correspondía el pago de US\$ 115 354,94, por 44,27 % de avance de obra logrado a octubre de 2017, resultando un pago en exceso de US\$ 88 131,94. Cabe precisar que en los RAOs n.º 20, 21, 22, 25, 26 y 28, se estaría descontando los mayores montos reconocidos al Concesionario por US\$ 3 167,58. Las situaciones descritas denotan el incumplimiento de las Normas de Control Interno referidas a 3.1 *Procedimientos de autorización y aprobación*; 3.5. *Verificaciones y conciliaciones* y 3.9. *Revisión de procesos, actividades y tareas*, ocasionando el riesgo de afectar la calidad de los trabajos y actividades de la partida Mantenimiento de Tránsito y Seguridad Vial, por la disminución de recursos económicos presupuestados cuando se tiene pendiente de ejecutar metrados de dicha partida, y se produjeron debido a que los servidores y funcionarios públicos del MTC y del OSITRAN desempeñaron sus funciones negligentemente y sin cautela de los intereses del Estado al valorizar los metrados ejecutados de la partida Mantenimiento de Tránsito y Seguridad Vial en la ejecución de la Segunda calzada de la carretera Puno - Juliaca.

(Control Interno n.º 2)

V. RECOMENDACIONES

Como resultado de la auditoría de cumplimiento practicada al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al OSITRAN, en uso de las atribuciones y competencias conferidas en el 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, modificados por la Ley n.° 29622 y la Ley n.° 30742, se formulan las siguientes recomendaciones:

1. Remitir el presente informe con los recaudos y evidencias documentales correspondientes, al Órgano Instructor competente, para fines del inicio del procedimiento sancionador respecto de los funcionarios señalados en el presente informe indicados en las observaciones n.° 1, 2 y 3. **(Conclusiones n.°s 1, 2 y 3)**
2. Comunicar al titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que de acuerdo a la competencia legal exclusiva de la Contraloría General de la República, se encuentra impedido de disponer el deslinde de responsabilidades por los mismos hechos a los funcionarios y servidores comprendidos en las observaciones n.° 1, 2 y 3, revelados en el informe. **(Conclusiones n.°s 1, 2 y 3)**
3. Poner en conocimiento de la Procuraduría Pública encargada de los asuntos judiciales de la Contraloría General de la República, para que inicie las acciones legales respecto a los funcionarios y servidores señalados en las observaciones n.° 1, 2 y 3. **(Conclusiones n.°s 1, 2 y 3)**

Asimismo, como resultado de la auditoría de cumplimiento practicada al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al OSITRAN, 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 Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

4. Disponer a sus órganos competentes reevaluar sus procesos y procedimientos relativos al monitoreo de la ejecución contractual, incorporando los controles internos que aseguren el cumplimiento de las obligaciones propias y de los Concesionarios; principalmente respecto: al cumplimiento de la normativa de evaluación de impacto ambiental en la ejecución de proyectos de infraestructura, a prever la disponibilidad de terrenos necesarios para la ejecución de obras, al cumplimiento de los términos de referencia y normativa técnica para la aprobación de estudios definitivos de ingeniería y los presupuestos de obra respectivos, al registro de información de la ejecución de proyectos en los aplicativos web; así como para que se genere y resguarde la información de los proyectos que permitan su trazabilidad. **(Conclusiones n.°s 1, 2, 3, 4 y 5)**
5. Disponer a sus órganos competentes reevaluar sus procesos y procedimientos de diagnóstico y ejecución de la adquisición de terrenos, así como de la liberación de interferencias a fin de asegurar en cumplimiento de las obligaciones del Estado en cualquier proyecto. **(Conclusión n.° 1)**
6. Disponer a sus órganos competentes, para que en el caso de la ejecución de la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, adopten las medidas correspondientes para mitigar los impactos de mayores costos del proyecto, generados por la demora en el saneamiento de los predios. **(Conclusión n.° 1)**

7. Disponer a sus órganos competentes, implementar las acciones que sean necesarias para la evaluación integral del EDI a fin de determinar la clasificación que le corresponde a la vía e identificar los incumplimientos respecto a las exigencias de las normas de diseño geométrico, como los revelados en el presente informe y, de ser el caso, adoptar los correctivos o ajustes que sean necesarios para garantizar el adecuado funcionamiento de la vía y los niveles de seguridad de los usuarios; asimismo, disponer el inicio del deslinde de las responsabilidades que correspondan, cuando en la evaluación que efectúen determinen la existencia de daño o perjuicio al Estado.
(Conclusión n.º 3 y 4)

A la Presidenta del Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público:

8. Disponer a sus órganos competentes reevaluar sus procesos y procedimientos relativos al monitoreo de la ejecución contractual, incorporando los controles internos que aseguren el cumplimiento de las obligaciones propias y de los Concesionarios; principalmente respecto: al cumplimiento de la normativa técnica para la revisión y conformidad de las valorizaciones de los avances de obra; así como para que se genere y resguarde la información de los proyectos que permitan su trazabilidad.
(Conclusiones n.º 6)
9. Disponer a sus órganos competentes adoptar las acciones correctivas en las valorizaciones de los trabajos por ejecutar, respecto de los mayores montos pagados al Concesionario por la partida Mantenimiento de tránsito y seguridad vial, considerando los metrados realmente ejecutados calculados aplicando la fórmula establecida en las especificaciones técnicas del EDI y la norma EG – 2013.
(Conclusiones n.º 6)



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

VI APÉNDICES

- Apéndice n.° 1. Relación de personas comprendidas en los hechos.
- Apéndice n.° 2. Las cédulas de comunicación de desviaciones de cumplimiento y 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.
- Apéndice n.° 4. Documentos normativos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del OSITRAN.
- Apéndice n.° 5. Documentación de vínculo laboral de personas comprendidas en los hechos.
- Apéndice n.° 6. Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo n.° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil suscrito el 24 de octubre de 2007.
- Apéndice n.° 7. Memorándum n.° 1816-2013-MTC/09.02 de 26 de julio de 2013.
- Apéndice n.° 8. Acta de Acuerdo para la elaboración del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) y el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto: Construcción de la Autopista Puno – Juliaca en el marco del Contrato de Concesión del Tramo 5, de 27 de diciembre de 2013.
- Apéndice n.° 9. Informe n.° 112-2014-MTC/20.9 de 10 de diciembre de 2014.
- Apéndice n.° 10. Informe n.° 002-2015-MTC/20.9 de 8 de enero de 2015.
- Apéndice n.° 11. Resolución Directoral n.° 002-2015-MTC/20 de 5 de enero de 2015.
- Apéndice n.° 12. Resolución Directoral n.° 017-2015-MTC/20 de 12 de enero de 2015.
- Apéndice n.° 13. Adenda n.° 3 al Contrato de Concesión de 19 de junio de 2015.
- Apéndice n.° 14. Acta de Acuerdo Temporal para la ejecución de trabajos preliminares para la construcción de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca, de 24 de abril del 2015.
- Apéndice n.° 15. Informe n.° 081-2013-MTC/20.9.CHB de 4 de diciembre de 2013.
- Apéndice n.° 16. Anexo N° 01 - Términos de Referencia para la ejecución del Estudio de Ingeniería y Anexo N° 2 – Términos de Referencia para la ejecución de Impacto Ambiental Semidetallado de la Segunda Calzada de la Autopista Puno – Juliaca, Concesión IIRSA Sur Tramo V.
- Apéndice n.° 17. Copia simple de Memorándum n.° 3009-2013-MTC/20 de 6 de diciembre de 2013 del Director Ejecutivo de Provías Nacional.
- Apéndice n.° 18. Memorándum n.° 3082-2014-MTC/20 de 11 de diciembre de 2014
- Apéndice n.° 19. Memorándum n.° 2187-2014-MTC/20.3 de 29 de diciembre de 2014.
- Apéndice n.° 20. Resolución Directoral n.° 531-2015-MTC/16 de 23 de julio de 2015 de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Apéndice n.° 21. Componente Arqueológico del EIA-sd aprobado con Resolución Directoral n.° 531-2015-MTC/16.



- Apéndice n.° 22. Resolución Directoral n.° 1219-2018-MTC/20 del 11 de julio de 2018 de la Dirección Ejecutiva de Provias Nacional, que aprueba la modificación al EDI por cruce del Qhapaq Ñan.
- Apéndice n.° 23. Oficio n.° 4392-2018-MTC/25 de 3 de octubre de 2018.
- Apéndice n.° 24. Copia simple de Informe n.° 211-2018-MTC/20.15.2/JIFV de 28 de setiembre de 2018.
- Apéndice n.° 25. Oficio n.° 4290-2018-MTC/25 de 26 de setiembre de 2018 de la Dirección General de Concesiones en Transportes segunda ampliación de plazo.
- Apéndice n.° 26. Informe n.° 03627-2018-JCRV-GSF-OSITRAN de 21 de setiembre de 2018.
- Apéndice n.° 27. Oficio n.° 08375-2018-GSF-OSITRAN de 21 de setiembre de 2018.
- Apéndice n.° 28. Acta de Inspección física del 15 de agosto de 2018.
- Apéndice n.° 29. Copia simple de Libro de Obra: Asiento n.° 02 del Residente del 18 de mayo de 2015.
- Apéndice n.° 30. Resolución Ministerial n.° 352-2015-MTC/01 de 19 de junio de 2015.
- Apéndice n.° 31. PACRI Volumen I Informes y Anexos - EIA aprobado con Resolución Directoral n.° 531-2015-MTC/16.
- Apéndice n.° 32. Informe n.° 024-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN de 4 de mayo de 2015.
- Apéndice n.° 33. Informe n.° 681-2015-MTC/25 de 18 de junio de 2015 de los Asesores Técnico, Legal y Especialista Económico Financiero de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC.
- Apéndice n.° 34. Memorándum n.° 2093-2015-MTC/25 de 18 de junio de 2015 de la Dirección General de Concesiones en Transportes.
- Apéndice n.° 35. Oficio n.° 24736-2018-MTC/20.15 del 24 de octubre de 2018
- Apéndice n.° 36. Informe n.° 266-2018-MTC/20.5.2/JIFV de 18 de octubre de 2018
- Apéndice n.° 37. Resolución Directoral n.° 197-2016-MTC/20 de 1 de abril de 2016 de la Director Ejecutivo de Provias Nacional.
- Apéndice n.° 38. Oficio n.° 336-2016-MTC/20.15 de 28 de enero de 2016.
- Apéndice n.° 39. Informe n.° 025-2016-MTC/20.15.2/JMQM de 4 de marzo de 2016.
- Apéndice n.° 40. Memorándum n.° 1215-2016-MTC/20.15 de 7 de marzo de 2016.
- Apéndice n.° 41. Memorándum n.° 340-2016-MTC/20.3 de 14 de marzo de 2016.
- Apéndice n.° 42. Memorándum n.° 1377-2016-MTC/20.15 de 14 de marzo de 2016.
- Apéndice n.° 43. Informe n.° 660-2016-MTC/20.4 de 17 de marzo de 2016.
- Apéndice n.° 44. Memorándum n.° 1628-2016-MTC/20.15 de 23 de marzo de 2016.
- Apéndice n.° 45. Informe de Evaluación del Plan Operativo Institucional para el año 2015 I Semestre y el memorándum n.° 2596-2015-MTC/20 de 4 de setiembre de 2015.
- Apéndice n.° 46. Plan Operativo Institucional para el año 2015 y el memorándum n.° 109-2015-MTC/20 de 19 de enero de 2015.
- Apéndice n.° 47. Informe de Evaluación del Plan Operativo Institucional para el año 2015 II Semestre y el memorándum n.° 1071-2016-MTC/20 de 28 de abril de 2016.



Handwritten signatures and initials in black ink, including a large stylized signature and several smaller initials, positioned to the left of the list of appendices.

- Apéndice n.° 48. Plan Operativo Institucional para el año 2016 y el Memorándum n.° 117-2016-MTC/20 de 18 de enero de 2016.
- Apéndice n.° 49. Plan Operativo Institucional para el año 2018 el Memorándum n.° 060-2018-MTC/20 del 8 de enero de 2018.
- Apéndice n.° 50. Segunda Acta de Entrega y Recepción de Terrenos Tramo Puno – Juliaca – Ejecución Segunda Calzada Puno – Juliaca de 10 de junio de 2016.
- Apéndice n.° 51. Acta de Entrega y Recepción de Terrenos Tramo Puno – Juliaca – Ejecución Segunda Calzada Puno – Juliaca de 6 de octubre de 2015.
- Apéndice n.° 52. Oficio n.° 2520-2018-MTC/25 de 8 de junio de 2018 de la Dirección General de Concesiones en Transportes
- Apéndice n.° 53. Informe n.° 432-2015-MTC/25 de 20 de abril de 2015 de los Asesores Técnico, Legal y Especialista Económico Financiero de la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC.
- Apéndice n.° 54. Oficio n.° 1182-2015-MTC/25 de 20 de abril de 2015 de la Dirección General de Concesiones en Transportes.
- Apéndice n.° 55. Informe n.° 3-2015/DPI/SDGP/JPVI de 5 de mayo de 2015 del Jefe de Proyecto en Temas Viales de PROINVERSION.
- Apéndice n.° 56. Informe Técnico Financiero n.° 03-2015/DPI/SDGP/JPVI de 4 de mayo de 2015.
- Apéndice n.° 57. Addenda al Acta de Acuerdo Temporal para la ejecución de trabajos preliminares para la construcción de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca, de 8 de mayo de 2015.
- Apéndice n.° 58. Carta n.° 0411-2015-COVISUR de 15 de mayo de 2015 se presenta el calendario de ejecución de obras correspondientes a la segunda calzada.
- Apéndice n.° 59. Acta Complementaria al Acuerdo Temporal para la ejecución de trabajos preliminares para la construcción de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca, de 23 de junio de 2015.
- Apéndice n.° 60. Oficio n.° 2153-2013-MTC/25 de 11 de diciembre de 2013 (Documento que da conformidad para el Concesionario que elabore el EDI e EIA de la Segunda Calzada de la Autopista Puno – Juliaca, Concesión IIRSA Sur Tramo V).
- Apéndice n.° 61. Carta n.° 001145-2014-COVISUR de 24 de noviembre de 2014.
- Apéndice n.° 62. Oficio n.° 2260-2014-MTC/20 de 5 de diciembre de 2014.
- Apéndice n.° 63. Informe n.° 128-2014-MTC/20.9-MLS de 3 de diciembre de 2014
- Apéndice n.° 64. Carta n.° 001208-2014-COVISUR de 17 de diciembre de 2014, donde el Concesionario adjunta el Volumen VII "Análisis de precios unitarios" del EDI.
- Apéndice n.° 65. Informe n.° 003-2015-MTC-20.9-MLS de 06 de enero de 2015.
- Apéndice n.° 66. Marco Macroeconómico Multianual 2016-2018 aprobado en sesión de Consejo de Ministros del 28 de abril de 2015.
- Apéndice n.° 67. Comprobante de Pago N° 2016 - 07271
- Apéndice n.° 68. Comprobante de Pago N° 2016 - 11270
- Apéndice n.° 69. Comprobante de Pago N° 2017 - 00322



- Apéndice n.° 70. Comprobante de Pago N° 2017 - 01806
- Apéndice n.° 71. Comprobante de Pago N° 2017 - 05915
- Apéndice n.° 72. Comprobante de Pago N° 2017 - 07591
- Apéndice n.° 73. Comprobante de Pago N° 2017 - 12079
- Apéndice n.° 74. Comprobante de Pago N° 2018 - 09569
- Apéndice n.° 75. Detalle del Monto total pagado por Hitos de Obra (1 al 8)
- Apéndice n.° 76. Cálculo de coeficiente de reajuste K.
- Apéndice n.° 77. Detalle del Pago de Hitos (1 al 8) al mes de Junio de 2018.
- Apéndice n.° 78. Revista Costos Edición 246 / SET. 2014 vigentes al 31 de agosto de 2014
- Apéndice n.° 79. Oficio n.° 026-2018-CG/APP-AC-IIRSA-T5 de 17 de agosto de 2018.
- Apéndice n.° 80. Carta GSUM-SCOH-2577-2018 de 22 de agosto de 2018.
- Apéndice n.° 81. Anexo 02: Valorización de Obra con Metrados aprobados No. 6 correspondiente del 01 - 30 noviembre - 2016.
- Apéndice n.° 82. Anexo 02: Valorización de Obra con Metrados aprobados No. 6 correspondiente a Junio 2018.
- Apéndice n.° 83. Informe n.° 254-2014-MTC/20.9.JCMP (Suelos y Pavimentos)
- Apéndice n.° 84. Informe n.° 219-2014-MTC/20.9.EM (Hidrología e Hidráulica)
- Apéndice n.° 85. Informe n.° 167-2014-MTC/20.9.MAQR (Geología – Geotécnica)
- Apéndice n.° 86. Informe n.° 203-2014-MTC/20.9.LMZ (Estructuras y Obras de arte)
- Apéndice n.° 87. Informe n.° 216-2014-MTC/20.9.JG (Topografía, tráfico Diseño Geométrico, Señalización y Seguridad Vial)
- Apéndice n.° 88. Oficio n.° 406-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 7 de mayo de 2015.
- Apéndice n.° 89. Oficio n.° 0999-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 3 de julio de 2015.
- Apéndice n.° 90. Oficio n.° 1423-2015-JCRV-GSF-OSITRAN de 10 de agosto de 2015.
- Apéndice n.° 91. EDI - (Volumen I, tomo 2, 2.1 Estudio de Topografía Trazo y Diseño Geométrico.
- Apéndice n.° 92. EDI - Volumen I, tomo 2, descripción 2.2 Estudio de tráfico y cargas por eje
- Apéndice n.° 93. Sobrecostos – Curvas verticales y Levantamiento topográfico – CGR.
- Apéndice n.° 94. Mayores gastos por un importe de S/ 2 508 392,26
- Apéndice n.° 95. Mayores pagos del Estado hasta el Hito de Obra n.° 8 (En S/)
- Apéndice n.° 96. EDI - Estudio de Puentes, Obras de Arte y Drenaje del EDI (Volumen I, tomo 2, descripción 2.6).
- Apéndice n.° 97. Memorando n.° 451-2015-MTC/20.15 de 5 de junio de 2015.
- Apéndice n.° 98. EDI – Planos (Volumen IV)
- Apéndice n.° 99. Volumen VII - Análisis de Precios Unitarios del EDI
- Apéndice n.° 100. Documento que sustenta la identificación de la presunta Responsabilidad Administrativa Funcional.



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Lima, **14 FEB. 2019**


Carlos Huari Sulluchuco
Jefe de la Comisión Auditora



Luis Sánchez Rutti
Supervisor de Comisión Auditora



Abog. Jessica Christine Geiser
Bocanegra de Bernuy
Abogada de
Comisión Auditora
Reg. CAL n.° 21332



Ing. Eco. Gánfranco Quequezana Flores
Integrante de Comisión Auditora
Reg. CIP n.° 147728



Ing. Marco Ávila Pérez
Integrante de Comisión Auditora
Reg. CIP n.° 65601



Ing. Freddy Zapata Cruz
Integrante de Comisión Auditora
Reg. CIP n.° 105496

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, **15 FEB. 2019**


Patricia Pella Fernández
Subgerente de Control de Asociaciones Público Privadas y Obras por Impuestos



**LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA**

**SUBGERENCIA DE CONTROL DE ASOCIACIONES PÚBLICO
PRIVADAS Y OBRAS POR IMPUESTOS**

INFORME DE AUDITORÍA N° 620-2019-CG/APP-AC

**AUDITORÍA DE CUMPLIMIENTO AL MINISTERIO DE
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Y AL ORGANISMO
SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO
LIMA/LIMA/LIMA**

**“CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN,
CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL TRAMO N° 5 DEL
PROYECTO CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR,
PERÚ - BRASIL”**

PERÍODO: 1 DE ENERO DEL 2013 – 30 DE ABRIL DEL 2018

TOMO II DE XII

LIMA – PERÚ

2019

**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la lucha contra la corrupción y la impunidad”**

0111

RELACION DE PERSONAS COMPRENDIDAS EN LOS HECHOS

N°	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad N°	Cargo Desempeñado	Período de Gestión		Condición de Vínculo Laboral o Contractual	Observaciones N°	Dirección domiciliaria	Presunta responsabilidad (*)				
				Desde	Hasta				Administrativa		Civil	Penal	
									Fecha de ocurrencia de los hechos	Competencia			
				Entidad	PAS								
1	Carmelo Henry Zaira Rojas	29245305	Viceministro de Transportes del MTC	08/01/2014	27/07/2016	Designación : Resolución Suprema n.° 001-2014-MTC Cese: Resolución Suprema n.° 009-2016-PCM	1	Av. Velasco Astete n.° 2805 - Urb. Prolong. Benavides - Santiago de Surco	19/06/2015		X		
2	Raúl Antonio Torres Trujillo	07192012	Director Ejecutivo de Provias Nacional	12/03/2007	05/01/2017	Designación : Resolución Ministerial n.° 102-2007-MTC/01 Cese: Resolución Ministerial n.° 004-2017-MTC/01.02	1	Jr. Bolognesi n.° 750 - Torre I - Dpto. 601 - San Miguel	05/01/2015 al 31/12/2015		X		X
							2		12/01/2015		X		X
							3		05/01/2015		X		X
3	Raúl Lizardo García Carpio	09951306	Director General de Concesiones en Transportes del MTC	07/08/2014	31/07/2016	Designación : Resolución Ministerial n.° 554-2014 MTC/01 Cese: Resolución Ministerial n.° 549-2016-MTC/01	1	Av. 28 de Julio y Reducto s/n - Dpto. 407 - Miraflores	24/04/2015 al 31/12/2015		X		X
							2		18/06/2015		X		X
4	Giovanna Marina Sansotta Gutiérrez	07707010	Gerente de la Unidad Gerencial de Asesoría Legal de Provias Nacional	18/08/2008	15/08/2016	Designación : Resolución Viceministerial n.° 753-2008-MTC/02 Cese: Resolución Viceministerial n.° 382-2016-MTC/02	1	Calle José María Eguren N° 129 - Urbanización Jacaranda - Magdalena del Mar.	29/12/2014		X		
5	Luis Alberto Chan Cardoso	09327039	Gerente de la Unidad Gerencial de Derecho de Vía (e) de Provias Nacional	29/03/2015	17/02/2017	Designación : Resolución Directoral n.° 341-2015-MTC/20 Cese: Resolución Directoral n.° 104-2017-MTC/20	1	Calle Coyllur N° 281 - Zarate - San Juan de Lurigancho.	19/06/2015 al 31/12/2015		X		
6	Heli Wenceslao Linares Hurtado	10307088	Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional	18/08/2008	31/12/2015	Designación : Resolución Viceministerial n.° 753-2008-MTC/02	1	Calle Aurora Boreal N° 206, Dpto. 201 - Urb. La Alborada Mz. 2 - Santiago de Surco.	10/12/2014 al 08/01/2015		X		X
							2		03/12/2014 al 08/01/2015		X		X
							3		05/12/2014 al 10/12/2014		X		X

0112

N°	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad N°	Cargo Desempeñado	Periodo de Gestión		Condición de Vínculo Laboral o Contractual	Observaciones N°	Dirección domiciliaria	Presunta responsabilidad (*)				
				Desde	Hasta				Administrativa		Civil	Penal	
									Fecha de ocurrencia de los hechos	Competencia			
				Entidad	PAS								
7	César Eduardo Herrera Briceño	07256288	Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones (e) de Provias Nacional	28/08/2011	18/11/2015	Dec. Leg. n.° 728	1	Calle Lord Cochrane 446 Torre A - Miraflores	05/01/2015		X		
							3		29/12/2014 al 05/01/2015		X		
8	Steven Cueva Herrera	44661592	Jefe de Liberación del Derecho de Vía para Obras Concesionadas (e) de la Unidad Gerencial de Derecho de Vía de Provias Nacional	17/07/2015	31/07/2016	Dec. Leg. n.° 1057	1	Av. Sucre N° 1193 - Pueblo Libre	19/06/2015 al 31/12/2015		X		
9	Gian Carlos Silva Ancco	41625068	Especialista Económico Financiero de la Dirección General de Concesiones en Transportes	04/02/2015	31/12/2017	Dec. Leg. n.° 1057	1	Calle Urubamba N° 251, Pando - San Miguel	24/04/2015 al 18/06/2015		X		X
							2		18/06/2015		X		X
10	Patricia Elizabeth Cama Meza	22506576	Especialista en Infraestructura de Transportes de la Dirección General de Concesiones en Transportes	08/09/2014	25/06/2015	Dec. Leg. n.° 1057	1	Pasaje Marcavilca N° 186, Dpto. 403 Block C, Urb. Santa Teresa - Santiago de Surco.	24/04/2015 al 18/06/2015		X		X
							2		18/06/2015		X		X
11	Diego Fernando Mori Franco	43346659	Analista Legal de la Dirección General de Concesiones en Transportes	15/10/2014	31/12/2017	Dec. Leg. n.° 1057	1	Calle Grau N° 251. Dpto. 404 - San Miguel	24/04/2015 al 18/06/2015		X		X
							2		18/06/2015		X		X
12	Milagritos Belermina Livaque Suarez	18140712	Especialista en Costos y Presupuestos de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional	01/08/2014	31/03/2017	Dec. Leg. n.° 1057	2	Jr. Alfonso Ugarte N° 614, Dpto. 302 C - Trujillo - La Libertad	03/12/2014 al 06/01/2015		X		X
13	Jorge Alberto Gutiérrez Rodríguez	08595625	Especialista en Diseño Vial de la Oficina Técnica de Concesiones de Provias Nacional	18/12/2013	13/12/2014	Contrato de Servicio	3	Calle Ámsterdam N° 100 - San Miguel	11/03/2014 al 05/12/2014		X		

[Handwritten signatures and initials in the left margin]

0113



OFICIO N° 00479-2019-CG/DC

Jesús María, 04 de marzo de 2019

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° 620-2019-CG/APP-AC.
REF. : a) Oficio N° 00904-2018-CG/DC de 27 de junio 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 Ministerio de Transportes y Comunicaciones, referida al "Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil", periodo de 1 de enero de 2013 al 30 de abril de 2018, a cargo de su representada.

Al respecto, como resultado de la citada auditoría se ha emitido el Informe de Auditoría N° 620-2019-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 de la entidad", 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
Nelson Shack Yalta

Contralor General de la República

/lsr

**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE
TRANSPORTE DE USO PÚBLICO****CARGO DE RECEPCIÓN - TRÁMITE DOCUMENTARIO**

La recepción del presente documento no significa
la conformidad o aprobación del mismo

Fecha de ingreso: 08/03/2019

Hora: 16:48

Número de Trámite:

2019018875

Remitente:

CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA

Área Destinataria:

Presidencia

Tipo de Documento:

OFICIO

Número de Documento:

00062-2019-CG/GCOMEGA

Asunto:

REMISION DE INFORME DE AUDITORIA N° 620-2019-CG/AAP-AC

Observaciones:

Nro Folios Totales:

1

Registrado Por:

ISABEL REYES QUEZADA

Conservar este documento para cualquier atención o consulta, indicando el número de trámite.

Calle Los Negocios N° 182, Piso 4 Urb. Limatambo - Surquillo

<https://www.ositran.gob.pe>



LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

OFICIO N° 00062-2019-CG/GCMEGA

Jesús María, 27 de febrero de 2019

Señora

Verónica Zambrano Copello

Presidenta del Consejo Directivo

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

Calle los Negocios 182 Píso 4

Súrguillo /Lima /Lima

ASUNTO : Remisión de Informe de Auditoría N° 620-2019-CG/APP-AC

REF. : a) Oficio N° 00060-2018-CG/GCMEGA del 27 de junio 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, referida al "Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil", período de 1 de enero de 2013 al 30 de abril de 2018, a cargo de su representada.

Al respecto, como resultado de la citada auditoría se ha emitido el Informe de Auditoría N° 620-2019-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 de la entidad", 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



Oficio N° 00062-2019-CG/GCMEGA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

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
Rafael Palacios Perez

Gerente (e)
Gerencia de Control Megaproyectos

/ls/