



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

**La corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obras
interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
ABOGADO

AUTOR

Matias Diaz, Luis Angel (orcid.org/0000-0003-1125-6071)

ASESOR:

DR. Laos Jaramillo, Enrique Jordan (orcid.org/0000-0002-2061-1293)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Derecho penal, Procesal penal, Sistema de penas, causas y Formas del
fenómeno criminal

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA

Fortalecimiento de la democracia, liderazgo y ciudadanía

Lima – Perú

2022

Dedicatoria

A mi madre Isabel que me ilumina desde el cielo, a mis tíos Armida y José y mi hermana Cristina, por el apoyo incondicional, que siempre me impulsaron a ser mejor y lograr con éxito mi carrera, y a mi hija Victoria para inspirarle perseverancia, a mi papa y a Erick Pebes Garcia.

Agradecimiento

Agradezco primero a Dios por mantenerme vivo a mi Asesor Doctor Enrique Laos J. por sus consejos para redactar y terminar la tesis, a Diana V.M. por empezar este objetivo, a Georgi C. por su apoyo incondicional y a Rosa León. por ayudarme a concluirlo, a todos mis amistades y familiares que creyeron en mí y por y por último a la Universidad Cesar Vallejo por aceptarme para titularme.

Índice de contenidos

Caratula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de gráficos y figuras	vi
Índice de abreviaturas	vii
Resumen	viii
Abstract	ix
I. INTRODUCCION	10
II. MARCO TEORICO	13
III. METODOLOGIA	19
3.1. Tipo y Diseño de investigación	19
3.2. Categoría, subcategorías y matriz de categorización	20
3.3. Escenario de estudio	28
3.4. Participantes	28
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	29
3.6. Procedimiento	31
3.7. Rigor científico	31
3.8. Método de análisis de datos	32
3.9. Aspectos éticos	32
IV. RESULTADOS Y DISCUSION	34
4.1. Resultados	34
4.2. Análisis de supuestos	38
4.3. Discusión	41
V. CONCLUSIONES	44
VI. RECOMENDACIONES	46
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	47
VIII. ANEXOS	51

Índice de tablas

Pág.

<i>Tabla 1: Categorías y Subcategorías</i>	20
<i>Tabla 2: Categorización de Sujetos</i>	29
<i>Tabla 3: Validación de la Guías de Entrevista</i>	30
<i>Tabla 4: Validación de la Ficha de Análisis de fuente documental</i>	30

Índice de gráficos y figuras

Pág.

<i>Grafico 1: Ficha Matriz de Consistencia</i>	52
<i>Grafico 2: Cuadro de Analisis de Adendas N° 03</i>	75
<i>Informe de Auditoria de la Contraloria General de la Republica</i>	76
<i>Informe de Adendas N° 03</i>	103

Índice de abreviaturas

PJ - Poder Judicial

MP - Ministerio Público

Art. - Artículo

CP - Código Penal

CC.- Código Civil

DP - Defensoría del Pueblo

D.L. - Decreto Legislativo

NCPP - Nuevo Código Procesal Penal

D.L. – Decreto Ley

CGR – Contraloría General de la República.

APP.- Asociación Publica Privada

Resumen

El objetivo de la presente investigación es determinar como la corrupción por medio de la suscripción de adendas, ha corrompido y socavado la ética, la moral y los valores de altos funcionarios públicos y privados, así como también de empresarios que han perjudicado económicamente al estado peruano, todo esto gracias a los informes e investigaciones hecho por la Contraloría General de la República, donde ha establecido que en el contrato de obras de interoceánica tramo 5 autopista puno y Juliaca 2013-2018, se encontraron indicios de corrupción de funcionarios con la firma de adendas, generando perjuicio económico alrededor de 38,000 millones de soles.

Los resultados de esta investigación demostraran como han atentado contra los intereses del Estado Peruano y cuáles son las consecuencias jurídicas que violan nuestras leyes.

Palabra clave: corrupción, adenda, cohecho, colusión y tráfico de influencias

Abstract

The objective of this investigation is to determine how corruption through the signing of addenda has corrupted and undermined the ethics, morals and values of high-ranking public and private officials, as well as businessmen who have economically harmed the Peruvian state, all this because of the reports and investigations carried out by the General Comptroller of the Republic, where it has been established that in the interoceanics contract section 5 Puno and Juliaca highway 2013-2018, evidence of corruption of officials was found with the signature of addenda, generating economic damage around 38,000 million soles.

The results of this investigation will demonstrate how they have attacked the interests of the Peruvian State and what are the legal consequences that violate our laws.

Keyword: corruption, addenda, bribery, collusion and influence peddling

Introducción

En los últimos años hemos visto como a través de los diferentes medios de comunicación la corrupción mediante sus prácticas ilegales ha llegado a corromper sociedades a diversos países del mundo, una problemática que ha socavado no solo la ética, la moral y los valores de las personas si no también haber perjudicado económicamente con sobornos y coimas a gobiernos de turno.

Con el destape de corrupción de la empresa ODEBRECHT podemos apreciar con estupor la magnitud de esta, nuestro país no es ajeno a esta realidad, desde ex presidentes, Poder Ejecutivo, Poder Legislativo, funcionarios públicos, gobiernos regionales y municipales, empresas privadas y grandes inversionistas, están seriamente comprometidos en delito de corrupción.

Todo esto se tiene conocimiento gracias a las investigaciones periodísticas e informe hecho por la Contraloría General de la República, donde se estableció que en los contratos de obra de INTEROCEANICA TRAMO 5, AUTOPISTA PUNO-JULIACA 2013-2018 se encontraron indicios de corrupción de funcionarios, con el pretexto de firmas de adendas. Las adendas es un instrumento legal importante para subsanar cualquier eventualidad que se origina del contrato primigenio, esta figura jurídica es importante en el mundo de la dinámica comercial moderna, ya que permite omitir trámites burocráticos y costosos en los cambios o modificaciones de los contratos, así como también los riesgos de pago de penalidades.

Es quizás al no haber leyes claras o en donde hay lagunas Jurídicas, la corrupción ha encontrado el camino perfecto para penetrar como un virus, y esto ha traído consigo que el Estado tenga perdidas por millones de soles, elevando los costos y sobrevaloraciones de obras públicas que afectan las arcas del Estado.

Es por eso formulo el siguiente problema principal de investigación ¿cómo influye la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5, autopista Puno Juliaca 2013-2018?; mientras que los problemas específicos propuestos son: ¿Cómo influye el cohecho en la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5, autopista Puno Juliaca 2013-2018?, ¿Cómo influye la colusión en la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5, autopista Puno Juliaca 2013-2018?.

La metodología a emplearse es de manera Cualitativa de tipo básica, descriptiva, correlacional y teórica porque están basados en hechos sucedidos y vamos a demostrarlos con nuestro respectivo estudio de investigación.

La **Justificación** de la presente investigación tiene relevancia porque el problema cobra especial importancia por ser un tema actual ya que el estado peruano ha tenido pérdidas millonarias; quizás la carencia de ética moral y valores de personas, permite fácilmente que la corrupción se halla mutado de diversas formas. En los países de la región el promedio de renegociación de los contratos es el 50%, en el Perú llega al 80% de los cuales el 50% de las adendas se suscriben antes de los 3 años de entrada en vigencia, es decir aproximadamente 3 adendas por contrato.

La corrupción por intermedio de las adendas ha creado desconfianza y credibilidad dentro de nuestra sociedad, en donde también dentro de los informes y expedientes técnicos han estado suscritos totalmente deficientes con lo que ha conllevado a una mala negociación y configuración del contrato. Los contratos suscritos estuvieron mal suscritos ya que como tenemos entendido las adendas sirven para subsanar cualquier eventualidad que pueda surgir durante el tiempo que transcurre en la realización de la obra ya que están son de largo plazo y no se

detectaron en un principio, en este caso se firmaron adendas sin contar con la certificación ambiental correspondiente, también el presupuesto de obra para la construcción de la segunda calzada fue aprobado por otro tipo de moneda distinta y contraviniendo los términos de referencia y por último el diseño geométrico estuvo mal elaborado según normas DG.2021, todo esto en perjuicio del estado peruano en sobrecostos adicionales

Tal es el caso del tramo 5 autopista Puno-Juliaca en donde la Controlaría General de la República identifico un perjuicio económico 38,000 millones de soles en las irregularidades de la suscripción de adendas donde se determina la responsabilidad administrativa y penal de 13 funcionarios públicos.

Por lo tanto propongo el siguiente objetivo general: analizar cómo influye la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5, autopista Puno Juliaca 2013-2018 y sus objetivos específicos son; analizar cómo influye el cohecho en la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5, autopista Puno Juliaca 2013-2018, analizar cómo influye la colusión en la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5, autopista Puno Juliaca 2013-2018.

Finalmente se propone el siguiente supuesto general: La corrupción si influye en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018; mientras que los supuestos secundarios son: El Cohecho si influye en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 Puno-Juliaca 2013-201, La Colusión si influye en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo5 Puno-Juliaca 2013-2018.

Marco Teórico

Con respecto a los trabajos de tesis revisados, como también artículos de revistas indexadas dentro del ámbito nacional e internacional, me orientaron en el alcance de los objetivos planteados. Es así que, en los antecedentes de ámbito nacional, tenemos a Villafuerte, Monge (2020) de su tesis posgrado titulado: "Naturaleza colusoria de las adendas de los contratos en la carretera interoceánica sur" de metodología utilizada cualitativa de tipo descriptivo-explicativo en donde el objetivo principal es determinar si las adendas suscritas entre el Estado y Odebrecht tuvieron naturaleza colusoria. Los autores concluyen de su estudio de investigación que la concertación entre altos funcionarios del Estado Peruano y los funcionarios de Odebrecht, a pesar de los procesos judiciales que tienen con el estado, Odebrecht y Graña & Montero fueron beneficiados con el favorecimiento en la adjudicación de Proyecto de Obras, asimismo las firmas de las adendas sobrevaloraron los costos y no solo eso sino que se NO se realizó un profundo informe técnico entre otros, como el pago de dadivas a los funcionarios públicos del Estado. De lo acotado puedo concluir que a pesar de los procesos judiciales que tenía con el Estado, Odebrecht y G & M fueron los beneficiados con los proyectos de obras, la colusión entre ellos en su red de corrupción, hicieron de las adendas sus negociados no solo perjudicando al Estado sino también el pago de sobornos y coimas a altos funcionarios públicos del Perú, y en donde es necesario reformar dichos delitos para la NO impunidad.

Por otro lado Huari (2021) en su tesis de Maestría "Corrupción e incremento del costo de inversión de proyectos ejecutados mediante asociaciones público-privadas en el Perú 2010-2020", la metodología utilizada es cualitativa y el objetivo principal es describir sus causas y efectos de la corrupción y del incremento de los costos de inversión de los proyectos ejecutados a través de las APP en el Perú durante el periodo 2010-2020, el autor concluye en su investigación que las adendas de los contratos de las APP y el incumplimiento de las funciones de los funcionarios públicos fueron las causas de corrupción. Las diferentes modificaciones contractuales con las firmas de adendas elevaron el precio de las inversiones de los proyectos y fueron objeto de corrupción donde no respetan el principio de

transparencia, asignación de riesgos y condiciones de competencia. De lo expuesto dicha conclusión señalan que las firmas de las adendas, así como también el incumplimiento u omisión de sus funciones por parte de altos funcionarios públicos fueron los orígenes de corrupción que conllevó a elevar los costos de inversión de los proyectos de obras. No hubo un debido control efectivo y oportuno en la ejecución de contratos es por eso que por parte de Gobierno a través de los servicios de control Gubernamental sirvieron para moderar o inducir los actos de corrupción en los proyectos de obras.

Tenemos también García (2018), en su tesis de Maestría “Signos de corrupción en la adjudicación de las obras publicas más importantes del Estado en el Perú periodo 2011-2016, donde su trabajo de investigación cualitativa empleo el Hipotético-Deductivo, trata sobre la corrupción y sus antecedentes para poder estudiar la forma sistemática y progresiva de como funcionarios públicos mediante decretos y adendas se benefician a costa del Estado, el objetivo general es determinar los signos de corrupción en la adjudicación de las obras publicas más importantes en el estado Peruano años 2011-2016, la cual concluye que existen signos suficientes de corrupción en las diferentes adjudicación de las obras públicas como la obra de Hidroeléctrica Changalla I y II en Huánuco en el 2011-2016, obra pública vial internacional Transoceánica del Sur en el 2011-2016 y en el Tren Eléctrico tramo II en Lima en el 2011-2016. En síntesis, podemos afirmar que el Perú no es ajeno a este flagelo llamado corrupción en donde la conducta moral de las autoridades públicas y privadas están vinculadas y sirven como antecedente para comprender como la corrupción en la gran parte de obras licitadas por el estado están abundan toda una cadena de corruptela en sus diversas modalidades encabezados por altos funcionarios públicos y empresas constructoras, y que para futuras licitaciones tendrán que corregirlas para no dar orígenes a más corrupción.

Asimismo Medina, Mendoza, Morales y Vera (2018) en su tesis de Maestría “El uso indebido de adendas en contratos bajo la modalidad de asociación público-privado en el Perú: Lineamientos para el uso adecuado de adendas”, los autores en su trabajo de investigación cualitativa busca identificar cuáles son las causas del uso indebido de las

adendas en los contratos y una vez identificados proponer mecanismos que ayuden a las renegociaciones de los contratos entre el estado y las empresas privadas, los cuales concluyen que los contratos APP nacen imperfectos por su naturaleza debido a los distintos problemas que se puedan presentar en el tiempo, y en la cual las practicas deshonestas de funcionarios públicos y privados intervinientes, generan sobrecostos y perdidas al estado. Los imprevistos y la NO prevención en los diseños y estudios de los proyectos hacen que estos hagan prevalecer las firmas en las adendas, por tanto, una de las soluciones a esta problemática seria que tanto los estudios técnicos como los estudios financieros sean eficientes y las firmas de las adendas sean de carácter e interés público y transparente. De lo expuesto bien sabemos que las APP son un instrumento importante tanto el desarrollo económico del país en donde el Estado y el privado en la necesidad de crear proyectos de obras públicas. Se tiene conocimiento también que los contratos a largo plazo no pueden anticipar los diferentes problemas que se puedan presentar y no por ello se tenga que aprovechar de prácticas deshonestas de los intervinientes la cual originan renegociaciones generando sobrecostos al Estado. La cual uno de las posibles soluciones a todo esto sería un mejor diseño de proyecto con estudios técnicos y financieros eficientes en donde los riesgos del proyecto sean adecuadamente identificados y así poder aminorarlos.

Según Solís (2017) en su tesis para Magister "Odebrecht y la Ilrsa norte y sur: Un caso de corrupción y su influencia en las relaciones bilaterales con Perú en los años 2005-2007", el objetivo de esta investigación es indagar; son las conexiones y efectos en la relación bilateral de Brasil y Perú en los años 2005-2007, con las acciones colusorias de Odebrecht para ganar licitación de la Ilrsa, concluyo que si existen una relación simbiótica entre empresarios y burócratas que es influenciada por la interrelación de la política brasileña, el neodesarrollismo y el apoyo gubernamental para que estas multinacionales inviertan en distintos países de la región. Resumiendo, se puede ver que la investigación hecha deja bien en claro los diversos elementos de la corrupción en el sistema político, nacional e internacional. Odebrecht con sus prácticas de corrupción de conexiones con los políticos y empresas en litigio con el Estado, ganaron licitaciones. Los célebres cambios de leyes,

plazos y la firmas de adendas hicieron que su sistemática practica de corrupción y contubernio tuvieran el favoritismo con la multinacional en los sucesivos gobiernos de turno en el Perú. El costo de esta fue que las obras se incrementaron millonariamente, y con extensión en los plazos de concesión.

De acuerdo con Perales (2020) en su tesis “Implicancias de las adendas de bancabilidad en las negociaciones de los contratos de Asociaciones Publico Privadas”, la metodología utilizada es explicativa con un enfoque cualitativo, donde el objetivo de la investigación fue identificar las causas que originan las adendas de bancabilidad en las APPs de carreteras, el limite temporal de los tres primeros años condujo a la siguiente conclusión: Una de las principales causas que generan las renegociaciones contractuales en los contratos APPS es debido a la falta de bancabilidad de los proyectos, es sabido que los contratos APPs son muy importantes dentro de nuestra sociedad ya que estos ayudan al desarrollo económico y social para una mejor calidad de vida de los pobladores. Este problema se presenta debido a que estas se originan desde un principio por la defectuosa e incompleta redacción del contrato primigenio por la falta de estudios en todos los aspectos en el expediente técnico y que se pudieron prever en la etapa de estructuración del proyecto la cual impiden el normal desarrollo en la etapa de ejecución. Las frecuentes modificaciones de los financistas en las diferentes etapas del contrato hacen que se retrasen los proyectos por la evaluación y revaluación y firma de estos. Por tanto, si desde un inicio del proyecto se mejorara la bancabilidad, no habría motivo para estar firmando tantas adendas en corto tiempo para salvaguardar los intereses del estado.

Por otro lado a nivel internacional Martínez (2019) en su tesis “Afectaciones en contratos de obras públicas de infraestructura por actos de corrupción :Odebrecht- Ruta del Sol 2010” en donde su objetivo general es Determinar las afectaciones a los procedimientos de contratación y licitación pública en Colombia en la concesión Ruta del Sol año 2010, concluyo que los principios que rigen en la función administrativa en la contratación pública para obtener ciertos beneficios, la transparencia, la igualdad, la buena fe, economía entre

otros fueron violados al NO acatar el ordenamiento jurídico, omitir y redirigir para su beneficio personal del servidor público. La cual en forma alterna la lucha contra la corrupción por parte del gobierno de Colombia el sector privado y la sociedad civil implementan una educación de valores en constante capacitación a los funcionarios para conocer e identificar los elementos que constituyen de actos ilícitos. En síntesis, apreciamos como la corrupción se ha extendido en diversas partes de nuestra región con la organización criminal Odebrecht corrompiendo a altos funcionarios y servidores públicos para su beneficio propio en vez de beneficiar a la comunidad necesitante. Así también el apoyo del Gobierno Colombiano y el compromiso con la sociedad para acabar dicha corrupción por parte Legislativa al redactar normas para la prevención y luca contra la corrupción.

Asimismo Cifuentes (2018) en su tesis para Maestría “Limitaciones a la adenda en la contratación estatal: Análisis a la luz de la ley y la jurisprudencia Colombiana”, la autora en su objetivo general es de Contribuir al desarrollo de una propuesta jurídica que posibilite complementar de manera específica los límites existentes en la normatividad Colombiana en general, frente a la estructuración y modificación del pliego de condiciones como instrumento principal en la contratación estatal, la cual concluyo que el contrato estatal es un instrumento importante para los fines estatales, para la cual dicho documento debe tener la descripción de la necesidad forma de satisfacerla y condiciones de cumplimiento. Es a través de la adenda donde se encuentra reglamentado en Colombia cuáles son sus alcances y límites donde la jurisprudencia ha llenado este vacío legal y es gracias a estas normas que logra evitarse el origen de la corrupción la que podría traer graves consecuencias al estado en este sentido el planteamiento de su modificación de decretos hará que cada vez se cierre la brecha en el ámbito discrecionalidad para evitar futuros resultados negativos en la toma de decisiones expeditas y objetivas. De lo acotado podemos concluir como en Colombia sus autoridades toman cartas en el asunto sobre las adendas, reglamentando, haciendo leyes, jurisprudencia para llenar los vacíos legales con leyes claras para que luego el servidor público aplique debidamente para cada caso

concreto un verdadero análisis en la contratación estatal y no pueda haber sobrecostos, malas adquisiciones y servicios innecesarios la cual no satisface el interés general. Vulnerando dichos principios traería como consecuencia la nulidad de los contratos administrativos, por tanto, lo que se busca es cerrar todo tipo de brechas que conlleve a la corrupción.

Dentro de los Repositorios tenemos a Quiñonez, Aliaga (2019) en su artículo de la revista IUE ET VERIS de PUCP, publicada en mayo del 2019 “La renegociación de contratos de concesión en el Perú. Aproximación teórica y empírica a sus causas y consecuencias”, analiza las principales causas de renegociación de los contratos de concesión adjudicadas a Proinversión, así como los costos derivados de la renegociación excesiva. Concluyeron en la frecuente renegociación de contratos ha generado dudas en la sociedad y afectado la calidad y credibilidad de esta. Es a partir de la firmas de adendas donde se encontró las diferentes causas como los estudios técnicos insuficientes por la entidad licitante en donde los errores cometidos fueron corregidos con posterioridad; la bancabilidad en donde el contrato no ha sido adecuadamente diseñada en la asignación de riesgos por parte del concesionario para la viabilidad de ejecutar el proyecto; saneamiento de terrenos y liberación de interferencias, el Estado no cumple con los plazos establecidos en la entrega de terrenos en donde no tomaron en cuenta el saneamiento físico-legal de los predios; falta de análisis de la viabilidad social y ambiental del proyecto son como mucha frecuencia esta omisión en el Perú; de lo acotado puedo concluir que los factores que hacen que la mayoría de firmas de las adendas se pudieron evitar con un buen estudio del expediente técnico en la identificación y asignación de riesgos, lamentablemente los gobiernos de turno no supieron capitalizar ya que prevaleció más para ellos el interés político con tomas de decisión equivocadas y oportunistas, los incrementos millonarios en los sobrecostos de las obras trajeron grandes pérdidas al erario del Estado Peruano.

Metodología

Tipos y Diseño De Investigación:

3.1. Tipo de investigación. –

La presente investigación esta aplicada desde un enfoque Cualitativo, este tipo de enfoque Utiliza la recolección y análisis de los datos para afinar las preguntas de investigación o revelar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación, (Hernández, Fernández y Baptista, 2014, p.7). Esta investigación se centraliza en el objetivo general: analizar cómo influye la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5, autopista Puno-Juliaca 2013-2018, la cual, de la revisión, recolección y análisis de los documentos e Informaciones proporcionadas por entidades supervisoras podamos comprender e interpretar este fenómeno de la realidad en nuestra sociedad en donde los supuestos se generan y se perfeccionaran durante o al final del proceso de Investigación.

El tipo de investigación que se ha considerado es de tipo básica por que se emplearan en ellos tesis nacionales e internacionales, artículos de revistas indexadas libros informes y documentos de entidades competentes a través de las cuales se obtuvo las categorías y subcategorías del presente informe. Por otro lado, cabe señalar al ser una investigación de tipo básica para incrementar el conocimiento teórico se empleó el nivel Descriptivo, Correlacional y Teórico.

Diseño de la Investigación. Al tener un enfoque cualitativo el diseño respondió a la teoría Fundamentada la cual, Su propósito es desarrollar teoría basada en datos empíricos y se aplica a áreas específicas, (Hernández, Fernández y Baptista, 2014, p. 472). Mediante este diseño será ajustable aplicarlo al enfoque y objetivo de le presente investigación.

3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización.

Al contar con un enfoque cualitativo implícito la existencia de categorías y subcategorías en su estructura la cual me permitirá el estudio de la información que se investigará para explicar y responder el problema planteado.

Tabla 1.- Categorías y Subcategorías

CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS
Categoría 1: Corrupción	Tráfico de Influencias
	Enriquecimiento Ilícito
Categoría 2: Adendas	Contratos de Obras
	Buena Fé

Fuente: Elaboración Propia

Por ello se planteó como primera categoría: La Corrupción, según Quiroz, A. (2019, p.27) define a la corrupción como:” El mal uso del poder político-burocrático por parte de camarillas de funcionarios, coludidos con mezquinos intereses privados con el fin de obtener ventajas económicas o políticas contrarios a las metas del desarrollo social mediante la malversación o el desvío de recursos públicos”. El autor se refiere a que altos funcionarios y servidores públicos caen en el delito de corrupción de funcionarios que por querer satisfacer sus beneficios personales aceptan a través de sobornos o coimas influir o ganar voluntades para la obtención de mejoras personales sin importarles que perjudiquen económicamente al estado saqueando sus arcas en complicidad con particulares, perjudicando también al desarrollo del progreso social de los proyectos públicos. Como vemos este tipo de actos delictivos coadyuvo para el desarrollo de la investigación a tener como subcategorías a 2 dimensiones como son subcategoría 1: Tráfico de influencias, este acto de tipo penal se encuentra establecido en el art.400 del Código Penal que dice lo siguiente:

“El que invocando o teniendo influencias reales o simuladas, recibe, hace dar o prometer para sí o para un tercero, donativo o promesa o cualquier otra ventaja o beneficio con el ofrecimiento de interceder ante un funcionario o servidor público que ha de conocer, este

conociendo o haya conocido un caso judicial o administrativo, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cuatro ni mayor de seis años; inhabilitación, según corresponda, conforme a los incisos 2,3,4 y 8 del artículo 36; y con ciento ochenta a trescientos sesenta y cinco días-multa.

Si el agente es un funcionario o servidor público, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cuatro ni mayor de ocho años; inhabilitación, según corresponda, conforme a los incisos 1,2 y 8 del artículo 36; y, con trescientos sesenta y cinco a setecientos treinta días-multa.”

Según Montoya, Y (2015, p.143) “El que a cambio de un beneficio, ofrece interceder o influenciar directa o indirectamente, ante un funcionario o servidor público con potestades jurisdiccionales, invocando tener influencias sobre sus decisiones” el autor nos indica que aquel que intercede ante cualquier funcionario o servidor público, tiene el poder o capacidad sobre las decisiones a tomarse que puedan cambiar a favor de un tercero invocando a estas en hacer o por hacer, a cambio de un beneficio propio ya que este conoce a las personas influyentes para poder cambiar antes o a último momento las tomas de decisiones. Con respecto a la investigación podemos determinar que para la firma de los contratos hubo tráfico de influencias del más alto nivel, en donde los representantes del estado beneficiaron a la empresa Odebrecht para la suscripción de contrato de obras que ganaron en la respectiva licitación.

Asimismo, Salinas, R (2019, p. 701) “El agente ya sea funcionario o servidor público o particular, invocando o teniendo influencias, ofrece a un tercero interesado a interceder ante un servidor o funcionario público a cambio de un donativo o promesa, o cualquier otra ventaja o beneficio para si o un tercero”, el autor nos refiere que aquel agente tiene el acceso a interceder en instancias superiores para favorecer a tercero para beneficiarlo de una u otra manera según el caso lo necesite o lo merite a cambio de beneficios personales o económicos; igualmente podemos decir que desde el punto de vista altos funcionarios ofrecen ayudar a la empresa Odebrecht a interceder sus buenos oficios para que de una manera u otra puedan participar y ganar las licitaciones en obras públicas.

Por otro lado, Peña, C (2018, p. 713) “El que actúa en merito a su cercanía y proximidad que tienen con un funcionario o servidor público en diversos estamentos de la Administración que pueda hacer uso para así obtener para otro, una ventaja económica o de otra índole”, el autor manifiesta que debido al entorno o círculo en que se moviliza o mueve en que se encuentra el sujeto, tiene acceso de estas influencias para poder facilitar a un tercero en beneficios económicos, favoreciéndole en diversos proyectos. Gracias a la ayuda que tiene la empresa Odebrecht de altos funcionarios, lograron ganar licitaciones millonarias, no solamente ellos sino también grande empresas constructoras nacionales, así como también en otras licitaciones de contratos de obras públicas en territorio peruano.

Y, Martínez, R (2021, p. 332) “El agente ofrece interceder ante un funcionario o servidor público que ha de conocer, este conociendo o haya conocido un caso judicial o administrativo”, el autor considera que el agente tiene influencias no solo dentro de la vía política sino también judicial ya que mediante de estas pueden modificar y promulgar leyes a su favor y así poder acceder a múltiples beneficios de acuerdo a ley con la anuencia de estos; como podemos deducir que desde que fue impulsada esta gran obra pública que beneficiaría a nuestro país a partir del gobierno de Alejandro Toledo y los sucesivos gobiernos de turno mediante mecanismos legales direccionaron en favorecer a la empresa Odebrecht como por ejemplo la ley 28670 en donde se refiere que por ser de necesidad y de interés nacional aquellas empresas que tienen algún litigio para que puedan y no fuera impedimento para ser postores y que estas sean inaplicables o inexigibles, claramente se puede observar cómo beneficiaron a dicha empresa constructora y en donde se ve la gran influencia que tenía Odebrecht con altos funcionarios Peruanos Y Brasileños también.

Y como subcategoría 2: Enriquecimiento Ilícito, delito que se encuentran establecidos también nuestro ordenamiento jurídico en el art. 401 del Código Penal que dice lo siguiente:

“El funcionario o servidor público que, abusando de su cargo, incrementa ilícitamente su patrimonio respecto de sus ingresos legítimos será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cinco ni mayor de diez años; inhabilitación, según corresponda, conforme a los

incisos 1,2 y 8 del artículo 36; y, con trescientos sesenta y cinco a setecientos treinta días-multa.

Si el agente es un funcionario público que ha ocupado cargos de alta dirección en las entidades, organismos o empresas del Estado, o está sometido a la prerrogativa del antejuicio y la acusación constitucional, será reprimido con pena privativa de libertad será no menor de diez ni mayor de quince años; inhabilitación, según corresponda, conforme a los incisos 1,2 y 8 del artículo 36; y, con trescientos sesenta y cinco a setecientos treinta días-multa.

Se considera que existe indicio de enriquecimiento ilícito cuando el aumento del patrimonio o del gasto económico personal del funcionario o servidor público, en consideración a su declaración jurada de bienes y rentas, es notoriamente superior al que normalmente haya podido tener en virtud de sus sueldos o emolumentos percibidos o de los incrementos de su capital o de sus ingresos por cualquier otra causa lícita”

Como señala Montoya, Y (2015, p. 122) “El funcionario público, a diferencia de otros, solo puede enriquecerse a través de actos considerados lícitos, por lo que toda fuente de enriquecimiento que no esté en este parámetro puede considerarse ilícita”, lo que el autor nos quiere dar a entender que el funcionario o servidor público tiene bien en claro que son fuentes lícitas y fuentes ilícitas de enriquecimiento, entonces cuando incurre en este delito en donde el funcionario o servidor público incrementa su patrimonio en adquisiciones de incorporación de bienes así como también en el gasto y desembolso excesivo de consumo no justificado traerá como consecuencia un desbalance patrimonial de fuente ilícita, todo esto debido a los malos deberes del funcionario o servidor público ya que todo lo que no está justificado debidamente será considerado incremento ilícito del patrimonio del funcionario o servidor público, con lo que las debidas investigaciones respectivas se podrá determinar el enriquecimiento ilícito del funcionario o servidor público.

Por otro lado Salinas, R (2019, p .748) “Aquel sujeto público que utiliza el cargo para enriquecerse se sale de su rol social de buen trabajador o servidor público”, el autor plantea que el rol de funcionario o servidor público es que de su mal comportamiento social daña a

la sociedad, ya que estos se deben al estado y se enriquezcan ilícitamente incrementando su patrimonio durante ejerce su cargo, atentando el ordenamiento jurídico y social, infringiendo sus funciones creyendo ser imperceptibles y que no serán descubiertos, entendemos que aquellos funcionarios o servidores públicos que sirviéndose de su cargo o función infringen su deber de función pública incrementando su patrimonio de una manera ilícita sin justificación alguna, de las diferentes investigaciones que se siguen realizando desde que se inició el escándalo de Odebrecht se ha llegado a comprobar que desde exmandatarios, empresarios, altos funcionarios públicos están siendo denunciados por enriquecimiento ilícito en los diferentes gobiernos de turno.

Asimismo Peña, C (2018, p. 773) “Es donde los funcionarios y servidores públicos se ven envueltos en una serie de negociaciones ilícitas de acuerdos bajo la mesa en conciertos criminales con los particulares, defraudando los intereses generales de la comunidad”, el autor define que la actuación funcional del funcionario o servidor público se debe al servicio de la nación y este Intransigente se desvía de su rol para beneficiarse en forma indebida atentando contra los intereses del estado, en nuestra investigación la empresa Odebrecht a través de manera ilícitas como el TEO pagaron favores dentro de los diferentes sectores económicos empresariales y políticos conforme al informe de Contraloría de las observaciones realizadas se detectó un perjuicio económico de millones de soles dentro del presupuesto de obras y que las investigaciones llegaron a la conclusión que fueron utilizadas para el pago de coimas a altos funcionarios públicos.

Y Martínez, R (20121, p. 348) “El sujeto activo es el funcionario o servidor público, el medio comisivo es el abuso del cargo pues este es el origen para que el agente incremente ilícitamente su patrimonio o de forma injustificable con relación de sus ingresos legítimos”, el autor señala que mientras ocupa un cargo público, este se verá reflejado en el aumento injustificado de su patrimonio así como también de los gastos excesivos sin justificación alguna trayendo como consecuencia ingresos y gastos superiores a sus ingresos por tanto no podrá acreditar ni probar dichos desbalances, en nuestro caso en el Perú las oficinas de Odebrecht mediante programas de software y comunicaciones encriptadas fueron creadas

para el pago de coimas y sobornos a los diferentes funcionarios y servidores públicos que estuvieron a cargo de las obras y al encontrárseles desbalance patrimoniales , está siendo denunciados ante las entidades correspondientes

Además, se planteó como segunda categoría y esta fue las Adendas que de acuerdo a las leyes peruanas este documento se utiliza para realizar modificaciones o agregar detalles específicos en los contratos, según Esan (2016) en un artículo publicado de la Asociación de Fomento a la Infraestructura (AFIN) “Las adendas son instrumentos mediante los cuales se puede adecuar dichos documentos a la realidad el proyecto en el momento justo de su ejecución. Es decir, no se trata de una renegociación del contrato”, en realidad la Adenda es muy necesaria en el contexto del mundo empresarial actual, en especial donde los contratos son de largo plazo ya que con el correr del tiempo puede corregirse y perfeccionarse en el momento por diversos motivos que en un principio no se pudo prevenir por ejemplo desastres naturales u otros que puedan impedir con la ejecución del proyecto. Pero lamentablemente con los últimos acontecimientos de corrupción por medio de este medio jurídico están siendo muy cuestionadas los contratos suscritos por el Estado por nuestra sociedad, sería bueno tomar el ejemplo de Colombia en donde han creado una ley donde limitan los alcances de la Adenda siendo esta más formalizada jurídicamente con elementos propios de alcances, limitaciones y mecanismos propios exclusivos para la modificación del contrato primigenio, igualmente, de estas se desprenden como subcategoría 1: Contrato de obras, este acto jurídico se encuentra en el Art.1771 nuestro Código Civil que dice lo siguiente:

“Por el contrato de obra el contratista se obliga a hacer una obra determinada y el comitente a pagarle una retribución”.

Según Castillo, F (Tomo II, 2021, p. 557) “El contratista es aquella que se obliga a realizar una obra determinada a favor del Comitente a cambio de un pago, constituyéndose así en el deudor de la obra y el acreedor de la retribución”, es por medio de convocatoria para la postulación a licitaciones públicas para ganar la buena pro en proyectos de gran envergadura se puedan adjudicar dichos contratos APP, que son obras para un beneficio

social que ayuden al desarrollo y bienestar general de la población. Es por eso que el tramo 5 de la vía Interoceánica es declarado como una obra de necesidad pública e interés nacional, lamentablemente la Contraloría General de la República encontró serias deficiencias en las adendas suscritas y firmadas con la cual ha abierto investigaciones para encontrar a los responsables de dichas deficiencias que perjudican económicamente al estado.

Citando a Tovar, M y Ferrero, V (Tomo IX, 2020 p.152) “Desde la perspectiva del contratista, tenemos una obligación de resultado -hacer una obra determinada- y desde la perspectiva del comitente, encontramos la obligación de pagar el precio convenido” como señala el contratista se obliga ante el comitente a ejecutar una obra de construcción con los detalles, especificaciones técnicas convenidas que tendrá que realizarla y entregarla dentro del plazo establecidos, culminado este proceso el comitente se obliga a pagar el precio estipulado o convenido en retribución por la obra concluida por el contratista. En el caso de la obra del tramo 5 siendo una obra de construcción de gran envergadura que se realizara en un tiempo de largo plazo y considerando que puedan surgir inconvenientes no previstos, es que por el mal informe de los expedientes técnicos, compras sobrevaloradas con otro tipo de moneda diferente a las especificaciones técnicas ha hecho que el estado Peruano tenga una obra que ha traído sobrecostos en los gastos y por ende perjuicio económico como también perjuicio social ya que dichas obras se tuvieron que prolongar las entregas en los plazos establecidos.

Y subcategoría 2: Buena fe. Estas se encuentran también establecidas dentro de nuestro ordenamiento jurídico civil en el art. 1362 del Código Civil que dice lo siguiente:

“Los contratos deben negociarse, celebrarse y ejecutarse según las reglas de la buena fe y común intención de las partes”.

Como dice Torres, A (Tomo I ,2016, p. 322)” La buena fe es un mandato legal imperativo que domina toda la relación contractual, desde su nacimiento (etapa de la recepción) hasta su total extinción”, el autor precisa que actuar con mala fe de

partes de los contratantes se estaría desnaturalizando la finalidad de derecho y voluntad real porque no han sido aclarados dichos términos; en donde hay una común intención por parte de los firmantes y en donde se tiene que actuar con corrección, decencia y lealtad de comportamientos, se actuara Honradamente, dará confianza, seguridad y probidad y en donde las reglas serán claras fáciles de entender y de propia voluntad. Las adendas firmadas en la obra del tramo 5 han traído consigo una mala práctica que ha generado que se descubra ciertos negociados y arreglos en complicidad entre el Intraneus y el Extraneus, que a través de las investigaciones realizadas se han determinado un perjuicio al estado peruano.

Asimismo, De la Puente y Lavalle, M (Tomo I, 2017, p.268) “En este sentido la mayoría de la doctrina considera que la buena fe se ha plasmado legislativamente en dos sentidos, uno subjetivo y el otro objetivo”, el autor plantea que la buena fe se debe de entender de la siguiente manera: Desde el punto de vista subjetivo, se refiere a la intención con que obra o hacen las personas y desde el punto de vista objetivo la persona actúa como regla de conducta, que orienta la actuación legal del individuo. Señalaremos bajo estas, perspectivas vemos primero que la persona cuando actúa de la manera subjetiva, actúa éticamente, bajo las reglas de la lealtad, honradez, confianza sin dolo o culpa para que no pueda perjudicar intereses propios y de las otras personas con que se relaciona significa que esa forma induce a la persona a actuar de determinada manera y forma, su actuación es conforme a derecho. Y de la manera objetiva la persona tiene un marcado efecto ético donde se le impone a la persona la lealtad y una serie de reglas y deberes importantes la cual se le impide actuar de manera diferente o distinta a las reglas establecidas, para un buen ordenamiento jurídico. En este caso las firmas fueron contaminadas desde que se firmaron bajo el principio de la buena fe, no hubo la honestidad pertinente ya que se confabularon para beneficio propio y perjudicar al estado peruano, así como también al desarrollo social de los pueblos.

3.3. Escenario de estudio.

El escenario de estudio es el tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018 como el ambiente físico pues es de donde se recogió la información de que en esta obra de construcción se habían firmado la adenda No- 3 del contrato de obras, esta información es gracias a las denuncias periodísticas e informes técnicos realizados por la Contraloría General de República y en la cual se detectaron irregularidades en la suscripción de adenda y en la ejecución de la obra en presuntos delitos contra la Administración Pública y delitos Penales por malos funcionarios y servidores públicos, que a la postre servirán como evidencias para que se inicien las acciones legales y administrativas respectivas contra los funcionarios y servidores públicos, que de forma directa perjudicaron no solo económicamente al estado Peruano sino también las comunidades que se puedan beneficiar con este proyecto al no concluirlos en los tiempos y calidad establecidos en el contrato, pue estos no cautelaron los intereses del estado.

3.4. Participantes

Con respecto a la muestra de escenario de estudio, esta fue muestra no probabilística o dirigida: “Subgrupo de la población en la que la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de las características de la investigación”, Hernández, Fernández, Baptista, (2014, p.176), este estuvo enfocado en los objetivos de la investigación.

Por tal motivo los participantes del presente estudio fueron aquellas personas de entidad pública concedoras del derecho, expertos en el tema ya que sus aportes y opiniones son pertinentes con respecto al tema indicado. Empleándose investigaciones cualitativas de teoría fundamental.

En resumen, estos expertos ayudaron en el total desenvolvimiento de la investigación como profesionales con la debida experiencia teórica y práctica en el campo del estudio correspondiente.

Tabla 2. Categorización de Sujetos.

	NOMBRES Y APELLIDOS	CARGO QUE DESEMPEÑAN	INSTITUCIÓN
1	Dr. Jesús Salvador Palacios Mendoza	Abogado	Distrito Judicial Lima Centro
2	Dr. Carlos Cesar Gomez Gamarra	Abogado	Distrito Judicial Lima Centro
3	Dr. Juan Jose Costi Reyes	Abogado	Distrito Judicial Lima Centro
4	Dr. Jorge Luis Huapaya Davalos	Abogado	Distrito Judicial Lima Centro

Fuente: Elaboración Propia

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Según H. Nahuas, M. Valdivia, J. Palacios, H. Romero (2018, p.273): “Las técnicas de investigación son un conjunto de normas y procedimientos para regular un determinado proceso y alcanzar un determinado objetivo”, para el presente estudio las técnicas que se utilizaron me permitió obtener datos en el objetivo de la investigación, la técnica utilizada fue la recolección de datos en donde se recopiló, analizo de fuentes documentadas como investigaciones universitarias, documentos públicos, libros, prensa escrita(diarios y revistas) así como también entrevistas escritas y verbal para una obtención de información para adquirir una profunda comprensión del tema estudiado.

Asimismo, el instrumento de la entrevista fue la Guía de entrevista. La cual se plasmaron preguntas tanto para el objetivo general como para los objetivos específicos, estas preguntas fueron elaboradas de forma abierta, clara y precisa de una manera tal que el entrevistado pueda dar una respuesta entendible a los objetivos planteados.

Podemos indicar también que las mismas fueron aplicadas en relación a los objetivos de la investigación por expertos profesionales, especialistas con amplia experiencia y dominio del tema, las preguntas como las respuestas, dirigidas a los objetivos, las fuentes y recopilación de datos y documentos contribuyeron a fortalecer las teorías formuladas en la guía de entrevista la cual fue aprobada debidamente, para la posterior discusión y resultado.

Tabla 3. Tabla de Validación de la Guía de Entrevista

VALIDACION DE INSTRUMENTO GUIA ENTREVISTA		
Datos Generales	Cargo	Porcentaje
Mg. Rolando Vilela Apum	Abogado. Docente Universitario de Metodologia de Investigacion Scientific en la Universidad Cesar Vallejo	95%
Promedio total		95%

Fuente: Elaboración Propia

La tabla de validación de instrumento se consolidó y aprobado con un porcentaje del 95%

Tabla 4. Tabla de Validación de la Ficha de Análisis de Fuente Documental

VALIDACION DE LA FICHA DE ANALISIS DE FUENTE DOCUMENTAL		
Datos Generales	Cargo	Porcentaje
Mg. Rolando Vilela Apum	Abogado. Docente Universitario de Metodologia de Investigacion Scientific en la Universidad Cesar Vallejo	95%
Promedio total		95%

Fuente: Elaboración Propia

3.6. Procedimientos

Para el presente estudio de enfoque cualitativo, el procedimiento cobro una gran relevancia, en donde se recopiló información pertinente que se fue utilizando en la ejecución de las categorías y subcategorías; con la aplicación y ejecución de los intervinientes servirá para el proceso de ejecución de la triangulación de las diversas fuentes del presente objeto de estudio la cual se solicitó información relevante a la Contraloría General de la República con la finalidad de obtener información precisa, veraz y real para poder materializar la investigación, de igual forma la opinión de profesionales en materia de Derecho Civil, Derecho Administrativo y Derecho Penal conocedores del asunto, específicamente en Delitos contra la Administración Pública y Corrupción de Funcionarios.

3.7. Rigor Científico

El rigor científico fue muy importante dentro del desarrollo de cada etapa de la presente investigación y como tal se tomaron en cuenta parámetros a seguir, la cual aportaron confiabilidad y validez para un buen desarrollo de calidad.

Dentro del rigor científico esta la Dependencia, para Hernández-Sampieri y Mendoza (2014 p.453) "Implica que los datos deben ser revisados por distintos investigadores y estos deben arribar a interpretaciones congruentes", esto nos da a entender que todos los datos, instrumentos que proporcionaremos no deben de tener ningún tipo de inclinación ni juicio propio del investigador, mas bien deben tener mucho cuidado en el desarrollo y coherencia general tanto en las tareas de campo como de análisis.

Tenemos también la credibilidad, estas deben de transmitir las diferentes opiniones de los participantes ya que ello conlleva a la triangulación que nos

permitirá corroborar las teorías y métodos de los datos, así como también de los investigadores y tendremos como resultado una buena investigación y análisis de datos.

3.8. Método de análisis de datos

El método de análisis de datos en la investigación cualitativa “La recolección y el análisis van de la mano o en paralelo, la acción esencial consiste en que se recibieron datos no estructurados, la cual nosotros proporcionaremos una estructura” Hernández, Fernández y Baptista (2014 p.218), esta nos dice que todos los datos que recolectemos que son variados y sincronizados, por tanto, se utilizó los siguientes métodos:

Método Hermenéutico: Consiste en la comprensión e interpretación de textos en forma concreta.

Método Analítico: de acuerdo a la información recabada se podrá examinar cada dato con relación a otro, tomando en cuenta su valor para deducir diferencias y similitudes de los datos.

Método Interpretativo: Esto nos permitirá un gran aporte por las diferentes perspectivas, datos y opiniones de los especialistas en la materia.

3.9. Aspectos éticos

El desarrollo de esta investigación se basa en el concepto del Principio de Ética, al estar ligado a la moral de ser humano, la cual involucro el compromiso de investigación, para poder realizar un trabajo Honesto, Probo y Responsable y de no quebrantar las normas establecidas para llevar a cabo el estudio a conciencia.

Esto coadyuvo a alcanzar los resultados deseados en cada etapa de la investigación, gracias a todo esto se podrá determinar en forma clara y precisa los objetivos de esta investigación, que ayudará a una mejor perspectiva de esta gran problemática y aportes a mas y nuevas investigaciones.

IV. Resultados y discusión

4.1. Resultados

Siguiendo con el proceso de investigación expondré los resultados obtenidos mediante los instrumentos de recolección de datos, los cuales están conformados por la guía de entrevistas y la guía de análisis en donde se recabaron los siguientes resultados:

El propósito del **objetivo general** es analizar como influye la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno – Juliaca 2013 – 2018, donde se realizo la **primera pregunta**:

Desde su experiencia profesional, como especialista en Derecho Penal ¿Cómo influye la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato? Los especialistas entrevistados Dr. Jorge Luis Huapaya Davalos (2022), Dr. Juan José Costi Reyes, (2022), Dr. Jesús Palacios Mendoza (2022), y Dr. Carlos Cesar Gomez Gamarra (2022), respondieron en similitud que la corrupción es un fenómeno criminal que utiliza a los funcionarios públicos para cometer estos delitos contra la administración pública que van en contra del Estado, para su propio beneficio o interés personal.

De acuerdo al **resultado** de la primera pregunta se puede observar que todos acotaron de que este flagelo de la corrupción encontró el camino perfecto para introducirse en las adendas y poder sacar provecho de ellas y perjudicar al Estado.

Asimismo en cuanto a la **segunda pregunta**:

De acuerdo al Código Civil Art. 1362 Buena Fé ¿Cómo inciden la corrupción en las adendas del contrato? Respecto a esto Dr. Jorge Luis Huapaya Davalos (2022), Dr. Juan Jose Costi Reyes, (2022), Dr. Jesús Palacios Mendoza (2022), y Dr. Carlos Cesar Gómez Gamarra (2022), respondieron con similitud a que si inciden

con el Art. 1362 del Código Civil Buena Fe ya que la corrupción por intermedio de las firmas de adendas manipularon y contaminaron para poder delinquir, no actuando bajo el principio de la Buena Fe, ya que actuaron en forma deshonesto y deshonorables.

El **resultado de la segunda pregunta** fue que la acción de buena fe es actuar con honradez, honestidad y legalidad para que ambas partes no se perjudiquen, en este caso al actuar de diferente manera con acuerdos que perjudican al estado económicamente.

En cuanto a la **tercera pregunta** tenemos en su opinión ¿Cómo afecta al Estado la corrupción y en las firmas del contrato? En respuesta los Dr. Jorge Luis Huapaya Davalos (2022), Dr. Juan José Costi Reyes, (2022), Dr. Jesús Palacios Mendoza (2022), y Dr. Carlos Cesar Gómez Gamarra (2022), respondieron con similitud a que los actos celebrados con la firma de contratos arreglados fueron para perjudicar económicamente al Estado y beneficiarse incrementando los costos y sobrevalorando las obras publicas; **el resultado de la tercera pregunta** fue que los contratos firmados fueron desde sus inicios arreglados para perjudicar al Estado con la venia de los funcionarios públicos que el Estado les había dado en confianza.

Asimismo a la **cuarta pregunta** respecto al Objetivo Especifico I: Analizar cómo influye el cohecho en la corrupción y sus Incidencias en las Adendas del Contrato de Obra Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno – Juliaca, 2013 – 2018; De su criterio como influye en la corrupción como cohecho en los contratos APP, a lo que el Dr. Jesús Palacios Mendoza (2022) y el Dr. Jorge Luis Huapaya Davalos (2022) respondieron con similitud afirmando que influye negativamente el cohecho, en donde los funcionarios públicos actuaron dolosamente y omitieron sus funciones.

Sin embargo el Dr. Carlos Cesar Gomez Gamarra y el Dr. Juan Jose Costi Reyes

aseveraron que la cultura de corrupción que suscribieron los contratos por intermedio de los funcionarios públicos se beneficiaron entre si económicamente perjudicando al Estado. Del cual se desprende el siguiente **resultado de la cuarta** pregunta, el cohecho como un delito contra la administración publica hace que el funcionario publico omita sus funciones ya que estos han sido sobornados para hacerse de la vista gorda en los contratos y beneficiarse de estos en perjuicio del estado.

En relación a la **quinta pregunta** Como repercute el hecho al Estado Peruano a lo que respondieron con similitud en que el cohecho perjudica al Estado económicamente y en donde el funcionario publico por este tipo de acción omite su accionar y develar por los intereses del Estado; la cual fue el siguiente **resultado** de la **quinta pregunta** fue que el cohecho repercute cuando el funcionario publico quiebra su deber u obligación funcional, a cambio de dadivas para su beneficio de otros económicamente en contra del Estado.

Con respecto a la **sexta pregunta** los mecanismos legales están adecuado para combatir el cohecho la cual respondieron con similitud de que para poder luchar contra el delito de cohecho deben de cambiar las leyes y las penas privativas también para todos los delitos contra la administración pública, actualizarlos adecuadamente a nuestra realidad, teniendo como **resultado de la sexta pregunta** de que la omisión de un acto jurídico de la competencia funcional del funcionario publico debe ser las penas más drásticas porque el afectado es el Estado en su economía que este llega a hacer el dinero de todos los Peruanos.

Siguiendo con la **séptima pregunta** y en donde el **Objetivo Especifico 2** tenemos analizar cómo influye la colusión en la corrupción y sus Incidencias en las Adendas del Contrato de Obra Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno – Juliaca,

2013-2018; De su conocimiento legales ¿Cómo influye la colusión contra el estado? A lo que el Dr. Juan Jose Costi Reyes y el Dr. Jorge Luis Huapaya Davalos consideraron que la colusión de funcionarios públicos trajo consecuencia negativas al Estado y el Dr. Jesús Palacios Mendoza y el Dr. Carlos Cesar Gomez Gamarra consideraron que por intermedio de la obras publicas desviaron el dinero que tenían que invertir y lo hicieron para el pago de coimas tanto Intraneus y Extraneus. Siendo **resultado** de este de que es cierto que la colusión trae consecuencia negativas para el Estado ya que el funcionario publico esta coludido para beneficiarse y perjudicar al Estado desviando el dinero para sobornos.

En relación a la **octava pregunta**, De que forma se puede combatir la colusión en la corrupción, respondieron con similitud que los organismos de control del Estado como la contraloría general de la república, el organismo supervisor de contrataciones del Estado (OSCE), deberían tener mas control y presencia en las contrataciones publicas y las adjudicaciones, siendo **resultado** que efectivamente los organismos de control del estado deberían tener presencia además de investigar minuciosamente todos los contratos y también a todos los funcionarios públicos firmantes.

Y por último en relación a la **novena pregunta**, ¿La colusión desnaturaliza el primigenio del contrato? A lo que respondieron con similitud que si los desnaturalizan porque desde su inicio el Contrato esta ya previamente acordado y contaminado para perjudicar económicamente al Estado; siendo **resultado** que desde antes que se redacten los contratos, los funcionarios públicos con empresas constructoras ya están coludidos para beneficiarse económicamente actuando con des honradez, deshonestidad, y sin lealtad perjudicando al Estado.

4.2. Análisis de supuestos

Supuesto principal

La corrupción si influye en las adendas del Contrato de Obras Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno – Juliaca 2013-2018.

El resultado obtenido de fuentes documentales revisadas son las siguientes_ “El Fenómeno de la Corrupción, en la actualidad es un problema mundial que implica tanto para la economía como para las reglas de convivencia política y social así como para la ética y moral de los ciudadanos. La corrupción no es de ahora, ocurre que gracias a los medios informativos se ha podido destapar estas prácticas ilegales, que en un momento era de conocimiento de pocas personas, este gran problema amenaza la seguridad de las sociedades socavando los valores éticos y de la justicia, es así que se han creado y firmado un sinnúmero de instrumentos para prevenir, combatir y erradicar la corrupción”.

De acuerdo a los resultados obtenidos se evidencian que si existen influencia de la corrupción de las adendas del Contrato de Obras Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno – Juliaca 2013-2018, debido a los diferentes actos de delitos practicados y utilizados en los contratos y adendas en donde deben beneficiarse en sus necesidades e intereses por parte del Estado, fueron los particulares con la anuencia de altos funcionarios públicos, hicieron beneficios ilícitos del resultado de la corrupción en las adendas, en donde se deberán investigar y sancionar por las autoridades respectivas.

De esta manera si se acepta el supuesto principal en el sentido siguiente:
La corrupción si influye en las adendas del Contrato de Obras Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno – Juliaca 2013-2018.

Supuesto secundario 1

El cohecho si influye las adendas del Contrato de Obras Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno – Juliaca 2013-2018.

En nuestro ordenamiento jurídico el delito de cohecho en agravio del Estado se encuentra estipulado como la aceptación hecha por un funcionario publico para asi o para un tercero de una retribución no debida, para cumplir, omitir o retardar el acto legitimo de su cargo. Este comportamiento delictivo desde que capta, recibe donativo o dadiva para una ventaja, hasta cuando se perfecciona cuando lo acepta hace que sea una conducta punible.

De acuerdo a los resultados obtenidos se ha evidenciado que existe influencia del cohecho en las adendas ya que se esta demostrando tanto por la via administrativa como por la via penal que el funcionario publico recibieron coimas para aumentar los costos y sobrevalorando las obras publicas en perjuicio del Estado por lo que siguiendo las investigaciones rigurosas se podrán determinar y establecer los responsables conforme a Ley.

De esta manera se acepta el supuesto secundario 1 en el sentido siguiente:

El cohecho si influye las adendas del Contrato de Obras Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno – Juliaca 2013-2018.

Supuesto secundario 2

La colusión si influye las adendas del Contrato de Obras Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno – Juliaca 2013-2018.

La colusión agravada en un hecho punible porque se configura cuando el funcionario publico en razón a su cargo, interviene directa o indirectamente en cualquier etapa de la adquisición o contratación publica de bienes, obras o servicios

por parte del Estado en donde concretan con terceros interesados para defraudar patrimonialmente al Estado.

De acuerdo al resultado obtenido estas conductas ilegales entre el funcionario público y los terceros interesados configuran dentro de los delitos de colusión agravada, porque no solo se concretan en beneficiarse entre si, si no también en defraudar al estado económicamente perjudicándolo con el erario peruano, elevando los costos y sobrevalorándolos con ganancias excesivas, por ello este tipo de conducta delictiva debe ser drásticamente sancionada en el momento oportuno por la justicia.

**De esta manera se acepta el supuesto secundario 2 en el sentido siguiente:
La colusión si influye las adendas del Contrato de Obras Interoceánica Tramo
5 Autopista Puno – Juliaca 2013-2018.**

4.3. Discusión

Del Estudio realizado se acepta el supuesto principal que expresa: **“LA CORRUPCION SI INFLUYE EN LAS ADENDAS DEL CONTRATO DE OBRAS INTEROCEANICA TRAMO 5 AUTOPISTA PUNO – JULIACA 20013-1018”**.

Se deduce que el fenómeno llamado corrupción, no solo es un tema nacional si no también un tema mundial tanto para la economía, como la convivencia social, política y sociales y como para la ética, moral, y valores de los pueblos. Esto es posible por lo efectos de la globalización y de las economías que viene de la mano de una decadente formación económica política y social.

El tema de la corrupción no es reciente, las desencadenantes olas de denuncias pudieron destapar tales ilícitos de políticos y empresarios beneficiándose ante tales circunstancias. Estas realidades negativas y dañinas, en el pasado no tuvieron el eco deseado en donde un pequeño grupo de personas difícilmente denunciaban o si en el caso lo hacían no tenían respuesta alguna de la administración de justicia.

Ante eminente existencia de corruptela en todos los niveles de las altas esferas políticas y empresariales no se pudo sostener por la grave amenaza de las estabilidad política social y económica socavando a todas las instituciones democráticas, comprometiendo el desarrollo sostenible de los países el proyecto IIRSA SUR fue exceptuado del cumplimiento de los procedimientos regulares establecidos por el Sistema de Inversión Pública (SNIP), las autoridades consiguieron ampararse en la Ley 27293 donde se establecía que un Decreto Supremo puede exonerar el trámite del ciclo del proyecto es así que el D.S. N° 022-2005-EF, fue aprobado en febrero 2005, exceptuando los trámites de la fase de pre inversión al proyecto IIRSA SUR como consta en la siguiente jurisprudencia:

**CORTE SUPERIOR NACIONAL DE JUSTICIA PENAL ESPECIALIZADA.
SEPTIMO JUZGADO DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA NACIONAL**

EXPEDIENTE : 00019-2018-60-5001-JR-PE-03
 JUEZ : JORGE LUIS CHAVEZ TAMARIZ
 ESPECIALISTA : ANTONIO HUAMAN PACHAS IMPUTADO
 : PEDRO PABLO KUCZYNSKI GODARD DELITO :
 LAVADO DE ACTIVOS
 AGRAVIADO : EL ESTADO

AUTO QUE RESUELVE EL REQUERIMIENTO DE IMPEDIMIENTO DE SALIDA DEL PAIS

RESOLUCION N° 8

Lima, 13 de abril del 2022

II. RAZONES

RAZONES JUEZ DEL JUZGADO NACIONAL

5. En el presente caso se tiene que existen graves y fundados elementos de convicción que se ratifica con la resolución N° 3 de fecha 27 de abril del 2019 emitido por la Primera Sala Penal de Apelaciones Nacional Permanente Especializada en Delitos de Corrupción de Funcionarios en los fundamentos jurídicos 6.22 a 6.25, cuando se ha expresado que en el contexto de aquel gobierno el imputado Kuczynski Godard ha desempeñado los cargos de ministro de economía y finanzas durante los años 2001-2006, cargo publico por el cual se coordina sitúa en una posición en laque es razonablemente probable que se haya necesitado su anuencia para viabilizar el marco normativo favorable y lograr la materialización de los acuerdos corruptos a fin de que se otorgue la buena pro a la concesionaria **IIRSA SUR (tramos 2 y 3) y trasvase OLMOS**. A su vez, pese al cargo publico que ejercía, fue contratado por al empresa Odebrecht como consultor financiero para “curar herida”. En relación a todo ello, se ha desarrollado precedentemente, así como en la recurrida, suficientes elementos de convicción, valorados como indicios convergentes y concurrentes, referidos a actuaciones y la emisión de normas notoriamente favorables para la empresa Norberto Odebrecht, en las que se encuentra vinculado el referido imputado por su participación en razón de su cargo.

Es así como sucesivamente en los gobiernos de turno de una manera o otra siguieron estas malas practicas corruptivas en donde las altas esferas gubernamentales coordinaban para beneficio de la empresa ODEBRECH, distorsionando la asignación y distribución de los recursos públicos para el beneficio propio de los funcionarios.

A pesar de las penas privativas de libertad que se impusieron en las décadas de los 90 al 2000, altos funcionarios, expresidentes por los delitos de corrupción se creía, que se podían abstener de seguir cometiendo delitos de corrupción, sin embargo a sido todo lo contrario. Estos actos fueron propiciados por la empresa

ODEBRECH, continuaron cometiendo graves delitos de defraudación contra el erario de la nación.

Para poder soslayar tales actos de corrupción según Salinas, R (2019) debe modificarse legislativamente la pena de delitos de colusión agravada, enriquecimiento ilícito agravado y cohecho propio específico para que el autor merezca una mayor sanción a los 15 años de la pena privativa de libertad, ya que esta afecta al patrimonio de millones de ciudadanos.

Esto servirá para que se pueda consolidar el sistema jurídico penal para que pueda ser mas coherente y razonable en comparación de otros delitos que puedan afectar de diferente manera.

Conclusiones

PRIMERO.- En el presente trabajo de investigación se ha podido descubrir que no es fácil la lucha frontal contra la corrupción, a pesar de las diferentes leyes de anticorrupción creadas se ha visto que la tarea será fácil pero no imposible para acabar con dicho mal que ha comprado personas y conciencias.

Se evidencia y se demuestra que la corrupción que si influye en las adendas del contrato de obras interoceánica tramo 5 autopista Puno – Juliaca, 2013 – 2018, ya que con las firmas de estos y los diferentes delitos cometidos por los altos funcionarios y servidores públicos han logrado perjudicar al Estado económicamente, llevando a elevar los costos de las obras para el pago de dadivas, no solo ha altos funcionarios públicos sino también que estos beneficiándose ilícitamente y en donde las autoridades correspondientes deberán investigar y sancionarlos respectivamente. De esta forma se aceptan el supuesto principal en el siguiente sentido: **“LA CORRUPCION SI INFLUYE EN LAS ADENDAS DEL CONTRATO DE OBRAS INTEROCEANICA TRAMO 5 AUTOPISTA PUNO – JULIACA 2013-2018”**

SEGUNDO.- Se evidencia que el cohecho si influye en las adendas del contrato de obras interoceánica tramo 5 autopista Puno – Juliaca, 2013 – 2018, como se ha podido observar la corrupción por intermedio de expresidentes altos funcionarios de todas las esferas del gobierno en turno han sido sobornados en todas las adjudicaciones de obras publicas por intermedio de la Constructora ODEBRECHT para que puedan ganar las licitaciones y en donde también encontraron en sus oficinas de Lima pruebas como numero de cuentas, cajas chicas, y encriptadas cifras dentro de sus sistemas de contabilidad para el pago de coimas la cual las

perdidas millonarias del Estado por el alto costo de inversión mermando el erario público. Es por esta forma delictiva del soborno y pagos de dadas que se puede determinar que muchos de ellos tienen procesos tanto administrativos como penal. De esta manera, se acepta el supuesto secundario N° 1, en el siguiente sentido :

“EL COHECHO SI INFLUYE EN LAS ADENDAS DEL CONTRATO DE OBRAS INTEROCEANICA TRAMO 5 AUTOPISTA PUNO – JULIACA 2013-2018”.

TERCERO.- Se evidencia que la colusión si influye en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno – Juliaca 2013-2018, los actos funcionarios públicos en contubernio con empresarios, que con el pretexto de ser obras de interés público, lejos de proteger el bien jurídico del estado los legisladores crearon leyes que favorecieron a empresas constructoras que tenían problemas Judiciales, para que puedan participar de las licitaciones publicas a pesar de que no podían. Este tipo de colusión agravada se deberá investigar y sancionar de manera oportuna y con todo el peso de la Ley. De esta manera se acepta el supuesto secundario N° 2 en el sentido siguiente: **“LA COLUSION SI INFLUYE EN LAS ADENDAS DEL CONTRATO DE OBRAS INTEROCEANICA TRAMO 5 AUTOPISTA PUNO – JULIACA 2013-2018”.**

Recomendaciones

En el marco de la lucha contra la corrupción, en nuestro ordenamiento jurídico se han creado y se seguirá creando leyes para frenar la corrupción, que cada día corrompe y destruye nuestra sociedad que se puede beneficiar con estas obras para una mejor calidad de vida de los ciudadanos y puedan surgir gracias a estas obras básicas.

LEYES COMO:

Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General

Ley N° 27815, Ley del Código de Ética de la Función Pública

Ley N° 28175, Ley Marco del Empleo Público

Ley N° 30057, Ley del Servicio Civil

Ley N° 30424, Ley que regula la responsabilidad administrativa de las Personas Jurídicas.

Vemos entonces que no solo se sanciona al funcionario público si no también al privado.

En esta oportunidad aportare recomendaciones como:

Recomiendo que se incorpore en nuestro ordenamiento jurídico la figura de las adendas, delimitando sus alcances y límites para un mayor y mejor control de su uso.

Las penas privativas de los delitos contra la administración pública deben de aumentarse a 30 años (por ser lesivas al estado) así como también la medida recaiga para los privados.

Una permanente actualización y capacitación al Ministerio Público, Poder Judicial y operadores de justicia, de acorde al Estudio y análisis de la corrupción tanto nacional e internacional.

Referencias Bibliográficas

- Álvarez Illanes, J. & Morante Guerrero, L. (2013). Manual de Contrataciones del Estado. Lima: Pacífico Editores.
- Morante Guerrero, L. (2015). Manual de Contrataciones del Estado. Lima: Pacífico Editores.
- Morón Urbina, J. y Aguilera, Z. (2019). Aspectos jurídicos de la contratación estatal. 1ª ed, 3ª reimp. Lima: Fondo editorial PUCP.
- Abanto, M (2003) Los Delitos contra la administración publica en el Código Penal Peruano (2da Edición). Lima: Palestra Editores S.R.L.
- Arbulu, V (2021) Delitos contra la Administración Pública (1era Edición). Lima: Instituto Pacifico.
- Benavente Chorres, H. y Calderón Valverde, L. (2012). Delitos de corrupción de funcionarios. Lima: Editorial Gaceta Jurídica.
- Bacacorzo, G. (1997). Tratado de Derecho Administrativo, T. I. Lima: Gaceta Jurídica.
- Cabanellas, G. (1962). Diccionario de Derecho Usual. Madrid: Ediciones Santillana.
- Castillo, M (2021) Tratado de los Contratos típicos TOMO II, (1era Edición) Lima: Gaceta Jurídica.
- Cifuentes, O (2018) Limitaciones a la adenda en contratación estatal: análisis a la luz de la ley y la jurisprudencia colombiana. (Tesis de Maestría). Universidad Santo Tomas Bogota – Colombia. Recuperado, desde <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/16663>.
- Código Civil comentado (2020) (4ta. Edición) Tomo VII. Lima. Gaceta Jurídica.

Código Civil comentado (2020) (4ta. Edición) Tomo VIII. Lima. Gaceta Jurídica.

Código Civil comentado (2020) (4ta. Edición) Tomo IX. Lima. Gaceta Jurídica.

Código Penal

De la puente Lavalle, M (2017) El contrato en general – comentarios a la Sección Primera del Libro VII del Código Civil (3era Edición) Lima, Palestra Editores S.A.C., Herederos de la Manuel de la Puente y Lavalle.

Chanjan, R., Torres, D. & Gonzales, M. (2020). Claves para reconocer los principales delitos de corrupción. Lima: IDEHPUCP.

Gálvez Villegas, T. (2001). Delito de Enriquecimiento Ilícito. Lima: IDEMSA.

Groizard y Gomez de la Serna, A. (1912). El Código Penal de 1870 concordato y comentado, T. IV. Madrid: Ministerio de Justicia e Interior.

Garcia, J (2018) Signos de corrupción en la adjudicación de la Obras publicas mas importantes del estado en el Perú periodo 2011-2016 (Tesis de Maestria). Universidad Cesar Vallejo – Lima – Peru, Recuperado, desde

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/24470/Garcia_BJE.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Huari, C (2021) corrupción e incremento del costo de inversión de proyectos mediante asociación publico – privadas, en el Perú 2010 – 2020 (Tesis de Maestria). Unviersidad Censar Vallejo – Lima – Perú, Recuperado, desde

https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UCVV_64f7690dc533960a68ea73845fd_a1512

León, V., Benavente, H., y Calderón, L. (2015). El funcionario público: las sanciones penales en los delitos por corrupción. Lima: Gaceta Jurídica.

León, C. (2013). Eficiencia pública, competencia, corrupción y facilidad de hacer negocios: Una comparación relativa para países de Latinoamérica. Recuperado de: <http://revistas.uss.edu.pe/index.php/tzh/article/view/46>

Martinez, M (2019) Afectaciones en contratos de obra publica de infraestructura por actos de corrupción ODEBRECH – Ruta del Sol 2010 (Tesis Maestría) Universidad La Gran Colombia – Bogota D.C. Colombia. Recuperado desde <https://repository.ugc.edu.co/handle/11396/5485>

Martínez, R (2021) Corrupción de funcionarios y delitos contra la administración pública (1era Edición) Lima (Gaceta Jurídica).

Medina, J. Mendoza, S. Morales, G y Vera, P. (2018) Tesis de Maestría, El Uso indebido de adendas en contratos bajo la modalidad de Asociación Pública – Privada, en el Perú: Lineamientos para el uso adecuado de adendas. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Lima – Perú, Recuperado desde <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/623908>

Montoya, Y. (2015). Manual sobre delitos contra la administración pública. Segunda edición. Lima: IDEHPUCP.

Pariona Arana, R. (2017). El delito de colusión. Lima: Instituto Pacífico. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (2014). Combate a la colusión en los procesos de contratación pública en México. México: OCDE.

Palacio Hincapié, J. (2010). La contratación de las entidades estatales. Medellín: Librería Jurídica Sánchez.

Peña Cabrera, A (2018) Derecho penal – Parte Especial TOMO V, (3era Edición). Lima, Editorial Moreno S.A.

Perales, M (2020) Implicancias de las Adendas de Bancabilidad en las negociaciones de los contratos de Asociaciones publico privadas, (Tesis de

Postgrado) Universidad ESAM, Lima – Perú, Recuperado desde

<https://repositorio.esan.edu.pe/handle/20.500.12640/2120>

Quiñones, M. Aliaga, J (2019) La renegociación de contratos de concesión en el Perú. Aproximación teórica y empírica a sus causas y consecuencia (Repositorio)

Revista IUS ET VERITAS N° 58, mayo 2019 / ISSN 1995-2929 (impreso) / ISSN

2411-8834 (en línea). Lima – Perú, Recuperado desde

file:///C:/Users/Marco/Downloads/21271-Texto%20del%20art%C3%ADculo-84539-1-10-20191016.pdf

Solis, A (2017) Tesis para Magister Odebrech y la Ilrsa norte y sur: Un caso de Corrupción y su influencia en las relaciones bilaterales con Perú en Infraestructura durante los años 2005 – 2007, Pontificia Universidad Catolica del Perú – Lima, Perú, Recuperado desde <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/9209>

Reyna Alfaro, L. M. (2009). Delitos contra la Administración Pública. Lima: Jurista editores.

Rojas Vargas, F. (2007). Delitos contra la administración pública, 4ta. Edición. Lima: Grijley.

Rojas Vargas, F. (2016). Manual operativo de los delitos contra la Administración Pública cometidos por funcionarios públicos. Lima: Nomos & Thesis

Torres, A (2016) Teoria General del contrato TOMO I (2da Edicion). Lima, Instituto Pacífico.

Ugaz Sánchez-Moreno, J. y Ugaz Heudebert, C. (2021). Corrupción y Delito en la Función Pública. Lima: Gaceta Jurídica.

ANEXOS

Anexo : Matriz de Consistencia

TEMA: LA CORRUPCION Y SUS INCIDENCIAS EN LAS ADENDAS DEL CONTRATO DE OBRAS INTEROCEANICA TRAMO5 AUTOPISTA PUNO-JULIACA 2013 2018.
AUTOR: MATIAS DIAZ LUIS ANGEL

PROBLEMA	OBJETIVOS	SUPUESTOS	CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS	METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION
<p>Problema general:</p> <p>¿Como influye la Corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018?</p> <p>Problemas especificos:</p> <p>¿Como influye el Cohecho en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018?</p> <p>¿Como influye la Colusión en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018?</p>	<p>Objetivo general:</p> <p>Analizar como influye la Corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018.</p> <p>Objetivos especificos:</p> <p>Analizar como influye el Cohecho en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018.</p> <p>Analizar como influye la Colusion en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018.</p>	<p>Supuesto Principal:</p> <p>La Corrupción si influye en las adendas del contrato de obras Iteroceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018.</p> <p>Supuesto Secundarios:</p> <p>El Cohecho si influye en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018.</p> <p>La Colusion si influye en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018.</p>	<p>CATEGORIA 1: La Corrupción</p> <p>CATEGORIA 2: Las Adendas</p>	<p>SUB CATEGORIA 1: Tráfico de influencias</p> <p>SUB CATEGORIA 2: Enriquecimiento Ilícito</p> <p>SUB CATEGORIA 1: Contrato de obras</p> <p>SUBCATEGORIA 2: Buena fe</p>	<p>ENFOQUE: Cualitativo</p> <p>TIPO DE INVESTIGACION: Basica</p> <p>NIVEL: Descriptivo, Correlacional y Teorico</p> <p>ESCENARIO DE ESTUDIO: Tramo 5 Interoceánica.</p> <p>PARTICIPANTES: Contraloría General de la República, Abogados eb Derecho Civil, Administrativo y Penal</p> <p>TECNICA E INSTRUMENTOS DE RECOLECCION DE DATOS: Entrevistas, Analisis de documentos. Guia de entrevista, Ficha de validacion de instrumentos.</p>



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO**SOLICITO:**Validación de instrumento de
recojo de información.

Sr.: Dr. Enrique Jordan Laos Jaramillo

Yo, **Luis Angel Matias Diaz**, identificado con Documento Nacional de Identidad N° 07337771, alumno de la EP de **Derecho**, a usted con el debido respeto me presento y le manifesté lo siguiente:

Que siendo requisito indispensable el recojo de datos necesarios para la tesis que vengo elaborando titulada: **"La Corrupción y sus Incidencias en las Adendas del Contrato de Obras Interoceánica Tramo 5 autopista Puno – Juliaca 2013 - 2018"** solicito a Ud. Se sirva validar el instrumento que adjunto bajo los criterios académicos correspondientes. Para este efecto adjuntamos los siguientes documentos:

- Instrumento
- Ficha de validación de instrumento
- Matriz de consistencia

Por tanto:

A usted, rogamos acceder a nuestra petición.



Enrique Jordan Laos Jaramillo
ABOGADO DE LIMA
Registro CAL 45000
DR. EN DERECHO

Luis Angel Matias Diaz

Lima, 07 de julio del 2022.

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: VILELA APON, ROLANDO
- 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente y experto en investigación de la Universidad César Vallejo
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de Entrevista
- 1.4. Autores de Instrumento: MATIAS DIAZ LUIS ANGEL.

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje comprensible.													X
2. OBJETIVIDAD	Está adecuado a las leyes y principios científicos.													X
3. ACTUALIDAD	Está adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.													X
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.													X
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales													X
6. INTENCIONALIDAD	Está adecuado para valorar las categorías.													X
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.													X
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos													X
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.													X
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.													X

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD


- El Instrumento cumple con los requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI
/

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95%

Lima, 01 de MARZO del 2022.



FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
DNI No 42301468 Telf.: 947119375

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN
VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO
IV. DATOS GENERALES

- 1.4 Apellidos y Nombres: GAMARRA RAMON JOSE CARLOS
 1.5 Cargo e institución donde labora: UCV
 1.6 Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de entrevista
 1.4 Autor del Instrumento: Matias Diaz Luis Angel

V. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje comprensible.													X
2. OBJETIVIDAD	Está adecuado a las leyes y principios científicos.													X
3. ACTUALIDAD	Está adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.													X
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.													X
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales													X
6. INTENCIONALIDAD	Está adecuado para valorar las categorías.													X
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.													X
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos													X
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.													X
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.													X


VI. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

X
95%

Lima, 21 de julio del 2022



FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
 DNI N 09919088 Telf.: 963347510

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y Nombres: LUCA ACETO
 1.2 Cargo e institución donde labora: UCV
 1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de entrevista
 1.4 Autor del Instrumento: Matias Diaz Luis Angel

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje comprensible.												X	
2. OBJETIVIDAD	Está adecuado a las leyes y principios científicos.												X	
3. ACTUALIDAD	Está adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												X	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Está adecuado para valorar las categorías.												X	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												X	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

X
95%

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Lima, 21 de julio del 2022



FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
 DNI N 48974953 Telf.: 910190409



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, **DR. ENRIQUE JORDAN LAOS JARAMILLO**, docente de la Escuela de profesional de **DERECHO** y Escuela Profesional de **DERECHO** de la Universidad César Vallejo **LIMA NORTE SEDE LOS OLIVOS**, asesor del Trabajo de Investigación / Tesis titulada:

“LA CORRUPCIÓN Y SUS INCIDENCIAS EN LAS ADENDAS DEL CONTRATO DE OBRAS INTEROCEANICA TRAMO 5 AUTOPISTA PUNO-JULIACA 2013 – 2018”,

Del autor **LUIS ANGEL MATIAS DIAZ**, constato que la investigación tiene un índice de similitud de **20 %** verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender el trabajo de investigación / tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

Lugar y fecha, **LIMA, 05 DE JULIO DEL 2022**

Apellidos y Nombres del Asesor: LAOS JARAMILLO ENRIQUE JORDAN	
DNI 09911151	Firma 
ORCID 0000-0002-2061-1293	 <p>Enrique Jordan Laos Jaramillo ABOGADO DE LIMA Registro CAL 45000 DR. EN DERECHO</p>



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Declaratoria de Originalidad del Autor/ Autores

Yo **LUIS ANGEL MATIAS DIAZ**, egresado de la Facultad de **DERECHO** / Programa académico de la Universidad César Vallejo (Sede Lima Norte – Los Olivos), declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan al Trabajo de Investigación / Tesis titulado: **“LA CORRUPCIÓN Y SUS INCIDENCIAS EN LAS ADENDAS DEL CONTRATO DE OBRAS INTEROCEANICA TRAMO 5 AUTOPISTA PUNO-JULIACA 2013 – 2018”**, es de mí (nuestra) autoría, por lo tanto, declaro (declaramos) que el Trabajo de Investigación / Tesis:

1. No ha sido plagiado ni total, ni parcialmente.
2. He (Hemos) mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicado ni presentado anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

En tal sentido asumo (asumimos) la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

Lugar y fecha, **LIMA, 05 DE JULIO DEL 2022**

Apellidos y Nombres del Autor: MATIAS DIAZ LUIS ANGEL	
DNI: 07337771	Firma 
ORCID: 0000-0003-1125-6071	
Apellidos y Nombres del Autor	
DNI:	Firma
ORCID:	
Apellidos y Nombres del Autor	
DNI:	Firma
ORCID:	
Apellidos y Nombres del Autor	
DNI:	Firma
ORCID:	

Anexo : Matriz de Consistencia

TEMA: LA CORRUPCIÓN Y SUS INCIDENCIAS EN LAS ADENDAS DEL CONTRATO DE OBRAS INTEROCEANICA TRAMO5 AUTOPISTA PUNO-JULIACA 2013-2018.
 AUTOR: MATIAS DIAZ LUIS ANGEL

PROBLEMA	OBJETIVOS	SUPUESTOS	CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS	METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION
<p>Problema general:</p> <p>¿Como influye la Corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018?</p> <p>Problemas específicos:</p> <p>¿Como influye el Cohecho en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018?</p> <p>¿Como influye la Colusión en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018?</p>	<p>Objetivo general:</p> <p>Analizar como influye la Corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <p>Analizar como influye el Cohecho en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018.</p> <p>Analizar como influye la Colusión en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018.</p>	<p>Supuesto Principal:</p> <p>La Corrupción si influye en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018.</p> <p>Supuesto Secundarios:</p> <p>El Cohecho si influye en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018.</p> <p>La Colusión si influye en las adendas del contrato de obras Interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018.</p>	<p>CATEGORIA 1: La Corrupción</p> <p>CATEGORIA 2: Las Adendas</p>	<p>SUB CATEGORIA 1: Tráfico de influencias</p> <p>SUB CATEGORIA 2: Enriquecimiento ilícito</p> <p>SUB CATEGORIA 1: Contrato de obras</p> <p>SUBCATEGORIA 2: Buena fe</p>	<p>ENFOQUE: Cualitativo</p> <p>TIPO DE INVESTIGACION: Basica</p> <p>NIVEL: Descriptivo, Correlacional y Teorico</p> <p>ESCENARIO DE ESTUDIO: Tramo 5 Interoceánica.</p> <p>PARTICIPANTES: Contraloría General de la Republica, Abogados eb Derecho Civil, Administrativo y Penal</p> <p>TECNICA E INSTRUMENTOS DE RECOLECCION DE DATOS: Entrevistas, Analisis de documentos, Guia de entrevista, Ficha de validacion de instrumentos.</p>



Enrique Jordán Laos Jaramillo
 ABOGADO DE LIMA
 Registro CAL 45000
 DR. EN DERECHO

**GUÍA DE ENTREVISTA**

Título: La corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obras

Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno-Juliaca 2013-2018

Entrevistado/a: MG. VILELA APON, ROLANDO

Cargo/Docente Universitario/profesión/Abogado/grado académico: Magister en Derecho & Ciencias Penales.

Institución: Universidad Cesar Vallejo -Licenciada y acreditada por la SUNEDU.

Objetivo general

Analizar como influye la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno-Juliaca 2013-2018

1.- Desde su experiencia profesional, como especialista en derecho penal ¿Cómo influye la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato?

2.- De acuerdo al código civil art. 1362 buena fe ¿Cómo inciden la corrupción en las adendas del contrato?

3.- En su opinión ¿Cómo afecta al estado la corrupción y en las firmas del contrato?

**Objetivo específico 1**

Analizar cómo influye el cohecho en la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018

4.- De su criterio como influye en la corrupción como cohecho en los contratos APP.

5.- Como repercute el cohecho al Estado Peruano.

6.- ¿Los mecanismos legales están adecuado para combatir el cohecho?

Objetivo específico 2

Analizar como influye la colusión en la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5 Autopista Puno Juliaca 2013-2018

7.- De sus conocimientos legales ¿Cómo influyen la colusión contra el estado?

8.- De que forma se puede combatir la colusión en la corrupción.

9.- ¿La colusión desnaturaliza el primigenio del contrato?



FIRMA Y SELLO

Lima, 04 de Marzo del 2022

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: La corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obras

Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno-Juliaca 2013-2018

Entrevistado/a: DA. JENY S. PACARI LINDOZA

Cargo/Docente Universitario/profesión/Abogado/grado académico: Doctor

Institución: Independiente

Objetivo general

Analizar como influye la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno-Juliaca 2013-2018

1.- Desde su experiencia profesional, como especialista en derecho penal ¿Cómo influye la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato?

ES UN ACTO DE CORRUPCIÓN QUE SE PUEDE APLICAR
 MUY FRECUENTE EN LAS ENTIDADES ESTATALES Y
 QUE PERJUDICA ECONÓMICAMENTE AL ESTADO CON
 MILLONES DE SOLES QUE SE VAN PARA PAGAR
 COMISAS Y SOBORNOS.

2.- De acuerdo al código civil art. 1362 buena fe ¿Cómo inciden la corrupción en las adendas del contrato?

FOROS LOS CONTRATOS DEBEN TENER EL PRINCIPIO DE
 BUENA FE Y COMO FUNDAMENTO DE LAS PARTES, ESTO
 OBLIGA DECIR QUE LOS FIANZADOS DEBEN NOVEN
 COMPROMETIDOS Y COMO INTERESADO PAGO DE FIANZA
 LAS ADENDAS PARA PERJUDICAR AL ESTADO, YA
 ESTÁ FUNDADO A DICHO PRINCIPIO.

3.- En su opinión ¿Cómo afecta al estado la corrupción y en las firmas del contrato?

HAY UN VOTO QUE AFECTA AL ESTADO ECONÓMICAMENTE
 POR TRANSICIÓN VULGARE CORRUPCIÓN A LA ADMINISTRACIÓN
 PÚBLICA ATRAVÉS DE LAS FUNCIONES PÚBLICAS Y QUE
 VAN CONTRA LOS INTERIORES DEL ESTADO



Objetivo específico 1

Analizar cómo influye el cohecho en la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018

4.- De su criterio como influye en la corrupción como cohecho en los contratos APP.

EL COHECHO INFLUYE DE MANERA NEGATIVA, Y DESMATERIALIZA EL CONTRATO YA QUE DALE FUERZA AL NACIMIENTO NEGATIVO EN FORMA EXTINGUIENDO ADICIONALMENTE EN CADA PROVISIÓN EL NEGOCIO DE AMBAS PARTES PARA BENEFICIOS PERSONALES.

5.- Como repercute el cohecho al Estado Peruano.

EL COHECHO A VENTOS A TRABAJO A UN A LAS ENTIDADES PÚBLICAS POR MEDIO DE SUS FUNCIONARIOS, QUIEN DESPUES TOME PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVAMENTE COMO PROCEDIMIENTOS POR EL HECHO DE HABER OMISSION DE LAS OBLIGACIONES Y DE CUIDAR LOS INTERES DEL ESTADO.

6.- ¿Los mecanismos legales están adecuado para combatir el cohecho?

DEFINITIVAMENTE LOS MECANISMOS LEGALES NO ESTAN ADECUADOS YA QUE NO SE LE PROMUEVA A FUNCIONARIOS PÚBLICOS HAY FAVORABLE A LOS PRIVADOS Y ES UN PASO PARA COMBATIR LA CORRUPCIÓN.

Objetivo específico 2

Analizar como influye la colusión en la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5 Autopista Puno Juliaca 2013-2018

7.- De sus conocimientos legales ¿Cómo influyen la colusión contra el estado?

La corrupción se produce al desvirtuar los diversos mecanismos de la inversión de los fondos es gubernales, al no permitir de unos cuantos contratistas a todo momento una financiación pública.

8- De que forma se puede combatir la colusión en la corrupción.

CON MAYOR PROTECCIÓN DE ENTIDADES SUPERVISORAS COMO LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, LA DCO.

9.- ¿La colusión desnaturaliza el primigenio del contrato?

NO CUMPLEN LOS REQUISITOS PARA LA FIRMA DE ESTOS YA DEB ESTAR ANO ENO CONTRATADOS.




 Jesús S. PALACIOS MENDOZA
 REG. CAC 8088
 ABOGADO
 FIRMA Y SELLO

Lima, 30 de Junio del 2022

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: La corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obras

Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno-Juliaca 2013-2018

Entrevistado/a: DA. CARLOS CESAR GOMEZ GASKARRA

Cargo/Docente Universitario/profesión/Abogado/grado académico: ABOGADO

Institución: INDEPENDIENTE

Objetivo general

Analizar como influye la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno-Juliaca 2013-2018

1.- Desde su experiencia profesional, como especialista en derecho penal ¿Cómo influye la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato?

ES UN DELITO CRIMINAL QUE ATENTA CONTRA LA ADMINISTRACION PUBLICA Y DIRECTAMENTE A LA ECONOMIA ESTADAL, POR LO QUE SE PAGA POR LAS OBRAS PUBLICAS, QUE SE DEBEN PAGAR POR EL PRECIO DE OBRAS A LA FUNDACION PUBLICA.

2.- De acuerdo al código civil art. 1362 buena fe ¿Cómo inciden la corrupción en las adendas del contrato?

INCIDEN DE MALA FE, YA QUE LA FIRMA DE LAS ADENDAS PUEDE DE MANERA DESHONRATA SIN HONORAR, YA QUE SU FIN ES OBRAS DE MALA FE.

3.- En su opinión ¿Cómo afecta al estado la corrupción y en las firmas del contrato?

LO AFECTA ECONOMICAMENTE YA QUE ESTOS CONTRATOS HAN SIDO ANULADOS POR TANTOS PERSONAS Y GOBIERNOS, PERMITIENDO AL ESTADO.



Objetivo específico 1

Analizar cómo influye el cohecho en la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliaca 2013-2018

4.- De su criterio como influye en la corrupción como cohecho en los contratos APP.

Los Funcionarios Públicos han adquirido la cultura de corrupción en especial por los contratos de obras. Y es donde el que más gana es el contratista y cobro el que pierde es el Gobierno por afectar sus funciones, que no cumple sus funciones establecidas.

5.- Como repercute el cohecho al Estado Peruano.

El cohecho repercute contra los intereses del Estado desde sus funcionarios, ya que estos fomentan la misión de velar por los intereses del Estado vulnerando sus principios, valores y ética.

6.- ¿Los mecanismos legales están adecuados para combatir el cohecho?

Para que se pueda combatir el cohecho en la Administración Pública no solo debe cambiarse las leyes, sino también en la ejecución de estas, ya que las penas privativas para estos delitos contra el Estado son demasiadas.



Objetivo específico 2

Analizar como influye la colusión en la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5 Autopista Puno Juliaca 2013-2018

7.- De sus conocimientos legales ¿Cómo influyen la colusión contra el estado?

Es sabido que los contratos de obras benefician a la población económica y socialmente, pero el colusario solo quiere beneficiar el contrato y el extranjero y las obras quedan a medio hacer y en el último caso ha habido defectuamientos.

8.- De que forma se puede combatir la colusión en la corrupción.

La colusión no solo es el contrato como principal sino también todo proceso de compra y venta que tiene vínculos de parentesco, lazos de amistad relaciones laborales o intereses económicos, es por eso que para mayor participación se entienda supuestamente del estado.

9.- ¿La colusión desnaturaliza el primigenio del contrato?

Un contrato que redactado para propósitos o intereses propios, lo desnaturaliza por ser un acuerdo injusto y no en contrato.

[Firma manuscrita]
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO
FIRMA Y SELLO

Lima, 30 de Junio del 2022

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: La corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obras

Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno-Juliaca 2013-2018

Entrevistado/a: DR. JUAN JOSÉ CASTI REYES

Cargo/Docente Universitario/profesión/Abogado/grado académico: ABOGADO

Institución: INDECOPI

Objetivo general

Analizar como influye la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno-Juliaca 2013-2018

1.- Desde su experiencia profesional, como especialista en derecho penal ¿Cómo influye la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato?

LA CORRUPCIÓN EN LAS CONTRATACIONES PÚBLICAS ES MUY EFECTIVA A PARTIR DE LAS DIFERENTES ACTIVIDADES DE DISTINTA NATURALEZA Y QUE IMPLICAN LA SUMISIÓN DEL FUNCIONARIO O SERVIDOR PÚBLICO, SOBORNADOS PARA QUE ACTÚE EN CONTRA DE LOS INTERES DEL ESTADO, POR MEDIO DE LOS MEDIOS ECONÓMICOS.

2.- De acuerdo al código civil art. 1362 buena fe ¿Cómo inciden la corrupción en las adendas del contrato?

LA BUENA FE ES UNA OBLIGACIÓN MUY IMPORTANTE PARA EL COMERCIO Y QUE EN CADA CASO SE DEBE CONSIDERAR A CADA CASO Y PROFESIONARISTA PARA DIFERENTES MOTIVOS QUE SE PUEDAN PRESENTAR, PERO EN CADA CASO EN FORMA DELICTA, CONTRARIA A LA LEY.

3.- En su opinión ¿Cómo afecta al estado la corrupción y en las firmas del contrato?

LA FIRMA DE UN CONTRATO, DEPENDE DE LA BUENA FE DE LAS PARTES INTERESADAS, PERO EN CADA CASO PARA GARANTIZAR A TRAVÉS DE ESTO, HAY QUE ESTAR PREPARADO EN CADA CASO DE FIRMAS DE ABOGADOS PARA VERIFICAR LO QUE HA OCURRIDO DESDE EL PRINCIPIO Y PARA PROTEGER PARA EL ABOGADO DE CADA CASO Y SOBORNAR LA OBLIGACIÓN.



Objetivo específico 1

Analizar cómo influye el cohecho en la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5 autopista Puno-Julica 2013-2018

4.- De su criterio como influye en la corrupción como cohecho en los contratos APP.

El cohecho como corrupción por intermediación de terceros conlleva a la corrupción de los funcionarios públicos y estos por intermediación de los contratados se beneficiarán de los compromisos para beneficiar a ellos.

5.- Como repercute el cohecho al Estado Peruano.

Corrupción a funcionarios públicos y otros miembros de la administración pública de verificación de los intereses del Estado.

6.- ¿Los mecanismos legales están adecuados para combatir el cohecho?

Deben de mejorarse y adecuarse a nuestra realidad con capacitaciones y sensibilización de parte de toda la administración pública y privada.



Objetivo específico 2

Analizar como influye la colusión en la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5 Autopista Puno Juliaca 2013-2018

7.- De sus conocimientos legales ¿Cómo influyen la colusión contra el estado?

La Colusión del Fisco para favorecer a la Empresa
Peruana no tiene consecuencias negativas económicas
de estado, en este caso es las altas costas y
consecuencias de obras públicas.

8.- De que forma se puede combatir la colusión en la corrupción.

En la contratación estatales no termina en la
Firma de o adjudicación del contrato de obras públicas,
después aparecen nuevas oportunidades para la colusión
de los licitantes, aumentando los costos de las obras.
Otras en estos procesos una investigación minuciosa
podría evitar la corrupción y la denuncia de acuerdo a ley.

9.- ¿La colusión desnaturaliza el primigenio del contrato?

La colusión son colusiones ya individuos reconocidos tanto
políticos, económicos y en parte de contratos, para esto
se le hace para obtener o facilitar por los sectores
todos los requisitos que necesita un contrato y esto lo
desnaturaliza el contrato.


 CAJ 10154
 FIRMA Y SELLO

José J. Costi Reyes.

Lima, 30 de Junio del 2022

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: La corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obras

Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno-Julíaca 2013-2018

Entrevistado/a: DR. JORGE LUIS HUAPAYA DAVALOS

Cargo/Docente Universitario/profesión/Abogado/grado académico: ABOGADO

Institución: INDEPENDIENTE

Objetivo general

Analizar como influye la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra Interoceánica Tramo 5 Autopista Puno-Julíaca 2013-2018

1.- Desde su experiencia profesional, como especialista en derecho penal ¿Cómo influye la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato?

UTILIZA A LAS ADENDAS DE LOS CONTRATOS PARA COMETER ACTOS DE CORRUPCIÓN POR FUNCIONARIOS O SERVIDORES PÚBLICOS QUE TIENEN A CARGO LA RESPONSABILIDAD DEL MANEJO DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.

2.- De acuerdo al código civil art. 1362 buena fe ¿Cómo inciden la corrupción en las adendas del contrato?

DE LA MISMA MANERA DEL CONTRATO PRINCIPAL, LOS CONTRATOS ADICIONALES EN LAS ADENDAS DEBEN ACOMPAÑARSE BAJO EL PRINCIPIO DE BUENA FE Y CONVENIMIENTO DE LAS PARTES Y CONSENTIMIENTO

3.- En su opinión ¿Cómo afecta al estado la corrupción y en las firmas del contrato?

LOS CASOS CELEBRADOS POR FUNCIONARIOS PÚBLICOS SE APRECIAN DE LAS ADENDAS DE LOS CONTRATOS, PARA OBTENER BENEFICIOS ECONÓMICOS EN BENEFICIO PROPIO DE LOS FUNCIONARIOS INTERVINIENTES, QUE ELABORAN EN LAS ADENDAS POR LO QUE MUCHOS DE ÉSTOS ESTÁN PROCESADOS O EN ETAPA DE PROCESAMIENTO



Objetivo específico 1

Analizar cómo influye el cohecho en la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5 autopista Puno-Juliacá 2013-2018

4.- De su criterio como influye en la corrupción como cohecho en los contratos APP.

Influyen NEGATIVAMENTE mediante la comisión de este hecho delictivo (cohecho) donde los funcionarios públicos realizan u omiten actos que violan sus obligaciones y en estos casos los aceptan como consecuencia de haber faltado a estos.

5.- Como repercute el cohecho al Estado Peruano.

El principal perjudicado es el Estado económicamente mediante omisión y acción de la obligación de funcionarios públicos, por que pese de cumplir su neutralidad que se le exige, por la obtención de un beneficio propio.

6.- ¿Los mecanismos legales están adecuado para combatir el cohecho?

DE ACUERDO CON NUESTRO ACTUAL CÓDIGO PENAL, ESTO DEBERÍA SER MATERIA DE REFORMA O REVISIÓN, APLICANDO PENAS MAS DURA, DIVERSAS, PERO EN ESTA HACIENDO NUNCA COMEN UNO ESTO TIPO DE DELITOS DE LOS FUNCIONARIOS Y SERVIDORES PÚBLICOS.



Objetivo específico 2

Analizar como influye la colusión en la corrupción y sus incidencias en las adendas del contrato de obra interoceánica tramo 5 Autopista Puno Juliaca 2013-2018

7.- De sus conocimientos legales ¿Cómo influyen la colusión contra el estado?

Influyen ~~desnaturalmente~~ porque significa grandes pérdidas económicas para el Estado, para el funcionamiento público y el contrato se coluden para ocasionar pérdidas y perjuicio al Estado, para el beneficio económico propio.

8.- De que forma se puede combatir la colusión en la corrupción.

La celebración de contratos, además, al ser de tipo mayor control estricto, como también a los funcionarios y contratistas que lo celebran, por parte de la Contraloría General de la República y demás órganos gubernamentales.

9.- ¿La colusión desnaturaliza el primigenio del contrato?

Al celebrarse el primer o más contratos de gran forma la colusión a los proveedores, muchas veces se establecen los pactos, además se contratan obligaciones que son en contra y violan el contrato primigenio.


A. Jorge Luis Huapaya Morales
ABOGADO
Reg. CAL: 9808

FIRMA Y SELLO

Lima, 30 de Junio del 2022

ANALISIS DE ADENDA N° 3

AUDITORIA: CONTRATO DE CONCESION PARA LA CONSTRUCCION, CONSERVACION Y EXPLOTACION DEL TRAMO 5 DEL PROYECTO CORREDOR VIAL INTEROCEANICO SUR PERIODO 01 DE ENERO 2013 AL 30 ABRIL 2018

NUMERO DE ADENDA	FECHA DE SUSCRIPCION	OBSERVACIONES	INCIDENCIAS	RESULTADOS
ADENDA N° 3 TRAMO 5 INTEROCEANICA SUR AUTOPISTA PUNO- JULIACA	19/06/2015	<ul style="list-style-type: none"> - Inicio de Ejecución de la segunda calzada sin que fuera aprobado el Estudio de Ingenieria (EDI) y sin la certificacion Ambiental. - Se suscribio la adenda asumiendo compromiso de entrega de terrenos sin sustento alguno. 	<p>Impacto negativos en el medio ambiente, y daños a los restos arqueologicos en la zona, ya que el trazo del autopista afectaba un camino pre-hispanico.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Incumplimiento de las normas vigentes - Genero un sobre costo de 2 millones 508 mil soles, en los reajustes de precios debido a la demora en la Ejecucion de obras por la entrega de terrenos.
		<ul style="list-style-type: none"> - El ministerio de transporte y Comunicaciones aprobo costo directo del presupuesto de las obras en dolares cuando los terminos de referencia eran en moneda nacional 	<p>Partidas sin sustento tecnico alguno y con mayores costos que constituyeron mayores pagos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Genero pago del Estado por la suma de 34.074,688.21 incluido IGV, constituyendo un gran perjuicio economico al Estado
		<ul style="list-style-type: none"> - El Ministerio de Transportes y Comunicaciones acepto y aprobo el Estudio de Ingenieria (EDI), sin advertir deficiencias en el Diseño Geometrico que no cumplen la Norma D.G. 2001 (Manual de Diseño Geometrico de Carreteras) 	<p>Afecto los niveles de servicio y genero sobrecostos y perjuicios al Estado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Genero sobrecosto y perjuicio por US& 377,508 Dolares americanos, equivalente a 1 millon 291 soles. - Se determino la presunta responsabilidad administrative y penal de 13 funcionarios publicos que se desempeñaban en el MTC (concedente) y su Unidad Ejecutora Provias – Nacional.

Fuente: Elaboración Propia

0001



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

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

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

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

0003



LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

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.

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.

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.

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.° 3 al Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo n.° 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.° 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.° 273-2014-CG, la Directiva n.° 007-2014-CG/GCSII denominada "Auditoría de Cumplimiento" y el "Manual de Auditoría de Cumplimiento" aprobados con Resolución de Contraloría n.° 473-2014-CG y modificatorias. Comprendió la revisión y análisis de la documentación generada en la negociación, suscripción y ejecución 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, 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.° 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.



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.° 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.° 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 Provias Nacional, fue aprobado por su Director Ejecutivo 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 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.° 02 del Residente de Obra del cuaderno de obra.

Con el Memorándum n.° 3470-2015-MTC/20.6 del 11 de agosto de 2015 la Unidad Gerencial de Estudios de Provias 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 esta 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:

$$\frac{V_m}{M_c} M_p (1 - F_d)$$

En que:

V_m = Monto Total de la Valorización Mensual (RAOs)

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

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

F_d = 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\$ 203 486,86, 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

III. OBSERVACIONES

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

- 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.º 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 92606, 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 transcurido 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.°

0053



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

Página 50 de 107

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<=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<=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

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 calendario 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 cumplieran 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 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 cumplieran 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

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 6 (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.° 2)



3. El EDI de la segunda calzada fue aprobado por el Director Ejecutivo de Provias Nacional mediante la Resolución Directoral n.° 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 cumplan 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 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, 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 cumplan lo dispuesto en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras – DG-2001.

(Observación n.° 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.° 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 Provias 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 Provias 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.° 1)

6. 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 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.° 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.° 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.° 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.° 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.° 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.° 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)

0105

INFORME DE AUDITORÍA N° 620-2019-CGIAPP-AC


**LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA**

Página 102 de 107

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 signatures and initials, including a large signature that appears to be 'H. J.' and another 'J.' below it.

0110

INFORME DE AUDITORÍA N° 62 O-2019-CGIAPP-AC


**LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA**

Página 107 de 107

Lima, **14 FEB. 2019**


Carlos Huarí Sulluchuco
Jefe de la Comisión Auditora



Luis Sánchez Ruti
Supervisor de Comisión Auditora



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



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



Ing. Marco Ayala 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 COMPROMIDAS 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 domiciliar	Presenta responsabilidad (*)				
				Desde	Hasta				Fecha de ocurrencia de los hechos	Administrativa	Civil	Penal	
1	Carnelo Henry Zea Rojas	20245385	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. Vitaco Astete n° 2865 - Urb. Prolog. Benavides - Santiago de Surco	19/06/2015	X			
2	Rold Ananie Torres Trujillo	07192012	Director Ejecutivo de Provisión 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	J. Bulgaretti n° 750 - Tarma 1 - Dpto. 801 - San Miguel	05/01/2015		X		
							2		12/01/2015		X		
							3		05/01/2015		X		
3	Raúl Luardo García Caspio	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		X		
							2		31/12/2015		X		
4	Giovanna Melina Sarcotta Guzmán	07707010	Gerente de la Unidad Gerencial de Asesoría Legal de Provisión Nacional	18/09/2008	15/08/2016	Designación: Resolución Vicepresidencial n° 713-2008-MTC/02 Cese: Resolución Vicepresidencial n° 302-2015-MTC/02	1	Calle José María Eguren N° 129 - Urbanización Jacaranda - Magdalena del Mar	29/12/2014		X		
							2		19/06/2015		X		
5	Luis Alberto Cruz Caribazo	09327039	Gerente de la Unidad Gerencial de Derecho de Vía (R) de Provisión 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 - Zanaña - San Juan de Lurigancho	19/06/2015		X		
							2		31/12/2015		X		
6	Iván Wenceslao Litares Hurtado	10307088	Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Provisión Nacional	18/09/2008	31/12/2015	Designación: Resolución Vicepresidencial n° 753-2009-MTC/02	1	Calle Aurora Boreal N° 206, Dpto. 201 - Urb. La Albornoz Mz. 2 - Santiago de Surco	10/12/2014		X		
							2		08/01/2015		X		
							3		03/12/2014		X		

[Handwritten signature]
0112

N°	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad	Cargo Desempeñado	Periodo de Gestión		Condición de Vínculo Laboral o Contractual	Coordinación N°	Dirección Administrativa	Presunta responsabilidad (*)			
				Desde	Hasta				Fecha de ocurrencia de los hechos	Administrativa	Comprobada	Penal
									Existencial	PAS	Civil	
7	César Eduardo Herrera Briceno	07256288	Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones (e) de Proviatas Nacional	20/08/2011	18/11/2015	Dec. Leg. n.° 726	1	Calle Lord Cochran 446 Torre A. - Miraflores	05/01/2015 al 28/12/2014	X		
8	Steven Cerna Herrera	44651592	Jefe de Liberación del Derecho de Vía para Obras Concesionadas (e) de la Unidad General de Derecho de Vía de Proviatas Nacional	17/07/2015	31/07/2016	Dec. Leg. n.° 1057	1	Av. Saenz N° 1193 - Pueblo Libre	19/05/2015 al 31/12/2015	X		
9	Gian Carlos Silva Ancoo	41625068	Especialista Económico Fianciero de la Dirección General de Concesiones en Transportes	04/02/2015	31/12/2017	Dec. Leg. n.° 1057	1	Calle Unabamba N° 251, Pueblo - San Miguel	24/04/2015 al 18/06/2015	X		X
10	Patricia Elizabeth Cama Merca	22506576	Especialista en Infraestructura de Transportes de la Dirección General de Concesiones en Transportes	08/05/2014	25/06/2015	Dec. Leg. n.° 1057	1	Paseo Maravilla N° 106, Dpto. 403 Block C, Urb. Santa Teresa - Santiago de Surco	24/04/2015 al 18/06/2015	X		X
11	Diego Fernando Ibari Franco	43346659	Asesista Legal de la Dirección General de Concesiones en Transportes	15/10/2014	31/03/2017	Dec. Leg. n.° 1057	1	Calle Grau N° 251, Dpto. 404 - San Miguel	24/04/2015 al 18/06/2015	X		X
12	Milagros Beltrama Livagay Suarez	18140112	Especialista en Costos y Presupuesto de la Oficina Técnica de Concesiones de Proviatas 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 Galimroz Rodriguez	00586625	Especialista en Derecho. Jefe de la Oficina Técnica de Concesiones de Proviatas Nacional	18/12/2013	13/12/2014	Contrato de Servicio	3	Calle Amsterdán N° 100 - San Miguel	11/03/2014 al 05/12/2014	X		

0113



* U 8 3 3 *



* 3 3 0 1 8 8 2 9 1 9 5 9 4 7 9 *



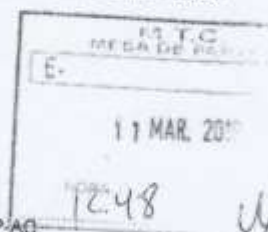

LA CONTRALORÍA
 GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

CARGO

OFICIO N° 00479-2018-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-AG.
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
 Contralor General de la República

Ar

Oficio N° 00479-2018-CG/DC

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

1 / 1

8/3/2019

Cargo

**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/GCMEGA

Asunto:

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

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. Linaerito - Surquillo
<https://www.ositran.gob.pe>



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 Piso 4
Surquillo / Lima / Lima

ASUNTO : Remisión de Informe de Auditoría N° 620-2018-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° 620-2018-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"

1 / 2

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 Pérez
Rafael Palacios Pérez
Gerente (a)
Gerencia de Control Megaproyectos

ADENDA N° 3
AL CONTRATO DE CONCESION PARA LA CONSTRUCCION, CONSERVACION Y
EXPLOTACION DEL TRAMO N° 5 DEL PROYECTO CORREDOR VIAL
INTEROCEANICO SUR PERU-BRASIL

Señor Notario:

Sírvase extender en su Registro de Escrituras Públicas, una 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, (en adelante "Contrato de Concesión o Contrato") que celebran:

El Estado de la República del Perú, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, "CONCEDENTE"), con domicilio en Jirón Zorritos N° 1203, Lima, Perú, debidamente representado por el Viceministro de Transportes, señor Carmelo Henry Zaira Rojas, identificado con Documento Nacional de Identidad N° 29245305, debidamente facultado por Resolución Suprema N° 001-2014-MTC y autorizado mediante Resolución Ministerial N° 351-2015-MTC/01, y de otra parte,

Concesionaria Vial del Sur S.A. (en adelante, "CONCESIONARIO") Sociedad Anónima constituida mediante Escritura Pública de fecha 26 de septiembre de 2007 e inscrita en la Partida N° 11127381 del Registro de Personas Jurídicas de Arequipa, con domicilio en Av. Javier Prado Este N° 4109, Urbanización Santa Constanza, distrito de Surco, provincia y departamento de Lima, Perú, debidamente representada por su Gerente General señor Ricardo Escalante Canorio, identificado con Documento Nacional de Identidad N° 07760393, debidamente facultado al efecto, según poder inscrito en el Asiento C0009 de la Partida Electrónica antes señalada, en los términos y condiciones siguientes:



CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES

- 1.1 Con fecha 24 de octubre de 2007, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Tramo N° 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú - Brasil.
- 1.2 Con fecha 26 de noviembre de 2010, el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO suscribieron la Addenda N° 1 al Contrato de Concesión, que para efectos de la presente adenda se denominará Adenda N° 1, en virtud de la cual se incorporaron dos (2) nuevos sub tramos viales a la concesión, y se modificaron las cláusulas 6.26, 6.27 y 6.28 referidas a la aceptación de las Obras de Construcción, la cláusula 9.11 referida al mecanismo de compensación por actividades de Mantenimiento Periódico, y el acápite iii) del numeral 1.1 del anexo IX referido al mecanismo de control y certificación de avances de Obra, del Contrato de Concesión.
- 1.3 Con fecha 24 de junio de 2011, las Partes suscribieron la Segunda Addenda al Contrato de Concesión, que para efectos de la presente adenda se denominará Adenda N° 2, con la finalidad de precisar el cuarto párrafo del literal A del apéndice 3, el literal b) del apéndice 4 y el numeral 3 del apéndice 5 del anexo XIII del Contrato de Concesión.
- 1.4 En lo sucesivo el Contrato de Concesión referido en el numeral 1.1 precedente, la Adenda N° 1 de fecha 26 de noviembre de 2010 y la Adenda N° 2 suscrita el 24 de junio de 2011, serán denominados conjuntamente "Contrato de Concesión o Contrato."



- 1.5 La cláusula 6.31 del Contrato de Concesión establece que el CONCEDENTE podrá solicitar al CONCESIONARIO, la elaboración de estudios económicos y de ingeniería correspondientes a la Segunda calzada de la carretera Puno- Juliaca. De acuerdo a la referida cláusula, los Términos de Referencia de los estudios antes indicados deberán ser definidos por el CONCEDENTE, debiendo ajustarse los procedimientos y plazos de aprobación a lo establecido en las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública.

De igual modo, el numeral 2.2.1.2 del anexo VIII del Contrato de Concesión "Términos de Referencia", prevé que la Segunda calzada antes referida será entregada al CONCESIONARIO para su operación y mantenimiento.

- 1.6 Mediante Memorándum N° 1816-2013-MTC/09.02 de fecha 26 de julio del 2013, la Dirección de Inversiones de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobó la factibilidad y otorgó la Declaratoria de Viabilidad al proyecto "Construcción de la Autopista Puno - Juliaca", Código SNIP N° 92806, denominada también Segunda calzada de la carretera Puno- Juliaca.
- 1.7 Con Memorándum N° 3009-2013-MTC/20 de fecha 06 de diciembre de 2013 e Informe N° 081-2013-MTC/20.9.CHB de fecha 05 de diciembre de 2013, la Dirección Ejecutiva del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - PROVIAS NACIONAL, solicitó a la Dirección General de Concesiones en Transportes que el estudio definitivo de ingeniería y el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Construcción de la Autopista Puno - Juliaca", sea elaborado por el CONCESIONARIO, dentro del marco previsto en el Contrato de Concesión.



- 1.8 Mediante Acta de Acuerdo de fecha 27 de diciembre de 2013, el CONCEDENTE encargó al CONCESIONARIO la elaboración del estudio definitivo de ingeniería (EDI) y Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Construcción de la Autopista Puno - Juliaca".

- 1.9 Con Memorándum N° 058-2015-MTC/09 de fecha 13 de enero del 2015, la Dirección General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, remitió el Informe N° 031-2015-MTC/09, en el que realiza un análisis en términos comparativos definiendo en términos de beneficios económicos y uso de recursos públicos que resulta conveniente realizar el proyecto "Construcción de la Autopista Puno - Juliaca" mediante una Asociación Público Privada (APP).



- 1.10 Considerando que en virtud del Contrato de Concesión vigente, la Explotación y Mantenimiento de la calzada existente de la vía Puno - Juliaca se encuentra a cargo del CONCESIONARIO, las Partes consideran conveniente encargar la ejecución de las Obras de Construcción de la segunda calzada de dicho tramo, para lo cual es necesario establecer las condiciones generales para su implementación.



- 1.11 El CONCEDENTE mediante Resolución Directoral N° 017-2015-MTC/20, de fecha 12 de enero de 2015, aprobó administrativamente el costo directo del presupuesto de la Obra "Construcción de la Autopista Puno - Juliaca" del Tramo N° 5: Matarani - Arequipa - Juliaca- Azángaro/Ilo" por un monto de US\$ 65 687 691,93 (Sesenta y Cinco Millones Seiscientos Ochenta y Siete Mil Seiscientos Noventa y Uno con 93/100 Dólares Americanos).



- 1.12 El CONCEDENTE mediante Oficio N° 1181-2015-MTC/25, de fecha 22 de abril de 2015, remitió al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte Público - OSITRAN (en adelante, REGULADOR), el Proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión conciliado por las Partes.



- 1.13 El CONCEDENTE mediante Oficio N° 1182-2015-MTC/25 de fecha 22 de abril 2015, remitió a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada- PROINVERSION, el Proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión conciliado por las Partes.
- 1.14 El Consejo Directivo del REGULADOR adoptó el Acuerdo N° 1826-547-15-CD-OSITRAN de fecha 6 de mayo de 2015, mediante el cual se aprobó el Informe N° 024-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, con el cual emitió opinión técnica al Proyecto de Adenda No. 3 al Contrato de Concesión.
- 1.15 PROINVERSION remitió el Oficio N° 85-2015/PROINVERSION/DPI de fecha 6 de mayo de 2015, mediante el cual alcanza el Informe N° 3-2015-DPI/SDGP/JPVI y adjunta el Informe Legal N° 3-2015/DPI/SDGP/JPVI e Informe Técnico Financiero N° 03-2015-DPI/SDGP/JPVI, con los cuales emitió opinión técnica al Proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión.
- 1.16 El CONCEDENTE mediante Oficio N° 1849-2015-MTC/25 de fecha 10 de junio de 2015 remitió al REGULADOR el Informe N° 653-2015-MTC/25, con el cual sustenta el proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión.
- 1.17 El CONCEDENTE mediante Oficio N° 1850-2015-MTC/25 de fecha 10 de junio de 2015, remite a PROINVERSION el informe N° 653-2015-MTC/25, con el cual sustenta el proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión.
- 1.18 El Consejo Directivo del REGULADOR mediante Oficio Circular N° 032-15-SCD-OSITRAN de fecha 15 de junio de 2015, el REGULADOR remite el Acuerdo N° 1844-533-15-CD-OSITRAN a través del cual se aprobó la opinión técnica contenida en el Informe N° 037-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN respecto al proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión.
- 1.19 PROINVERSION mediante Oficio N° 98-2015/PROINVERSION/DPI de fecha 15 de junio de 2015, remite el Informe N° 6-2015/DPI/SDGP/JPVI, que adjunta el Informe Legal N° 06-2015/DPI/SDGP/JPVI e Informe Técnico Financiero N° 06-2015/DPI/SDGP/JPVI, con los cuales emitió opinión técnica al Proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión.
- 1.20 El Ministerio de Economía y Finanzas mediante Oficio N° 147-2015-EF/15.01 emitió opinión favorable a la propuesta de Adenda N° 3, remitida mediante Oficio N° 1944-2015-MTC/25, por el CONCEDENTE.



CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO

La presente Adenda tiene por objeto modificar las cláusulas 1.6, 6.31, 9.10 y el literal h) del numeral 2.2.1.2 del anexo VIII del Contrato, así como incorporar la cláusula 5.43-A y el Anexo XIV, con la finalidad de regular la definición, procedimientos y condiciones para la construcción de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliacá.

CLÁUSULA TERCERA: MODIFICACIONES

- 3.1 Modificar la Cláusula 1.6 del Contrato que deberá quedar redactada de la siguiente manera:

"Definiciones

1.6- En este Contrato los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican:

(...)



Obras

Son todas y cada una de las tareas que deberán ser realizadas por el CONCESIONARIO de acuerdo a lo establecido en el Contrato que comprende las Obras Adicionales, Obras Alternativas, Obras de Construcción y la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca.

Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca

Es aquella obra prevista en la cláusula 6.31 y en los alcances del Proyecto de los Términos de Referencia establecidos en el anexo VIII del Contrato. También es denominada Obra "Construcción de la Autopista Puno-Juliaca", de acuerdo al Sistema Nacional de Inversión Pública, Código SNIP N° 92806. (...)"

3.2 Incorporar la cláusula 5.43-A del Contrato, la misma que quedará redactada de la siguiente manera:

"El CONCESIONARIO podrá efectuar la liberación de las áreas necesarias, incluyendo la liberación de interferencias, para el inicio o continuación de la ejecución de las Obras, previo acuerdo con el CONCEDENTE. Corresponderá al CONCEDENTE, con cargo a la verificación de la disponibilidad presupuestal y de manera previa al acuerdo con el CONCESIONARIO, la aprobación del presupuesto para la elaboración de los expedientes individuales (técnico – legal) de los predios afectados por el Área de Concesión y/o Derecho de Vía, de acuerdo a los requisitos establecidos por la Dirección de Construcción de la Dirección General de Políticas y Regulación en Construcción y Saneamiento del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.

Previo conformidad y aprobación por parte del CONCEDENTE de los expedientes correspondientes, el CONCESIONARIO podrá realizar las acciones necesarias para contar con la libre disponibilidad del Área de la Concesión y/o Derecho de Vía. Los gastos en que incurra el CONCESIONARIO por la ejecución de dichas actividades serán aprobados y pagados por el CONCEDENTE."

3.3 Modificar la cláusula 6.31 del Contrato que deberá quedar redactada de la siguiente manera:

"6.31.- El CONCEDENTE podrá solicitar al CONCESIONARIO la realización de estudios económicos y de ingeniería correspondientes a la Segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca. Los términos de referencia de los estudios aquí indicados serán definidos por el CONCEDENTE, mientras que los procedimientos y plazos de aprobación deberán ajustarse a las normas aplicables del Sistema Nacional de Inversión Pública. Para ejercer esta solicitud, el CONCEDENTE deberá contar con los recursos necesarios y las autorizaciones administrativas respectivas, incluidas las que correspondan de conformidad con las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública.

Sin perjuicio de lo anterior, cumpliendo con las normas que resulten aplicables, el CONCEDENTE se reserva el derecho de ejecutar la Segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca mediante los mecanismos legalmente permitidos. Por acuerdo entre las Partes, esta obra podrá ser entregada para la Conservación y Explotación por el CONCESIONARIO, para lo cual el CONCEDENTE se encargará de obtener los recursos y autorizaciones que resulten necesarias.

Para ambos casos, la retribución al CONCESIONARIO, que no excederá el valor de mercado debidamente sustentado, y demás prestaciones contractuales serán materia de acuerdo entre las Partes. A falta de acuerdo



sobre estos aspectos, las Partes recurrirán al mecanismo de solución de controversias previsto en la Sección XVIII.

En el supuesto que, la construcción de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca sea realizada a través del CONCESIONARIO, se aplicarán los procedimientos, reglas y demás condiciones establecidas en el Anexo XIV. En este supuesto, la liberación de predios y retiro de interferencias, incluidos restos arqueológicos y el monitoreo, evaluación y rescate correspondiente, serán de cargo del CONCEDENTE; sin embargo también podrán ser encargados al CONCESIONARIO de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 5.43-A del presente Contrato."

3.4 Modificar la cláusula 9.10 del Contrato que deberá quedar redactada de la siguiente manera:

"9.10.- El CONCESIONARIO asumirá los gastos que demande la supervisión de Obras durante el período de ejecución de obras, así como el seguimiento y control de la supervisión de las mismas para los fines exclusivamente de este Contrato.

Para este efecto, el CONCESIONARIO deberá abonar al REGULADOR hasta un monto equivalente al 4.0% de la Inversión Proyectada Referencial.

La supervisión será pagada por el CONCESIONARIO como sigue:

- Primera cuota (por concepto de evaluación del Proyecto de Ingeniería de Detalle): 10% del monto correspondiente a la supervisión de obras, a pagarse a los diez (10) Días Calendario de suscrito el contrato de supervisión.

El saldo de pago por supervisión de Obras, en dos cuotas, cuya periodicidad será la siguiente:

- Segunda cuota: equivalente al 60% del monto correspondiente a la supervisión de Obras, a los 30 Días Calendario del Inicio de la Etapa de Ejecución de Obras.
- Tercera cuota: equivalente al 30% del monto correspondiente a la supervisión de Obras, a los 30 Días Calendario de la culminación de la Etapa de Ejecución de Obras.

Para el caso de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca, el pago por concepto de la supervisión será asumido por el CONCEDENTE. Para tal efecto el CONCEDENTE reconocerá por la supervisión de las obras de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca hasta un monto equivalente al 5 % del Valor Referencial Total más el IGV establecido en Anexo XIV.

La supervisión de las Obras correspondientes a la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca será pagada por el CONCEDENTE, como sigue:

- Primera cuota: 30% del monto correspondiente a la supervisión de Obras, a la firma del contrato de supervisión.
- Segunda cuota: 20% del monto correspondiente a la supervisión de Obras, al sexto mes de la suscripción del contrato de supervisión.



- Tercera cuota: 15% del monto correspondiente a la supervisión de Obras, a los doce meses de la suscripción del contrato de supervisión.
- Cuarta cuota: 15% del monto correspondiente a la supervisión de Obras, a los 18 meses de la suscripción del contrato de supervisión.
- Quinta cuota: 20% del monto correspondiente a la supervisión de Obras, al término de la liquidación de la suscripción del contrato de supervisión.

En el caso de las ampliaciones de plazo en la ejecución de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca por causas imputables al CONCEDENTE, éste deberá asumir los mayores costos por supervisión a los que eventualmente hubiere lugar.

Si dichas ampliaciones de plazo se generan por causas imputables al CONCEDENTE, los mayores costos de supervisión de Obras serán asumidos por éste. Asimismo, los posibles mayores costos por supervisión asociados a la variación de metrados serán reconocidos por el CONCEDENTE siempre que estos generen un mayor plazo en la ejecución de Obra o se requiera de un mayor uso de recursos para realizar la supervisión de la Obra; estos mayores costos por supervisión deben encontrarse debidamente sustentados y validados por el CONCEDENTE. En estos casos, el CONCEDENTE reconocerá un importe no mayor al 10 % del monto contratado para la supervisión de las Obras de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca.



3.5 Modificar el literal h) del numeral 2.2.1.2 del anexo VIII del Contrato, que deberá quedar redactado de la siguiente manera:

h) Descripción del Tramo a concesionarse

A continuación se describe brevemente la situación actual del Tramo 5:

(...)

El Sector Juliaca – Puno se encuentra bastante deteriorado, por lo que el postor debe considerar en su propuesta el Estudio de Rehabilitación y la Rehabilitación propiamente, incluyendo, diseño de una carretera de una superficie de rodadura de 6.60 m con bermas de 2.50 m.

Debido al intenso tráfico y frecuencia de accidentes el MTC tiene previsto construir la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca, la cual podrá ser realizada por el CONCESIONARIO de acuerdo a los mecanismos legalmente permitidos, y a cuyo término le será entregado al CONCESIONARIO para su operación y mantenimiento de conformidad con lo previsto en la cláusula 6.31 del Contrato de Concesión.

(...)*

3.6 Incorporar el Anexo XIV al Contrato de Concesión

Las Partes acuerdan incorporar el Anexo XIV al Contrato de Concesión, de acuerdo a los términos establecidos en el anexo de la presente Adenda.

CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIONES DE LAS PARTES

Las Partes declaran que la presente Adenda respeta la naturaleza del Contrato de Concesión, todas las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio económico y financiero de las prestaciones a cargo de las Partes.



Las Partes declaran expresamente que la presente Adenda, en las condiciones establecidas, se suscribe en pleno conocimiento de sus alcances, los cuales se consideran que no vulneran los derechos ni las prestaciones a su cargo.

En atención a lo establecido en la Cláusula 6.31 modificada mediante la presente adenda, las Partes acuerdan que el CONCESIONARIO ejecutará las Obras correspondientes a la Segunda calzada de la Carretera Puno – Juliaca, conforme a las condiciones establecidas en el Anexo XIV.

CLÁUSULA QUINTA: VALIDEZ E INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

- 5.1 Las Partes declaran expresamente que fuera de las modificaciones señaladas en la Cláusula Tercera, formalizadas en el presente instrumento, las demás disposiciones del Contrato de Concesión permanecen vigentes y con plena validez.
- 5.2 Las Partes declaran que en caso de conflicto en la interpretación y/o ejecución de los términos establecidos en el Contrato de Concesión y los términos de la presente adenda, primará lo establecido en esta última.
- 5.3 Los términos que figuren en mayúsculas en la presente Adenda y que no se encuentren expresamente definidos en éste, corresponden a los términos definidos en el Contrato de Concesión o, en su defecto, a los términos definidos por las Leyes Aplicables o a términos que son corrientemente utilizados en mayúsculas.
- 5.4 Las Partes declaran que el Contrato de Concesión y la presente Adenda se interpretarán y ejecutarán como un único instrumento.

CLÁUSULA SEXTA: VIGENCIA DE LA ADENDA

La presente Adenda entrará en vigencia a partir de la fecha de su suscripción por las Partes.

En señal de conformidad, se suscribe el presente instrumento en tres (3) ejemplares originales, uno para el CONCEDENTE, otro para el REGULADOR y otro para el CONCESIONARIO, a los 19 días del mes de junio del año 2015.




POR EL CONCEDENTE


POR EL CONCESIONARIO
Ricardo Escalante Canorio
Gerente General
Concesionaria Vial del Sur

ANEXO XIV
CONSTRUCCIÓN DE LA "SEGUNDA CALZADA DE LA CARRETERA PUNO-JULIACA"
O "AUTOPISTA PUNO-JULIACA" DEL TRAMO 5:
MATARANI – AREQUIPA – JULIACA – AZANGARO/ ILO – MOQUEGUA –PUNO –
JULIACA"

APÉNDICE 1
CONDICIONES GENERALES APLICABLES A LA CONSTRUCCIÓN DE LA "SEGUNDA
CALZADA DE LA CARRETERA PUNO-JULIACA" O "AUTOPISTA PUNO-JULIACA"
DEL TRAMO 5:
MATARANI – AREQUIPA – JULIACA – AZANGARO/ ILO – MOQUEGUA –PUNO –
JULIACA

I. OBJETO

1.1 El objeto del presente anexo es regular de manera general los aspectos vinculados a la aplicación de la cláusula 6.31 del Contrato de Concesión, correspondiente a la ejecución y retribución de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca, de acuerdo al Estudio Definitivo de Ingeniería de dicha Obra (EDI) aprobado por el CONCEDENTE mediante Resolución Directoral N° 002-2015-MTC/20 y los demás documentos que conforman las Especificaciones Técnicas, en caso la construcción de la Segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca sea realizada a través del CONCESIONARIO.

1.2 La Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca será ejecutada conforme a las especificaciones técnicas (las "Especificaciones Técnicas"), aprobadas mediante Resolución Directoral N° 002-2015-MTC/20 de fecha 5 de enero de 2015.

II. PLAZO DE EJECUCION 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 Adicionales	Continuos	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,

deberá respetar el mínimo de kilómetros acumulados en los plazos indicados en la tabla precedente.

Como requisito previo al inicio de la Obra, el CONCESIONARIO deberá presentar una garantía de fiel cumplimiento de obras por el 10 % de su Valor Referencial Total que se mantendrá vigente hasta 6 (seis) meses posteriores a la aceptación de las Obras de la Segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca por parte del CONCEDENTE.

Asimismo, antes del inicio de ejecución de Obras, el CONCESIONARIO deberá acreditar que cuenta con los recursos necesarios para ejecutar el primer Hito de Obra. En caso de no acreditarlo, será de aplicación el 60 % de la penalidad contemplada en la Tabla 1 del apéndice 7 del anexo XIII.

- 2.2 Las solicitudes de ampliación de plazo para la ejecución de la Segunda calzada de la Carretera Puno - Juliaca serán presentadas al CONCEDENTE, con copia al REGULADOR, quien deberá emitir su opinión al CONCEDENTE en un plazo máximo de 20 (veinte) Días Calendario, contado a partir de la notificación de la solicitud. El CONCEDENTE deberá pronunciarse en el término de 15 (quince) Días Calendario a partir de la recepción de la opinión del REGULADOR. Dicho plazo empieza a correr desde que reciba la opinión del REGULADOR o al vencimiento del plazo sin la emisión de dicha opinión, lo que ocurra primero. Transcurrido el plazo indicado, el silencio del CONCEDENTE debe interpretarse como una denegatoria del pedido de ampliación. Cuando las ampliaciones sean concedidas por causas no imputables al CONCESIONARIO, impedirán la aplicación de penalidades y de las demás medidas previstas para sancionar el incumplimiento contractual por causa de demora en la ejecución de la Obra correspondiente. En caso de atraso en el plazo máximo de ejecución de obras de Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca, siempre que este sea injustificado e imputable al CONCESIONARIO, procederá la aplicación del 60 % (sesenta por ciento) de la penalidad establecida en el primer ítem de la Tabla N° 3 del Anexo X del Contrato de Concesión. Asimismo, será de aplicación lo dispuesto en el literal o) de la Cláusula 16.4, en caso que se verifique la aplicación de penalidades contractuales que se hubieren hecho efectivas o quedado consentidas durante la vigencia del Contrato, cuyo monto en conjunto alcance el veinte por ciento (20 %) del monto contemplado en el Proyecto Referencial.

- 2.3 Las modificaciones de plazo que sean aprobadas, podrán generar la reformulación del Calendario de Ejecución de Obras (CEO). En el caso que el inicio o continuación de la ejecución de la Segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca se retrasen por un hecho imputable al CONCEDENTE o por caso fortuito o fuerza mayor, para este último caso se deberá contar con la opinión previa del REGULADOR, el CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE, que el plazo de ejecución se amplíe el mismo tiempo de duración de dicha demora, conforme al procedimiento indicado en la cláusula precedente.

III. VALOR REFERENCIAL DE LA SEGUNDA CALZADA DE LA CARRETERA PUNO-JULIACA Y RETRIBUCIÓN AL CONCESIONARIO

- 3.1 Precios Unitarios - El CONCEDENTE y el CONCESIONARIO acuerdan que la Obra se ejecutará bajo la modalidad de "Precios Unitarios". El presupuesto a costo directo aprobado por Resolución Directoral N° 017-2015-MTC/20 es de US\$ 65 687 691,93 (Sesenta y Cinco millones Seiscientos ochenta y siete mil seiscientos noventa y uno con 93/100 dólares), con precios referidos al 29 de agosto del 2014.



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
o Gastos Generales (21,05287516 %)	:	US\$ 13 829 147,78
o Utilidad (10 %)	:	US\$ 6 568 769,19
o 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 correspondientes 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.

En caso que se generen mayores metrados a los contemplados en el EDI, el costo directo, gastos generales, utilidad y aporte por regulación correspondientes a estos, no deberán exceder el 10 % del Valor Referencial Total. En este supuesto corresponderá aplicar una utilidad equivalente al 10% del costo directo de los mayores metrados y un porcentaje por gastos generales asociados a los mayores metrados, que deberá estar debidamente sustentado y no deberá superar el 21,05287516 % del costo directo de los mayores metrados, así como el aporte por regulación correspondiente.

Cualquier variación de los costos por mayores metrados del EDI (costo directo, gastos generales, utilidad y aporte por regulación), por encima de este porcentaje (10 % del Valor Referencial Total) será a costo y riesgo del CONCESIONARIO.

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 valor final de la Obra será pagado según los metrados realmente ejecutados considerando la aplicación de la fórmula polinómica, los cuales deberán ser verificados por el REGULADOR.

IV. CALENDARIO DE EJECUCIÓN DE OBRAS (CEO)

Dentro de los siete (7) Días de suscrita la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO deberá presentar un Calendario de Ejecución de Obras (CEO), en el que constará la programación referencial valorizada de la ejecución de las obras de la Segunda calzada de Puno-Juliaca.

El CONCESIONARIO podrá actualizar el CEO en función a la entrega de terrenos por parte del CONCEDENTE y/o de su proyección técnica en el avance la obra. En este último caso no se podrá exceder el plazo previsto en el numeral 2.1 del presente apéndice.

V. HITOS DE OBRA

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.

El CEO deberá contener, como mínimo, lo siguiente:

- i) La definición y composición de los Hitos de Obra de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca.
- ii) El primer Hito de Obra deberá representar como mínimo el diez por ciento (10 %) de avance de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca. Los siguientes Hitos de Obra, excepto el último, deberán representar como mínimo el cinco por ciento (5 %) de avance de la Obra.
- iii) La composición de cada Hito de Obra, indicando el porcentaje que representa este respecto del total de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca.
- iv) Para determinar el porcentaje de avance de cada Hito de Obra, se deberá tomar en cuenta los metrados ejecutados y precios unitarios del EDI.
- v) El uso de la cantidad de metrados ejecutados por cada subpartida y los precios unitarios del EDI tienen como única finalidad la de servir de referencia para el cálculo del porcentaje de avance de las obras.

Durante la ejecución de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca el CONCESIONARIO solicitará al REGULADOR la aprobación del Hito de Obra ejecutado según lo señalado en el CEO y conforme a los Reportes de Avance de Obra mensuales presentados por el CONCESIONARIO debidamente aprobados por el REGULADOR.

El REGULADOR tendrá un plazo máximo de siete (7) Días de recibida la solicitud por parte del CONCESIONARIO para la aprobación del Hito de Obra.

En caso que el REGULADOR tenga observaciones a la solicitud de aprobación del Hito de Obra, las comunicará por escrito al CONCESIONARIO dentro del plazo antes señalado. En este caso, el REGULADOR aprobará el Hito de Obra, únicamente cuando el CONCESIONARIO hubiera subsanado las observaciones debidamente comunicadas, en un plazo no mayor de tres (3) Días de subsanadas las observaciones.



VI. SUPERVISIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA DE LA CARRETERA PUNO-JULIACA



6.1 La supervisión de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca estará a cargo del REGULADOR, el cual podrá contratar a un supervisor de Obra.

6.2 El pago de la supervisión de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca, incluido el IGV, no deberá exceder el 5 % del Valor Referencial Total establecido en el numeral 3.2 más el IGV, y será reconocido por el CONCEDENTE en concordancia con las normas tributarias y de presupuesto, según corresponda, luego de recibir del REGULADOR, los siguientes documentos:



- i) Contrato o Adenda al contrato de supervisión de Obras, en caso corresponda;
- ii) Carta fianza que garantizará el adelanto en efectivo por la supervisión de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca contratada, emitida a favor del CONCEDENTE, con la conformidad del REGULADOR a la mencionada carta fianza, de ser el caso.
- iii) Facturas emitidas por la empresa contratada que supervisará la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca a favor de PROVIAS NACIONAL, Unidad Ejecutora del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, previo informe y valorización aprobada por el REGULADOR.

VII. ACEPTACIÓN DE SEGUNDA CALZADA DE LA CARRETERA PUNO-JULIACA



7.1 Al término de las Obras, el CONCESIONARIO deberá presentar un Informe que contendrá entre otros, los metrados realmente ejecutados y los planos "as built" al REGULADOR para que este emita opinión acerca de la culminación de las obras de

la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca. El REGULADOR cuenta con un plazo de 10 (diez) Días para pronunciarse al respecto. En caso que el Regulador formule observaciones a la ejecución de las Obras, el CONCESIONARIO deberá subsanarlas en un plazo no mayor de 30 (treinta) Días, a partir de recibida la notificación correspondiente del Regulador.

- 7.2 Una vez subsanadas las observaciones, o en el supuesto en que el informe del CONCESIONARIO señalado en la cláusula anterior no haya contemplado observaciones del REGULADOR, el CONCESIONARIO procederá a solicitar la aceptación de las obras de la Segunda calzada de la carretera Puno - Juliaca al CONCEDENTE. Este último tendrá un plazo de 20 (veinte) Días, a partir de recibida la solicitud, para comunicar la aceptación de las Obras de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca.
- 7.3 Una vez producida la aceptación de las obras de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca, el CONCESIONARIO presentará la liquidación de la Obra al CONCEDENTE, considerando los importes y criterios 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, incluyendo el último Hito de Obra y el resultado de la aplicación de la fórmula polinómica calculado a la fecha de cada avance de Obra, en un plazo no mayor de 20 (veinte) Días.



VIII. ASPECTOS COMPLEMENTARIOS

- 8.1 Cuaderno de Obra.- Será el mismo que se utiliza para las Obras de Construcción, pero los firmantes indicarán en la referencia de cada asiento de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca.
- 8.2 Solución de controversias.- Para efectos de la solución de controversias, se aplicarán las reglas establecidas en el Contrato de Concesión y sus respectivas adendas.
- 8.3 Pólizas de seguros.- Para la construcción de la Segunda calzada de la carretera Puno - Juliaca, el CONCESIONARIO está obligado a contratar y mantener durante el periodo de construcción de esta obra un seguro contra todo riesgo de construcción (pólizas CAR *construction All Risk*) de acuerdo a lo establecido en la Sección XII del Contrato de Concesión, en lo que resulte aplicable.
- 8.4 Explotación y Mantenimiento.- Una vez aceptadas las obras de la Segunda calzada de la carretera Puno - Juliaca, el CONCESIONARIO se encargará de su Mantenimiento y Explotación según los parámetros contemplados en el Contrato de Concesión y previo acuerdo con el CONCEDENTE respecto de la retribución. Para la determinación de la retribución se aplicará los criterios establecidos en la cláusula 6.31, de acuerdo al procedimiento previsto en la cláusula 6.41 en lo que corresponda. Adicionalmente, para la determinación del costo a que se refiere la presente cláusula, se incluirá los gastos de Mantenimiento en que deba incurrir el CONCESIONARIO para restituir los Niveles de Servicio frente a eventos que generen menos de 300 m³ de derrumbes.
- 8.5 Procedimiento para la aprobación de variaciones de metrados.- El CONCESIONARIO podrá solicitar al REGULADOR a través del supervisor de Obra, la aprobación de variaciones de metrados, los cuales serán autorizados previa evaluación en campo, en el Cuaderno de Obra, para su reconocimiento y pago posterior por el CONCEDENTE. Para efectos del presente procedimiento, el REGULADOR deberá garantizar la operatividad y funcionalidad del proceso constructivo.



APÉNDICE N° 2
MECANISMO DE PAGO DE LA "SEGUNDA CALZADA DE LA CARRETERA
PUNO-JULIACA" O "DE LA AUTOPISTA PUNO - JULIACA DEL TRAMO 5:
MATARANI – AREQUIPA – JULIACA – AZANGARO/ ILO – MOQUEGUA –PUNO
– JULIACA"

Cada Hito de Obra de la Segunda calzada de la Carretera Puno-Juliaca 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. Las reglas aplicables se describen en este apéndice.

I. PAGO POR OBRA (PPO).

El valor de la Obra ejecutada referencialmente establecido en el numeral 3.2 del Apéndice 1 del Anexo XIV, así como la variación de metrados y ajustes por la aplicación de la fórmula polinómica serán reconocidos y pagados al CONCESIONARIO por el CONCEDENTE mediante el sistema PPO para cada Hito de Obra más el IGV correspondiente.

El PPO correspondiente a cada Hito de Obra será pagado a más tardar a los cinco (5) Días de aprobado el Hito de Obra por parte del REGULADOR.

El período de retraso en el pago del PPO generará intereses a la tasa de interés diaria moratoria publicada en la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS) correspondiente al día del incumplimiento.

II. PROCEDIMIENTO DE CONTROL DE AVANCES MENSUALES

Mensualmente el CONCESIONARIO presentará al REGULADOR un Reporte de Avance de Obra que deberá indicar:

- a) La cantidad de metrados realmente ejecutados, los mismos que deberán ser revisados y aprobados por el REGULADOR en el mes, por cada una de las partidas y subpartidas de las Obras, así como su incidencia en el(los) Hito(s) de Obra correspondientes, de conformidad con la normativa nacional de inversión pública aplicable.
- b) Los metrados y porcentajes acumulados de cada subpartida, desde el inicio de las obras de la Segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca hasta el mes del reporte.

Los Reportes de Avance de Obra deberán ser presentados por el CONCESIONARIO al REGULADOR, dentro de los cinco (5) primeros Días de cada mes. El REGULADOR tendrá un plazo no mayor de diez (10) Días para revisar dicho documento y verificar que las Obras se hayan ejecutado conforme al EDI aprobado.

Dentro de dicho plazo, el REGULADOR deberá proceder conforme a lo siguiente: (i) aprobar el Reporte de Avance de Obra en caso encontrarse conforme las Obras o; (ii) solicitar al CONCESIONARIO la subsanación de observaciones.

En caso que el REGULADOR remita observaciones al Reporte de Avance de Obra, el CONCESIONARIO deberá levantar las observaciones en el plazo que le otorgue el REGULADOR, plazo que tendrá relación con la magnitud de las observaciones.

Una vez levantadas las observaciones y remitidas al REGULADOR, éste contará con tres (3) Días para aprobar total o parcialmente las subsanaciones a las



observaciones efectuadas. No se podrán hacer nuevas observaciones a las efectuadas inicialmente.



X