



**ESCUELA DE POSTGRADO**  
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**Contratos de asociación publico privado de concesión de  
peajes y la recaudación de recursos generados a favor de  
la municipalidad metropolitana de Lima, 2013 - 2018**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:  
Maestro en Gestión Pública**

**AUTOR:**

**Br. Juan Miguel Guerrero Orbegozo**

**ASESORA:**

**Mg. María del Carmen Emilia Ancaya Martínez**

**SECCIÓN:**

**Ciencias empresariales**

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

**Gestión de Políticas Públicas**

**Lima, Perú**

**2019**



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO



ESCUELA DE POSGRADO  
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

DICTAMEN DE LA SUSTENTACIÓN DE TESIS

EL BACHILLER: GUERRERO ORBEGOZO, JUAN MIGUEL,

Para obtener el Grado Académico de *Maestro en Gestión Pública*, ha sustentado la tesis titulada:

*CONTRATOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADO DE CONCESIÓN DE PEAJES Y LA RECAUDACIÓN DE RECURSOS GENERADOS A FAVOR DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA, 2013-2018.*

Fecha: 26 de enero de 2019

Hora: 10:30 am.

JURADOS:

PRESIDENTE: Dr. Ochoa Tataje Freddy Antonio

Firma:

SECRETARIO: Dra Mendoza Retamozo Noemi

Firma:

VOCAL: Mg. Ancaya Martínez María del Carmen Emilia

Firma:

El Jurado evaluador emitió el dictamen de:

*Aprobado por excelencia*

Habiendo encontrado las siguientes observaciones en la defensa de la tesis:

.....  
.....  
.....  
.....



Recomendaciones sobre el documento de la tesis:

*vis*

*Redacción A.S.D.*



**Nota:** El tesista tiene un plazo máximo de seis meses, contabilizados desde el día siguiente a la sustentación, para presentar la tesis habiendo incorporado las recomendaciones formuladas por el jurado evaluador.

Somos la universidad de los que quieren salir adelante.



ucv.edu.pe

### **Dedicatoria**

Dedico esta tesis a mis padres Julio y Chayo, a Lita la madre de mis hijos, a Diego, Rodrigo y Melissa, mis tres hijos y a Juan Diego, Juan Ignacio, Micaela Milagros, Tiago Miguel y Filippo Miguel, mis nietos, por su infinita paciencia para con mi terquedad en hacer realidad en el Perú, la Auditoria Forense Gubernamental.

## **Agradecimiento**

Al Estado peruano, que tenazmente se opuso a entregar información pública del incumplimiento de sus políticas públicas, incrementado mi terquedad por realizar este trabajo.

Al Colegio de Arquitectos del Perú, Regional Lima, por permitirme obtener información relevante, imposible de obtener por cualquier ciudadano común.

A Daniel Yovera, por la excelencia de sus reportajes televisivos.

A María Elena, Víctor y Hernán, respetables colegas maestristas con quienes compartí 52 sábados, aprendiendo de ellos; y a Karina, un joven ejemplo de vida. Miriam Villavicencio, te recordaremos siempre como la más valiente.

A las autoridades de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, a los docentes de la maestría por sus enseñanzas, a mi asesora Magister María del Carmen Emilia Ancaya Martínez, por su respeto a sus alumnos y su infinita paciencia, guía y orientación facilitadora.

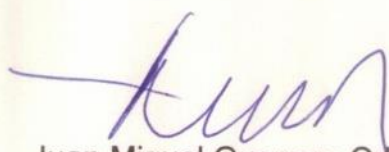
A Micaela y Tiago, por su invaluable apoyo en el curso de inglés y a Tiago, como responsable de mi singular apariencia de Tesista.

### Declaración de autoría

Yo, Juan Miguel Guerrero Orbegozo, estudiante de la Escuela de Posgrado, Maestría en Gestión Pública, de la Universidad Cesar Vallejo, sede Ate; declaro que el trabajo académico titulado "Contratos de asociación publico privado de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013 - 2018", presentado, en 153 folios para la obtención del grado académico de Maestría en Gestión Pública, es de mi autoría.

Por tanto, declaro lo siguiente:

- He mencionado todas las fuentes empleadas en el presente trabajo de investigación, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes, de acuerdo con lo establecido por las normas de elaboración de trabajos académicos.
- No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquellas expresamente señaladas en este trabajo.
- Este trabajo de investigación no ha sido previamente presentado ni completa ni parcialmente, para la obtención de otro grado académico o título profesional.
- Soy consciente que mi trabajo puede ser revisado electrónicamente en búsqueda de plagios.
- De encontrar uso de material intelectual ajeno, sin el debido reconocimiento de su fuente o autor, me someto a las acciones que determine el procedimiento disciplinario.



Juan Miguel Guerrero Orbegozo

DNI N° 09526870

Lima, 15 de marzo del 2019

## Presentación

Señor presidente.

Señores miembros del jurado.

Presento la Tesis titulada: “Contratos de asociación público privado de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018.”, en cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, para optar el grado académico de Maestra en Gestión Pública.

Contando que los aportes minuciosos de este estudio, contribuyan en parte a la solución del deficiente diseño de los contratos de concesión de peajes y la conducta libertina de los funcionarios públicos, para entregar patrimonio municipal, en condiciones totalmente desventajosas para el concedente y el usuario, que es quien finalmente a través del peaje financia estas obras; evidenciando finalmente actos de corrupción que agravian el interés público.

La información se ha estructurado en siete capítulos teniendo en cuenta el esquema de investigación sugerido por la universidad.

En el primer capítulo se expone la introducción. En el segundo capítulo se presenta el método. En el tercer capítulo se muestran los resultados. En el cuarto capítulo abordamos la discusión de los resultados. En el quinto se precisan las conclusiones. En el sexto capítulo se adjuntan las recomendaciones que hemos planteado, luego del análisis de los datos de las variables en estudio. Finalmente en el sétimo capítulo presentamos las referencias y anexos de la presente investigación.

El autor

## Índice

	Pág.
Página del jurado	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaración de autoría	v
Presentación	vi
Índice	vii
Índice de tablas	ix
Índice de figuras	x
Resumen	xii
Abstract	xiii
<b>I. Introducción</b>	<b>14</b>
1.1. Realidad problemática	15
1.2. Trabajos previos	40
1.3. Teorías relacionadas a los contratos de APP (Asociaciones Público-privados) de concesión de peajes	48
1.4. Formulación del Problema	60
1.4.1. Problema general	60
1.4.2. Problema específico	60
1.5. Justificación del estudio	61
1.6. Hipótesis	62
1.6.1. Hipótesis general	62
1.6.2. Hipótesis específicas	62
1.7. Objetivos	62
1.7.1. Objetivo general	63
1.7.2. Objetivos específicos	63
<b>II. Método</b>	<b>64</b>
2.1. Diseño de Investigación	65
2.2 Variables, Operacionalización	66
2.2.1 Definición conceptual de la variable contratos de APP de concesión de peajes	66

2.2.2 Definición operacional de la variable contratos de APP de concesión de peajes	67
2.2.3 Definición conceptual de la variable recaudación de recursos	68
2.2.4 Definición operacional de la variable recaudación de recursos	68
2.3 Población y muestra	69
2.3.1 Población	69
2.3.2 Muestra	69
2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	69
2.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	70
2.6 Métodos de análisis de datos	72
2.7 Aspectos éticos	72
<b>III. Resultados</b>	<b>74</b>
3.1 Análisis descriptivo	75
3.2 Estadística inferencial	83
3.2.1 Contrastación hipótesis general	83
3.2.2 Contrastación de hipótesis específica 1	84
3.2.3 Contrastación de la hipótesis específica 2	85
3.2.4 Contrastación de la hipótesis específica 3	86
3.2.5 Contrastación de la hipótesis específica 4	87
<b>IV. Discusión</b>	<b>88</b>
<b>V. Conclusiones</b>	<b>96</b>
<b>VI. Recomendaciones</b>	<b>98</b>
<b>VII. Referencias</b>	<b>101</b>
<b>VIII. Anexos</b>	<b>105</b>
Anexo 1: Artículo científico	106
Anexo 2: Matriz de consistencia	128
Anexo 3: Instrumentos	131
Anexo 4: Validez de los instrumentos	152
Anexo 5: Base de datos	152
Anexo 6: Declaración jurada de autoría y autorización para la publicación del artículo científico	159



## Índice de tablas

		Pág.
Tabla 1	Sistema de peajes de Lima Metropolitana	17
Tabla 2	Operacionalización de la variable contratos de APP de concesión de peajes	68
Tabla 3	Operacionalización de la variable recaudación de recursos	69
Tabla 4.	Validez del instrumento Contratos de APP de concesión de peajes	72
Tabla 5	Validez del instrumento recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima	72
Tabla 6	Prueba estadística de la correlación de Rho de Spearman	73
Tabla 7	Niveles de contratos de APP de concesión de peajes	76
Tabla 8	Niveles de dimensión inversión inicial	77
Tabla 9	Niveles de la dimensión normatividad	78
Tabla 10	Niveles de la dimensión obras ejecutadas	79
Tabla 11	Niveles de la dimensión tiempo de concesión	80
Tabla 12	Niveles de la variable recaudación de recursos	81
Tabla 13	Niveles de la dimensión estrategias de control	82
Tabla 14	Niveles de la dimensión procedimientos de cobro	83
Tabla 15	Correlación entre los contratos APP de concesión de peajes y la recaudación de recursos	84
Tabla 16	Correlación entre la dimensión inversión inicial y la recaudación de recursos	85
Tabla 17	Correlación entre la dimensión entre la dimensión normatividad y la recaudación de recursos	86
Tabla 18	Correlación entre la dimensión obras ejecutadas y la recaudación de recursos	87
Tabla 19	Correlación entre la dimensión tiempo de concesión y la recaudación de recursos	88

## Índice de figuras

		Pág.
Figura 1	Contratos de concesión de peajes de Lima metropolitana.	17
Figura 2	Sistema de peajes de Lima metropolitana	23
Figura 3	Recursos directamente recaudados por la Municipalidad metropolitana de Lima, periodo 2013-2018.	24
Figura 4	Proyectos con sobre costos en la Municipalidad Metropolitana de Lima	25
Figura 5	Transferencia a gobiernos regionales y locales.	25
Figura 6	Mantenimiento de vías metropolitanas.	26
Figura 7	Flujo vehicular de Lima metropolitana.	27
Figura 8	Ingresos de concesionarias, periodo 2013-2018.	27
Figura 9	Proyección de ingresos de concesionarias, periodo 2019-2022.	28
Figura 10	Incremento histórico de tarifas de peaje, periodo 2013-2018.	28
Figura 11	Sustento de tarifas de peaje, periodo 2013-2018.	29
Figura 12	Tarifas de peajes por segmentos en Lima metropolitana.	29
Figura 13	Estimación de costos Línea Amarilla	30
Figura 14	Informe de Auditoría N° 309-2018-CG/IMPROY-AC de la Contraloría General de la Republica y el Informe N° 001-2012-2-0434 de la Oficina General de Control institucional de la municipalidad metropolitana de Lima	31
Figura 15	Calculo de costo por kilómetro de carretera estimado al año 2005.	32
Figura 16	Calculo de costo por kilómetro de concesiones existentes en el Perú	33
Figura 17	Concesiones viales en el Perú.	34
Figura 18	Venta de acciones de LAMSAC	35
Figura 19	Disposición de efectivo de contratos de concesión.	35
Figura 20	Avance de obra Línea Amarilla, 31OCT2013.	37
Figura 21	Perjuicio de la IP Línea Amarilla. GPIP de la Municipalidad metropolitana de Lima	39
Figura 22	Distribución de niveles de la variable contratos de APP de concesión de peajes	76

Figura 23	Distribución de niveles de la dimensión inversión inicial	77
Figura 24	Distribución de niveles de la dimensión normatividad	78
Figura 25	Distribución de niveles de la dimensión obras ejecutadas	79
Figura 26	Distribución de niveles de la dimensión tiempo de concesión	80
Figura 27	Distribución de niveles de la variable recaudación de recursos municipales	81
Figura 28	Distribución de niveles de la variable recaudación de recursos municipales	82
Figura 29	Distribución de niveles de la dimensión procedimientos de cobro	83

## Resumen

En la investigación titulada: “Contratos de asociación público privado de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013 - 2018”, el objetivo general de la investigación, fue determinar la relación que existe entre la suscripción de contratos de concesión de peajes en Lima metropolitana y su efecto en la recaudación de recursos de la entidad.

El tipo de investigación es básica, el nivel de investigación es descriptivo correlacional, el diseño de la investigación es no experimental transversal y el enfoque es cuantitativo.

Con referencia al objetivo general: Determinar la relación que existe entre la suscripción de contratos de concesión de peajes en Lima metropolitana y su efecto en la recaudación de recursos de la entidad, se concluye que existe un nivel de correlación muy alto entre la suscripción de estos contratos de concesión y la deficitaria gestión municipal, que se ha desarrollado a partir del inicio de la ejecución de los contratos, en agravio del interés público; generalmente, ocasionado por haber sido una gran fuente de actos de corrupción.

**Palabras Clave:** Concesión de peajes, gestión deficitaria, corrupción, agravio al interés público.

## Abstract

In the research titled: "Private public association contracts for the concession of tolls and the collection of resources generated in favor of the metropolitan municipality of Lima, 2013-2018", the general objective of the investigation was to determine the relationship that exists between the subscription of tolling concession contracts in metropolitan Lima and its effect on the collection of resources of the entity.

The type of research is basic, the level of research is correlational descriptive, the design of the research is non-experimental transversal and the approach is quantitative.

With reference to the general objective: To determine the relationship between the signing of concession contracts for tolls in metropolitan Lima and its effect on the collection of resources of the entity, it is concluded that there is a very high correlation level between the subscription of these concession contracts and deficient municipal management, which has developed from the beginning of the execution of the contracts, grievance the public interest; generally, caused by having been a great source of acts of corruption.

**Key words:** Toll concession, deficit management, corruption, grievance to the public interest.

## **I. Introducción**

## 1.1. Realidad problemática

Las Asociaciones Público Privadas (APP) son modalidades de participación de la inversión privada en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública o proveer servicios públicos. (Art. 3º DL N° 1012); es decir que el Estado a través de alguna entidad pública solicita la inversión privada para operar, mejorar, desarrollar o mantener infraestructura pública o brindar servicios públicos a la población.

De otro lado, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE, por sus siglas en inglés) ha catalogado a las APPs como acuerdos mediante los cuales el sector privado provee infraestructura y servicios que tradicionalmente han sido provistos por el gobierno y en los que existe transferencia de riesgos del gobierno al sector privado.

Siendo los recursos limitados para financiar los proyectos y los montos de capital muy elevados para la ejecución de los proyectos, los gobiernos no solo buscan a sus contrapartes de los contratos de APPs en sus propios países sino que especialmente, incentivan a inversionistas extranjeros a invertir en sus países. Los inversionistas (sea que se trate de las empresas constructoras u operadoras, fondos de inversión en infraestructura o de las empresas o instituciones que proveerán el financiamiento) analizarán, antes de invertir en determinado proyecto, cuál es el escenario del país comprometido en el proyecto, su contexto político, económico, social y, especialmente, cuál es su regulación o marco legal sobre APPs (y materias afines).

Han sido modalidades de contratación, en las que, al amparo de la normativa peruana, estado y Empresa privada, gestionaban asociadamente la ejecución de proyectos de infraestructura, en el ámbito de la inversión pública.

En ese sentido, Guerrero (2017) agrega que las asociaciones público privadas, APPs, promovidas por el estado peruano, se inspiran en un modelo diseñado y utilizado en países desarrollados, en los que tiene mucho éxito (punto de partida Canal de la Mancha, 1987, Gran Bretaña). Esto se debe, al estricto cumplimiento del modelo y a un control eficiente, de su desarrollo y ejecución. La globalización, trajo consigo la intensificación del modelo de contratación Asociaciones Publico Privadas, APP y Perú, no fue la excepción.

En nuestro país, este modelo funciona desde 1998 con la creación de CEPRI y es a partir del año 1999 (Vía Expresa del Callao, cuyo autor intelectual se encuentra actualmente en prisión), que el modelo aparece como burdamente forzado por concedentes, concesionarios, el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo (legislando impunemente para mutilar la perfección del modelo, casi siempre a favor del concesionario), con enormes omisiones de Congresistas de la República, del Ministerio Público, el Poder Judicial, la Contraloría General de la República e incluso instituciones representativas de la Sociedad Civil; por lo que el modelo, durante 16 años habría devenido en un vehículo importante, de la corrupción puesta en evidencia en el caso Lavajato Brasil, (2014).

Así, en Lima, Perú, estas asociaciones no han funcionado de una manera eficiente, como lo expone el Informe Lavajato del Congreso de la Republica (2018), ya que han generado una serie de problemas, debido a la aplicación de las adendas y beneficios legales que terminaban elevando los costos con posterioridad a la entrega de la obra y, en otras ocasiones, incumpliendo la asunción de los riesgos compartidos, como habían sido explicitados en el contrato. Los concesionarios de obras, ocasionaron incomodidad en el público por su estilo administrativo y por los cobros excesivos, expresados casi diariamente en los medios de prensa (radio Exitosa, 2018), como en el caso de los peajes.

En Lima, el sistema de peajes está compuesto de dos contratos de concesión: Línea Amarilla y Nuevas Vías de Lima. Invermet (2018).



Tabla N° 1

*Sistema de peajes de Lima Metropolitana*

TRAMOS	LINEA AMARILLA	NUEVAS VIAS DE LIMA
Concesión	34.0 KM	114.6 KM
Panamericana norte		31.5 KM (existían)
Vía Evitamiento	25.0 KM (existía)	
Duárez y túnel	9.0 KM	
Ramiro Prialé		29.0 KM (existían 10 km)
Panamericana sur		54.1 KM (existían)
Casetas de peaje	8 UDS	12 UDS

*Fuente: INVERMET, Elaboración propia*

Es probable que la voracidad empresarial y la falta de un marco legal consistente, desarrollado para regular el funcionamiento de la APP en gobiernos regionales y gobiernos locales, como lo propone el Proyecto de Ley de la Municipalidad de La Molina (2018), hayan sido las principales razones del cuestionamiento ciudadano a este modelo de contratación, por lo debemos recurrir a una revisión y reestructuración del concepto de Asociación público privada en Lima, Perú.



*Figura 1: Contratos de concesión de peajes de Lima metropolitana.*

*Fuente: INVERMET, Elaboración propia*

Benavente y Segura (2017), analizan estas modalidades de contrato de inversión. Sobre la problemática detrás de su implementación señalan:

Es evidente, que contratos tan complejos implican diversos temas debatibles y de posiciones disímiles durante su ejecución; y que colisionen técnicamente con los derechos del usuario y también, las relaciones con los poderes intervinientes. Por eso, se deben analizar económica, política y jurídicamente. El Estado, debe velar por la defensa de los intereses las partes y usuarios, (...) por eso, que las APP deben analizarse tanto en sus beneficios como en sus riesgos. (p. 16)

El análisis de los riesgos y beneficios, es el indicador más relevante para evaluar la implementación de las Asociaciones público-privadas. Cuando trabajamos la evaluación de cómo se ha gestionado esta modalidad de inversión en los diferentes casos, revela una clara ventaja para el concesionario privado, con respecto a los riesgos y costos que asume el Estado.

Según Mancipe, Colombia (2015), sin un comparador público de precios, no existirá un control de la verdadera inversión del concesionario. Cualquier sobre precio, tergiversa la distribución de riesgos en la APP y linda, con un acto de corrupción.

Sin embargo, D' Azevedo, M (2017) afirma en el informe final de la Comisión investigadora sobre la ejecución del contrato de concesión línea amarilla/vía parque Rímac, sus adendas, actas de trato directo y constitución, ejecución de fideicomiso-administración Lamsac/MML; incluidos los procesos de expropiación realizados y los hechos denunciados por IDL reporteros. Lima, Perú, lo siguiente:

Se evidencia que el proceso seguido por la Gerencia de Promoción de la Inversión Privada en el año 2009, para la declaración de interés y adjudicación de la Iniciativa privada Línea Amarilla, cumplió con los procedimientos exigidos a dicha fecha, recabándose las opiniones de las áreas técnicas competentes de la Municipalidad Metropolitana de Lima, así como de consultores externos, entre los que se puede

señalar a Jaime Shimabukuro, Aldo Solimano Semorile, Elba Vargas, Maximixe Consult SA y Apoyo Consultorías, Estudio Benites Forno y Ugaz y Santisteban de Noriega. El contenido de las opiniones técnicas que acompañaron los acuerdos municipales son responsabilidad de cada órgano o profesional consultado.

El MTC e INVERMET, para nuestra investigación registran datos que nos permiten cuestionar los costos de las obras, declarados por los concesionarios en las concesiones Línea amarilla y Nuevas Vías de Lima.

La distribución de los riesgos ha sido uno de los temas polémicos en torno a los problemas generados por la implementación de las APP. En el caso de las concesiones de recaudación de peajes existió una incongruencia cuyo resultado fue el descontento de los usuarios, el abuso por parte de la empresa y una pérdida de eficiencia y costos onerosos adicionales para la administración del Estado. Según el Colegio de Arquitectos del Perú, Regional Lima (2018), existe un grave desequilibrio entre el monto de inversión del concesionario, todavía sujeto a un comparador de precios y la recaudación de peajes otorgada.

Bartra (2018), en el Informe de la Comisión especial multipartidaria que estaba encargada de realizar la investigación sobre actos de corrupción de los presuntos ilícitos como dádivas, sobornos que hayan existido entre los funcionarios gubernamentales en los diferentes sectores que pertenecen a área de concesión de obras y proyectos de Congreso de la República se ha llegado a establecer lo siguiente:

Entre 2005 y 2012, EMAPE registró ingresos por recaudación del orden de los S/. 1,448'476,037, unos US\$ 438'932,132.42 millones al tipo de cambio de S/. 3.30, una cantidad suficiente para servir de apalancamiento financiero de cualquier obra pública o de APP, en mejores condiciones de negociación.

La MML entregó la explotación de los peajes de las vías metropolitanas por 30 años y 40 años, sin una proyección adecuada de la recaudación

a obtener en esos plazos. Las concesionarias, con poca inversión, recuperarían su capital en poco tiempo y aumentarían sus ganancias muy por encima de lo declarado en su iniciativa privada, en agravio de las finanzas de la MML y del bolsillo de los usuarios de los peajes.

#### Línea Amarilla

Recaudación	A 40 años
Recaudación estimada en la IP	S/. 20,886´986,150.00
Estimación de lo que realmente se recaudará	S/. 31,050´487,759.00
Vías Nuevas de Lima	A 30 años
Recaudación estimada en la IP	S/. 13,414´724,400.00
Estimación de lo que realmente se recaudará	S/. 15,171´303,650.00

Los costos estimados para la construcción de las obras en ambos proyectos, son de:

- US\$ 7´985,014.03 por kilómetro construido para el caso del proyecto Línea Amarilla.
- US\$ 4´337,664.45 para el caso del proyecto Vías Nuevas de Lima y
- US\$ 258´016,610.00 como valor estimado para la construcción del túnel debajo del río Rímac.

En los tres casos, estos costos se encontrarían por encima de los valores estimados para este tipo de construcciones. (Bartra, 2018, p. 669)

Sin embargo, a opinión del autor, los costos estimados por Bartra (2018) para la construcción de las obras del sistema de peajes de Lima, están errados. El costo por kilómetro de ambos contratos, se ha calculado en base a datos errados. Así tenemos que, el contrato Línea Amarilla tiene solo 9 kilómetros de construcción nueva; lo que haría que esta obra tenga un costo de USD \$ 78´000,000.00, por kilómetro. Un error de casi 1,000%, a favor del concesionario.

Por otro lado, el contrato Nuevas Vías de Lima tiene solo 19 kilómetros de construcción nueva; lo que haría que esta obra tenga un costo de USD

\$ 26'000,000.00, por kilómetro. Un error de casi 600%, a favor del concesionario. Esta situación, agrava las condiciones en que se desarrollaron las concesiones de peajes en Lima. Adicionalmente, ambos cálculos no han considerado el incremento anual de las tarifas. Por tanto, el perjuicio causado por estos contratos, sería mucho mayor.

Según la Universidad del Pacífico (2018) al presente año, la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) tiene registradas deudas por un total de S/1.773 millones y de acuerdo a su Presupuesto Institucional de Apertura, PIA 2018, sus ingresos corrientes alcanzan los S/1.273 millones. Esta situación económica, refleja una crítica situación presupuestal de la comuna, como consecuencia directa de haber entregado el año 2009, los recursos del peaje a las concesionarias línea amarilla y el año 2013, al concesionario Nuevas Vías de Lima.

De acuerdo con el MEF, (2018) el año 2017, la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) registró 359 inversiones para el período 2018-2020 en el Módulo de Programación Multianual de Inversiones (MPMI). Para el año 2018, se programaron 201 inversiones con un monto total de S/. 2,450 millones, 136 inversiones para el año 2019 con un monto total de S/. 497 millones y 11 inversiones para el año 2020 con un monto de S/. 280 millones. De las 359 inversiones incluidas en el MPMI, 39% corresponde a muros y escaleras, 16% a ciclovías y solo 4% a transporte urbano, entre otros. Los montos de inversión programados para los años 2019 y 2020, son ostensiblemente menores a los del 2018. Asimismo, llama la atención que solo 4% del total se destine a transporte público.

Según la misma fuente, la MML no cuenta con un diagnóstico de la infraestructura y acceso a los servicios públicos. De hecho, no cuenta con un estudio sobre el estado de las condiciones físicas y del nivel de servicio de la red vial metropolitana que permita determinar, la línea base para el diagnóstico de la brecha.

Al revisar la información presupuestal sobre las transferencias destinadas a gobiernos locales para el ejercicio fiscal 2019, se observa que las inversiones son financiadas con las transferencias del gobierno nacional y por endeudamiento. En este último caso, el Consejo Municipal Metropolitano autorizó en el 2016, un endeudamiento por S/. 899 millones sin garantía del gobierno nacional, a un plazo de ocho años, con lo que se descarta la posibilidad de financiar inversiones mediante deuda en los próximos años.

De acuerdo con el segundo reporte trimestral del 2018 sobre cumplimiento de las reglas fiscales, la MML incumple la regla fiscal de saldo de deuda total. Según este reporte, la MML tiene deudas por un total de S/. 1,773 millones y sus ingresos corrientes alcanzan los S/. 1,273 millones. Por lo tanto, el nivel de endeudamiento asciende a 139,4%. Las consecuencias de este elevado nivel de endeudamiento, repercuten en la capacidad de emprender cualquier asociación público privada (APP) cofinanciada y por supuesto en el financiamiento de la ejecución de obras públicas importantes. Por consiguiente, no es necesario realizar una auditoría contable para determinar que las posibilidades financieras para acometer las obras que necesita la ciudad, son ínfimas.

La administración debiera realizar un diagnóstico integral de la infraestructura y acceso a los servicios públicos. Además, debiera proponer un plan de infraestructura de 3 años y buscar que sea financiado, en parte, en última instancia por el gobierno nacional.

Los artículos N° 55 y N° 69.11 de la LOM, establecen que los peajes forman parte de las rentas municipales y que ellas a su vez, forman parte del patrimonio municipal; dentro del presupuesto de la institución, estos ingresos se contabilizan en la partida Recursos Directamente Recaudados, RDR;

Según INVERMET (2018), con fecha 12 de noviembre del 2009 la municipalidad metropolitana de Lima, suscribió el contrato de concesión con la empresa Línea Amarilla SAC. La municipalidad metropolitana de Lima, a partir del 05 de octubre del 2013, cede al concesionario la cobranza de los 6 centros de

cobro de peaje, comprendidos en el ámbito de la concesión (Ramiro Prialé, Santa Anita, El Pino, Separadora Industrial, Monterrico, Túnel);

Con fecha 09 de enero del 2013 la municipalidad metropolitana de Lima, suscribió el contrato de concesión con la empresa Rutas de Lima SAC. La municipalidad metropolitana de Lima, desde la firma del contrato, cede al concesionario la cobranza de los 12 centros de cobro de peaje, comprendidas en el ámbito de la concesión (Chillón, Chillón Espejo, Huaylas, Villa, Conchán, San Pedro, Acceso San Pedro, Arica, Acceso Arica, Quebrada Seca, Punta Negra, Acceso Punta Negra);

Estas rentas municipales por concepto de peajes, pasaron a las arcas de dos empresas privadas, a partir del 10 de febrero del 2013 en el caso de Rutas de Lima SAC y el 05 de octubre del 2013, en caso de Línea Amarilla SAC.



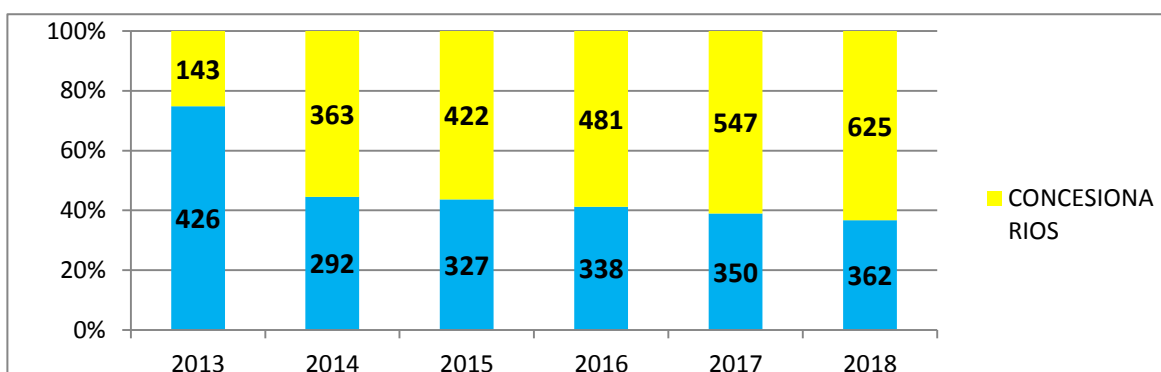
Figura 2: Sistema de peajes de Lima metropolitana  
Fuente: INVERMET, Elaboración propia

Según el Colegio de Arquitectos del Perú Regional Lima (2018), hasta el presente año la entrega de estas rentas municipales en las concesiones otorgadas a las empresas Rutas de Lima SAC y Línea Amarilla SAC, “ha afectado

seriamente el equilibrio presupuestario municipal”, violando el artículo N° 32 de la LOM, en beneficio de dos empresas privadas de accionistas extranjeros, “comprometidos en el escándalo de corrupción llamado Lavajato”;

Según la página web de la comuna (2018), en el periodo 2013-2018 la proyección de RDR de la MML asciende a 2,125 millones de soles; mientras que según sus informes presentados a INVERMET, la recaudación de los concesionarios en el mismo periodo (para la ejecución de 19 km de autopista y 12 Intercambios Viales), asciende a 2,581 millones de soles; lo que evidencia una “grave afectación al equilibrio presupuestal municipal”;

***Municipalidad Metropolitana de Lima***  
*Recursos directamente recaudados del periodo 2013-2018*  
*(en millones de soles)*



*Figura 3: Recursos directamente recaudados por la Municipalidad metropolitana de Lima, periodo 2013-2018.*

*Fuente: INVERMET, Elaboración propia*

El diario Gestión en su edición del 27 de julio del 2018, informa que en los últimos tres años la MML ejecuto 359 proyectos por un monto inicial de 1,621.8 millones de soles; “lo que evidencia el notorio sobre precio de las obras concesionadas por la MML (19 km de autopista y 12 Intercambios Viales, por 2,581 millones de soles)”.



## Proyectos que se ejecutan en la gestión de Luis Castañeda generan sobrecostos por más S/660 millones

Son más de 350 los proyectos con sobrecostos, desde el año 2016 a la fecha. Obras han obligado a dejar algunos proyectos prioritarios para los Juegos Panamericanos Lima 2019.

Figura 4: Proyectos con sobre costos en la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Fuente: Diario Gestión

Según el diario Oficial El Peruano, el 25 de mayo del 2018 el MTC “transfiere la suma de 1,735.38 millones de soles a los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, para la ejecución de 643 proyectos viales”; lo cual al comparar envergaduras de inversión, evidencia el notorio sobre precio de las obras concesionadas por la MML (19 km de autopista y 12 Intercambios Viales, por 2,581 millones de soles)



Figura 5: Transferencia a gobiernos regionales y locales.

Fuente: Diario El Peruano

De la comparación de precios mostrada es evidente que los costos totales de la “inversión de los concesionarios”, ha sido cubierta por los peajes cobrados hasta el presente año; por consiguiente, a partir del año 2019 los ingresos por

concepto de peajes de los concesionarios, se invertirán exclusivamente en el mantenimiento de las vías del ámbito de ambas concesiones;

Según los Estados Financieros Auditados de los concesionarios presentados a INVERMET, para el año 2017 los ingresos por conceptos de peaje, en números redondos ascendieron a 543 millones de soles; este monto, significa un costo por km de mantenimiento anual de vías de 4 millones de soles, mientras que el MTC paga anualmente 75 mil soles por km de mantenimiento de la red vial nacional; es decir, cada año los concesionarios cobran 53 veces más, “lo que representa un agravio al interés público”

### *Sistema de peajes Lima Metropolitana*



Figura 6: Mantenimiento de vías metropolitanas.

Fuente: INVERMET, Elaboración propia

De acuerdo a los informes mensuales presentados por los concesionarios a INVERMET, el flujo de vehículos que pagan peaje en Lima metropolitana cada año, es de 105 millones de vehículos; por la tarifa vigente, esta es la recaudación de la que los concesionarios disponen cada año, exclusivamente para el mantenimiento de las vías por los siguientes 25 años, en el caso de Rutas de Lima SAC y los siguientes 32 años, en el caso de Línea Amarilla SAC; “lo que representa un agravio al interés público y una grave afectación al equilibrio presupuestal municipal”.

### Sistema de peajes Lima Metropolitana



Figura 7: Flujo vehicular de Lima metropolitana.

Fuente: INVERMET, Elaboración propia

### Sistema de peajes Lima Metropolitana Recaudación de peajes de concesionarios (Hasta el 2018, redondeado en millones de soles)

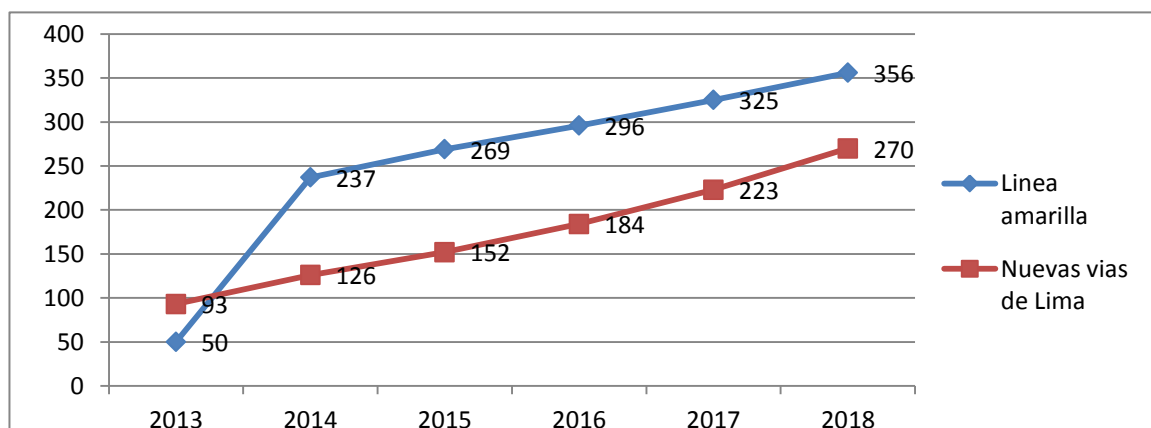


Figura 8: Ingresos de concesionarias, periodo 2013-2018.

Fuente: INVERMET, Elaboración propia

Según la recaudación de peajes registrada en los Estados financieros Auditados de los concesionarios al 2018 y siguiendo la tendencia de sus ingresos, los concesionarios cobrarían en los próximos 4 años, la suma de 3,593 millones de soles; de mantenerse la vigencia de estos contratos de concesión, la municipalidad metropolitana de Lima entre el 2019 y el 2022, dejaría de percibir esos 3,593 millones de soles (lo que le impediría a la próxima gestión municipal, realizar obras importantes coincidiendo con lo afirmado por la Universidad del Pacífico), lo que representa “un agravio al interés público y una grave afectación al equilibrio presupuestal municipal”.

**Sistema de peajes Lima Metropolitana**  
**Recaudación de peajes de concesionarios**  
 (Proyección de Estados Financieros auditados de concesionarios,  
 redondeado en millones de soles)

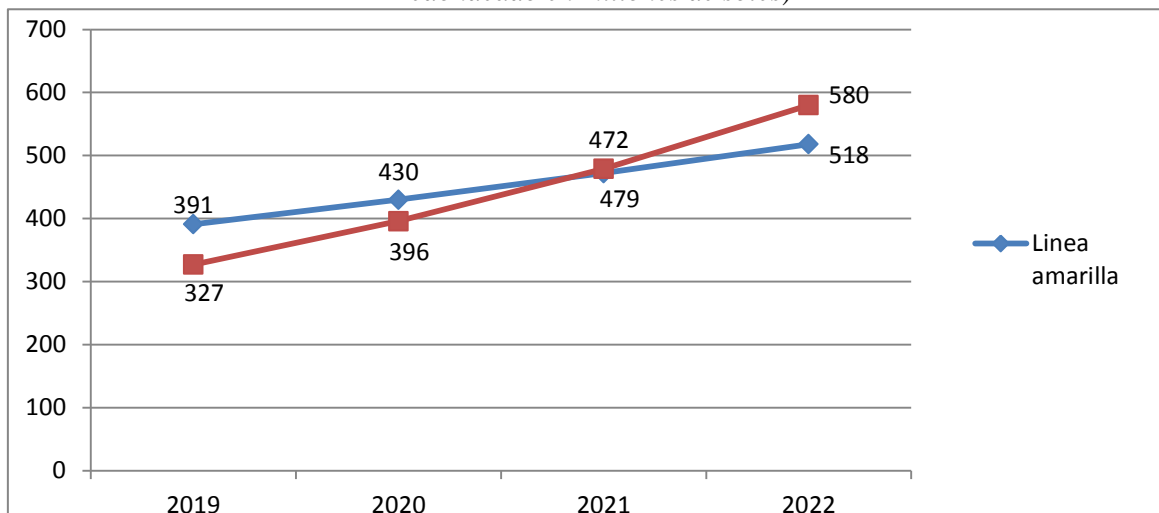


Figura 9: Proyección de ingresos de concesionarias, periodo 2019-2022.

Fuente: INVERMET, Elaboración propia

Es de público conocimiento que las tarifas de peaje que cobran los concesionarios, no responden a una estructura técnica de costos y no han respetado siquiera las cláusulas de reajuste de tarifas de peaje, del propio contrato de concesión; hasta el año 2017, las tarifas de peaje se han incrementado en 90.0%, mientras que, según SUNAT, en el mismo periodo el IPC se incrementó en 4.26% (122.0/127.2); abusivo reajuste de tarifas de peaje, que representa un agravio al interés público;

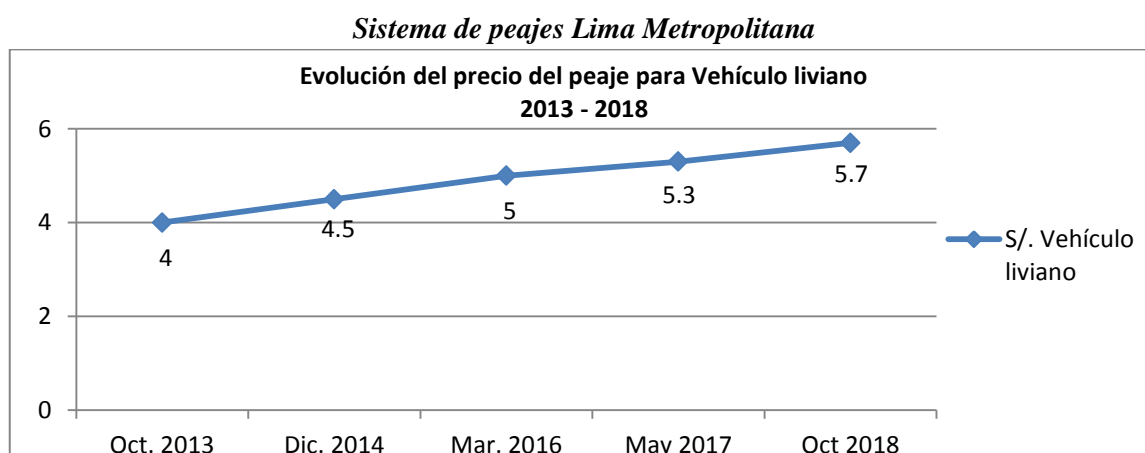


Figura 10: Incremento histórico de tarifas de peaje, periodo 2013-2018.

Fuente: INVERMET, Elaboración propia

### Sistema de peajes Lima Metropolitana

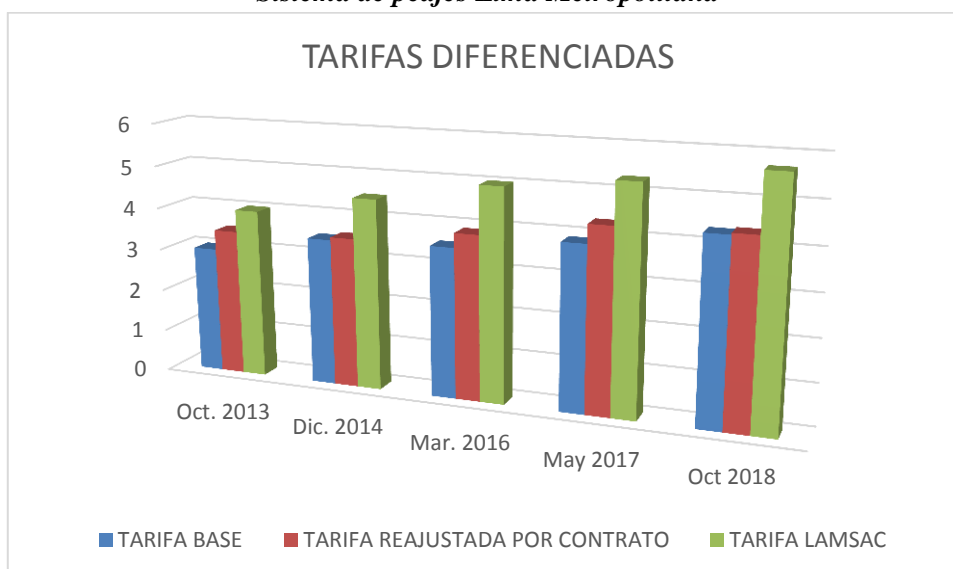


Figura 11: Sustento de tarifas de peaje, periodo 2013-2018.

Fuente: INVERMET, Elaboración propia

Dentro del ámbito de las dos concesiones, en Lima Metropolitana existen 18 puntos de cobro de peajes en 139.6 km de vías concesionadas; lo que representa un punto de cobranza de peaje cada 7.75 km; según el estándar internacional, este número de puntos de cobro de peajes, deberían cubrir por lo menos 1800 km de vías; esto se refleja en el altísimo costo de transitar por estas vías, en agravio del interés público.

### Sistema de peajes Lima Metropolitana

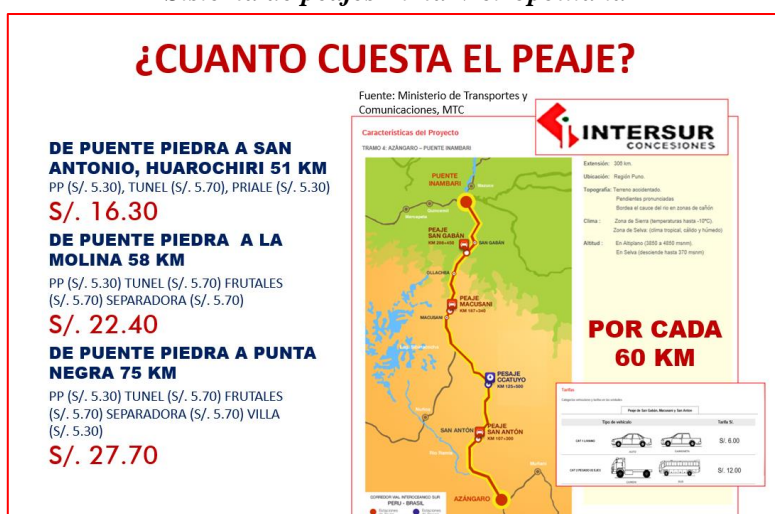


Figura 12: Tarifas de peajes por segmentos en Lima metropolitana.

Fuente: Elaboración propia



Según el informe N° 001-2012-2-0434 de la Oficina General de Control institucional de la municipalidad metropolitana de Lima, correspondiente al período comprendido entre el 01 de enero del 2009 al 31 de diciembre del 2010, en su anexo N° 05 establece como se determinó el costo estimado de la concesión Vía Expresa Línea Amarilla; esta estimación fue realizada por un ingeniero mecánico electricista, que utilizó como referencia costos de obras terminadas, a los que incremento imprevistos y 24.55% de gastos generales y utilidad, cuando estos ya estaban incluidos en los costos de esas obras terminadas (duplicándolos); adicionalmente, el presupuesto estimado de esta obra (sin ningún sustento técnico razonable), se incrementó un solo día en 111.4 millones de soles, lo cual comprueba la inconsistencia del precio estimado de la obra y su diseño basado en datos falsos; esto es un acto de corrupción, realizado por malos funcionarios públicos.

### Sistema de peajes Lima Metropolitana

#### ESTIMACIÓN DEL COSTO DE LAS OBRAS INCLUIDAS EN LA IP "VÍA EXPRESA LÍNEA AMARILLA" CONSULTOR EXTERNO ING. MECÁNICO ELECTRICISTA ALDO LUIS SOLIMANO SEMORILE

FASE	DETALLES	COSTO US\$	
		Informe de 11 de junio de 2009	Informe de 12 de junio de 2009
<b>Fase 1</b>			
Tramo 3	Recuperación de 1 420m. de vía doble y construcción de dos vías de 3,5m de ancho. Ejecución de veredas laterales y berma central. Expropiación de pistas 15m de ancho	1,602,044.00	1,602,044.00
Tramo 4	En un tramo de la vía de 384m se contempla construir un trébol que considera 2 282m de pistas, 1 918 m de veredas y 3 000m de sardineles, 50m de puente y 200m de viaducto. Expropiación de 50 000m <sup>2</sup> de residencias.	6,379,728.00	6,379,728.00
Tramo 5	Construcción de 847m de pistas, veredas y sardineles con una extensión de 350m de conexión de acceso, la construcción de dos viaductos. Expropiación de vía de 275m de longitud.	10,154,927.00	10,154,927.00
Tramo 6	Construcción de 839m de pista de 10,5m de ancho, veredas y sardineles y 409m de pista de 7m de ancho, veredas y sardineles. Ejecución de viaducto y puentes. Construcción de muro con malla de 1 149m.	5,007,089.00	6,065,800.00
Tramo 7	Construcción de 1 350m de pistas, veredas y sardineles y la construcción de un puente de 150m y la ejecución de un muro de 1 206m.	4,408,415.00	5,507,049.00
Tramo 8 y 9	Construcción de tnel bajo agua de 26m de ancho, 1 913m de largo y 7,35m de altura, 5 071m de pistas, un viaducto de 150m, un muro de malla de 1 714m y encauzamiento del río 2 500m. (*)	187,124,380.00	258,016,610.00
Tramo 10	Construcción de tramo de pistas de 1 125m de veredas, sardinel y un muro de 1 920m.	2,636,235.00	2,636,235.00
Tramo 11	Construcción de viaducto, pistas, veredas y muro de 544,5m	8,163,960.00	8,163,960.00
<b>Fase 2</b>			
Corredor de Ómnibus	Construcción de 18 500m de pistas y 114 paraderos	6,636,915.00	6,636,915.00
Tramo 1	Construcción de 7 350m de pistas; 5 350m de veredas y un viaducto.	5,438,745.00	6,288,755.00
Tramo 2	Construcción de 3 550m de pistas, 2 650m de veredas y un viaducto.	4,453,240.00	4,615,225.00
Tramo 12	Construcción de 809m de pista, vereda y muro.	1,343,142.00	1,343,142.00
Tramo 13	Construcción de 697m de pista, 432m de veredas, 167m de muro y 265m de viaducto.	5,448,551.00	5,489,017.00
Tramo 14	Construcción de 521m de pista.	147,964.00	147,964.00
Tramo 15	Construcción de 550m de viaducto y pista, construcción de 1 100m de veredas y 444m de muros de contención.	7,538,787.00	7,594,777.00
Tramo 16	Construcción de 742m de pista.	195,888.00	195,888.00
<b>SUB TOTAL</b>		256,680,010.00	330,838,036.00
Imprevistos 10% / Auxiliares y Obras varias (**)		25,285,915.00	33,083,803.00
<b>SUB TOTAL</b>		281,965,925.00	363,921,839.00
<b>GASTOS GENERALES Y UTILIDAD (***)</b>		69,536,265.00	98,980,459.00
<b>TOTAL</b>		<b>351,502,190.00</b>	<b>462,902,298.00</b>

Fuente: Informe del Consultor Externo denominado Vía Expresa Línea Amarilla - Evaluación del Proyecto de Iniciativa Privada presentado por la Constructora OAS a la Municipalidad Metropolitana de Lima, remitido mediante las Cartas n° 02-AS-2009 y 03-AS-2009 del 11 y 12 de junio de 2009.

(\*) El Informe del 11 JUN.2009, respecto a los tramos 8 y 9, no consideró el encauzamiento del río de 2500m.

(\*\*) El Informe del 11 JUN.2009, consideró el rubro imprevistos 10% y en el Informe del 12 JUN.2009 consideró Auxiliares y Obras.

(\*\*\*) El Informe del 11 JUN.2009, consideró el rubro Gastos Generales y Utilidad 24,7% y en el Informe del 12 JUN.2009 se incrementa la cifra.

Figura 13: Estimación de costos Línea Amarilla.

Fuente: Informe N° 001-2012-2-0434 de la Oficina General de Control Institucional de la municipalidad metropolitana de Lima

El Informe de Auditoría N° 309-2018-CG/IMPROY-AC de la Contraloría General de la República y el informe N° 001-2012-2-0434 de la Oficina General de Control institucional de la municipalidad metropolitana de Lima, establecen que los datos de los ingresos de peajes de los años 2009 al 2013, utilizados para diseñar las dos concesiones, no eran los que registraba EMAPE; es decir, los funcionarios municipales aceptaron el diseño de la concesión, con datos falsos a pesar de que EMAPE es una empresa municipal de la propia comuna; ambas concesiones serían producto de un acto de corrupción, realizado por malos funcionarios públicos.

### Sistema de peajes Lima Metropolitana



Figura 14: Informe de Auditoría N° 309-2018-CG/IMPROY-AC de la Contraloría General de la República y el Informe N° 001-2012-2-0434 de la Oficina General de Control institucional de la municipalidad metropolitana de Lima. Elaboración propia

El año 2005, la Contraloría General de la República, estableció el costo por kilómetro de carretera de 2 vías, en USD 400 mil dólares (interpolando, USD un

millón 200 mil dólares por carretera de 6 vías). Según información proporcionada por el concesionario LAMSAC a la Comisión Lavajato del Congreso de la Republica, mediante Carta LAMSAC- General N° 229-2018, Línea Amarilla, autopista de tres vías, tiene a la fecha una inversión de USD 871 millones de dólares; lo que representa un costo de USD 97 millones de dólares por kilómetro (USD 871 millones de dólares de inversión, por construir una obra de 9 kilómetros). Esta comparación, permite inferir razonablemente, que los costos de la obra Línea Amarilla, estarían notoriamente sobre valorados.

### Costo por Km de las carreteras en el Perú

CUADRO COMPARATIVO DE COSTOS POR Km										
Tramo	Documento	Costo				Km	Costo por Km			
		Directo		Total			Directo		Total	
		Dólares	%	Dólares	%		Dólares	%	Dólares	%
2	Estudio de factibilidad	123,268,118.28	100.00%	186,295,107.16	100.00%	300.00	410,893.73	100.00%	620,083.69	100.00%
	Estudio de Adecuación	160,710,551.88	130.37%	277,248,083.80	148.82%	300.00	635,701.84	130.37%	924,162.28	148.82%
	Monto de la Concesión	161,357,816.91	130.90%	263,061,648.91	141.21%	300.00	537,859.39	130.90%	876,872.16	141.21%
3	Estudio de factibilidad	179,498,747.97	100.00%	271,276,457.81	100.00%	403.20	445,165.39	100.00%	672,808.68	100.00%
	Estudio de Adecuación	202,751,228.43	112.99%	349,774,862.47	128.94%	403.20	502,855.23	112.95%	867,497.18	128.94%
	Monto de la Concesión	203,872,256.01	113.58%	332,372,938.97	122.52%	403.20	505,835.56	113.58%	824,337.65	122.52%
4	Estudio de factibilidad	101,690,422.03	100.00%	153,884,734.81	100.00%	311.00	326,978.85	100.00%	494,163.13	100.00%
	Estudio de Adecuación	131,198,121.58	129.02%	226,336,521.06	147.27%	311.00	421,868.91	129.02%	727,766.05	147.27%
	Monto de la Concesión	131,650,534.97	129.47%	214,844,539.87	139.67%	311.00	423,342.56	129.47%	690,175.37	139.67%
Total	Estudio de factibilidad	404,457,288.28	100.00%	611,256,299.78	100.00%	1,014.20	398,794.41	100.00%	602,697.99	100.00%
	Estudio de Adecuación	494,659,801.89	122.30%	853,350,067.13	139.61%	1,014.20	487,734.08	122.30%	841,411.03	139.61%
	Monto de la Concesión	496,889,607.89	122.85%	810,078,127.75	132.53%	1,014.20	489,932.57	122.85%	798,737.06	132.53%
CGR	Según Oficio								389,956.96	48.82%
	Promedio según estudios definitivos								346,571.21	43.39%
	Promedio según liquidaciones								401,301.52	50.24%

	US \$		US \$
Costo de obras de arte y drenaje según estudio de facti	59,529,542.25	Costo total estudio de factibilidad	611,256,299.78
Costo de puentes según estudio de factibilidad	77,499,188.65	Costo total de obras de arte y drenaje y puentes	(207,091,521.01)
<b>Sub Total</b>	<b>137,028,730.90</b>	<b>Costo neto</b>	<b>404,164,778.77</b>
Gastos generales (17%) según estudio de factibilidad	23,294,884.25		
Utilidad 10% según estudio de factibilidad	13,702,873.05	Total Kilometros	1,014.20
Costo directo de obras de arte y puentes	174,026,488.24	<b>Costo por Km en US \$</b>	<b>398,505.99</b>
I.G.V. 19%	33,065,032.77		
<b>Costo total de obras de arte y drenaje y puentes</b>	<b>207,091,521.01</b>		

\*ES COPIA FIEL DEL DOCUMENTO  
FUENTE EN SOPORTE PAPEL\*

24 NOV. 2017

*Much*

NELLY TERESITAMENDOZA M...  
C.P. 18363 - R.C. N° 208-2017  
FEDATARIO DE LA CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA

Figura 15: Calculo de costo por kilómetro de carretera estimado al año 2005.

Fuente: Contraloría General de la Republica.



Realizando una comparación de los contratos de concesión celebrados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2015), igualando los contratos a condiciones similares, se puede apreciar que el contrato Línea Amarilla es 71 más caro que la concesión más barata del Perú (red vial 5) y 7 veces más cara que la concesión más cara existente (IIRSA Sur tramo 2), contratos que ya existían antes de celebrarse el contrato con la Municipalidad Metropolitana de Lima. Esto permite inferir razonablemente, que el contrato de concesión línea amarilla, contiene un notorio sobre precio.

### Costo por Km de las concesiones viales en el Perú

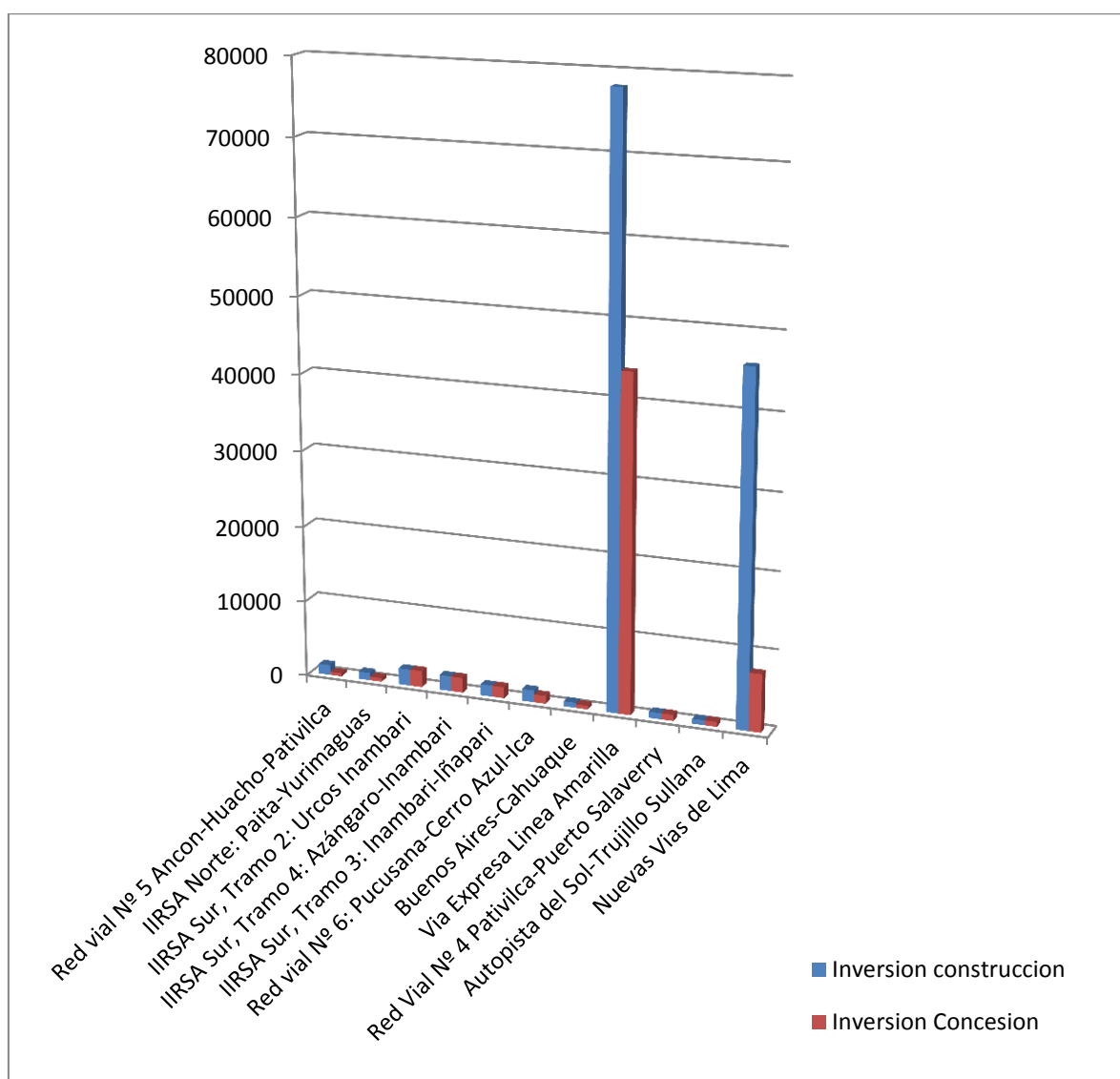


Figura 16: Cálculo de costo por kilómetro de concesiones existentes en el Perú  
Fuente: Contraloría General de la República, Elaboración propia

## Envergadura de las concesiones viales en el Perú.

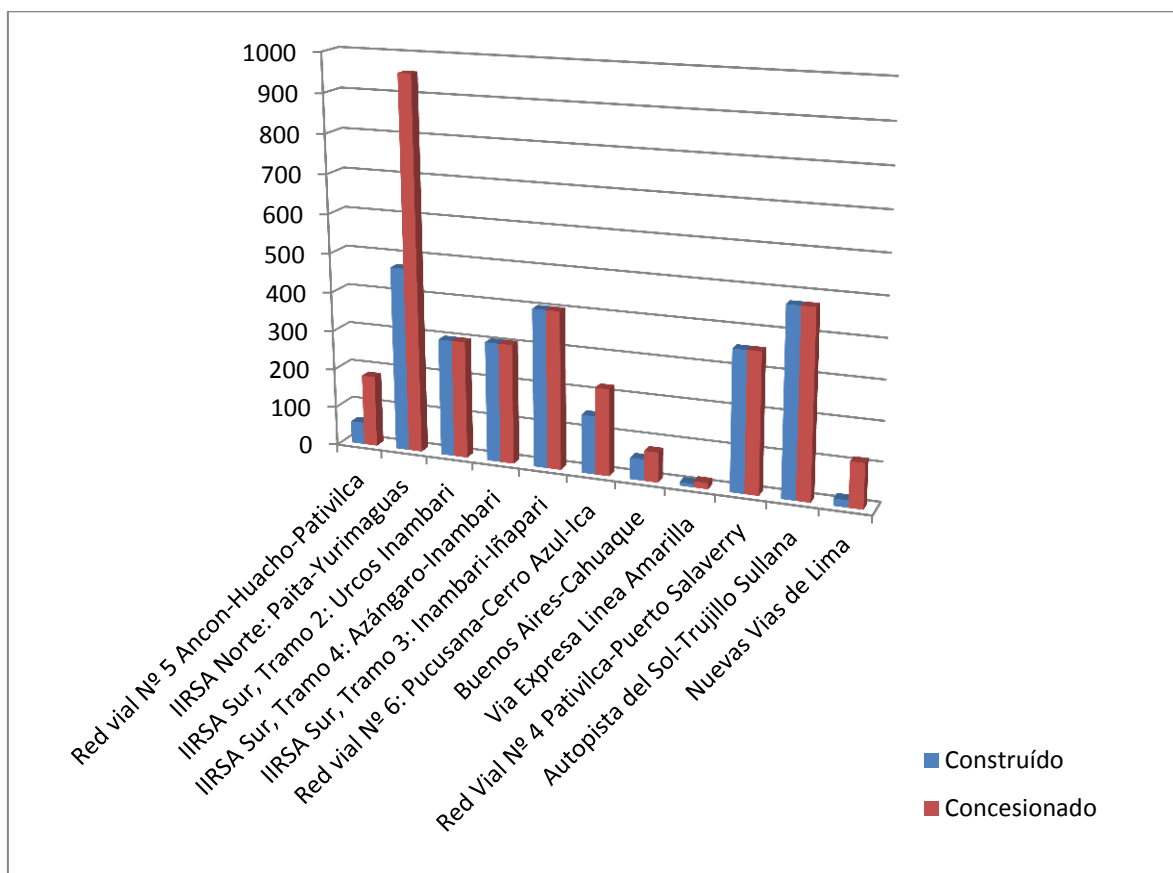


Figura 17: Concesiones viales en el Perú.

Fuente: MTC, Elaboración propia

Debido a ello, según los Estados Financieros Auditados de los concesionarios remitidos a INVERMET, estos dos contratos de concesión, han permitido a los concesionarios, obtener ingentes recursos de recaudación de peajes de los cuales la municipalidad metropolitana de Lima, no ha dispuesto como le correspondería; los concesionarios han vendido como acciones de su empresa, el derecho de la infraestructura de propiedad patrimonial; con el patrimonio municipal, las concesionarias con autorización municipal, han obtenido 7,504 millones de soles (de los cuales la municipalidad metropolitana de Lima no ha recibido ni un centavo), a parte de los ingresos cobrados del peaje durante 5 años; lo que representa “un agravio al interés público y una grave afectación al equilibrio presupuestal municipal”;

## Sistema de peajes Lima Metropolitana

Media > Press releases > VINCI becomes a road concessionaire in Peru (08/08/2016)

### Press releases



#### VINCI becomes a road concessionaire in Peru

8 AUGUST 2016 - 7:30 AM - ACQUISITIONS - PERU

- Acquisition of LAMSAC, concessionaire of the Linea Amarilla highway in Lima, Peru, and PEX, which operates the associated electronic toll collection system.
- Concession for construction, operation and maintenance of a 25km-toll road in the center of Lima, Peru
- Transaction amount as of 31 December 2015: PEN 5.5 billion, around EUR 1.5 billion
- Total traffic: 134,000 vehicles / day in 2015, concession running until November 2049

Figura 18: Venta de acciones de LAMSAC

Fuente: Press releases

## Sistema de peajes Lima Metropolitana



Figura 19: Disposición de efectivo de contratos de concesión.

Fuente: INVERMET, Elaboración propia

En el Informe Final de la Comisión Investigadora Multipartidaria a cargo de realizar la investigación sobre los presuntos actos de corrupción de los funcionarios públicos del gobierno con relación a las concesiones de las diferentes obras y proyectos que fueron adjudicados a las empresas transnacionales como son Odebrecht, Queiroz Galvao, OAS, Camargo Correa, etc.; desde cuando comenzaron sus acciones hasta la fecha por cualquier tipo de contrato con el gobierno peruano (2018), como hipótesis general está referida a las contrataciones en forma irregular entre las empresas transnacionales (Brasil) y las diferentes autoridades gubernamentales gestoras del área de adjudicación de obras y proyectos para obtener la buena pro o la concesión.

La hipótesis específica de la Comisión Investigadora Multipartidaria de la presente investigación se centra en que las empresas del Brasil como son: OAS Y Odebrecht y los funcionarios gestores de la Municipalidad de Lima Metropolitana, establecieron ciertos acuerdos de manera colusoria, para ser beneficiados con la adjudicación de los proyectos de infraestructura en transporte estableciendo contratos y luego adendas con mayor ventaja para el concesionario, que actualmente poseen la explotación de los peajes de todo Lima Metropolitana por más de treinta años.

La hipótesis de investigación es contrastada con el conglomerado de situaciones encontradas, los cuales muestran un contexto parecido, en el que movilizaron estrategias para beneficiar a las empresas OAS en lo que se refiere al proyecto Línea amarilla y a Odebrecht en el proyecto Vías de Lima.

La comisión investigadora Multipartidaria en su informe final afirma que la Según el Informe Final de la Comisión Investigadora Multipartidaria la característica de estos proyectos, se basa en que la Municipalidad los consideró en primer plano, dejando de atender a otros proyectos prioritarios para la mejora de sistema vial metropolitano de Lima, ya que por intereses particulares como recibir beneficios de financiamiento para sus campañas políticas, todo ello sin

consideración de las normativas existentes sobre contrataciones de los gestores del estado y empresas privadas.

La Constitución Política del Perú, protege los derechos ciudadanos; nuestro ordenamiento legal y el ordenamiento legal internacional, establece que los actos jurídicos que se originan en actos de corrupción, son nulos; que adicionalmente, si afectan el equilibrio presupuestal municipal, violan la LOM.

El contrato de concesión del proyecto Línea Amarilla de la Municipalidad de Lima que permitió al concesionario captar los ingresos por peaje de toda la vía involucrada a partir del 05 de octubre del 2013, cuando las inversiones realizadas por el mismo solo llegaban a alrededor del 28.23% de lo contractualmente comprometido.

**Sistema de peajes Lima Metropolitana**

NIPPON KOEI LAC      PROYECTO LÍNEA AMARILLA      NIPPON KOEI  
CONSORCIO NELAC - NK

**Intercambio Vial Las Palmeras**

SECCION 1 Las Palmeras	Avance Programado		Avance Ejecutado		ESTADO
	Mes	Acumulado	Mes	Acumulado	
(%)	9.01%	64.29%	0.00%	0.00%	-64.29 % ATRASADA
Monto (\$) S/IGU, IGV	1,215,838.51	8,678,571.42	0.00	0.00	

3.4.6.4 Global

GLOBAL	Avance Programado		Avance Ejecutado		ESTADO
	Mes	Acumulado	Mes	Acumulado	
(%)	6.31%	48.30%	3.77%	28.23%	-28.67 % ATRASADA
Monto (\$) S/IGU	27,112,152.63	207,426,398.46	16,179,679.33	121,258,678.33	

Figura 20: Avance de obra Línea Amarilla, 31OCT2013.

Fuente: Nippon Koei Lac

A partir de esa fecha, el concesionario invirtió en obra solo el equivalente de lo que se recaudaba de peajes. Es decir, la inversión del concesionario no habría sido la contractualmente acordada. La inversión del concesionario, no habría llegado siquiera al 30% del monto contractual de inversión comprometida. Se trata de un cofinanciamiento, en el cual la municipalidad de Lima aporta el 70% de los recursos. Por tanto, los beneficios de plazo y recaudación, deben de reducirse en ese mismo porcentaje.

El contrato de concesión del proyecto Nuevas Vías de Lima, es aún más grave. Permitted al concesionario captar los ingresos por peaje de toda la vía involucrada, a partir del 10 de febrero del 2013, al mes siguiente de suscribir el

contrato de concesión. La inversión del concesionario, no habría llegado siquiera al 1% del monto contractual de inversión comprometida. Se trata de un cofinanciamiento, en el cual la municipalidad de Lima aporta el 99% de los recursos. Por tanto, los beneficios de plazo y recaudación, deben de reducirse en ese mismo porcentaje. Finalmente, concluimos que estamos ante un contrato de ejecución de una obra pública, no ante un contrato de concesión.

Los contratos suscritos por la municipalidad metropolitana de Lima con Línea Amarilla SAC, LAMSAC y Rutas de Lima SAC, se diseñaron con datos falsos; y que perjudican y perjudicaran el equilibrio presupuestal municipal, durante los próximos 25 años por lo menos.

Los concesionarios ante la posibilidad de poner término unilateral a los contratos suscritos, pretenderían acudir al CIADI; sin embargo, hasta la fecha el Perú ha afrontado en el CIADI, 19 demandas de las cuales ha ganado 16 y perdido 3; las demandas sobre contratos que se originan en actos de corrupción, no son aceptados por el CIADI; es evidente que “ambos contratos de concesión agravan el interés público”, por lo que la MML debe de poner término unilateral a ambos contratos;

Ciudades sin carácter, desordenadas, caóticas, con destacables excepcionales, micro esfuerzos individuales e institucionales (pese a multimillonarias inversiones en APPs), evidencian notoria falta de políticas y planes de desarrollo vigentes, que obligan a analizar las “inversiones privadas” de miles de millones de dólares en APPs; en especial en infraestructura vial, que se realizaron en el país.

Todo dependerá de que se adecuen las normas a la necesidad de compartir equitativamente la distribución de los riesgos entre el sector público y el privado y en base a un control razonable, orientarlas hacia el real beneficio del usuario.

Para el caso específico de Línea Amarilla, el perjuicio está claramente establecido en el informe N° 001-2012-2-0434, de la Contraloría General de República.

*Sistema de peajes Lima Metropolitana*

**CUADRO N° 11**  
**INGRESOS NO CONSIDERADOS EN LA EVALUACIÓN DE LA IP "VÍA EXPRESA LÍNEA AMARILLA"**

ALTERNATIVA II	VARIABLES					RESULTADOS			
	AÑO BASE	TIPO CAMBIO	% CRECIMIENTO ANUAL	% INCREMENTO INVERSIÓN NUEVA 2014	INGRESOS ADICIONALES PUBLICIDAD (2014) US \$	INGRESOS SUBESTIMADOS US \$	COK	VALOR PRESENTE US \$	ANEXO N°
II.1	2008	3.28	IP	10%	300,000	645,419,947.35	9.45%	173,264,856.07	8
II.2	2008	2.925	IP	10%	300,000	1,576,538,835.36	9.45%	427,117,068.68	9
<b>PROMEDIO</b>						<b>1,110,979,391.36</b>		<b>300,190,962.38</b>	

Fuente: Informe n.° 012-2009-MML-GPIP-SPI del, documentación IP, Libro Blanco.

Figura 21: Perjuicio de la IP Línea Amarilla. GPIP de la Municipalidad metropolitana de Lima  
Fuente: Contraloría General de la Republica

El órgano de control, establece que los ingresos subestimados (perjuicio) en su alternativa II ascienden a US \$ 1,110'979,391.36. Según el mismo informe, en el escenario II.2 la MML dejaría de percibir ingresos por US \$ 1 576 538 835,36 durante la vida del proyecto, cifra que a valor presente asciende a US \$ 427'117,068.68.

Aquí cabe un raciocinio adicional. El órgano de control asigna un costo de 9.45% a los recursos recaudados del peaje, para retrotraerlos a fecha presente, cuando esto no es cierto. En el peor de los casos, la recaudación del peaje, tendría únicamente un costo de 0.25%.

Todo el Perú está informado que solo el contrato de Línea amarilla, de acuerdo al órgano de control representa un perjuicio a la municipalidad Metropolitana de Lima de US \$ 1, 576'538 835.36. En este monto, no están considerados los sobre precios de las obras a devolver, ni la indemnización que genera este acto de corrupción.

Por similitud y sin esperar a que el órgano de control emita su informe, debemos asumir un perjuicio proporcional en el contrato Nuevas Vías de Lima.

El presente estudio, intenta determinar la relación entre los contratos APP de concesión de peajes y la recaudación de los recursos, de la entidad concedente; en el presente caso, la Municipalidad Metropolitana de Lima. De esta manera se trata de aportar al esclarecimiento de la realidad sobre la eficiencia de las gestiones concesionadas y los beneficios que se obtienen, a costa de las condiciones de la negociación reguladas por leyes específicas.

## **1.2. Trabajos previos**

Huapaya (2013), Expone diez tesis o proposiciones jurídicas, en las que plantea un debate que se refiere a las normativas existentes actualmente en el Perú sobre la sociedad entre las APP y su cohesión práctica. Por ello, por esta innovadora tendencia de las APP (Asociaciones Público Privadas), se da un gran cambio de modelos en el País, los que requieren ser amoldados sobre las experiencias que se adquieren de la propia aplicación y de las diversas otras maneras contractuales del gobierno, con un debido proceso de regulación.

Según Velásquez (2018), las concesiones públicas otorgadas en Perú para promover proyectos de infraestructura de transporte público que, en el periodo 2008 - 2015, presentaron un notable incremento en la inversión involucrada en tales proyectos, siendo muy notable la alta inversión comprometida en el año 2014, la que lamentablemente corresponde a varias concesiones con contratos muy cuestionados.

Esta modalidad de concesiones debería ofrecer la ventaja de permitir al Concedente desarrollar proyectos sin necesidad de realizar mayores esfuerzos financieros, mientras presenta como principal debilidad su complejo proceso de gestión, ya que se requiere llevar adelante un complicado procedimiento de concurso o licitación, bastante más complejo que el de otras formas de desarrollar proyectos. Otra ventaja teórica que se atribuye, al sistema de concesiones es el “ahorro en el tiempo total requerido” para desarrollar los proyectos, sin embargo, esta esperada ventaja no se ha dado realmente en la mayor parte de las concesiones de proyectos de infraestructura de transporte en el país, dado que,



en prácticamente todos los casos, los procesos de concurso y contratación en tales proyectos, ha tomado un tiempo exageradamente extenso. Además, se presentan serias dudas sobre la solvencia profesional de los equipos del concedente a cargo de los concursos y la evidente concertación de los contratos, ocurriendo frecuentes situaciones no previstas en los contratos, las que han obligado a negociar las discutidas adendas. Además, esta preocupación se agrava por la frecuente injerencia de los niveles políticos en buena parte de los casos.

Actualmente, luego de la experiencia de más de 20 años de concesiones, se aprecia que una importante cantidad de proyectos concesionados sufren diversos problemas en su desarrollo, lo que llevará necesariamente a la renegociación de sus contratos, por lo cual se podría afirmar que la modalidad de concesiones para infraestructura de transportes ha fracasado en su aplicación en el país.

Céspedes y Paz (2018) afirma: Las sugerencias que se plantean, con el objeto de evitar que se suscriban las adendas que perjudiquen de forma injustificada la creación de riesgos, son las que a continuación se detallan: En primer lugar, "El estado no debe dejarse influenciar por aquellos que discuten sobre la existencia de adendas, ya que están clasificados como herramientas que se utilizan para la formalización de acuerdos o compromisos estratégicos, los cuales benefician únicamente a intereses particulares y que mantienen la posición, de que el gobierno asume siempre riesgos mayores, como consecuencia de las renegociaciones contractuales. La teoría y la evidencia, han demostrado que no siempre las adendas son para que el estado asuma riesgos que lo perjudiquen, muchas veces la variación de las adendas sirve para regularizar y reformular los incumplimientos contractuales de parte de los concesionarios. Poseer un enfoque sin ideologías erradas, da la oportunidad de considerar las adendas en su correcta dimensión, son herramientas que sirven para que el que da la concesión y el concesionario concretizan una renegociación contractual, la cual debe tener coherencia con el interés público; por ello en esta investigación, las reestructuraciones contractuales han sido

efectuados con el supuesto que es legítimo. No obstante, el desempeño, los valores e intereses de los gestores participantes en las adendas, va determinar el uso positivo o negativo de las mismas. En segundo lugar, es indispensable que las adendas sean reguladas orientando a los gestores responsables del gobierno, para que las renegociaciones tengan concordancia con el interés público y no, otros intereses ajenos que perjudiquen al estado. Este factor es indispensable. Las personas deben mostrar un perfil profesional con principios y valores, que les permita realizar un trabajo eficaz y eficiente, en bien del interés público. La actual regulación, que si bien es cierto contiene todos los lineamientos para procurar no asignar riesgos para el estado, no siempre se sigue las recomendaciones estipuladas.

De acuerdo con Conpes (2018) en Colombia, “El promedio de las reestructuraciones y renegociaciones, es equivalente a un porcentaje de 280% del precio al inicio del contrato. En las 25 concesiones, que pasaron evaluación en el país Colombia, un total de 430 han sufrido cambios en sus contratos, lo cual significa un gasto fiscal de USD \$ 5,6 billones y 131 años adicionales. Desde inicios de 1980, Colombia ha reestructurado diferentes concesiones público privadas. Este formato trajo muchísimos problemas, por lo que ha sido corregido. Con la ley APP en Colombia, no se paga si el servicio no es bueno. Las APP brindan el mantenimiento de la infraestructura, dentro de los lineamientos de disponibilidad y eficacia del servicio. No se invierte en proyectos inmaduros. Los proyectos deben de contar con un análisis de los riesgos y justificación del esquema organizativo de la modalidad de los contratos. El cumplimiento de plazo de construcción, está directamente ligado a la realización del pago, que se debe hacer de acuerdo con la normatividad del servicio. precios realistas, se limitan las adiciones en recursos al 20% del valor del contrato (CAPEX y OPEX).”

Para Encinas (2016) “La experiencia británica en el desarrollo de infraestructura con participación pública y/o privada, cuyas características principales del modelo PFI/PF2 (APP): el sector público compra servicios; define sus requerimientos en términos de resultados (outputs) y sigue a cargo de proveer servicios públicos; el sector privado provee infraestructura y servicios de

operación y mantenimiento; el sector privado está a cargo del diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento de la infraestructura pública. En cuanto a los pagos, están basados en resultados (output based): el pago está relacionado con la entrega del “bien público” y el desempeño de los servicios relacionados a ese bien; capital a riesgo: con incentivos para cumplir en tiempo y en costo. Precio fijo: Certitud de los costos durante la vida del proyecto; Certitud de la inversión durante la vida del proyecto PFI (APP) representa aproximadamente el 11% de la inversión en infraestructura del sector público total de Reino Unido. PFI (APP) es una técnica importante para la compra de servicios públicos, pero es sólo uno de los métodos de compra. Desempeño Operacional: Usuarios satisfechos con los servicios provistos dentro de los PFI; PFI cumple con los servicios requeridos, con 90% de los jefes de proyecto del sector público declarando que los servicios cumplen satisfactoriamente con todos los requerimientos acordados; Los incentivos dentro de los PFI funciona, con el mecanismo de pagos incentivando al sector privado a entregar la infraestructura bajo los tiempos y costos acordados, y proveer de los servicios a los estándares de calidad fijados. Pero el modelo tuvo que evolucionar junto con los cambios en el mercado y la críticas hechas al modelo PFI. Recomendaciones al utilizar APP/PFI: cuando no sea la ruta de licitación más adecuada para el proyecto; por razones puramente contables - (ej. Off Balance sheet); Antes de que la política pública en el sector sea estable; Cuando no haya una necesidad / demanda por el servicio provisto de largo plazo; Cuando el activo fijo provisto requiera cambios importantes o periódicos o este sujeto a la obsolescencia (ej. olímpicos /IT /telecomunicaciones); Cuando el proyecto sea demasiado pequeño; Cuando el proyecto sea demasiado complicado; Cuando el sector privado no sea capaz de manejar los riesgos transferidos (NPL). Recomendaciones antes de licitar: EVITEN depender únicamente de un análisis “puramente cuantitativo” de VxD para decidir la mejor opción de ruta de licitación; EVITEN enfoque de proyecto cuando puedan adoptar programas; EVITEN tener autoridades ejecutoras, evaluadoras y aprobadores sin suficientes recursos humanos, financieros y en tiempo.”

Para Erazo (2017), en Colombia, “la realización de la asociación de una entidad pública y la privada, es un trabajo minucioso, por ello en lo que corresponde a la parte constitutiva los compromisos y acuerdos de los socios, deben ser asesorados por la experticia de especialistas, ya que no es un simple negocio; va más allá, ya que se debe velar por el bienestar general, tanto del sector privado como del sector público, buscando el equilibrio contractual de las mismas sin perjudicar a nadie, de tal forma que ambos sean beneficiados y que se materialice el Derecho a retribución en proyectos de Asociación Público Privada, que menciona el Artículo 2.2.2.1.2.2 del Decreto 1682 de 2015; de tal forma que se concrete la ejecución de los proyectos en forma armoniosa y a pesar de la existencia de los riesgos y las condiciones que se presenten, sea un negocio rentable para los participantes en las APP y se puedan llevar a cabo. De forma tal, que a pesar de las condiciones frente a la calidad y a la buena ejecución de los proyectos, sea un buen negocio para el socio privado, aunque la esencia de este modelo no siempre es correctamente interpretado en su real dimensión, atravesando por ello por problemas como el caso colombiano, pues se debe garantizar la buena culminación, conociendo la parte financiera y económica de la entidad, atendiendo a las sugerencias y caminos a seguir, para que sea un beneficio para ambas partes de la sociedad APP, utilizando la experiencia de situaciones similares de negociaciones de otros países observando y cumpliendo con las necesidades tanto legales como financieras y comerciales para salvaguardar los intereses de ambas partes de la sociedad asesorados por órganos de control administrativo y técnico accediendo a contar con la confiabilidad de esta forma de esquemas y su adecuada aplicación”.

Guasch (2017), afirma que la APP es “Es un contrato de larga duración, para proveer un servicio público: 10 a 30 años (requiere financiamiento a largo plazo-tema a atacar), Características: Se basa en nivel y calidad de servicios y no en la infraestructura física (por eso se supervisa en forma distinta a una obra pública); la obtención del Financiamiento es responsabilidad del privado/concesionario; la propiedad de los activos es del Estado (muy raras excepciones); La recuperación de las inversiones por parte del inversionista es a través mezcla de tarifa y cofinanciamiento, a lo largo de la vida del contrato, de

los pagos de las tarifas por los usuarios o de pagos del Estado, o una concesión. Se comparten riesgos, que deben ser preferentemente del sector privado según la Ley de APPs. El operador privado tiene el derecho/obligación de prestar el servicio por pagos de los usuarios o del Estado. El Estado fiscaliza y regula con la duración del contrato. Su único activo son los derechos al flujo de autonomía, y asegura cumplimiento contractual al terminar el contrato, el servicio y los activos vuelven al Estado, sin compensación adicional (en general). Con un buen diseño y desempeño las APP pueden inducir altos beneficios – eficiencia, reducir costos, promover bienestar, inclusión social, y beneficios financieros y fiscales. Acelerar el programa de inversiones y mejorar los niveles de servicio. Mejorar la prestación de los servicios públicos: calidad, confiabilidad, reducir tiempos Incrementar la cobertura y acceso a servicios públicos aliviar presión fiscal y crear espacio fiscal. Efecto empaquetamiento de obligaciones: soluciona el enorme problema de mantenimiento; generando impacto en la reducción de los costos de mantenimiento, calidad del stock de infraestructura y servicio. Reducción de costos y demoras en proceso constructivo. Transferencia de riesgos al privado. Mayor transparencia en la inversión y adjudicación (sistema de Ley de APPs tiene más garitas de control). Pero no es automático: -requiere conocimiento y compromiso- desarrollar capacidades, procedimientos, filtros, institucionalidad, conocimiento, instrumentos, fiscalización y uso de las mejores prácticas para elaborar las transacciones/contratos, así como su fiscalización. Requieren mayor tiempo de preparación: 20 meses (APP) versus 12 meses (OP). Requieren de Regulación y Fiscalización efectivas. Implica altos costos en la preparación del proyecto y (supervisión de APP es diferente a la de OP) más aun en la fiscalización y regulación de los proyectos. Vulnerables a apuestas agresivas. Vulnerables a renegociaciones y conflictos Generan impacto fiscal: compromisos firmes y contingentes que deben ser registrados y programados adecuadamente. En el mejor de los casos, las PPP pueden proporcionar inyecciones rápidas de dinero en efectivo de parte de financistas privados, la prestación de servicios de calidad y una rentabilidad global que el sector público no puede lograr por sí solo. Pero, en el peor de los casos, las PPP también pueden aumentar los costos, ofrecer servicios deficientes, dañar el interés público e introducir nuevas oportunidades para el fraude, la colusión y la corrupción”

Hinojosa y Lora (2016), refiere “Un tema que desde treinta años ya se viene implementando, es el nivel de conocimiento de la vinculación del gobierno en la economía, es sobre brindar los servicios públicos de forma eficaz, lo que trae como consecuencia la creación de una nueva gestión pública (New Public Management), sobre la incorporación del sector privado con la gestión pública, lo cual es catalogado como una política de derecha, se ha comprobado que también se da en la política de izquierda; lo cierto es que se da en varias sociedades en general, con el nombre de APP (asociaciones público privadas). Ante esta situación, nace la interrogante elemental de este artículo: ¿Influye la ideología política de los encargados del gobierno en la elección de implementar una política APP? Usando un modelo de econometría de datos de panel con 19 países de América Latina y el Caribe se muestra que la ideología no tiene influencia en el uso de las APP.”

Para Mancipe (2015), en Colombia, “Las APP son una modificación en la interacción de la sociedad con el estado, desde dos posiciones: por un lado la persona que es empresaria que realiza sus ideales de negocio en lo público, que de algún modo reemplaza algunos roles del gobierno en cuanto a la infraestructura y otros servicios generales. Por otro lado, la persona garante de los bienes e intereses comunes, que se transforma en el fiscalizador de sus semejantes, de los que desarrollan proyectos APP. Desde esta posición, el ciudadano se enfoca en el seguimiento vigilancia y control hacia los gestores particulares que desarrollan proyectos APP y que gestionan servicios públicos. Bajo esa premisa, el ciudadano se enfoca en el control y vigilancia del bienestar público, del estado contemporáneo actual. El régimen jurídico de las APP en nuestro ordenamiento, se caracteriza principalmente por los siguientes elementos: (i) Incentiva la participación privada en la provisión de bienes, infraestructura y servicios relacionados. (ii) La retribución o pago de los proyectos, está sujeta a conceptos como disponibilidad de la infraestructura, cumplimiento de niveles de servicio y estándares de calidad. (iii) La asignación de riesgos, a quien esté en mejores condiciones de gestionarlos, controlarlos, administrarlos y mitigarlos, esto es, a quien pueda manejarlos a un menor costo. (iv) Los proyectos que se desarrollan a través de estos esquemas, se ejecutan por amplios periodos de

tiempo, con estrictas reglas de adiciones y prórrogas. (v) A los esquemas APP, les son aplicables los principios de la función administrativa, de contratación y criterios de sostenibilidad fiscal, así como los procedimientos del Estatuto General de la Contratación Pública. La viabilidad de los proyectos APP se determina, entre otros, aplicando metodologías y herramientas de análisis que han sido adaptadas y desarrolladas por el Departamento Nacional de Planeación como el Comparador Público Privado -Resolución 3656 de 2012-, el Método de las Cinco Justificaciones y, la Metodología de Análisis Multicriterio y Elegibilidad.”

Para Benites (2014), “Las instituciones gubernamentales, que son beneficiadas con grandes sumas de dinero producto de acciones y transferencias que provienen del canon (por mencionar uno), no tienen la experticia técnica para realizar con éxito los proyectos de inversión pública importantes. Del mismo forma, algunas municipalidades que reciben grandes cantidades de dinero bajo este concepto, han demostrado que no están capacitados de responder a los gastos de las cantidades recibidas y tampoco han podido demostrar, la aplicación adecuada de obras de infraestructura importantes para su comunidad.”

Según Bartra (2018), para el caso específico que nos ocupa, “La hipótesis general que se estableció por la comisión investigadora Multipartidaria, está referida a los acuerdos irregulares entre las empresas de Brasil y sus consorcios, con las diferentes autoridades gestoras del gobierno, los que recibieron a cambio sobornos coimas y dádivas, para adjudicar a estas empresas la concesión de obras y proyectos. Siendo la hipótesis para esta investigación la siguiente: Las empresas brasileñas OAS y Odebrecht, los funcionarios gestores de la Municipalidad de Lima Metropolitana, realizaron contrataciones irregulares, en las cuales primaron los intereses personales, antes que los de la población; realizaron las adendas, en las cuales se beneficiaron recibiendo sobornos y otorgaron la concesión de los peajes de todo Lima Metropolitana, por más de treinta años. La referida hipótesis, es corroborada con el conjunto de hechos encontrados, los mismos que reflejan, un escenario similar en que accionaron mecanismos para favorecer a las empresas OAS, en el proyecto Línea Amarilla y

a Odebrecht, en el proyecto Vías Nuevas de Lima. La particularidad en estos proyectos, es que en las gestiones de Luis Castañeda Lossio y Susana Villarán, se dejaron de lado proyectos priorizados para mejorar el sistema vial metropolitano de Lima. Con esta finalidad, los funcionarios de la Municipalidad actuaron valiéndose de la discrecionalidad y de la omisión del cumplimiento de partes de la normativa sobre asociaciones público-privadas. Los funcionarios públicos habrían recibido a cambio de estas conductas, beneficios para el financiamiento de campañas de revocatoria y elecciones municipales, para su beneficio particular.”

### **1.3. Teorías relacionadas a los contratos de APP (Asociaciones Público-privados) de concesión de peajes**

Los contratos de APP, han sido implementados como una alternativa para cogestionar proyectos de inversión pública de gran envergadura.

Según Prialé (2016):

“(…). Generalmente, cuando se realiza un contrato va a estar incompleto, ya que nunca se cubren todas las necesidades de ambas partes. Siempre se pueden presentar ciertos factores, los cuales van a llevar a realizar las adendas, para reestructurar o corregir algunos aspectos o contingencias, que se pudieran presentar a lo largo del tiempo; entonces, es necesario ver la aplicación de adendas como un proceso normal. Los incrementos del presupuesto de obras por adendas, son vistos como perdidas del gobierno. Lo que se está investigando es porqué se pagó en adendas más de lo debido. Se debería empezar a investigar, cómo evitar o reducir las adendas, pero a largo plazo va ser inevitable, pues ello siempre va ser el reflejo de los problemas que se presenten” (p. 24).

Las adendas como un reflejo de los problemas que atraviesa la gestión de concesiones público privadas, también son a la vez indicadores de brechas y



faltas de estructuración en la implementación de las obras pactadas. Los contratos terminan incrementando las renegociaciones, por determinadas estructuras o modelos de distribución de riesgos, tema que veremos detalladamente más adelante.

El financiamiento de las APP, se analiza a partir de la definición de concesión de Bravo (2017):

“La concesión de infraestructura o servicios públicos se determina porque una entidad privada a su propia cuenta o riesgo financia una obra o realiza la prestación de un servicio público, a cambio recibe el costo de lo que ha invertido vía tarifas o vía cofinanciamiento del gobierno. Por otra parte las APP se crean para cubrir las necesidades de complementar la concesión con un esquema innovador entre el sector público y privado. Ya que existe grandes obras de infraestructura que muchas veces el gobierno no puede cubrir o financiar en su totalidad.” (p. 198)

En este esquema de concesión, establece una cooperación entre empresarios privados y estado, en la que los riesgos son asumidos por la parte que puede hacerlo, ya sea previéndolo a un costo menor; asumirlo al menor costo posible y considerando el interés público y el perfil del proyecto.

El artículo 3º del decreto Legislativo N° 1012 define a las APP's de la siguiente manera:

Las Asociaciones Público Privadas – APP son sistemas en las cuales la participación de los consorcios privados, en los que se involucra experiencia tecnología y los conocimientos y en ellos, se corre riesgos y se invierte en recursos, generalmente privados, con el fin de crear, operar, o conservar la infraestructura pública o ser proveedores de los recursos o servicios públicos. A través de alguna de las entidades públicas el gobierno, participa en unas APP, que son determinadas en el artículo siguiente y uno, o más consorcios privados. (DL N° 1012)

Dentro de las modalidades de APP's, están implicados todos aquellos contratos suscritos, entre alguna de las entidades públicas del estado y uno o más inversionistas privados, en los que se promueve, la cooperación activa del sector privado, considerando los contratos de concesión.

### **Clasificación de las Apps.**

Según Bravo (2017), las APPs se clasifican de la siguiente forma:

**Autosostenible:** Sin financiamiento del estado ni los seguros financieros del gobierno, superiores al 5% de lo invertido. Para que sea auto sostenible, deben de presentar un porcentaje menor al 10% para ser realizadas dentro de los cinco primeros años y pueda ser considerado como autosostenible.

**Cofinanciada:** Precisa cofinanciamiento o del otorgamiento o contratación de garantías financieras o garantías no financieras. Esto significa que los proyectos que se presenten, tendrán que estar allanados a los requerimientos y procesos normativos por ley del sistema Nacional de Inversión Pública, con sus respectivas modificaciones. De igual forma no hay cofinanciamiento cuando el bien o servicio está en uso. Los proyectos tendrán que cumplir con los requisitos y procedimientos determinados por la Ley del sistema Nacional de inversión Pública, la Ley del sistema Nacional de endeudamiento y sus modificatorias y normas complementarias. De la misma manera, no se denomina cofinanciamiento la cesión en uso, en usufructo, o bajo cualquier figura similar, de infraestructura o inmuebles pre existentes, siempre que no exista transferencia de propiedad y estén directamente vinculados al objeto del proyecto. (p. 199)

El esquema de financiamiento de los proyectos, se estructura bajo la asignación de distribución de riesgos. Sobre ello, Bravo nos indica:

“En ese sentido, si el estado es el que absorbe el riesgo de la demanda del servicio – caso carreteras – entonces le deberá reconocer a los operadores privados el costo de la inversión y los costos de operación y mantenimiento. Los déficits y excedentes de demanda corresponden al

estado; se trataría de una estructuración bajo un modelo de costos. De lo contrario, si el operador absorbe el riesgo de la demanda, (caso aeropuertos) asume el riesgo que esta sea inferior a lo esperado, en compensación ante las posibles pérdidas deberá tener el derecho de obtener las ganancias de los momentos en que la demanda supere lo esperado. La estructuración del contrato sería bajo un modelo de demanda.” (p. 199)

También ha sido importante, entender el concepto de cofinanciamiento. En este modelo, el estado asume la parte más cuantiosa de la inversión, otra parte es asumida por los bancos y otra porción de la inversión, la menor, por el empresario privado. La intención de la intervención del estado bajo este esquema, indica que se trata de un fortalecimiento del financiamiento del proyecto, para hacerlo viable y sostenible, cuando se trata de un proyecto cuya ejecución es de interés público.

Si bien estos procesos de financiamiento están adecuadamente estructurados, las insuficiencias que se presentan son de carácter legal; como habíamos señalado, el desarrollo de una normativa clara y consistente es una de las razones en las que se sustenta las deficientes gestiones generadas por la aplicación de los convenios de concesión.

Por ejemplo, haciendo referencia al cofinanciamiento, Paz (2017) nos describe:

“Al pago que otorga el Estado, para cumplir con las obligaciones del Estado en un contrato de asociación público privada, independientemente del hecho que se trate o no de un aporte financiero, en sentido estricto. Dicho pago, puede estar orientado a conseguir que la prestación de un servicio o que la ejecución de un proyecto de infraestructura sea económicamente sostenible, lo cual no podría lograrse sin la intervención estatal.” (p. 342)

El cofinanciamiento, es frecuente, que sea asumido en mayor proporción por el estado. La lógica subyacente, es que si el Estado tiene interés en la

ejecución de un proyecto, debe poner más; y a que el privado solamente buscará la rentabilidad, haciéndose cargo de un segmento de la inversión y la gestión y mantenimiento.

La ley sobre las APPs, ha tenido la perspectiva de atender a la conveniencia pública. La legalidad y el corresponder al interés de los usuarios y de la vigencia de la autoridad del estado, o la legalidad, son criterios convergentes, en el momento de establecer la distribución adecuada de riesgos.

Fonseca (2002), dice sobre la distribución de riesgos contractuales lo siguiente:

“Para explicarlo más sencillo, se puede afirmar que los riesgos contractuales para quien brinda la concesión y el concesionario, en el caso que la obra llegue a costar más de lo previsto y la disyuntiva está, en ¿A cuál de las partes contractuales va pagar la diferencia del costo de la obra? Corresponderá a una de las partes asumirlo. El problema realmente se origina, cuando el costo mayor se da por situaciones ajenas al costo de la construcción.” (p. 36)

Sin embargo, considerando el planteo de la normativa de las contrataciones por convenio con el sector privado, vemos que una cosa es lo que dice la norma y otra lo que ocurre en la realidad. Las APPs, son asociaciones de derecho privado, por lo tanto, la distribución de riesgos no funciona igual que en las contrataciones por licitación pública.

El resultado de esta difusividad de la norma, se describe en Fonseca (2002):

“He utilizado la expresión "demagogia", en el sentido de que se trata de sistemas que permiten una fácil presentación de conveniencia pública, que no tienen en la realidad. Supuestamente, el gobierno no corre riesgos. Aparentemente, el Estado se beneficia de no correr con los riesgos, los corre el contratista, pero en realidad no funciona de ese modo. Pues el costo de la obra, es muchas veces mayor para poder

cubrir todas las contingencias. El sobreprecio que se cobra, generalmente es excesivamente elevado; si el riesgo no se presenta, si el riesgo se concreta, una de las dos partes se perjudica y generalmente no funciona la equidad y con riesgos donde se compromete e involucra al interés público. No dudo en afirmar, que el inadecuado traslado de riesgos al contratista estatal, ha conducido al fracaso de los más importantes proyectos.” (p. 40)

En este contexto, observamos que la diferencia de la modalidad de contratación por convenio publico privado, presenta diferencias notorias con otro tipo de contrataciones, debiéndose estas, distinguir más claramente.

Benavente y Segura (2017) hacen la distinción con otro tipo de contratos:

“Es muy importante, poder comprender la diferencia entre las obras públicas tradicionales, una APP y las privatizaciones. En una obra pública, los activos y la responsabilidad de la operación corresponden al gobierno. La actuación del sector particular, se limita al rol del concesionario bajo los términos que están determinados, en las cláusulas del expediente técnico. Los riesgos de la obra, son asumidos en el sector público, en el cual resaltan dos aspectos determinantes: el financiamiento y el diseño del proyecto. Al otro lado, están las privatizaciones a través de las cuales los activos se transfieren al sector privado, el cual asume también su operatividad y mantenimiento. Entonces la transferencia de riesgos, también es completa. El gobierno sólo regula, su adecuada provisión.” (p. 21)

Existen diversas modalidades, a su vez, de asociaciones público privadas, las cuales tienen características comunes, Benavente y Segura (2017) agregan:

“En el medio de estas dos modalidades se encuentran otras, entre las cuales se presentan una variedad de APP, en las cuales destaca siempre la misma modalidad, los activos los aporta el sector público. Es el contratista privado, el que generalmente asume las obligaciones en su integridad, tanto como los diseños de la construcción, el

financiamiento y mantenimiento de la infraestructura etc. La inversión privada, es totalmente activa a lo largo del tiempo, de acuerdo a lo pactado en el contrato. Las APP, contienen una gama de tipos de contratos y modalidades, con diferentes mecanismos tanto de financiamiento como de pago. Las concesiones, por ejemplo, sólo es una de las modalidades de las APP.” (p. 22)

### **Naturaleza de la Asociación Público Privada**

Las APP's, constituyen una conjunción de capitales públicos y privados con un objetivo común. No se trata de una privatización solamente, tampoco es una concesión. Es un trabajo conjunto que intenta llevar a cabo un proyecto de interés social, entre un órgano público y un sujeto privado, a través de contribuciones acordadas por ambas partes.

Para Umezawa y Reaño (2013), las APPS, contribuyen capitalizando, emitiendo valores, titularizando, poniendo el saber cómo y formas intangibles cuya valorización es necesaria, para lograr el equilibrio financiero entre las partes contratantes.

Por otra parte, Robalino (2010), señala los siguientes beneficios de las APPs: La Asociación Público Privada presenta varios beneficios relevantes: permite promover la coordinación y gestión conjunta de proyectos entre el sector privado y el público; fomenta la compatibilización de intereses de los sectores públicos y privados; permite la coexistencia de las fortalezas de los sectores público y privado; fomenta la sostenibilidad de los proyectos, evitando reacciones extremas a favor o en contra del sector privado o del sector público. (p. 102)

El mismo autor, revisando las limitaciones existentes en la implementación de esta modalidad contractual, menciona las siguientes:

“Las principales limitaciones u obstáculos, que se presentan en el desarrollo de la sociedad, entre una empresa privada y otra pública, que deciden entablar los organismos gubernamentales y los consorcios, se han observado los siguientes factores: La falta de compromiso político, la ausencia de potestad para el desarrollo de la

asociación público privada, la carencia de garantía y seguridad jurídica. El rechazo a realizar negocios con dinero equivalente a la misma moneda. Estableciendo, que una APP necesita un equilibrio entre el derecho público y el privado.” (p. 103)

Además de esto, observamos que existen costos políticos que son asumidos por el Estado, entrando en un círculo vicioso de onerosidad para el prestigio de los actores gubernamentales, ya que por un lado las APPs, son una iniciativa que también busca contrarrestar la percepción de una pérdida de soberanía por parte del Estado sobre los recursos del país, pero a la vez, terminan siendo percibidas como fracasos contractuales, en los que el estado cumple un rol de entreguismo al interés del empresario privado, volviendo a asumir los costos que quería evitar en términos de percepción de la gestión.

### **1.3.1 Dimensiones de la Asociación Público Privada**

#### **Inversión Inicial**

Según Vela (2009), constituye la garantía de iniciar la negociación, entendiéndose que los compromisos asumidos por las partes deben ser firmes como el espíritu del modelo de contratos modernos como la concesión, que se realiza cuando los estados no cuentan con todo el capital para hacer una inversión significativa que tenga como contra parte el desarrollo de la nación en beneficio de la sociedad.

Tarragó Sabaté (1986) dice que la inversión consiste en “la aplicación de recursos financieros a la creación, renovación, ampliación o mejora de la capacidad operativa de la empresa” (p.308).

Baca (2001) indica que la inversión inicial es “un monto de capital necesario para la compra de insumos de varios tipos que podrá producir un bien o servicio” (p.52)

#### **Normatividad**

Según Ucha (2012), el término normatividad designa a “la agrupación de normas o reglas que son plausibles de ser aplicadas a instancias de una determinada

actividad o asunto, una organización o sociedad con la misión de organizar su funcionamiento” (p.17)

La idea es ordenar y coordinar la conducta de las personas que integran estas asociaciones y que además actúan a instancias de una comunidad, y por otra parte, también tienen el objetivo de prevenir, evitar, y castigar los comportamientos indeseables que atentan contra el orden institucional.

Para la celebración del contrato público privado, debe existir reglas o normatividad tangible, no se trata de tener leyes a la medida para favorecer, a una parte del contratante y perjudicar o volver lesivo a los intereses de lo que debieran ser los beneficiados.

Trataremos de identificar cuáles son las fallas en el sistema de las asociaciones público privadas en Perú. La manera en que el procedimiento de gestión bajo la modalidad mencionada, es un elemento que aumenta el costo de la construcción vial y produce distorsiones al punto de infringir la normatividad jurídica y el consecuente daño a toda una sociedad, cuyo principal sustento es la carencia de valores éticos profesionales y políticos.

### **Obras ejecutadas**

Para un contrato de APP se cumpla a cabalidad es necesario que se cumplan los plazos de inversión sino la otra parte en este caso la Municipalidad de Lima Metropolitana podrá rescindir el mismo, acogiéndose a las penalidades, debe entenderse que cualquier externalidad que se presente debe ser asumida por el ejecutante y no compartir la responsabilidad entre las partes como en nuestro medio se ha venido realizando.

Para el abogado Martínez F. (2016) la obra ejecutada constituye “la consumación del contrato de obra y determina el precio que debe abonar el dueño de la obra. Una vez que la misma ha sido terminada, entregada y recibida por el promotor, éste tiene la obligación de pagar el precio convenido” (p. 159).

### **Tiempo de concesión**

De la Fuente (2012) señala que la concesión es



El acto jurídico de derecho público mediante el cual la autoridad fundada en derecho, otorga en un plazo determinado, a un particular la facultad de explotar bienes, o desarrollar actividades propias de la administración pública, mediante una remuneración directa por parte de los usuarios mediante diversos sistemas debidamente reglamentados por la autoridad concedente. (p.234)

Zegarra (1998) amplía el concepto señalando que:

(...) la Concesión de Obras Públicas de Infraestructura de Servicios Públicos nace en virtud de un acto de la Administración que, formalizado a través de un contrato de concesión, tiene por objeto la prestación de un servicio público que involucra que el concesionario, por cuenta y riesgo, asuma la realización de actividades de construcción y de explotación del servicio al cual esté destinada la infraestructura (puertos, aeropuertos, ferrocarriles y carreteras), recibiendo como contraprestación por el mantenimiento de un servicio regular, y dentro de los estándares de serviciabilidad técnica internacionalmente establecidos, una tarifa o un peaje, abonados directamente por los usuarios, que le permitirá la cobertura de su inversión y percibir réditos dentro del tiempo de vigencia de la concesión (p.109).

El tiempo de concesión como toda relación contractual, no debe extenderse más del plazo previsto, considerando que el inversionista ha logrado obtener una ganancia por su capital invertido y las ganancias deben coherentes con la inversión y en ningún caso debe ocurrir un desequilibrio entre la inversión y las ganancias del contrario serio oneroso para las partes, perdiendo la ética de los contratantes.

### **1.3.2 Dimensiones de la variable recaudación de recursos**

Tasa.- Según Huapaya (2011), "La prestación pecuniaria debida a un ente público en virtud de una norma legal y en la medida en que esta establezca, por la

realización de una actividad del propio ente que afecta de modo particular al obligado” (p.14)

Estos conceptos engloban a una sola cosa, qué es el tributo, ya que estos (los anteriormente mencionados) surgieron progresivamente en nuestro ordenamiento jurídico tributario.

### **Estrategia de control**

Las empresas están obligadas a definir estrategias que le permitan el acceso al mundo competitivo de hoy, y si estas estrategias no van acompañadas de las herramientas de gestión que garanticen su materialización, los esfuerzos serán inútiles, por ello es importante establecer puntos de control que permita discernir la ejecución de un proyecto según el avance progresivo tanto en la ejecución como en el gasto aplicado al proyecto.

En ese sentido, Arellano (2015) agrega, “las estrategias de control es una serie de actividades que realiza el administrador para asegura que el trabajo ejecutado encaje dentro de lo que fue planeado y en determinado momento actuar con medidas correctivas de ser necesario” (p.36); es decir, es un conjunto de metodologías que permiten detectar y evitar errores, desviaciones, causas y soluciones de una manera expedita y económica.

Bourzac (1997) señala que,

En unas ocasiones se interpreta como la confirmación de que la estrategia seleccionada por la empresa está siendo desarrollada; en otras, el control hace referencia a la elección de la forma de implementar la estrategia. Asimismo, puede ser considerado como la medida y evaluación de los resultados por la implementación de una estrategia, y cabe también la posibilidad de contemplar a los sistemas de control estratégico de acuerdo con los requerimientos de los diferentes tipos de estrategias. (p.22)

## **Procedimiento de cobro**

Según el contador Calderón, B. (2016) “La cobranza consiste en la recuperación de los créditos otorgados previamente por una empresa, regularmente Industrial, Comercial, Financiera, o Prestadora de Servicio actividad, que se realiza en México y en todos los países del mundo” (p. 6).

Para Ettinger y Goliet (2000) la cobranza es fundamental para el éxito de cualquier organización que brinda servicios, sus utilidades dependen especialmente del ciclo y la frecuencia de reinversión de su capital. (p. 48).

El mismo autor señala que los procedimientos para la cobranza revisten de gran importancia, debido a que permiten la operatividad del organismo de servicio público.

Según Montaña (1993) es “un procedimiento de cobranza es “un proceso administrativo que tiene por objeto recuperar el importe de las ventas en la fecha de vencimiento de las cuales dependen los ingresos para las empresas”. (p. 58)

## **El peaje y la relación jurídica desde la perspectiva tributaria**

El peaje es un impuesto y se clasifica en un tributo especial. dentro del tributo se clasificaría en una contribución especial, ya que los fondos recaudados por concepto de peaje, son derivados para realizar la construcción de obras públicas.

Villegas (2010) menciona.” Lo que se recauda con los pagos del peaje se destina específicamente para el financiamiento mantenimiento y construcción de obras netamente de orden de comunicación vial y todo lo que a ello corresponde.”

De otro lado, los pagos de tributación del peaje está destinado íntegramente para la construcción de obras de infraestructura estrictamente de obras de comunicación vial, si bien es cierto la ciudadanía no puede reclamar sobre el cobro de los mismos, si puede adoptar una actitud de fiscalización y velar

porque el dinero se utilice de la forma correcta, cubriendo y priorizando su operatividad en trabajos de orden estrictamente de seguridad vial.

#### **1.4. Formulación del Problema**

##### **1.4.1. Problema general**

¿Cuál es la relación entre los contratos de APP de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018?

##### **1.4.2. Problema específico**

###### **Problema específico 1**

¿Existe relación entre la inversión inicial de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018?

###### **Problema específico 2**

¿Cuál es la relación entre la normatividad de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018?

###### **Problema específico 3**

¿Cuál es la relación entre las obras ejecutadas de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018?

###### **Problema específico 4**

¿Cuál es la relación entre el tiempo de concesión de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018?

## **1.5. Justificación del estudio**

### **Justificación práctica**

La investigación es importante para la población, puesto que permitió entender lo nefasto de estas contrataciones y lo perjudicial de las adendas. Con el estudio, se logró demostrar la complicidad de los representantes de las instituciones públicas encargadas de las licitaciones, de la supervisión, del control, etc. y que, de esta manera, puedan aplicar las medidas correctivas en las futuras contrataciones del Estado.

Finalmente, se demuestra que el modelo permitió evaluar la investigación y que, a partir de estudios como éste, se podrían generar informes que permitan corregir los aspectos negativos identificados en este tipo de contrataciones del Estado, como es la recaudación de peajes en Lima Metropolitana hasta el año 2049, que solo beneficia a los concesionarios y perjudica a la MML.

### **Justificación teórica**

En el nivel teórico, se buscó construir y sistematizar un conjunto de conocimientos tendientes a elaborar un cuerpo conceptual y referencial sobre las Asociaciones Público Privadas, que permitió comprobar la relación directa con la recaudación de recursos a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, asimismo se profundizó en las teorías Contratos de asociación público privado de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana, sus respectivas dimensiones, con la finalidad de que sirva de guía a los investigadores así como a los Congresistas y encargados de firmar los contratos de concesión de peajes. Además la investigación ha contribuido en el esclarecimiento profundo de las variables en mención.

### **Justificación de proyección a la comunidad**

La investigación permitió sustentar la importancia de la adecuación de la tarifa de peaje a una estructura de costos técnica, que beneficie al vecino; por lo tanto la anulación de los contratos por ser resultado de actos de corrupción, que de alguna manera influenciara en la conducta de los vecinos.

## **1.6. Hipótesis**

### **1.6.1. Hipótesis general**

Existe relación entre los contratos de APP de concesión de peaje y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018.

### **1.6.2. Hipótesis específicas**

#### **Hipótesis específica 1**

Existe relación entre la inversión inicial de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018.

#### **Hipótesis específica 2**

Existe relación entre la normatividad de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018.

#### **Hipótesis específica 3**

Existe relación entre las obras ejecutadas de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018.

#### **Hipótesis específica 4**

Existe relación entre el tiempo de concesión de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018

## **1.7. Objetivos**

### **1.7.1. Objetivo general**

Analizar la relación entre los contratos de APP de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018

### **1.7.2. Objetivos específicos**

#### **Objetivo específico 1**

Determinar la relación entre la inversión inicial de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018.

#### **Objetivo específico 2**

Describir la relación entre la normatividad de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018.

#### **Objetivo específico 3**

Identificar la relación entre las obras ejecutadas de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018.

#### **Objetivo específico 4**

Determinar la relación entre el tiempo de concesión de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018.

## **II. Método**



## 2.1. Diseño de Investigación

### Enfoque

El enfoque de la investigación fue cuantitativo, en ese sentido los autores Hernández, Fernández y Baptista (2010) señalan que “emplea la recopilación de datos basados en medición numérica para probar hipótesis a través de un análisis estadístico y de esta manera establecer patrones de comportamiento y probar teorías” (p.4).

### Tipo

Corresponde la investigación a un tipo básico, llamado también pura o fundamental, según Ñaupas, Mejía, Novoa y Villagómez (2014) se debe a que “pretende probar la fundamentación teórica sin la intención de aplicar los resultados obtenidos a situaciones prácticas; en ese sentido, la preocupación del investigador es el conocimiento científico no las aplicaciones prácticas de su investigación” (p.92).

### Método

En cuanto al diseño aplicado en la investigación correspondió al no experimental, los autores Hernández, Fernández y Baptista (2010) indican que se debe “a que el investigador no ha efectuado ninguna forma de manipulación activa o experimental en alguna de las variables” (p. 115)

Se considera transversal ya que la recopilación de los datos fue en un periodo y tiempo determinado; al respecto, Carrasco (2009) señala que “en estos estudios los fenómenos y hechos de la realidad fueron efectuados en un momento determinado del tiempo” (p.72).

### Nivel

La investigación es de naturaleza descriptiva, según Ñaupas, Mejía, Novoa y Villagómez (2014) “tiene el propósito de recolectar datos referentes a las características, a las propiedades y dimensiones de las variables que están siendo investigadas” (p. 92), en ese caso se va describir a las variables contratos

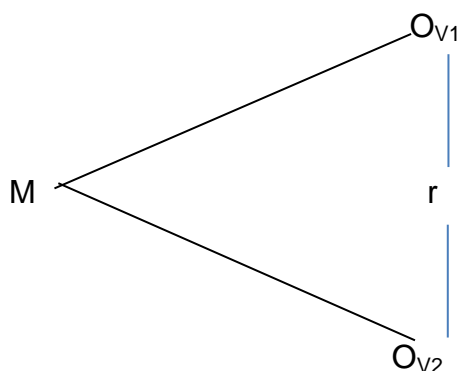
de AAP de concesión de peajes y la recaudación de recursos a favor de la Municipalidad de Lima.

## Diseño

De la misma manera, la investigación corresponde al nivel correlacional, en este caso, los autores Hernández, Fernández y Baptista (2010) señalan que la investigación correlacional pretende:

“Conocer el grado de influencia o de asociación, que existe entre dos o más variables que se dan en un contexto particular, se evalúa cada una de las variables (presuntamente relacionadas) en forma independiente y luego mediante la aplicación de un estadístico, se prueba la correlación con la finalidad de encontrar el nivel de intensidad o influencia.” (p. 91).

Diagrama de diseño correlacional:



Dónde:

OV1: Variable 1 Contratos de APP de concesión de peajes

OV2: Variable 2 Recaudación de recursos

r : Relación entre variables

M : La muestra de la población

## 2.2 Variables, Operacionalización

### 2.2.1 Definición conceptual de la variable contratos de APP de concesión de peajes

Bravo (2017) indica que:

“La concesión se determina, porque una entidad privada a su propia cuenta o riesgo financia una obra o realiza la prestación de un servicio público; a cambio, recibe el costo de lo que ha invertido vía tarifas o vía cofinanciamiento del gobierno. Por otra parte, las APP se crean para cubrir las necesidades de complementar la concesión, con un esquema innovador entre el sector público y privado. Ya que existen grandes obras de infraestructura, que muchas veces el gobierno no puede cubrir o financiar en su totalidad.” (p. 198)

### 2.2.2 Definición operacional de la variable contratos de APP de concesión de peajes

La variable contratos de APP de concesión de peajes se evaluó a través de las dimensiones detalladas e Instrumentos de Gestión; para dicho efecto se aplicó un cuestionario estructurado en 20 ítems de acuerdo a las dimensiones. Los ítems se formulan según la siguiente escala de Likert: Nunca = 1, Casi nunca = 2, A veces = 3, Casi siempre = 4, Siempre = 5. Los resultados se presentaron mediante las siguientes categorías: bajo, moderado y alto

Tabla 2:

#### *Operacionalización de la variable contratos de APP de concesión de peajes*

Variables	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores
<b>Contratos de APP de concesión de peajes</b>	Aquellas que se financian a través de las tarifas que pagan los usuarios o de precios, peajes o modalidad similar de recuperación de inversión, no requiriendo el uso de recursos públicos para el cofinanciamiento. Erazo (2017)	Se aplicará a través de una inversión inicial, la cual posee una normativa legal, de las obras ejecutadas y el tiempo de las concesiones.	Inversión inicial	% de inversión de las partes.
			Normatividad	Modificaciones reglamentarias.
			Obras ejecutadas	% de las obras ejecutadas.
			Tiempo de concesión	Duración de las concesiones.

*Fuente:* Elaboración propia

### 2.2.3 Definición conceptual de la variable recaudación de recursos

Huapaya (2011) indica, “la prestación pecuniaria debida a un ente público en virtud de una norma legal y en la medida en que esta establezca, por la realización de una actividad del propio ente que afecta de modo particular al obligado” (p.14)

### 2.2.4 Definición operacional de la variable recaudación de recursos

La recaudación de recursos fue evaluado mediante las dimensiones detalladas en el instrumentos; para dicho efecto se aplicó un cuestionario estructurado en 20 ítems de acuerdo a las dimensiones. Los ítems se formulan según la siguiente escala de Likert: Nunca = 1, Casi nunca = 2, A veces = 3, Casi siempre = 4, Siempre = 5. Los resultados se presentarán mediante las siguientes categorías: bajo, moderado y alto.

Tabla 3:

*Operacionalización de la variable recaudación de recursos*

Variables	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores
Recaudación de recursos	Son los ingresos que perciben las Municipalidades de la recaudación de tasas generales (aquellos que se establecen a favor de todas las Municipalidades). Torres (2012)	Se aplicará las estrategias de control y los procedimientos de cobro, a través de fiscalizaciones y tarifas de peaje.	Estrategias de control. Procedimientos de cobro	Fiscalización Tarifa de peaje

*Fuente:* Elaboración propia

## **2.3 Población y muestra**

### **2.3.1 Población**

Tamayo (2003) señala que la población “un conjunto de sujetos que presentan una determinada característica que permite analizarlos, es decir que se refiere a aquellas personas a las que se les va estudiar” (p. 58).

La presente investigación corresponde a todos los usuarios del peaje concesionados.

### **2.3.2 Muestra**

Carrasco (2009) indica que la muestra: “es un fragmento representativo de la población que contiene las características específicas de ella, de tal forma que los resultados que se obtienen se podrán generalizar a todos los sujetos que componen la población” (p. 237)

Para efectos de la investigación, la muestra estuvo conformada por los conductores de vehículos que consumen peajes, que colaboraron de forma voluntaria. Se considera esta forma de muestreo como no probabilístico intencional pues la elección de los encuestados fue por conveniencia, por las facilidades de tiempo que se brindaron para la investigación.

Muestra fue no probabilística e intencional, correspondió a 123 usuarios de peajes concesionados.

### **Criterios de selección**

Para la investigación se tomó en cuenta a ciudadanos que poseen licencia de conducir y son consumidores diarios de peajes.

## **2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

Las técnicas según Arias (1999) “son las distintas maneras de recopilar datos” (p. 53).

En el estudio se usó la técnica de la encuesta, se tomó como unidad de análisis los usuarios de peajes concesionados. La encuesta según Carrasco (2010) “es un procedimiento de recopilación de las características, cualidades y propiedades de las personas” (p.282). Para la investigación, según Arias (1999) se llama instrumentos a “los medios que se utilizan para recopilar la información” (p. 53). Se utilizará como instrumento el cuestionario, según Hurtado (2010), señala “que está formado por un grupo de preguntas relacionadas con el suceso de estudio” (p.26).

## 2.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

### Ficha Técnica Instrumento 1: Contratos de APP de concesión de peajes

#### Datos Generales

Título:	Contratos de APP de concesión de peajes
Autor:	Miguel Guerrero Orbegozo
Procedencia:	Lima, Perú, 2018
Objetivo:	Analizar la relación entre los contratos de APP de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018
Administración:	Individual
Duración:	15 minutos aproximadamente
Significación:	El cuestionario está referido a Analizar la relación entre los contratos de APP de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018.
Estructura:	La escala consta de 20 ítems, con 05 alternativas de respuesta de opción múltiple, de tipo Likert, como: Nunca (1), Casi nunca (2), A veces (3), Casi siempre (4), Siempre (5)

### Ficha Técnica Instrumento 2: Recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018

#### Datos Generales

Título:	La recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018
Autor:	Miguel Guerrero Orbegozo
Procedencia:	Lima, Perú, 2018
Objetivo:	Analizar la relación entre los contratos de APP de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013 - 2018.

Administración:	Individual
Duración:	15 minutos aproximadamente
Significación:	El cuestionario está referido a analizar la relación entre los contratos de APP de concesión de peajes y la recaudación de recursos, generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018.
Estructura:	La escala consta de 20 ítems, con 05 alternativas de respuesta de opción múltiple, de tipo Likert, como: Nunca (1), Casi nunca (2), A veces (3), Casi siempre (4), y Siempre (5)

### Validez

El cuestionario que se utilizó en la investigación fue validado y se vio que es confiable su aplicación para la investigación basada en la opinión de expertos que dieron como resultado que era aplicable. Según Carrasco (2006) la validez “es el grado en la que la medida refleja con exactitud el rasgo, dimensiones o caracteres que se pretende medir. La validez se dan en distintos grados y es necesario caracterizar el tipo de validez de la prueba” (p.142).

Tabla 4

*Validez del instrumento Contratos de APP de concesión de peajes*

Validador	Resultado
María del Carmen Ancaya Martínez	Aplicable
Conde Aldude Ricardo Lazaro	Aplicable
Freddy Ochoa Tataje	Aplicable

*Nota:* La fuente se obtuvo de los certificados de validez del instrumento

Tabla 5

*Validez del instrumento recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima*

Validador	Resultado
María del Carmen Ancaya Martínez	Aplicable
Conde Aldude Ricardo Lazaro	Aplicable
Freddy Ochoa Tataje	Aplicable

*Nota:* La fuente se obtuvo de los certificados de validez del instrumento

## 2.6 Métodos de análisis de datos

La información obtenida se organizó con el programa Excel, se tabularon para organizarlos y codificarlos según las dimensiones y variables, nos permitió la elaboración de los baremos para cada variable.

El procesamiento de los datos ordenados con el programa Excel, se utilizaron para ser procesados por el programa estadístico SPSS v. 23, con el cual se obtuvieron en primera instancia, los resultados descriptivos mediante tablas de frecuencia y figuras representativas.

La parte inferencial, también fue posible obtenerlo con el programa SPSS, con ella se efectuó la contrastación de la variable y se aplicó la prueba estadística Rho de Spearman, para determinar el grado de asociación entre las variables de estudio.

Los valores para el coeficiente Rho de Spearman, pueden ser de -1 a +1, tal como se muestra en la tabla 7.

Tabla 6

*Prueba estadística de la correlación de Rho de Spearman.*

<b>Correlación</b>	<b>Interpretación de la correlación</b>
0.00	Sin correlación
+ 0.10	Positiva débil
+ 0.50	Positiva media
+ 0.75	Positiva considerable
+ 0.90	Positiva muy fuerte
+ 1.00	Positiva perfecta

*Fuente:* Hernández, Fernández y Baptista (2006).

## 2.7 Aspectos éticos

En el estudio realizado, se tuvieron en cuenta los principios éticos pertinentes, para lo cual dio énfasis a temas como la autonomía, la privacidad, el consentimiento informado, etc., contemplándose:



- Solicitar la autorización de parte de las personas encargadas de la institución, para la aplicación de los instrumentos, con el compromiso de retroalimentarlos con los resultados.
- El investigador suscribe la veracidad en los resultados obtenidos y la confiabilidad de los datos recopilados
- Los participantes y la información que se recopiló solo se usaron en forma confidencial y para fines académicos.
- Los datos recabados fueron utilizados exclusivamente para el estudio
- Se ha respetado la autoría de la información de trabajos tomados, citándose según las normas vigentes.

### **III. Resultados**

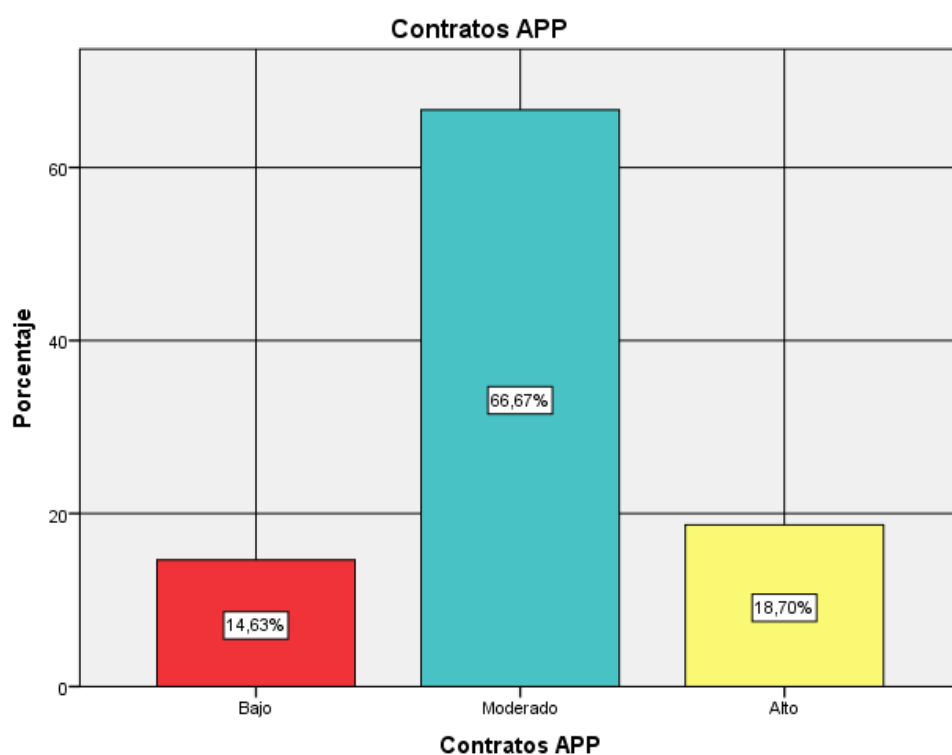
### 3.1 Análisis descriptivo

Tabla 7

*Niveles de contratos de APP de concesión de peajes*

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Bajo	18	14,6
Moderado	82	66,7
Alto	23	18,7
Total	123	100,00

*Fuente:* Tomado de los resultados la SPSS v. 23



*Figura 22* Distribución de niveles de la variable contratos de APP de concesión de peajes

En la tabla 7 y figura 22, se muestran los resultados de la variable contratos de APP de concesión de peajes, el 82% de los encuestados indican un nivel moderado en los contratos APP de concesión de peaje, mientras que el 18,7% lo califican con un nivel alto, mientras que el 14,6 señalan un nivel bajo a los contratos de APP de concesión de peajes.

Tabla 8

*Niveles de dimensión inversión inicial*

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Bajo	20	16,3
Moderado	74	60,2
Alto	29	23,6
Total	123	100,00

Fuente: Tomado de los resultados la SPSS v. 23

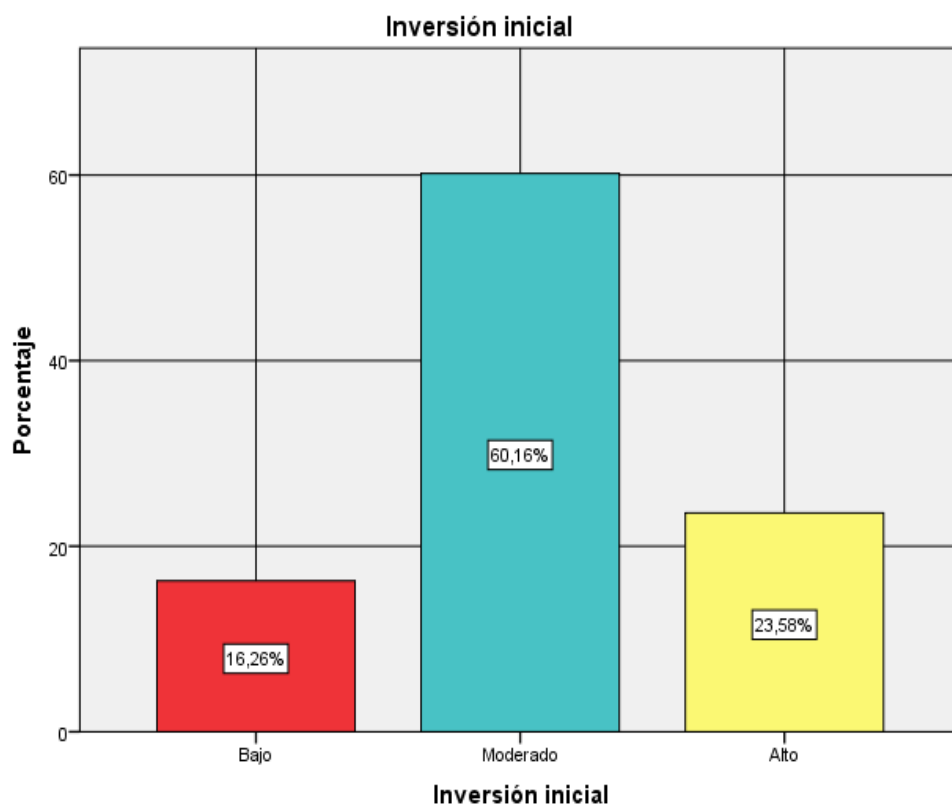


Figura 23 Distribución de niveles de la dimensión inversión inicial

Fuente: Tomado de los resultados la SPSS v. 23

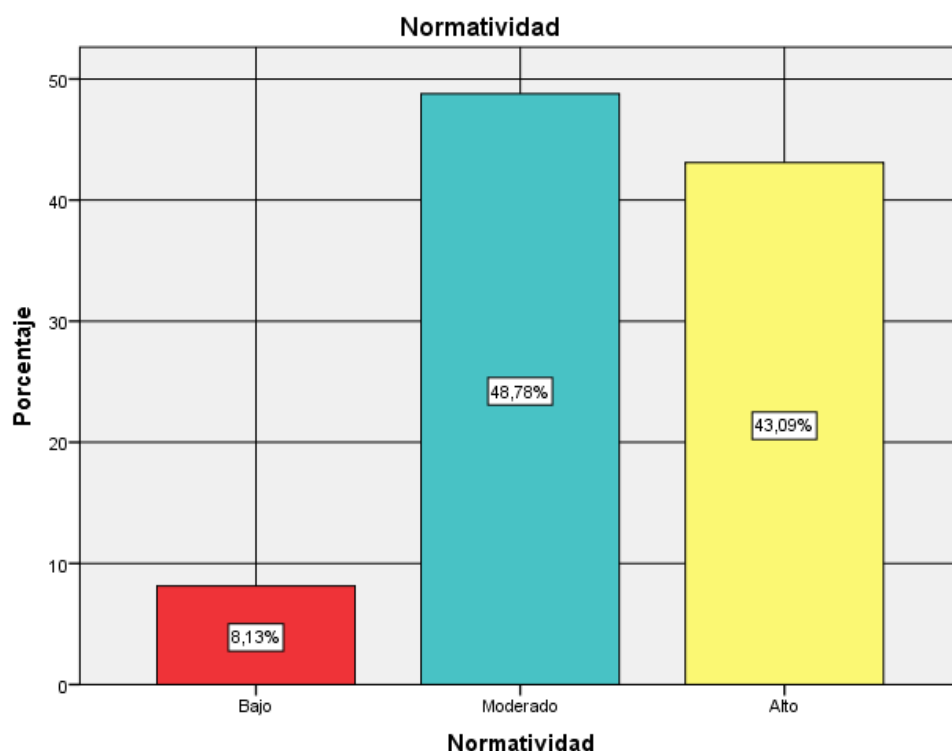
En la tabla 8 y figura 23, se muestran los resultados de la dimensión inversión inicial, el 60,2% de los encuestados indican un nivel moderado en los contratos APP de concesión de peaje, mientras que el 23,6% lo califican con un nivel alto, mientras que el 16,3 señalan un nivel bajo a los contratos de APP de concesión de peajes.

Tabla 9

*Niveles de la dimensión normatividad*

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Bajo	10	8,1
Moderado	60	48,8
Alto	53	43,1
Total	123	100,00

*Fuente:* Tomado de los resultados la SPSS v. 23



*Figura 24* Distribución de niveles de la dimensión normatividad

*Fuente:* Tomado de los resultados la SPSS v. 23

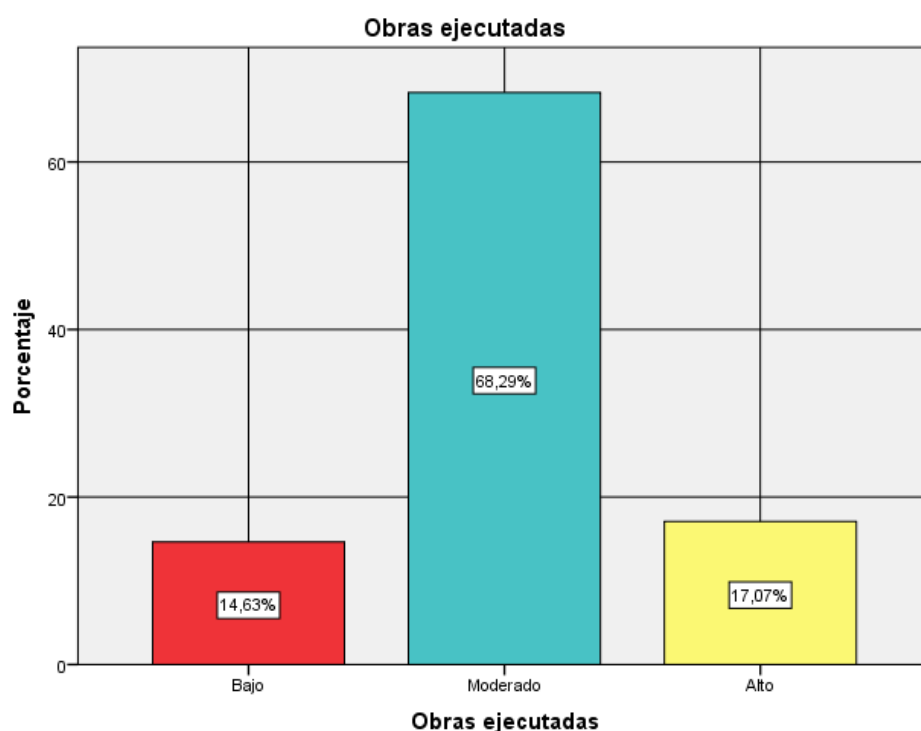
En la tabla 9 y figura 24, se muestran los resultados de la dimensión normatividad, el 48,8% de los encuestados indican un nivel moderado en los contratos APP de concesión de peaje, mientras que el 43,1% lo califican con un nivel alto, mientras que el 8,1 señalan un nivel bajo a los contratos de APP de concesión de peajes.

Tabla 10

*Niveles de la dimensión obras ejecutadas*

<b>Nivel</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Bajo	18	14,6
Moderado	84	68,3
Alto	21	17,1
Total	123	100,00

*Fuente:* Tomado de los resultados la SPSS v. 23



*Figura 25* Distribución de niveles de la dimensión obras ejecutadas

*Fuente:* Tomado de los resultados la SPSS v. 23

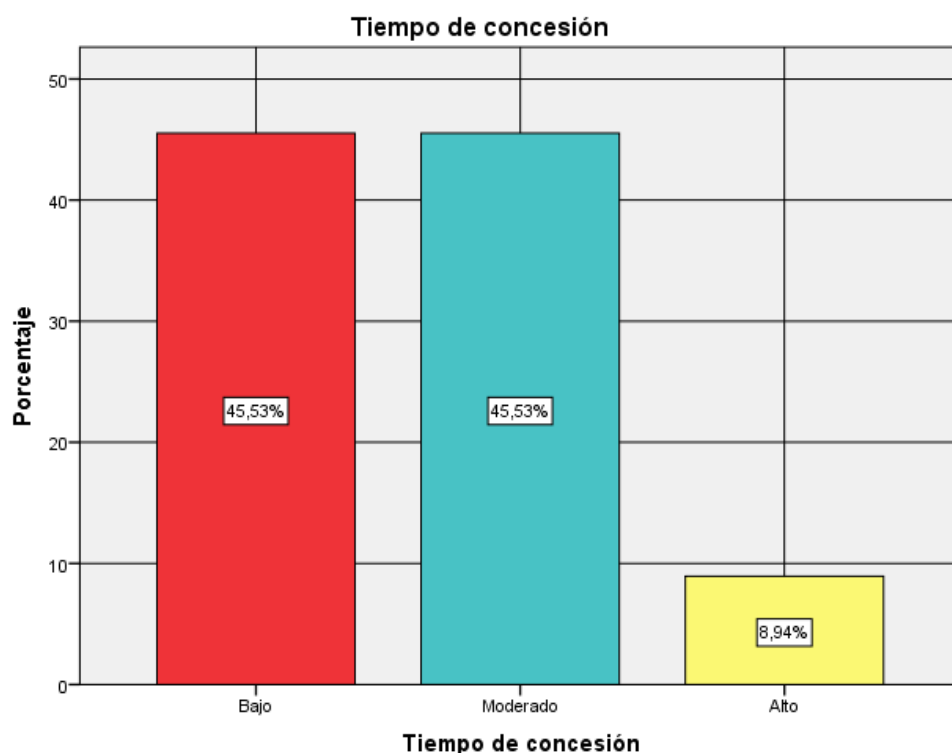
En la tabla 10 y figura 25, se muestran los resultados de la dimensión obras ejecutadas, el 68,3% de los encuestados indican un nivel moderado en los contratos APP de concesión de peaje, mientras que el 17,1% lo califican con un nivel alto, mientras que el 14,6 señalan un nivel bajo a los contratos de APP de concesión de peajes.

Tabla 11

*Niveles de la dimensión tiempo de concesión*

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Bajo	56	45,5
Moderado	56	45,5
Alto	11	8,9
Total	123	100,00

*Fuente:* Tomado de los resultados la SPSS v. 23



*Figura 26* Distribución de niveles de la dimensión tiempo de concesión

*Fuente:* Tomado de los resultados la SPSS v. 23

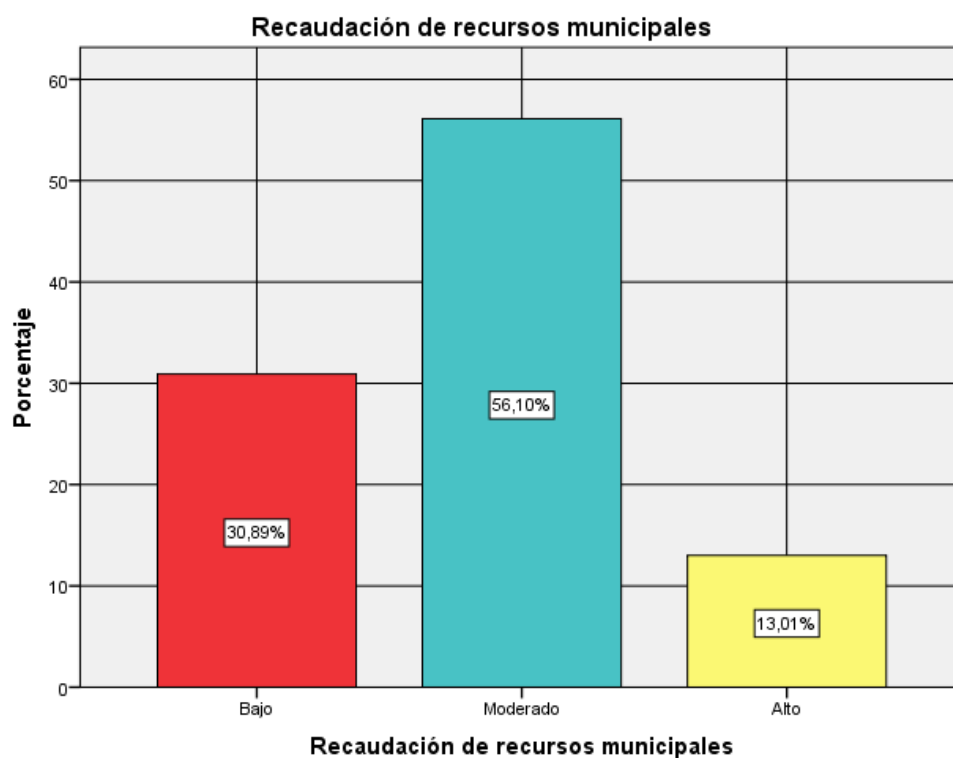
En la tabla 11 y figura 26, se muestran los resultados de la dimensión tiempo de concesión, el 45,5% de los encuestados indican un nivel moderado en los contratos APP de concesión de peaje, mientras que otro 45,5% lo califican con un nivel bajo, mientras que el 8,9% señalan un nivel bajo a los contratos de APP de concesión de peajes.

Tabla 12

*Niveles de la variable recaudación de recursos*

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Bajo	38	30,9
Moderado	69	56,1
Alto	16	13,0
Total	123	100,00

*Fuente:* Tomado de los resultados la SPSS v. 23



*Figura 27* Distribución de niveles de la variable recaudación de recursos municipales

*Fuente:* Tomado de los resultados la SPSS v. 23

En la tabla 12 y figura 27, se muestran los resultados de la variable recaudación de recursos municipales, el 56,1% de los encuestados indican un nivel moderado en la recaudación de recursos, mientras que el 30,9% lo califican con un nivel bajo, mientras que el 13,0% señalan un nivel alto a la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013 - 2018

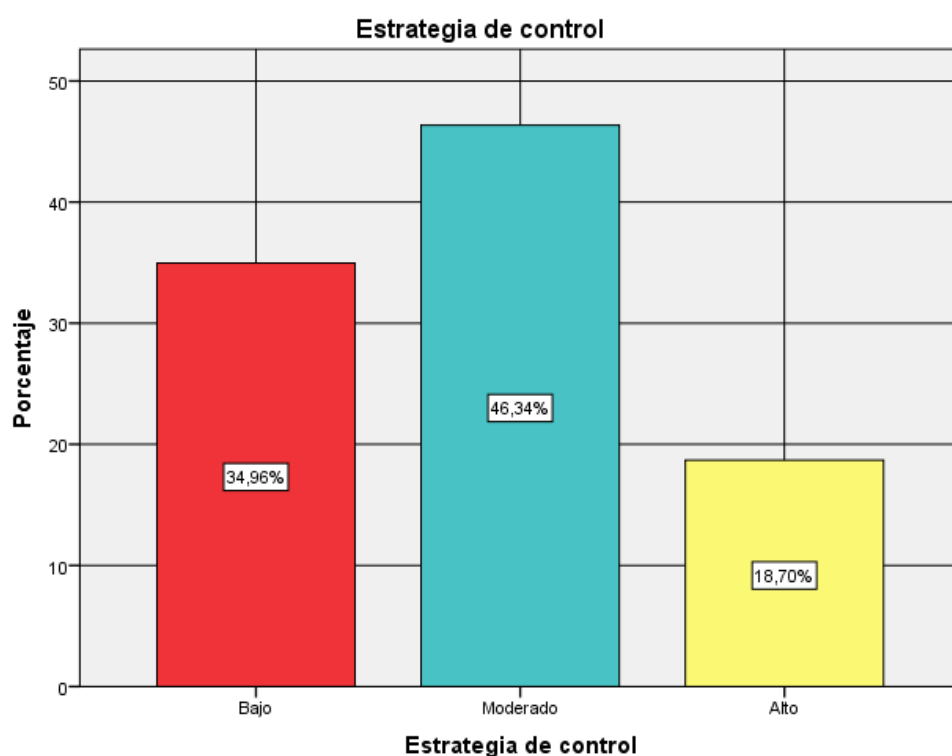


Tabla 13

*Niveles de la dimensión estrategias de control*

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Bajo	43	35,0
Moderado	57	46,3
Alto	23	18,7
Total	123	100,00

*Fuente:* Tomado de los resultados la SPSS v. 23



*Figura 28* Distribución de niveles de la variable recaudación de recursos municipales  
*Fuente:* Tomado de los resultados la SPSS v. 23

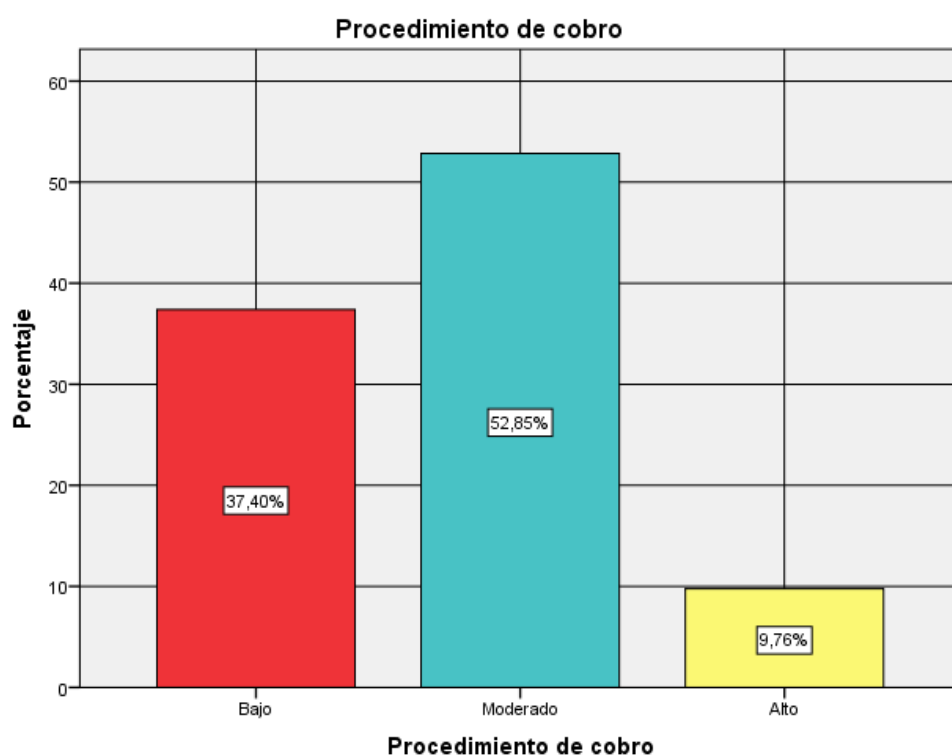
En la tabla 13 y figura 28, se muestran los resultados de la variable recaudación de recursos municipales, el 46,3% de los encuestados indican un nivel moderado en la recaudación de recursos, mientras que el 35,0% lo califican con un nivel bajo, mientras que el 18,7% señalan un nivel alto a la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013 - 2018.

Tabla 14

*Niveles de la dimensión procedimientos de cobro*

<b>Nivel</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Bajo	46	37,4
Moderado	65	52,8
Alto	12	9,8
Total	123	100,00

*Fuente:* Tomado de los resultados la SPSS v. 23



*Figura 29* Distribución de niveles de la dimensión procedimientos de cobro

*Fuente:* Tomado de los resultados la SPSS v. 23

En la tabla 14 y figura 29, se muestran los resultados de la dimensión procedimientos de cobro, el 52,8% de los encuestados indican un nivel moderado en la recaudación de recursos, mientras que el 37,4% lo califican con un nivel bajo, mientras que el 9,8% señalan un nivel alto a la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013 - 2018

## 3.2 Estadística inferencial

### 3.2.1 Contrastación hipótesis general

Ha: Existe relación entre los contratos de asociación publico privado de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018

Ho: No existe relación entre los contratos de asociación publico privado de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018

Prueba estadística : Rho de Spearman

Regla de decisión :  $\alpha=0,05$ ; si  $p \geq \alpha$ , se acepta Ho; si  $p < \alpha$ , se rechaza Ho.

Tabla 15

*Correlación entre los contratos APP de concesión de peajes y la recaudación de recursos*

			Contratos APP	Recaudación de recursos municipales
Rho de Spearman	Contratos APP	Coeficiente de correlación	1,000	,452**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	123	123
Recaudación de recursos municipales	Recaudación de recursos municipales	Coeficiente de correlación	,452**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	123	123

\*\* La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Tomado de los resultados la SPSS v. 23

La Tabla 15 presenta la contrastación de las variables, en ella se observa que la prueba estadística arroja una correlación positiva débil de ,452\*\* y significancia ,000. Como  $p < \alpha$  se rechaza la Ho, en consecuencia se acepta la hipótesis alterna: existe relación entre los contratos de APP de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018.

### 3.2.2 Contrastación de hipótesis específica 1

Ha: Existe relación entre la dimensión inversión inicial y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018

Ho: No existe relación entre la dimensión inversión inicial y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018

Prueba estadística : Rho de Spearman

Regla de decisión :  $\alpha=0,05$ ; si  $p \geq \alpha$ , se acepta Ho; si  $p < \alpha$ , se rechaza Ho.

Tabla 16

*Correlación entre la dimensión inversión inicial y la recaudación de recursos*

			Inversión inicial	Recaudación de recursos municipales
Rho de Spearman	Inversión inicial	Coefficiente de correlación	1,000	,302**
		Sig. (bilateral)	.	,001
		N	123	123
	Recaudación de recursos municipales	Coefficiente de correlación	,302**	1,000
		Sig. (bilateral)	,001	.
		N	123	123

\*\* . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

*Fuente:* Tomado de los resultados la SPSS v. 23

La Tabla 16 presenta la contrastación de las variables, en ella se observa que la prueba estadística arroja una correlación positiva débil de ,302\*\* y significancia ,001. Como  $p < \alpha$  se rechaza la Ho, en consecuencia se acepta la hipótesis alterna: existe relación entre la inversión inicial y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018.

### 3.2.3 Contratación de la hipótesis específica 2

Ha: Existe relación entre la dimensión normatividad y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018

Ho: No existe relación entre la dimensión normatividad y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018

Prueba estadística : Rho de Spearman

Regla de decisión :  $\alpha=0,05$ ; si  $p \geq \alpha$ , se acepta Ho; si  $p < \alpha$ , se rechaza Ho.

Tabla 17

*Correlación entre la dimensión entre la dimensión normatividad y la recaudación de recursos*

			Normatividad	Recaudación de recursos municipales
Rho de Spearman	Normatividad	Coefficiente de correlación	1,000	,471**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	123	123
Recaudación de recursos municipales	Recaudación de recursos municipales	Coefficiente de correlación	,471**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	123	123

\*\* . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

*Fuente:* Tomado de los resultados la SPSS v. 23

La Tabla 17 presenta la contrastación de las variables, en ella se observa que la prueba estadística arroja una correlación positiva débil de ,471\*\* y significancia ,000. Como  $p < \alpha$  se rechaza la Ho, en consecuencia se acepta la hipótesis alterna: existe relación entre la dimensión normatividad y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018.



### 3.2.5 Contratación de la hipótesis específica 4

Ha: Existe relación entre la dimensión obras ejecutadas y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018

Ho: No existe relación entre la dimensión obras ejecutadas y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018

Prueba estadística : Rho de Spearman

Regla de decisión :  $\alpha=0,05$ ; si  $p \geq \alpha$ , se acepta Ho; si  $p < \alpha$ , se rechaza Ho.

Tabla 19

*Correlación entre la dimensión tiempo de concesión y la recaudación de recursos*

			Tiempo de concesión	Recaudación de recursos municipales
Rho de Spearman	Tiempo de concesión	Coeficiente de correlación	1,000	,587**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	123	123
	Recaudación de recursos municipales	Coeficiente de correlación	,587**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	123	123

\*\* La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Tomado de los resultados la SPSS v. 23

La Tabla 19 presenta la contrastación de las variables, en ella se observa que la prueba estadística arroja una correlación positiva débil de ,587\*\* y significancia ,000. Como  $p < \alpha$  se rechaza la Ho, en consecuencia se acepta la hipótesis alterna: existe relación entre la dimensión tiempo de concesión y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018.

## **IV. Discusión**



El objetivo general de la investigación fue analizar la relación entre los contratos de APP de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018, los resultados encontrados arrojaron que existe relación entre los contratos APP de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018.

En este contexto, las ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS en el Perú, no se perciben como el propósito de la atención y solución de un servicio, respuesta a alguna planificación previa de mediano plazo; más bien, aparecen como iniciativas puntuales de privados.

Las ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS en el mundo, tienen como propósito común del modelo, el funcionamiento eficaz del servicio y pago de la inversión y de los costos operacionales del proyecto, los que se efectúan mediante las tarifas que pagan los usuarios y se sujetan, a 7 principios específicos:

**EL PRINCIPIO DE SEGURIDAD JURÍDICA**, implica la garantía del Estado de no modificar las reglas de juego (hay que destacar que esta garantía cubre a ambas partes), desde la firma del contrato hasta su culminación. Este principio no se ha respetado. En el Metro de Lima, Línea Amarilla, Vías Nuevas de Lima, para hablar solo de Lima Metropolitana (a parte Interoceánicas y numerosas concesiones de otros sectores), se han modificado las reglas de juego constantemente, siempre a favor del concesionario. El Legislativo, estuvo muy activo para aprobar numerosas leyes en favor de esos proyectos y en particular en favor del concedente; para suscribir además, innumerables adendas en contratos APPs, que supuestamente eran contratos ley. En el Perú, el principio de seguridad jurídica, solo protege al concesionario en perjuicio del concedente.

**EL PRINCIPIO DE EFICIENCIA Y EFICACIA**, implica una óptima intervención de los actores en la ejecución. Aparentemente en las concesiones en el Perú, el patrimonio Estatal es aportado a estos contratos APPs con costo cero y los

presupuestos de las obras, aprobados descaradamente con sobre precios exorbitantes (comparados con obras similares en el extranjero). Además, mediante adendas se aprueban presupuestos adicionales (que el modelo original de APPs no consideran ni aceptan), que no pueden ser sino producto de la mala calidad de los proyectos elaborados por los concesionarios. Esto implica una absoluta ineficiencia de los funcionarios públicos, en defensa de los intereses del Estado. La eficacia de los funcionarios públicos, más bien está relacionada a la abundancia de contratos de concesión, APPs suscritos. En el Perú, lo que produce dinero en Infraestructura Vial existente, prácticamente ya todo está concesionado.

**EL PRINCIPIO DE RESPONSABILIDAD FISCAL**, que se deduce del ejercicio del Control Fiscal, entendido este como una gestión pública, mediante la cual se vigila la labor fiscal de la administración y de los particulares o entidades que manejen fondos o bienes del Estado, en todos sus órdenes. El escandaloso resultado de actos de corrupción (sobornos y sobre precios) evidenciados en el caso Lavajato, confirman la absoluta irresponsabilidad de los entes de control de nuestro país.

**EL PRINCIPIO DE OPTIMIZACIÓN DEL USO DE LOS RECURSOS**, que implica realizar obras y prestar servicios, a un costo razonable. Obras con escandalosos sobre precios (que llegan en algunos casos a porcentajes inverosímiles) y recaudaciones de peajes, que permitirán a concesionarios durante el plazo de la concesión, recaudar en un solo contrato (Línea Amarilla), sumas increíbles de 12 mil millones de dólares por construir una autopista de 9 kilómetros. La violación de este principio, se evidencia en la venta de las acciones de los concesionarios de APPs (LAMSAC y Vías Nuevas de Lima), por montos que quintuplican el monto de inversión en la obra del proyecto (algo realmente sin lógica empresarial del comprador, si no esperara ganar más de lo que invirtió), con autorización del concedente y sin que tenga participación o usufructo de dicha operación.

**EL PRINCIPIO DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA Y FINANCIERA DE LOS PROYECTOS**, sustentado por reconocidas empresas consultoras peruanas, que

aportan VAN y TIR favorables a casi todos los contratos de APPs involucrados en el escándalo Lavajato, considerando cero el aporte del Estado y dándole un costo financiero a la recaudación de peaje, sin reconocer los ingresos financieros que generan los intereses de estos fondos. Todos los especialistas, sumados a favor de los concesionarios.

**REPARTO EQUILIBRADO DE LOS BENEFICIOS Y RIESGOS**, que implica participación de concedente y concesionario, en los beneficios del proyecto, en proporción a los aportes a la concesión. Esto, no sucede en el Perú. Aun cuando los porcentajes de participación del concedente en la recaudación del negocio de cada APP, es distinto; el factor común de las APPs en el Perú, es que el Estado avala, financia y/o entrega las recaudaciones del Proyecto a los concesionarios, desde la firma del contrato; cuando la obra no se ha construido y por consiguiente no funciona. Para ello, involucran infraestructura existente no construida por el concesionario, desvirtuando totalmente el modelo de APPs.

Entonces, solo con el cobro de los peajes el concesionario se lleva la parte del león de los ingresos, sin tomar en consideración como ingreso, los notorios sobre precios que aprueban para los presupuestos “adicionales” de obra (que multiplican el verdadero costo de la obra, por varias veces), con el propósito de sustentar mayor cantidad de años de plazo de concesión y años de recaudación.

Vistas así las cosas, en el Perú los siete principios que rigen las ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS en el mundo, no han sido respetados desde hace 16 años; lo que ha provocado, la enorme sobre valoración de los proyectos desarrollados bajo este modelo, que hoy se denuncian en el acto de corrupción más grande de Latinoamérica.

En cuanto al objetivo específico 1 que señala determinar la relación entre la inversión inicial de las Asociaciones Público Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018. La prueba estadística arrojó que existe relación entre la inversión inicial de las Asociaciones Público Privadas de concesión de peajes y la

recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

El concepto básico, de que el concesionario construye la obra con sus recursos y luego de los frutos del negocio, recupera su inversión y los gastos de administración del negocio, en el Perú debe de ser cuidadosamente revisado.

El propósito de una de ASOCIACION PÚBLICO PRIVADA es que la inversión privada aportada por el concesionario ayuda al Estado a utilizar los recursos presupuestales que hubiera empleado en ejecutar la obra nueva concesionada, para construir más obras nuevas. ¿Cuáles son las otras obras que se han construido con los fondos ahorrados por el Estado en los Mega Proyectos? No tenemos ninguna información. Sobre todo en caso específico de la ciudad de Lima, pues los peajes de Vía Evitamiento y la carretera Panamericana Sur y Norte, eran los mayores recursos de la comuna y ahora, no se puede contar con ellos; pues están comprometidos en APPs, por 30 y 40 años.

En el objetivo específico 2 los resultados de la prueba estadística arroja que existe relación entre la dimensión normatividad y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018.

Para la celebración del contrato público privado, debe existir reglas o normatividad tangible, no se trata de tener leyes a la medida para favorecer, a una parte del contratante y perjudicar o volver lesivo a los intereses de lo que debieran ser los beneficiados.

Las Asociaciones Público Privadas (APP) son modalidades de participación de la inversión privada en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública o proveer servicios públicos. (Art. 3º DL N° 1012); es decir que el Estado a través de alguna entidad pública solicita la inversión privada para

operar, mejorar, desarrollar o mantener infraestructura pública o brindar servicios públicos a la población.

Guerrero (2017), afirma que han sido modalidades de contratación, en las que, al amparo de la normativa peruana, estado y Empresa privada, gestionaban asociadamente la ejecución de proyectos de infraestructura, en el ámbito de la inversión pública.

La manera en que el procedimiento de gestión bajo la modalidad mencionada, es un elemento que aumenta el costo de la construcción vial y produce distorsiones al punto de infringir la normatividad jurídica y el consecuente daño a toda una sociedad, cuyo principal sustento es la carencia de valores éticos profesionales y políticos.

Con respecto al objetivo específico 3: Identificar la relación entre las obras ejecutadas de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018. Los resultados arrojan existe relación entre la dimensión obras ejecutadas y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018.

Los 10 Mega Proyectos de Infraestructura Vial en el Perú, que se han sido construidos con este modelo de pago de peajes, ofrecen una enorme rentabilidad económica para el concesionario (no para el Estado), van acompañados del generalizado trato abusivo y humillante a los propietarios afectados con los proyectos (simulando la existencia de una ley de expropiaciones de inmuebles en beneficio de privados), atentando contra lo establecido por el artículo N° 70 de la Constitución Política del Perú, que además establece que la carretera de cobro debe de contar con vía alternativa gratuita, para el tramo concesionado (garantía Constitucional de libre tránsito), la que no se ha construido en ninguna de las APPs de Infraestructura Vial vigentes y son obras que no ofrecen una gran rentabilidad social, más que la de cubrir un servicio, que podría haberse ejecutado

con inversión pública, dada la facilidad con que se emiten bonos soberanos en el Perú, desde el año 2005.

Observando los resultados de los 10 Mega Proyectos Viales construidos en el Perú, cada concesión nos ofrece una obra de infraestructura nueva o rehabilitada, que sin ningún problema podría haberse realizado mediante licitación pública con fondos del tesoro público, con controles medianamente estrictos. Es decir, con inversión pública en estos proyectos, se habría logrado el mismo resultado. Sin embargo, los concesionarios disfrutan de la totalidad o la mayor parte de la recaudación de las tarifas de la obra construida, durante plazos que oscilan entre 30 a 40 años y del usufructo de los derechos de la concesión, sin existir sustento sólido, coherente y justo, para ello.

Finalmente respecto al objetivos específicos 4, que refiere determinar la relación entre el tiempo de concesión de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018. El resultado hallado confirma que existe relación entre la dimensión tiempo de concesión y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018.

El tiempo de concesión como toda relación contractual, no debe extenderse más del plazo previsto, considerando que el inversionista ha logrado obtener una ganancia por su capital invertido y las ganancias deben coherentes con la inversión y en ningún caso debe ocurrir un desequilibrio entre la inversión y las ganancias del contrario serio oneroso para las partes, perdiendo la ética de los contratantes.

De acuerdo a los informes mensuales presentados por los concesionarios a INVERMET, el flujo de vehículos que pagan peaje en Lima metropolitana cada año, es de 105 millones de vehículos; por la tarifa vigente, esta es la recaudación de la que los concesionarios disponen cada año, exclusivamente para el mantenimiento de las vías por los siguientes 25 años, en el caso de Rutas de

Lima SAC y los siguientes 32 años, en el caso de Línea Amarilla SAC; “lo que representa un agravio al interés público y una grave afectación al equilibrio presupuestal municipal”.

Según la recaudación de peajes registrada en los Estados financieros Auditados de los concesionarios al 2018 y siguiendo la tendencia de sus ingresos, los concesionarios cobrarían en los próximos 4 años, la suma de 3,593 millones de soles; de mantenerse la vigencia de estos contratos de concesión, la municipalidad metropolitana de Lima entre el 2019 y el 2022, dejaría de percibir esos 3,593 millones de soles (lo que le impediría a la próxima gestión municipal, realizar obras importantes coincidiendo con lo afirmado por la Universidad del Pacifico), lo que representa “un agravio al interés público y una grave afectación al equilibrio presupuestal municipal”.

## **V. Conclusiones**



- Primera:** En la investigación efectuada se observa que la prueba estadística arroja una correlación positiva débil de ,452\*\* y significancia ,000. Como  $p < \alpha$  se rechaza la  $H_0$ , en consecuencia se acepta la hipótesis alterna: existe relación entre los contratos de APP de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013 - 2018.
- Segunda:** Se encontró que la prueba estadística arroja una correlación positiva débil de ,302\*\* y significancia ,001. Como  $p < \alpha$  se rechaza la  $H_0$ , en consecuencia se acepta la hipótesis alterna: existe relación entre la inversión inicial y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013 - 2018.
- Tercera:** También se halló que la prueba estadística arroja una correlación positiva débil de ,471\*\* y significancia ,000. Como  $p < \alpha$  se rechaza la  $H_0$ , en consecuencia se acepta la hipótesis alterna: existe relación entre la dimensión normatividad y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013 - 2018.
- Cuarta:** Se encontró que la prueba estadística arroja una correlación positiva débil de ,429\*\* y significancia ,000. Como  $p < \alpha$  se rechaza la  $H_0$ , en consecuencia se acepta la hipótesis alterna: existe relación entre la dimensión obras ejecutadas y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013 - 2018.
- Quinta:** Finalmente se determinó que la prueba estadística arroja una correlación positiva débil de ,587\*\* y significancia ,000. Como  $p < \alpha$  se rechaza la  $H_0$ , en consecuencia se acepta la hipótesis alterna: existe relación entre la dimensión tiempo de concesión y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013 - 2018.

## **VI. Recomendaciones**

**Primera:** Siendo que como quedó demostrado en la presente investigación, el diseño y la suscripción de los contratos de concesión de peajes de la municipalidad metropolitana de Lima, además de haber sido diseñados con datos falsos (lo que evidencia corrupción desde sus inicios), agravan el interés público y afectan gravemente el equilibrio presupuestal de la comuna de por lo menos, 7 periodos de gestión municipal, la municipalidad metropolitana de Lima debe intervenirlos.

**Segunda:** Para evitar una resolución traumática de los contratos, a la que no se atreven los funcionarios públicos involucrados (en especial el alcalde de Lima metropolitana), debe de intervenirse los contratos de concesión de peajes (por haber sido diseñados con datos falsos, tener publicas evidencias de corrupción y una sentencia judicial condenatoria), estableciendo una nueva retribución contractual, que represente el equilibrio económico financiero real, de lo que aportan las partes a los contratos.

**Tercera:** Se debe elaborar y presentar un proyecto de ley, que cree un organismo regulador de contratos de concesión en gobiernos regionales y gobiernos locales.

**Cuarta:** Teniendo en consideración, que la infraestructura vial constituye un factor importante para dinamizar la economía de un país en beneficio de la sociedad en su conjunto, no se evidencia una evaluación real de las condiciones que justifican la entrega en concesión de la infraestructura vial existente. Se sugiere una revisión integral de la asociación publico privadas de concesión de infraestructura vial de todo el Perú.

**Quinta:** La Contraloría General de la República debe iniciar un proceso de control concurrente respecto a la ejecución de proyectos de infraestructura vial en el ámbito de las concesiones viales, debiendo

establecer el comparador público de precios y el registro de resultado concreto, de cada proyecto de inversión pública.

## **VIII. Referencias**

- Benavente, P. y Segura, A. (2017). *Las Alianzas Público-Privadas (APP) en el Perú: Beneficios y Riesgos*, Lima - Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Benítez, G. (2014). *Las asociaciones público privadas como mecanismos para el desarrollo de proyectos de infraestructura en el ámbito de los gobiernos locales*. (Tesis de maestría). Lima - Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Bravo, S. (2012). *Esquemas de financiamiento de las Asociaciones Público Privadas en el Perú*, en: Círculo de Derecho Administrativo.
- Bartra, S. (2018). Comisión especial multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos, que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano. Congreso de la Republica.
- Carrasco, S. (2009). *Metodología de la investigación científica*. Lima: Editorial. San Marcos.
- Céspedes, J. y Paz, M. (2018). *Alteración en la Asignación de Riesgos en las Concesiones Cofinanciadas de Infraestructura de Transporte de Uso Público mediante modificaciones contractuales*. (Tesis de maestría). Lima-Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- CONPES (2018). *Declaración de importancia estratégica del proyecto mejoramiento y mantenimiento carretera Santafé de Bogotá Chiquinquirá-Bucaramanga-San Alberto de la Troncal Central. Cundinamarca-Santander-Norte de Santander - construcción variante San Gil, en el departamento de Santander*. Consejo Nacional De Política Económica y Social República de Colombia Departamento Nacional de Planeación. Bogotá- Colombia.
- D' Azevedo, M (2017). *Comisión investigadora sobre la ejecución del contrato de concesión línea amarilla/vía parque Rímac, sus adendas, Actas de trato directo y constitución, ejecución de fideicomiso-administración*

- LAMSAC/MML; incluidos los procesos de expropiación realizados y los hechos denunciados por IDL reporteros.* Lima, Perú.
- D. L. N° 1012 (2008). Las APP's. Decreto Legislativo N° 1012 y su Reglamento decreto supremo N° 146-2008-EF.
- Encinas, J. (2016). *Experiencia británica en el desarrollo de proyectos de Infraestructura social con participación Público Privada: Modelo PFI / PF2.* Reino Unido.
- Erazo E. (2017). *Las asociaciones público privadas institucionales en Colombia.* Facultad de Jurisprudencia de la Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, Argentina.
- Fonseca, E. (2002). *La asignación o distribución de riesgos en la contratación de obras públicas.*
- Guasch, J. (2017). *El control de las Asociaciones Publico Privadas (APP).* Lima-Perú.
- Guerrero, M. (2017). *Asociaciones público privadas en el Perú.* Revista del Colegio de Arquitectos del Perú, Regional Lima, Lima- Perú.
- Hernández, R. Fernández, C., Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación.* Sexta edición. México: Ed. Mc Graw Hill.
- Hinojosa, S. y Lora, M. (2016). *Asociaciones Público-Privadas e Ideología: ¿Hasta dónde importa la tendencia política gubernamental en América Latina?* Fondo Multilateral de Inversiones del Banco Interamericano de Desarrollo.
- Huapaya R. (2011). *Administración Pública, Derecho Administrativo y Regulación.* Ara Editores, Lima.
- Mancipe, J. (2015). *La gestión de lo público por los particulares en el Estado contemporáneo: Análisis de las Alianzas Público Privadas (APP).* Colombia, pp. 1–272.
- Paz, M. (2017). *El “Cofinanciamiento” de las APP: Concepto, Naturaleza, Evolución y Experiencias.* Derecho y Sociedad, Asociación Civil, 49.
- Priale, G. (2016). *Asociaciones público-privadas: Cómo reducir número de adendas.* Editorial: AFIN.
- Robalino, J. (2010). *Las asociaciones público-privadas (APP): una opción para contratación administrativa en Latinoamérica,* en: FORO Revista de Derecho, No. 13, UASB-Ecuador / CEN • Quito, 2010.

- Torres, H. (2012). *Impuesto predial urbano*. Análisis teórico y aproximación inicial
- Umezawa, A. y Reaño, M. (2013). *Evolución de las Asociaciones Público Privadas APPs, conforme a la regulación normativa: una visión a través de experiencias*, en: Círculo de Derecho Administrativo.
- Vela, A. R. (2009). *Nuevos Sistemas Tecnológicos en Peajes*, Lima, UNI.
- Velásquez, A. (2018). *El fracaso de las Asociaciones Público Privadas (APP) mediante concesión en proyectos de infraestructura de transporte en Perú*. Lima- Perú: Universidad Ricardo Palma.
- Villegas, H. (2010) *Curso de finanzas, derecho financiero y tributario*. 5ª edición actualizada.



## **Anexos**

**Anexo 1**  
**Artículo científico**



**ESCUELA DE POSGRADO**  
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

## Artículo científico

Contratos de asociación publico privado de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013 - 2018

### **AUTOR:**

Juan Miguel Guerrero Orbegozo

Sede Ate  
2019

**TITULO:** Contratos de asociación publico privado de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018

**AUTOR:** Juan Miguel Guerrero Orbegozo, Maestría en Gestión Publica, General Varela 356-206, Miraflores, [miguelguerrerolima@hotmail.com](mailto:miguelguerrerolima@hotmail.com), tel. 14473449 cel. 940355221

**RESUMEN:** En la investigación titulada: “Contratos de asociación publico privado de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018”, el objetivo general de la investigación, fue determinar la relación que existe entre la suscripción de contratos de concesión de peajes en Lima metropolitana y su efecto en la recaudación de recursos de la entidad.

El tipo de investigación es básica, el nivel de investigación es descriptivo correlacional, el diseño de la investigación es no experimental transversal y el enfoque es cuantitativo.

Con referencia al objetivo general: Determinar la relación que existe entre la suscripción de contratos de concesión de peajes en Lima metropolitana y su efecto en la recaudación de recursos de la entidad, se concluye que existe un nivel de correlación muy alto entre la suscripción de estos contratos de concesión y la deficitaria gestión municipal, que se ha desarrollado a partir del inicio de la ejecución de los contratos, en agravio del interés público; generalmente, ocasionado por haber sido una gran fuente de actos de corrupción.

**PALABRAS CLAVE:** Concesión de peajes, gestión deficitaria, corrupción, agravio al interés público.

## INTRODUCCION

La presente investigación, aborda el efecto que producen las concesiones públicas de recaudación de peajes otorgadas en la Municipalidad Metropolitana de Lima, en la recaudación del periodo 2013-2018.

La normatividad específica para este sistema se dio inicialmente mediante el Decreto Legislativo No. 758, de Promoción de las Inversiones Privadas en Infraestructura de Servicios Públicos, de noviembre de 1991, que en su artículo 5º- define la concesión como “el acto administrativo por el cual el Estado, con el objeto que el concesionario

realice determinadas obras y/o servicios fijados o aceptados previamente por el organismo concedente, le otorga el aprovechamiento de una obra para la prestación de un servicio público, por un plazo establecido”.

Dada esta norma y su Reglamento, en agosto de 1996, se dicta el Decreto Legislativo No. 839, que aprueba la Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, y luego en diciembre del mismo año se emite su Reglamento mediante el Decreto Supremo No. 059-96-PCM. Las asociaciones público privadas y proyectos en activos regulados en el DL N° 1224 y DL N° 674, están exceptuadas de la Ley de Contrataciones del Estado.

La primera concesión otorgada por el Estado en el Sector Transportes fue la Carretera Arequipa-Matarani-Mollendo (1996). La primera concesión otorgada por la Municipalidad Metropolitana de Lima, fue Línea Amarilla (2009).

En la evolución de la normatividad relacionada, se observan múltiples modificaciones, siendo la última el Decreto Legislativo No. 1224 de Julio del 2015, Marco de Promoción de la Inversión Privada Mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos. Su reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 410- 2015-EF, fue modificado mediante Decreto Supremo N° 068-2017-EF de marzo del 2017. En las normas más recientes, se regulan las llamadas Asociaciones Público Privadas (APP), reemplazando el término de concesión, aunque en la práctica la concesión sigue siendo la modalidad de aplicación de las APP.

Por su parte, en el caso de la Municipalidad de Lima Metropolitana, tiene su propia normatividad para concesiones, Ordenanza Municipal N° 867-MML, de noviembre del 2005, que aprueba el Reglamento para promoción de la inversión privada en Lima Metropolitana, estableciendo condiciones similares a las de las normas generales antes indicadas.

J. Luis Guash (2005), afirma que “En muchos países de América Latina y el Caribe, la idea generalizada es que los programas de privatizaciones y concesiones han sido injustos y han beneficiado a los ricos y perjudicado a los pobres con mayor desempleo y tarifas más altas. Asimismo, se cree que los procesos no han sido transparentes, que los frutos de esos programas han sido malgastados, que los usuarios no reciben las ganancias de eficiencia obtenidas por los operadores y que ha habido mucha corrupción”.

Cuatro años después, la Municipalidad Metropolitana de Lima, suscribe el contrato Línea Amarilla (2009). Cuatro más adelante, el contrato Nuevas Vías de Lima (2013).

Luego de la experiencia de más de 13 años de concesiones en el Perú (1996-2009) y la opinión de J. Luis Guash (2005), la Municipalidad Metropolitana de Lima, no realiza ningún esfuerzo para optimizar el beneficio al usuario, ni para transparentar los procesos ni para diseñar un contrato sin corrupción.

## EL ESPIRITU DE LA CONCESION

En este contexto, las asociaciones público privadas en el Perú y en especial en la Municipalidad Metropolitana de Lima, no se perciben como el propósito de la atención y solución de un servicio, respuesta a alguna planificación previa de mediano plazo; más bien, aparecen como iniciativas puntuales de exclusivo beneficio de privados y una fachada legal de exacción de recursos municipales.

Las asociaciones público privadas en el mundo, tienen como propósito común del modelo, el funcionamiento eficaz del servicio y el repago de la inversión y de los costos operacionales del proyecto, los que se efectúan mediante las tarifas que pagan los usuarios y se sujetan, a 7 principios específicos:

**El principio de seguridad jurídica**, implica la garantía del Estado de no modificar las reglas de juego (hay que destacar que esta garantía cubre a ambas partes), desde la firma del contrato hasta su culminación.

**El principio de eficiencia y eficacia**, implica una óptima intervención de los actores en la ejecución.

**El principio de responsabilidad fiscal**, que se deduce del ejercicio del Control Fiscal, entendido este como una gestión pública, mediante la cual se vigila la labor fiscal de la administración y de los particulares o entidades que manejen fondos o bienes del Estado, en todos sus órdenes. La suscripción de un contrato de concesión, permite un espacio fiscal al concedente, para utilizar los recursos que ya no se utilizaran en ejecutar la obra concesionada, en otras obras.

**El principio de optimización del uso de los recursos**, que implica realizar obras y prestar servicios, a un plazo y costo razonable.

**El principio de sostenibilidad económica y financiera de los proyectos,** sustentados en VAN y TIR reales. Una concesión debe de ser inversión del concesionario. Solo podrá cobrar las tarifas que produce la infraestructura construida funcionando.

**Reparto equilibrado de los beneficios y riesgos,** que implica participación de concedente y concesionario, en los beneficios del proyecto, en proporción a los aportes a la concesión.

En la Municipalidad Metropolitana de Lima, ninguno de estos principios universales de las asociaciones publicas privadas, se ha cumplido; los funcionarios elegidos para tener a su cargo el diseño y suscripción de los contratos, ofrecen una grave carencia de solvencia profesional.

Esto se debe, a que la ley de contrataciones del estado, no aplica a las asociaciones publico privadas. Llegamos a la suscripción de contratos, sin cumplir con los principios de esta norma. Estos son: Libertad de Concurrencia, Igualdad de trato, Transparencia, Publicidad, Competencia, Eficacia y Eficiencia, Vigencia Tecnológica, Sostenibilidad Ambiental y Social, Equidad e Integridad.

#### ESPECTRO ECONOMICO MUNICIPAL DE LIMA METROPOLITANA

Según la Universidad del Pacifico (2018) la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) tiene registradas deudas por un total de S/1.773 millones y de acuerdo a su Presupuesto Institucional de Apertura, PIA, sus ingresos corrientes alcanzan los S/1.273 millones.

En el año 2017, la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) registró 359 inversiones para el período 2018-2020 en el Módulo de Programación Multianual de Inversiones (MPMI). Para el año 2018, se programaron 201 inversiones con un monto total de S/2.450 millones, 136 inversiones para el año 2019 con un monto total de S/497 millones y 11 inversiones para el año 2020 con un monto de S/280 millones. De las 359 inversiones incluidas en el MPMI, 39% corresponde a muros y escaleras, 16% a ciclovías y solo 4% a transporte urbano, entre otros. Los montos de inversión programados para los años 2019 y 2020, son ostensiblemente menores a los del 2018. Asimismo, llama la atención que solo 4% del total se destine a transporte público.

Según la misma fuente la MML no cuenta con un diagnóstico de la infraestructura y acceso a los servicios públicos. De hecho, no cuenta con un estudio sobre el estado de las condiciones físicas y del nivel de servicio de la red vial metropolitana que permita determinar, la línea base para el diagnóstico de la brecha.

Al revisar la información presupuestal sobre las transferencias destinadas a gobiernos locales para el ejercicio fiscal 2019, se observa que las inversiones son financiadas con las transferencias del gobierno nacional y por endeudamiento. En este último caso, el Consejo Municipal Metropolitano autorizó en el 2016, un endeudamiento por S/899 millones sin garantía del gobierno nacional, a un plazo de ocho años, con lo que se descarta la posibilidad de financiar inversiones mediante deuda en los próximos años.

De acuerdo con el segundo reporte trimestral del 2018 sobre cumplimiento de las reglas fiscales, la MML incumple la regla fiscal de saldo de deuda total. Según este reporte, la MML tiene deudas por un total de S/1.773 millones y sus ingresos corrientes alcanzan los S/1.273 millones. Por lo tanto, el nivel de endeudamiento asciende a 139,4%. Las consecuencias de este elevado nivel de endeudamiento, repercuten en la capacidad de emprender cualquier asociación público privada (APP) cofinanciada y por supuesto en el financiamiento de la ejecución de obras públicas importantes. Por consiguiente, no es necesario realizar una auditoría contable para determinar que las posibilidades financieras para acometer las obras que necesita la ciudad, son ínfimas.

La administración debiera realizar un diagnóstico integral de la infraestructura y acceso a los servicios públicos. Además, debiera proponer un plan de infraestructura de 3 años y buscar que sea financiado, en parte, en última instancia por el gobierno nacional.

## EL PEAJE

Los artículos N° 55 y N° 69.11 de la LOM, establecen que los peajes forman parte de las rentas municipales y que ellas a su vez, forman parte del patrimonio municipal; dentro del presupuesto de la institución, estos ingresos se contabilizan en la partida Recursos Directamente Recaudados, RDR.

Estos recursos de recaudación de peajes, siempre constituyeron la fuente de ingresos mas importante de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Estas rentas municipales por concepto de peajes pasaron a las arcas de dos empresas privadas, a partir



del 09 de enero del 2013 en el caso de Rutas de Lima SAC y el 05 de octubre del 2013, en caso de Línea Amarilla SAC, LAMSAC.

Según INVERMET (2018), con fecha 12 de noviembre del 2009 la municipalidad metropolitana de Lima, suscribió el contrato de concesión con la empresa Línea Amarilla SAC. La municipalidad metropolitana de Lima, a partir del 05 de octubre del 2013, cede al concesionario la cobranza de los 6 centros de cobro de peaje, comprendidos en el ámbito de la concesión (Ramiro Priale, Santa Anita, El Pino, Separadora Industrial, Monterrico, Túnel).

Así mismo con fecha 09 de enero del 2013 la municipalidad metropolitana de Lima, suscribió el contrato de concesión con la empresa Rutas de Lima SAC. La municipalidad metropolitana de Lima, desde la firma del contrato, cede al concesionario la cobranza de los 12 centros de cobro de peaje, comprendidas en el ámbito de la concesión (Chillón, Chillón Espejo, Huaylas, Villa, Conchán, San Pedro, Acceso San Pedro, Arica, Acceso Arica, Quebrada Seca, Punta Negra, Acceso Punta Negra).

## DISEÑO DE CONTRATOS

Según el informe N° 001-2012-2-0434 de la Oficina General de Control institucional de la municipalidad metropolitana de Lima, correspondiente al período comprendido entre el 01 de enero del 2009 al 31 de diciembre del 2010, en su anexo N° 05 establece como se determinó el costo estimado de la concesión Vía Expresa Línea Amarilla; esta estimación fue realizada por un ingeniero mecánico electricista, que utilizó como referencia costos de obras terminadas, a los que incrementó 24.55% de gastos generales y utilidad, cuando estos ya estaban incluidos en los costos de esas obras terminadas (duplicándolos); adicionalmente, el presupuesto estimado de esta obra (sin ningún sustento técnico razonable), se incrementó un solo día en 111.4 millones de soles, lo cual comprueba la inconsistencia del precio estimado de la obra y su diseño basado en datos falsos.

El Informe de Auditoría N° 309-2018-CG/IMPROY-AC de la Contraloría General de la República y el informe N° 001-2012-2-0434 de la Oficina General de Control institucional de la municipalidad metropolitana de Lima, establecen que los datos de los ingresos de peajes de los años 2009 al 2013, utilizados para diseñar las dos concesiones, no eran los que registraba EMAPE; es decir, los funcionarios municipales aceptaron el diseño

de la concesión, con datos falsos a pesar de que EMAPE es una empresa municipal de la propia comuna; lo que prueba que ambas concesiones son producto de un acto de corrupción.

## MODALIDAD DE LOS CONTRATOS

La modalidad de los contratos Línea Amarilla (2009) y Nuevas Vías de Lima (2013), es la modalidad autosostenible. Lo estipula claramente en las cláusulas 2.5 de ambos contratos de concesión: “La modalidad de la Concesión es onerosa, de conformidad con lo señalado en el literal a) del Artículo 14 del TUO. Asimismo, la Concesión es autosostenible, de conformidad con lo establecido en el Artículo 4°, literal a) de la Ley Marco de Asociaciones Público Privadas, aprobada por Decreto Legislativo N° 1012.”

Esto es falso. Los contratos no son autosostenibles, con cofinanciados y confirman que la inversión contractual de los concesionarios consignada en los contratos es falsa. De acuerdo con la normatividad vigente, está sola situación, conlleva a la nulidad de los contratos de concesión.

Es que la modalidad de cofinanciamiento, significa que los concesionarios no asumen el compromiso de la inversión total en el proyecto, si no que cuentan con el apoyo del concedente, quien compromete el suministro de recursos públicos para completar las inversiones requeridas para ejecutar el proyecto.

La modalidad de cofinanciamiento, desvirtúa el concepto general de las concesiones públicas, las que deberían ser financiadas íntegramente por el concesionario, sin embargo, esta figura ha sido considerada aceptable por los representantes del ente concedente, arguyendo la necesidad de hacer atractiva la concesión (utilizándola como escudo legal para actos de corrupción), en los casos en que los ingresos esperados no serían suficientes, para un adecuado retorno de la inversión total involucrada en el proyecto.

Frente a esta realidad, en los contratos de concesiones cofinanciadas es previsible que las condiciones establecidas se inclinen fuertemente a favor del concesionario, el que cuenta con una mejor capacidad de negociación provista por equipos expertos en análisis técnico, económico y financiero, constituyendo una desventaja para el interés público.

Además, frente a las abundantes incertidumbres futuras es previsible que se haga necesario concertar, más adelante, las indeseadas adendas. De acuerdo a lo anterior, se considera que estas asociaciones públicas privadas con la modalidad de cofinanciamiento, agravan el interés público.

#### LA AFECTACION A LA ECONOMIA MUNICIPAL

Según el Colegio de Arquitectos del Perú Regional Lima (2018), hasta el presente año la entrega de estas rentas municipales en las concesiones otorgadas a las empresas Rutas de Lima SAC y Línea Amarilla SAC, ha afectado seriamente el equilibrio presupuestario municipal, violando el artículo N° 32 de la LOM, en beneficio de dos empresas privadas de accionistas extranjeros, comprometidos en el escándalo de corrupción llamado lavajato.

Si repasamos la página web de la comuna (2018), en el periodo 2013-2018 la proyección de RDR de la MML asciende a 2,125 millones de soles; mientras que según sus informes presentados a INVERMET, la recaudación de los concesionarios en el mismo periodo (para la ejecución en total de 19 km de autopista y 12 Intercambios Viales), asciende a 2,581 millones de soles.

Estos recursos debieron quedar a libre disposición de la Municipalidad Metropolitana de Lima, para la ejecución de obras diferentes a Línea Amarilla y Nuevas Vías de Lima, más aún si la modalidad de los contratos de concesión, es la autosostenible.

Esto confirma que las concesiones fueron cofinanciadas y que los contratos consignan una falsa modalidad; lo que evidencia durante el periodo 2013-2018, una grave afectación al equilibrio presupuestal municipal.

Según la recaudación de peajes registrada en los Estados financieros Auditados de los concesionarios al 2018 y siguiendo la tendencia de sus ingresos, los concesionarios cobrarían en los próximos 4 años, la suma de 3,593 millones de soles; de mantenerse la vigencia de estos contratos de concesión, la municipalidad metropolitana de Lima entre el 2019 y el 2022, dejaría de percibir esos 3,593 millones de soles (lo que le impediría a la próxima gestión municipal, realizar obras importantes coincidiendo con lo afirmado por la Universidad del Pacífico), lo que comprueba que los contratos de concesión no son

autosostenibles y representan un agravio al interés público y una grave afectación al equilibrio presupuestal municipal.

## **SOBRE PRECIOS**

En el año 2005, la Contraloría General de la República, estableció el costo por kilómetro de carretera de 2 vías, en USD 400 mil dólares (interpolando, USD un millón 200 mil dólares por carretera de 6 vías).

Según información proporcionada por el concesionario LAMSAC a la Comisión Lavajato del Congreso de la República, mediante Carta LAMSAC- General N° 229-2018, Línea Amarilla, autopista de tres vías, tiene a la fecha una inversión de USD 871 millones de dólares; lo que representa un costo de USD 97 millones de dólares por kilómetro (USD 871 millones de dólares de inversión, por construir una obra de 9 kilómetros). Comparado con el documento emitido por el órgano de control, tenemos un primer indicio que nos permite inferir razonablemente, que existe un notorio sobre precio.

El diario Gestión en su edición del 27 de julio del 2018, informa que en los últimos tres años la MML ejecuto 359 proyectos por un monto inicial de 1,621.8 millones de soles; esta comparación, permite inferir razonablemente, que los costos de la obra Línea Amarilla, estarían notoriamente sobre valorados; lo que evidencia el notorio sobre precio de las obras concesionadas por la MML (en total 19 km de autopista y 12 Intercambios Viales, por 2,581 millones de soles).

Además, según el diario Oficial El Peruano, el 25 de mayo del 2018 el MTC “transfiere la suma de 1,735.38 millones de soles a los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, para la ejecución de 643 proyectos viales”; lo cual, al comparar envergaduras de inversión, evidencia el notorio sobre precio de las obras concesionadas por la MML (en total 19 km de autopista y 12 Intercambios Viales, por 2,581 millones de soles).

De la comparación de precios mostrada es evidente que los costos totales de la supuesta inversión de los concesionarios, ha sido cubierta por los peajes cobrados hasta el presente año; por consiguiente, a partir del año 2019 los ingresos por concepto de peajes de los concesionarios, se invertirán exclusivamente en el mantenimiento de las vías del ámbito de ambas concesiones.

Realizando una comparación de los contratos de concesión celebrados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2015), igualando los contratos a condiciones similares, se puede apreciar que el contrato Línea Amarilla es 71 veces más caro que la concesión más barata del Perú (red vial 5) y 7 veces más cara que la concesión más cara existente (IIRSA Sur tramo 2), antes de celebrarse el contrato con la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Es notorio que las dos concesiones viales de Lima, son mucho más caras que todas las concesiones viales en la costa, sierra y selva del Perú. Esto permite inferir razonablemente, que los contratos de concesión contienen un notorio sobre precio

Si revisamos en internet, nos encontramos con mayores diferencias. La carretera de Karakórum, une Pakistán con China y tiene 1,300 kilómetros de longitud. Es una autopista de 4 vías, suspendida en casi toda su extensión. Podríamos decir que se trata de un puente de 1,300 kilómetros, con túneles en diversos puntos.

Esta obra según la web Infotechnology, ha costado 55 mil millones de dólares. Entonces, el costo por kilómetro de dicha autopista es de 42 millones de dólares el kilómetro. Como hemos visto en el cuadro anterior, Línea amarilla costaría por kilómetro casi el doble que esta carretera considerada la octava maravilla del mundo.

## MANTENIMIENTO DE VIAS

Según los Estados Financieros Auditados de los concesionarios presentados a INVERMET, para el año 2017 los ingresos por conceptos de peaje, en números redondos ascendieron a 543 millones de soles; este monto, significa un costo por km de mantenimiento anual de vías de 4 millones de soles, mientras que el MTC paga anualmente 75 mil soles por km de mantenimiento de la red vial nacional; es decir, cada año los concesionarios cobran 53 veces más, lo que representa un agravio al interés público.

De acuerdo a los informes mensuales presentados por los concesionarios a INVERMET, el flujo de vehículos que pagan peaje en Lima metropolitana cada año, es de 105 millones de vehículos; por la tarifa vigente, esta es la recaudación de la que los concesionarios disponen cada año, exclusivamente para el mantenimiento de las vías por

los siguientes 25 años, en el caso de Rutas de Lima SAC y los siguientes 32 años, en el caso de Línea Amarilla SAC; lo que representa un agravio al interés público y una grave afectación al equilibrio presupuestal municipal.

## LAS TARIFAS DE PEAJE

Es de público conocimiento que las tarifas de peaje que cobran los concesionarios, no responden a una estructura técnica de costos y no han respetado siquiera las cláusulas de reajuste de tarifas de peaje, del propio contrato de concesión; hasta el año 2017, las tarifas de peaje se han incrementado en 90.0%, mientras que, según SUNAT, en el mismo periodo el IPC se incrementó en 4.26% (122.0/127.2); abusivo reajuste de tarifas de peaje, que representa un agravio al interés público.

El usuario de las vías concesionadas de Lima, sufre un gran malestar al tener que pagar ingentes cantidades de dinero por concepto de peajes, por tramos sumamente cortos. Dentro del ámbito de las dos concesiones, en Lima Metropolitana existen 18 puntos de cobro de peajes en 139.6 km de vías concesionadas; lo que representa un punto de cobranza de peaje cada 7.75 km; según el estándar internacional, este número de puntos de cobro de peajes, deberían cubrir por lo menos 1,800 km de vías; esto se refleja en el altísimo costo de transitar por estas vías, en agravio del interés público.

Los de Lima, deben de ser los pagos de peaje más altos del mundo. Esto se debe que existe un punto de cobro de peaje cada 7.75 kilómetros de vía concesionada. Una aberración técnica, económica y financiera.

Una denuncia ante el Ministerio público realizada por el autor (el año 2015), el Poder Judicial (2019) acaba de sentenciar a cuatro años de prisión suspendida por tres años, inhabilitación de para ejercer cargos públicos por 3 años y una reparación civil de cien mil soles, al gerente de Promoción de la Inversión Privada de la Municipalidad Metropolitana de Lima, por delito de negociación incompatible (corrupción), por elevar abusivamente las tarifas de peaje, sin ningún sustento legal ni técnico, en el contrato de Línea Amarilla.

El Poder Judicial, ha confirmado la ilegalidad de las tarifas de peaje que se cobran en Línea Amarilla y que estas tarifas, agravan el interés público. Ante la similitud de los

actos involucrados, esta sentencia (2019) se puede extender a Nuevas Vías de Lima y ambos contratos, deberían de ser anulados de inmediato, debiendo retornar la cobranza del peaje a EMAPE.

#### INVERSIÓN DEL CONCESIONARIO

El contrato de concesión del proyecto Línea Amarilla de la Municipalidad de Lima que permitió al concesionario captar los ingresos por peaje de toda la vía involucrada a partir del 05 de octubre del 2013, cuando las inversiones realizadas por el mismo solo llegaban a alrededor del 28.23% de lo requerido.

A partir de esa fecha, el concesionario invirtió en obra solo el equivalente de lo que se recaudaba de peajes. Es decir, la inversión del concesionario no habría sido la contractualmente acordada. La inversión del concesionario, no habría llegado siquiera al 30% del monto contractual de inversión comprometida. Se trata de un cofinanciamiento, en el cual la municipalidad de Lima aporta el 70% de los recursos. Por tanto, los beneficios de plazo y recaudación, deben de reducirse a ese mismo porcentaje.

El contrato de concesión del proyecto Nuevas Vías de Lima, es aun mas grave. Permitted al concesionario captar los ingresos por peaje de toda la vía involucrada, a partir del 10 de febrero del 2013, al mes siguiente de suscribir el contrato de concesión. La inversión del concesionario, no habría llegado siquiera al 1% del monto contractual de inversión comprometida. Se trata de un cofinanciamiento, en el cual la municipalidad de Lima aporta el 99% de los recursos. Por tanto, los beneficios de plazo y recaudación, deben de reducirse a ese mismo porcentaje. Finalmente, concluimos que estamos ante un contrato de ejecución de una obra pública, no ante un contrato de concesión.

#### PERJUICIO

Para el caso específico de Línea Amarilla, el perjuicio está claramente establecido en el informe N° 001-2012-2-0434, de la Contraloría General de Republica.

El órgano de control, establece que los ingresos subestimados (perjuicio) en su alternativa II ascienden a US \$ 1,110'979,391.36. Según el mismo informe, en el escenario II.2 la MML dejaría de percibir ingresos por US \$ 1 576 538 835,36 durante la vida del proyecto, cifra que a valor presente asciende a US \$ 427'117,068.68.

Aquí cabe un raciocinio adicional. El órgano de control asigna un costo de 9.45% a los recursos recaudados del peaje, para retrotraerlos a fecha presente, cuando esto no es cierto. En el peor de los casos, la recaudación del peaje, tendría un costo de 0.25%.

Todo el Perú está informado que solo el contrato de Línea amarilla, representa un perjuicio a la municipalidad Metropolitana de Lima de US \$ 1, 576'538 835.36. En este monto, no están considerados los sobre precios de las obras a devolver, ni la indemnización que genera este acto de corrupción.

Por similitud y sin esperar a que el órgano de control emita su informe, debemos asumir un perjuicio proporcional en el contrato Nuevas Vías de Lima.

#### VENTA DE CONCESIONARIAS

Debido a ello, según los Estados Financieros Auditados de los concesionarios remitidos a INVERMET, estos dos contratos de concesión, han permitido a los concesionarios, obtener ingentes recursos de los cuales la municipalidad metropolitana de Lima, no ha dispuesto como le correspondería; los concesionarios han vendido como acciones de su empresa, el derecho de la infraestructura de propiedad patrimonial; con el patrimonio municipal, las concesionarias con autorización municipal, han obtenido 7,504 millones de soles (de los cuales la municipalidad metropolitana de Lima no ha recibido ni un centavo), a parte de los ingresos cobrados del peaje durante 5 años; lo que representa un agravio al interés público y una grave afectación al equilibrio presupuestal municipal.

#### INVESTIGACIONES

El Informe Final de la Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano (2018), como hipótesis general se refiere a los acuerdos colusorios entre las empresas brasileñas y sus consorciadas con distintas autoridades de los tres niveles de Gobierno, a quienes pagaron sobornos, coimas y dádivas para obtener, con ventaja, la adjudicación o concesión de obras y proyectos.



La hipótesis específica de la Comisión Investigadora Multipartidaria para esta línea de investigación, es que las empresas brasileñas OAS y Odebrecht, funcionarios y personas vinculadas a las gestiones de la Municipalidad de Lima Metropolitana, de distintas jerarquías, establecieron acuerdos colusorios, para beneficiar a las empresas con la entrega en concesión de proyectos de infraestructura en transporte a través de contratos y posteriores adendas o acuerdos cuyo mayor beneficio era para el concesionario, quienes tienen a su cargo la explotación de todos los peajes de Lima Metropolitana por más de 30 años.

La referida hipótesis de investigación es corroborada con el conjunto de hechos encontrados, los mismos que reflejan un escenario similar, en que accionaron mecanismos para favorecer a las empresas OAS en el proyecto Línea Amarilla y a Odebrecht en el proyecto Vías Nuevas de Lima.

Según el Informe Final de la Comisión Investigadora Multipartidaria la particularidad en estos proyectos, es que la gestión municipal dejó de lado, proyectos priorizados para mejorar el sistema vial metropolitano de Lima. Con esta finalidad, los funcionarios de la Municipalidad actuaron valiéndose de la discrecionalidad y de la omisión del cumplimiento, de partes de la normativa sobre asociaciones público-privadas.

Los funcionarios públicos habrían recibido a cambio de estas conductas, beneficios para el financiamiento de campañas políticas municipales, para su beneficio particular.

La Constitución Política del Perú, protege los derechos ciudadanos; nuestro ordenamiento legal y el ordenamiento legal internacional, establece que los actos jurídicos que se originan en actos de corrupción, son nulos; que adicionalmente, si afectan el equilibrio presupuestal municipal, violan la LOM.

Los contratos suscritos por la municipalidad metropolitana de Lima con Línea Amarilla SAC, LAMSAC y Rutas de Lima SAC, se diseñaron con datos falsos; y que perjudican y perjudicaran el equilibrio presupuestal municipal, durante los próximos 25 años por lo menos.

Los concesionarios ante la posibilidad de poner término unilateral a los contratos suscritos, pretenderían acudir al CIADI; según el ministro de economía Carlos Oliva, hasta la fecha el Perú ha afrontado en el CIADI, 19 demandas de las cuales ha ganado 16 y

perdido 3; las demandas sobre contratos que se originan en actos de corrupción, no son aceptados por el CIADI.

El artículo 9.18 de la LOM establece como facultad del Concejo Metropolitano, la aprobación de la entrega en concesión de infraestructura a empresas privadas, conforme al artículo N° 32 de la LOM, siempre que se asegure el equilibrio presupuestario de la municipalidad; de acuerdo con lo expuesto esto no ha sido respetado, por consiguiente, corresponde anular los acuerdos de concejo que aprueban la suscripción de los contratos con suscritos el 12 de noviembre del 2009 con la empresa Línea Amarilla SAC, LAMSAC y el 09 de enero del 2013 con la empresa Rutas de Lima SAC.

A la luz de lo expresado en el presente artículo, es evidente que ambos contratos de concesión agravian el interés público, por lo que la Municipalidad metropolitana de Lima, debe de poner término unilateral a ambos contratos.

## **METODOLOGIA**

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) esta investigación se correspondió con el diseño no experimental, pues se trató de un estudio donde no se manipularon variables de forma deliberada, sino que estas fueron observadas en su ambiente u entorno natural, para analizarlas y buscar su relación.

Entonces, de la data recogida del trabajo de Invermet, Contraloría General de la Republica, Municipalidad Metropolitana de Lima, Bartra (2018) y D' Azevedo (2017), podemos colegir que con el cobro de los peajes, solo el concesionario se lleva la parte del león de los ingresos, sin tomar en consideración como ingreso, los notorios sobre precios que aprueban para los presupuestos adicionales de obra (que multiplican el verdadero costo de la obra, por varias veces), con el propósito de sustentar mayor cantidad de años de plazo de concesión y años de recaudación.

La presente investigación, confirma que en el Perú y en especial en el sistema de peajes de Lima metropolitana, los siete principios que rigen las asociaciones público privadas en el mundo, no han sido respetados desde hace 17 años; lo que ha provocado y permitido, la notoria sobre valoración de las obras de los proyectos desarrollados bajo este

modelo, con el propósito de obtener en colusión con malos funcionarios municipales, plazos de concesión desproporcionados y desequilibrados y el ilícito beneficio para los concesionarios; estos actos sin control, que hoy se evidencian en el acto de corrupción más grande de Latinoamérica: Lavajato.

## DISCUSION

Los 10 Mega Proyectos de Infraestructura Vial en el Perú, que se han sido construidos con este modelo de pago de peajes, ofrecen una enorme rentabilidad económica para el concesionario (no para el Estado), van acompañados del generalizado trato abusivo y humillante a los propietarios afectados con los proyectos (simulando la existencia de una ley de expropiaciones de inmuebles en beneficio de privados), atentando contra lo establecido por el artículo N° 70 de la Constitución Política del Perú, que además establece que la carretera de cobro debe de contar con vía alternativa gratuita, para el tramo concesionado (garantía Constitucional de libre tránsito), la que no se ha construido en ninguna de las APPs de Infraestructura Vial vigentes y son obras que no ofrecen una gran rentabilidad social, más que la de cubrir un servicio, obra que podría haberse ejecutado con inversión pública, dada la facilidad con que se emiten bonos soberanos en el Perú, desde el año 2005.

Es decir, con inversión pública en estos proyectos, se habría logrado el mismo resultado. Sin embargo, los concesionarios disfrutaban de la totalidad o la mayor parte de la recaudación de las tarifas de la obra construida, durante plazos que oscilan entre 30 a 40 años y del usufructo de los derechos de la concesión, sin existir sustento sólido, coherente y justo, para ello.

En el sistema de peajes de Lima metropolitana existe un punto de cobro de peajes cada 7.75 kilómetros. La red vial nacional peruana, no concesionada, tiene un punto de cobro de peajes cada 311 kilómetros. La red vial peruana concesionada, tiene un punto de peaje cada 88 kilómetros. ¿Cuál fue entonces el parámetro utilizado para diseñar los contratos de concesión de peajes de Lima metropolitana?

## CONCLUSIONES

El concepto básico, de que el concesionario construye una obra con aportes mínimos de modernidad en favor del usuario, con sus propios recursos y luego de los frutos del negocio, recupera su inversión y los gastos de administración del negocio, en el Perú es meramente declarativo y debe de ser cuidadosamente revisado. En los contratos investigados, el monto contractual de inversión del concesionario, es falso.

El propósito de una de asociación público privada, es que la inversión privada aportada por el concesionario, ayuda al Estado a utilizar los recursos presupuestales que hubiera empleado en ejecutar la obra nueva concesionada, para construir más obras nuevas; esto no se aplica en el sistema de peajes de Lima Metropolitana. ¿Cuáles son las otras obras que se han construido con los fondos ahorrados por la Municipalidad Metropolitana de Lima, en estos dos Mega Proyectos desde el 2013 al 2018? No tenemos ninguna información.

Así las cosas, estamos ante proyectos políticos no técnicos; estos contratos habrían sido utilizados para una exacción legal de los recursos de peajes de Lima, por parte de autoridades políticas de turno; pues, los peajes de Vía Evitamiento y la carretera Panamericana Sur y Norte, eran los mayores recursos de la comuna y ahora, no se puede contar con ellos; pues están comprometidos en APPs, por 30 y 40 años.

Los contratos de concesión, presentan serias dudas sobre la solvencia profesional de los equipos del concedente a cargo de los concursos y evidencian la concertación colusoria en los contratos en perjuicio municipal, ocurriendo frecuentes situaciones no previstas en los contratos, las que han obligado a negociar las discutidas adendas. Esta preocupación se agrava, por la frecuente injerencia de los niveles políticos; en el presente caso, de los alcaldes de Lima que ejercían el cargo al momento de suscribir los contratos.

Han sido elaborados con datos falsos, que incluyen notorios sobre precios de las obras a ejecutar, la modalidad de la concesión y causan un grave perjuicio al equilibrio presupuestal municipal hasta el año 2049, por lo que se debe de recuperar el equilibrio económico financiero del contrato o deben de ser dejados sin efecto.

Debemos sumar, que ya se ha comprobado que los acuerdos colusorios fueron producto de pago de sobornos por parte de los concesionarios a funcionarios municipales, por lo que, de acuerdo a nuestra normatividad, los actos subsiguientes a estos actos de corrupción, son nulos.

Es necesario sumarnos todos a esta tarea. Un punto de partida que limitaría el libre albedrío de malos funcionarios, es el establecimiento de un comparador público de precios, consultado al momento de la aprobación por el Ministerio de Economía y Finanzas, del monto de inversión del proyecto. Un acto ejemplarizador y justo: la nulidad de ambos contratos.

## REFERENCIAS

*Bartra, S. (2018). Comisión especial multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos, que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano. Congreso de la Republica.*

*Benavente, P. y Segura, A. (2017). Las Alianzas Público-Privadas (APP) en el Perú: Beneficios y Riesgos, Lima- Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.*

*Benites, G. (2014). “Las asociaciones público privadas como mecanismos para el desarrollo de proyectos de infraestructura en el ámbito de los gobiernos locales”. (Tesis de maestría). Lima-Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú. pp. 1–69*

*Bravo, S. (2012). Esquemas de financiamiento de las Asociaciones Público Privadas en el Perú, en: Círculo de Derecho Administrativo.*

*Céspedes, J. y Paz, M. (2018). “Alteración en la Asignación de Riesgos en las Concesiones Cofinanciadas de Infraestructura de Transporte de Uso Público mediante modificaciones contractuales”. (Tesis de maestría). Lima- Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.*

CONPES (2018). *Declaración de importancia estratégica del proyecto mejoramiento y mantenimiento carretera Santafé de Bogotá Chiquinquirá-Bucaramanga-San Alberto de la Troncal Central. Cundinamarca-Santander-Norte de Santander - construcción variante San Gil, en el departamento de Santander. Consejo Nacional De Política Económica y Social República de Colombia Departamento Nacional de Planeación. Bogotá- Colombia.*

D' Azevedo, M (2017). *Comisión investigadora sobre la ejecución del contrato de concesión línea amarilla/vía parque Rímac, sus adendas, actas de trato directo y constitución, ejecución de fideicomiso-administración LAMSAC/MML; incluidos los procesos de expropiación realizados y los hechos denunciados por IDL reporteros. Lima, Perú.*

Encinas, J. (2016). *Experiencia británica en el desarrollo de proyectos de Infraestructura social con participación Público Privada: Modelo PFI / PF2. Reino Unido.*

Erazo E. (2017) “Las asociaciones público privadas institucionales en Colombia.” *Facultad de Jurisprudencia de la Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, Argentina.*

Fonseca, E. (2002). *La asignación o distribución de riesgos en la contratación de obras públicas.*

Guasch, J. (2017). *El control de las Asociaciones Publico Privadas (APP). Lima- Perú.*

Guerrero, M. (2017). *Asociaciones público privadas en el Perú. Revista del Colegio de Arquitectos del Perú, Regional Lima, Lima- Perú.*

Hernández, R. Fernández, C., Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación. Sexta edición. México: Ed. Mc Graw Hill.*

Hinojosa, S. y Lora, M. (2016). *Asociaciones Público-Privadas e Ideología: ¿Hasta dónde importa la tendencia política gubernamental en América Latina?. Fondo Multilateral de Inversiones del Banco Interamericano de Desarrollo.*

Huapaya R. (2011) “Administración Pública, Derecho Administrativo y Regulación.” *Ara Editores, Lima.*

Mancipe, J. (2015). *La gestión de lo público por los particulares en el Estado contemporáneo: Análisis de las Alianzas Público Privadas (APP) en Colombia, pp. 1–272.*

*Paz, M. (2017). El “Cofinanciamiento” de las APP: Concepto, Naturaleza, Evolución y Experiencias, en: Derecho y Sociedad, Asociación Civil, 49.*

*Priale, G. (2016). Asociaciones público-privadas: Cómo reducir número de adendas. Editorial: AFIN.*

*Robalino, J. (2010). Las asociaciones público-privadas (APP): una opción para contratación administrativa en Latinoamérica, en: FORO Revista de Derecho, No. 13, UASB-Ecuador / CEN • Quito, 2010.*

*Torres, H. (2012). Impuesto predial urbano. Análisis teórico y aproximación inicial*

*Umezawa, A. y Reaño, M. (2013) Evolución de las Asociaciones Público Privadas APPs, conforme a la regulación normativa: una visión a través de experiencias, en: Círculo de Derecho Administrativo.*

*Vela, A. R. (2009). Nuevos Sistemas Tecnológicos en Peajes, Lima, UNI.*

*Villegas, H. (2010) Curso de finanzas, derecho financiero y tributario. 5ª edición actualizada.*

*Velásquez, A. (2018) El fracaso de las Asociaciones Público Privadas (APP) mediante concesión en proyectos de infraestructura de transporte en Perú*

**Anexo 2.**  
**Matriz de consistencia**



## Matriz de consistencia

### Título; “CONTRATOS DE ASOCIACION PUBLICO PRIVADO DE CONCESIÓN DE PEAJES Y LA RECAUDACIÓN DE RECURSOS GENERADOS A FAVOR DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA, 2013-2018”.

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES	TIPO MÉTODO DISEÑO
<b>PROBLEMA GENERAL</b>	<b>OBJETIVO GENERAL</b>	<b>HIPÓTESIS GENERAL</b>	<b>VARIABLE INDEPENDIENTE</b>	<b>TIPO</b>
¿Cuál es la relación entre los contratos de APP de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018?	Analizar la relación entre los contratos de APP de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018	Existe relación negativa entre los contratos de APP de concesión de peaje y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018.	Contratos de APP de concesión de peajes  <b>Dimensiones</b>  Inversión inicial  Normatividad  Obras ejecutadas  Tiempo de concesión	Descriptivo correlacional  <b>Población</b> Todos los usuarios del peaje concesionado  <b>Muestra</b>  De tipo no probabilístico  Criterios de inclusión Criterios de exclusión.  120 usuarios de los peajes concesionados
<b>PROBLEMAS ESPECÍFICOS</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	<b>HIPÓTESIS ESPECÍFICOS</b>	<b>VARIABLE DEPENDIENTE</b>	<b>MÉTODO</b>
¿Cuál es la relación entre la inversión inicial de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018?	Determinar la relación entre la inversión inicial de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018.	Existe relación entre la inversión inicial de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018.	Recaudación de recursos  <b>Dimensiones</b>  Estrategias de control Procedimiento de cobro	Hipotético deductivo
¿Cuál es la relación entre la normatividad de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018?	Describir la relación entre la normatividad de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018.	Existe relación entre la normatividad de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018		
¿Cuál es la relación entre las obras ejecutadas de las Asociaciones Publico	Identificar la relación entre las obras ejecutadas de las	Existe relación entre las obras ejecutadas de las Asociaciones Publico		

Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018?	Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018.	Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018.		
¿Cuál es la relación entre el tiempo de concesión de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018?	Determinar la relación entre el tiempo de concesión de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018.	Existe relación entre el tiempo de concesión de las Asociaciones Publico Privadas de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2013-2018		

**Anexo 3.**  
**Instrumentos**

## CUESTIONARIO

### Recomendaciones:

- Este instrumento es una encuesta que colaborará a realizar un diagnóstico en el aspecto de los compromisos de la gestión escolar en relación al pensamiento sistémico, por ello la información debe aproximarse a la objetividad.
- Sus respuestas permanecerán en anonimato y se protegerá su confidencialidad.
- Las respuestas no deben prestarse a suposiciones ni abstracciones.
- Es necesario que llene los datos correspondientes y haga lo posible de responder todas las preguntas.

**Tiempo:** 10 minutos.

**Fecha:** \_\_\_\_\_

### Instrumento: Contratos de APP de concesión de peaje

Estimado participante:

El presente es un documento anónimo que será de mucha utilidad para el desarrollo de nuestra investigación, para lo cual le solicitamos responder con sinceridad al siguiente cuestionario.

#### I. Indicaciones:

Por favor, **marque con un aspa (X)** de acuerdo a su preferencia la respuesta que crea conveniente para cada caso. Para obtener mayor precisión se utiliza una escala del 1 al 5, donde:

- |                        |                    |                         |
|------------------------|--------------------|-------------------------|
| <b>1: Nunca</b>        | <b>2: Rara vez</b> | <b>3: Algunas veces</b> |
| <b>4: Casi siempre</b> | <b>5: Siempre</b>  |                         |

Variable 1: Contratos de APP de concesión de peajes						
Nº	DIMENSION: Inversión inicial	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	¿Considera que se debe de exigir al concesionario de obras viales, que realice la inversión de las obras concesionadas, con sus propios recursos?					
2	¿Considera que las concesiones viales deben de permitir la recuperación de la inversión del concesionario, mediante sistemas de peaje, parcial o total, periódica o permanente?					
3	¿Considera que el financiamiento mixto de proyectos con la participación del sector público, permiten que el proyecto sea más atractivo para la inversión privada?					

4	¿Considera que las concesiones de autopistas de peaje deben prorratear el retorno de su inversión inicial, en periodos cortos que permitan la obtención de una rentabilidad suficiente que incentive la inversión que debe llevarse a cabo?					
<b>Nº</b>	<b>DIMENSION: Normatividad</b>	<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>
5	¿Cree que las normativas legales vigentes en el país establecen de manera específica las condiciones en que se pueden otorgar en concesión la administración de peajes a Inversionistas Privados?					
6	¿Considera que el reajuste de las tarifas de peaje, deben de realizarse previa autorización de la Municipalidad Metropolitana de Lima?					
7	¿Cree que la concesión de los peajes se da por normas legales deficientes?					
8	¿Considera que debe existir un organismo regulador de concesiones de gobiernos regionales y gobiernos locales?					
<b>Nº</b>	<b>DIMENSION: Obras ejecutadas</b>	<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>
9	¿Considera que las obras ejecutadas en las concesiones de peajes representan un aporte de modernidad a la ciudad y los usuarios?					
10	¿Considera que las concesiones de los peajes sobredimensionan sus costos de construcción y mantenimiento de las obras que ha financiado y han puesto en marcha?					
11	¿Considera que la infraestructura debe ser responsabilidad del concesionario por todo el plazo de la concesión?					
12	¿Considera que la Contraloría General de la Republica, realiza controles pre y post operativos insuficientes a las APP?					
<b>Nº</b>	<b>DIMENSION: Tiempo de concesión</b>	<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>
13	¿Considera que la legislación actual estipula plazos excesivos en los contratos de concesión de peajes?					
14	¿Considera que el plazo de concesión no obedece a un estudio técnico, sino a intereses particulares de los funcionarios?					
15	¿Considera que los altos costos de transacción que genera esta modalidad en relación con otros mecanismos de participación son producto de corrupción?					
16	¿Cree que es conveniente que las concesiones de autopistas de peaje suelen otorgarse por periodos menores a 10 años?					
17	¿Considera que el plazo de concesión de peajes permite al concesionario una utilidad exagerada?					
18	¿Considera que el plazo de construcción de las obras					

	comprometidas en los contratos de concesión, no se cumple?					
19	¿Cree que los plazos de construcción de las obras materia de concesión, son mucho mayores que las que se ejecutan por licitaciones públicas?					
20	¿Considera que el extenso del plazo de los contratos de concesión se debe a actos de corrupción?					
<b>Variable 2: Recaudación de recursos generados</b>						
<b>Nº</b>	<b>DIMENSION: Estrategias de control</b>	<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>
1	¿Considera que el procedimiento de fiscalización se efectúa conforme a lo dispuesto en la ordenanza de Municipal y servicio de índole similar?					
2	¿La información pública que se otorga a los usuarios de la contratación, supervisión, ejecución y mantenimiento, del contrato de concesión es adecuada?					
3	¿Considera que actualmente la ciudad de Lima, no cuenta con una gestión y control del peaje, a través de un sistema electrónico de administración de peajes?					
4	¿El control de los centros de peaje se debe a los equipos tecnológicos instalados?					
5	¿Considera que la fiscalización de la recaudación debe guardar relación con la inversión en el tiempo de concesión?					
<b>Nº</b>	<b>DIMENSION: Procedimiento de cobro</b>	<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>
6	¿Cree que un cobro adecuado de los derechos viales le permite una solución adecuada al problema de la optimización del flujo vehicular?					
7	¿Considera que el cobro de los peajes es de carácter antitécnico, porque no responde a una equivalencia entre costos y recaudación?					
8	¿El cobro en los peajes se efectúa a todos los vehículos particulares, transporte público y vehículos de transporte pesado?					
9	¿Considera que el cobro de los peajes distorsiona la economía porque adiciona un nuevo costo al transporte de mercancías?					
10	¿El cobro de los peajes debe responder solamente al mantenimiento de la vía?					
11	¿Considera que con el tiempo deben reajustarse las tarifas de los peajes?					
12	¿Cree que las concesiones fraudulentas, devienen en nulas, por lo que en ese caso los contratos deben de anularse?					
13	¿El sistema de cobro en los peajes debiera ser por corto tiempo, porque si no genera sobrecostos a los transportistas?					
14	¿Las normativas actuales no estipulan claramente los cobros de tarifas de peaje en la red vial?					

15	¿Cree que las concesiones del peaje han generado pérdidas a la Municipalidad metropolitana?					
16	¿Cree que los arbitrajes por la concesión de los peajes son onerosos para la municipalidad y perjudican al usuario?					
17	¿Considera que la recaudación del peaje debe de permitir a los concesionarios, cuando la obra nueva haya empezado a funcionar?					
18	¿La recaudación de las concesiones no debe de ser superior al costo de las obras nuevas y el mantenimiento de las vías por el plazo de concesión?					
19	¿La recaudación de los peajes debe ser considerada en el diseño de los contratos de concesión, como una variable que genera ingresos financieros?					
20	¿Considera que la recaudación de los peajes que se priva al concedente, debe de generar espacio fiscal equivalente a la inversión privada?					

Gracias por su cooperación.

**Anexo 4.**

**Validez de los instrumentos**



**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE  
CONTRATOS DE APP DE CONCESIÓN DE PEAJES**

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		SUGERENCIAS
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
<b>1</b>	<b>DIMENSIÓN 1: Inversión inicial</b> ¿Se debe de exigir al concesionario de obras viales, que realice la inversión de las obras concesionadas, con sus propios recursos?	✓		✓		✓		
<b>2</b>	¿Las concesiones viales deben de permitir la recuperación de la inversión del concesionario, mediante sistemas de peaje, parciales o totales, periódicos o permanentes?	✓		✓		✓		
<b>3</b>	¿El financiamiento mixto de proyectos con la participación del sector público, permiten que el proyecto sea más atractivo para la inversión privada?	✓		✓		✓		
<b>4</b>	¿Las concesiones de autopistas de peaje deben prorratear el retorno de su inversión inicial, en periodos cortos que permitan la obtención de una rentabilidad suficiente que incentive la inversión que debe llevarse a cabo?	✓		✓		✓		
<b>5</b>	<b>Dimensión: Normatividad</b> ¿Es conveniente que las normativas legales vigentes en el país establezcan de manera específica, en qué condiciones se pueden otorgar en concesión la administración de peajes a Inversionistas Privados?	✓		✓		✓		
<b>6</b>	¿El reajuste de las tarifas de peaje, debe de realizarse previa autorización de la Municipalidad Metropolitana de Lima?	✓		✓		✓		



17	¿Actualmente, el plazo de concesión permite al concesionario una utilidad exagerada al concesionario?	✓				✓	
18	¿El plazo de construcción de las obras comprometidas en los contratos de concesión, no se cumple?	✓				✓	
19	¿Los plazos de construcción de las obras materia de concesión, son mucho mayores que las que se ejecutan por licitaciones públicas?	✓				✓	
20	¿Lo extenso del plazo de los contratos de concesión se debe a actos de corrupción?	✓				✓	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Si hay suficiencia


Opinión de aplicabilidad:    Aplicable [X]    No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador. Dr. / Mg: Amaya Martínez María del Carmen    DNI: 10352960

Especialidad del validador: Metodología

24 de Noviembre del 2018

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.  
<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo  
<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

-----  
  
 Firma del Experto Informante.



**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE  
CONTRATOS DE APP DE CONCESIÓN DE PEAJES**

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		SUGERENCIAS
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
<b>1</b>	<b>DIMENSIÓN 1: Inversión inicial</b> ¿Se debe de exigir al concesionario de obras viales, que realice la inversión de las obras concesionadas, con sus propios recursos?	✓		✓		✓	NO	
<b>2</b>	¿Las concesiones viales deben de permitir la recuperación de la inversión del concesionario, mediante sistemas de peaje, parciales o totales, periódicos o permanentes?	✓		✓		✓		
<b>3</b>	¿El financiamiento mixto de proyectos con la participación del sector público, permiten que el proyecto sea más atractivo para la inversión privada?	✓		✓		✓		
<b>4</b>	¿Las concesiones de autopistas de peaje deben prorratear el retorno de su inversión inicial, en periodos cortos que permitan la obtención de una rentabilidad suficiente que incentive la inversión que debe llevarse a cabo?	✓		✓		✓		
	<b>Dimensión: Normatividad</b>	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SUGERENCIAS
<b>5</b>	¿Es conveniente que las normativas legales vigentes en el país establezcan de manera específica, en qué condiciones se pueden otorgar en concesión la administración de peajes a Inversionistas Privados?	✓		✓		✓		
<b>6</b>	¿El reajuste de las tarifas de peaje, debe de realizarse previa autorización de la Municipalidad Metropolitana de Lima?	✓		✓		✓		

7	¿Actualmente la concesión del peaje se da por normas legales deficientes?	✓		✓		✓		✓				
8	¿Debe de existir un organismo regulador de concesiones de gobiernos regionales y gobiernos locales?	✓		✓		✓		✓				
	<b>Dimensión:</b> Obras ejecutadas	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO			SUGERENCIAS
9	¿Las obras ejecutadas en las concesiones de peajes, no representan un aporte de modernidad a la ciudad y los usuarios?	✓		✓		✓		✓				
10	¿Las concesiones de los peajes sobredimensionan sus costos de construcción y mantenimiento, de las obras que ha financiado y han puesto en marcha?	✓		✓		✓		✓				
11	¿La infraestructura debe ser responsabilidad del concesionario, por todo el plazo de la concesión?	✓		✓		✓		✓				
12	¿La Contraloría General de la Republica, realiza controles pre, post y operativos insuficientes, a las asociaciones público privadas de peajes?	✓		✓		✓		✓				
	<b>Dimensión:</b> Tiempo de concesión	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO			SUGERENCIAS
13	¿La legislación actual estipula un plazo excesivo en los contratos de concesión de peajes?	✓		✓		✓		✓				
14	¿El plazo de concesión no obedece a un estudio técnico, sino a capricho de malos funcionarios?	✓		✓		✓		✓				
15	¿Los altos costos de transacción que genera esta modalidad en relación con otros mecanismos de participación, son producto de corrupción?	✓		✓		✓		✓				
16	¿Es conveniente que las concesiones de autopistas de peaje suelen otorgarse por periodos menores a 10 años?	✓		✓		✓		✓				

17	¿Actualmente, el plazo de concesión permite al concesionario una utilidad exagerada al concesionario?	✓		✓		✓	
18	¿El plazo de construcción de las obras comprometidas en los contratos de concesión, no se cumple?	✓		✓		✓	
19	¿Los plazos de construcción de las obras materia de concesión, son mucho mayores que las que se ejecutan por licitaciones públicas?	✓		✓		✓	
20	¿Lo extenso del plazo de los contratos de concesión se debe a actos de corrupción?	✓		✓		✓	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): \_\_\_\_\_

Opinión de aplicabilidad:    Aplicable     No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador, Dr./Mg: CONDE ALDUDE RICARDO LAZARO    DNI: 07087813

Especialidad del validador: ARQUITECTO

24 de NOV del 2018

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.  
<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo  
<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo



-----  
**Firma del Experto Informante.**



**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE  
LA VARIABLE RECAUDACIÓN DE RECURSOS GENERADOS**

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		SUGERENCIAS
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
	<b>Dimensión:</b> Estrategias de control							
1	¿El procedimiento de fiscalización no se efectúa conforme a lo dispuesto en la ordenanza de Municipal y servicio e índole similar?	✓		✓		✓		
2	¿La información pública que se otorga a los usuarios de la contratación, supervisión, ejecución y mantenimiento, del contrato de concesión, no es adecuada?	✓		✓		✓		
3	¿La ciudad de Lima, en la actualidad, no cuenta con una gestión y control del peaje, a través de un sistema electrónico de administración de peajes?	✓		✓		✓		
4	¿El control de los centros de peaje se debe a los equipos tecnológicos instalados?	✓		✓		✓		
5	¿La fiscalización de la recaudación debe guardar relación con la inversión en el tiempo de concesión?	✓		✓		✓		
	<b>Dimensiones:</b> Procedimientos de cobro	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SUGERENCIAS
6	¿Un cobro adecuado de los derechos viales, permite una solución adecuada al problema de la optimización del flujo vehicular?	✓		✓		✓		
7	¿El cobro del peaje es de carácter antitécnico, porque no responde a una equivalencia entre costos y recaudación?	✓		✓		✓		
8	¿El cobro en los peajes se efectúa a todos los vehículos particulares, transporte público y vehículos de transporte pesado?	✓		✓		✓		
9	¿El cobro en los peajes distorsiona la economía, porque se adiciona un nuevo costo al transporte de mercancías?	✓		✓		✓		
10	¿El cobro de los peajes de responder solamente al mantenimiento de la vía?	✓		✓		✓		
11	¿Con el tiempo deben reajustarse las tarifas de peaje?	✓		✓		✓		
12	¿Las concesiones fraudulentas, devienen en nulias, por lo que en ese caso los contratos deben de anularse?	✓		✓		✓		
13	¿El sistema de cobro en los peajes debiera ser por corto tiempo, porque si no genera sobrecostos a los transportistas?	✓		✓		✓		

14	¿Las normativas actuales no estipulan claramente el cobro de tarifas de peaje en la red vial?	✓					✓	
15	¿Las concesiones del peaje, han generado pérdidas a la Municipalidad metropolitana?	✓					✓	
16	¿Los arbitrajes por la concesión de los peajes son onerosos para la municipalidad y perjudican al usuario?	✓					✓	
17	¿La recaudación del peaje debe de permitir a los concesionarios, cuando la obra nueva haya empezado a funcionar?	✓					✓	
18	¿La recaudación de las concesiones no debe de ser superior al costo de las obras nuevas y el mantenimiento de las vías por el plazo de concesión?	✓					✓	
19	¿La recaudación de los peajes debe ser considerada en el diseño de los contratos de concesión, como una variable que genera ingresos financieros?	✓					✓	
20	¿La recaudación de los peajes que se priva al concedente, debe de generar espacio fiscal equivalente a la inversión privada?	✓					✓	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): \_\_\_\_\_

Opinión de aplicabilidad:    Aplicable     No aplicable     DNI: 07087813

Apellidos y nombres del juez validador: Dr. / Mg: CONDE ADOUPE RICARDO LAZARO

Especialidad del validador: \_\_\_\_\_

24 de NOVIEMBRE del 2018



<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo



**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE  
CONTRATOS DE APP DE CONCESIÓN DE PEAJES**

N°	DIMENSIONES / items	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		SUGERENCIAS
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
<b>1</b>	<b>DIMENSIÓN 1: Inversión inicial</b> ¿Se debe de exigir al concesionario de obras viales, que realice la inversión de las obras concesionadas, con sus propios recursos?	✓		✓		✓		
<b>2</b>	¿Las concesiones viales deben de permitir la recuperación de la inversión del concesionario, mediante sistemas de peaje, parciales o totales, periódicos o permanentes?	✓		✓		✓		
<b>3</b>	¿El financiamiento mixto de proyectos con la participación del sector público, permiten que el proyecto sea más atractivo para la inversión privada?	✓		✓		✓		
<b>4</b>	¿Las concesiones de autopistas de peaje deben prorratear el retorno de su inversión inicial, en periodos cortos que permitan la obtención de una rentabilidad suficiente que incentive la inversión que debe llevarse a cabo?	✓		✓		✓		
	<b>Dimensión: Normatividad</b>	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SUGERENCIAS
<b>5</b>	¿Es conveniente que las normativas legales vigentes en el país establezcan de manera específica, en qué condiciones se pueden otorgar en concesión la administración de peajes a Inversionistas Privados?	✓		✓		✓		
<b>6</b>	¿El reajuste de las tarifas de peaje, debe de realizarse previa autorización de la Municipalidad Metropolitana de Lima?	✓		✓		✓		

7	¿Actualmente la concesión del peaje se da por normas legales deficientes?	✓			✓			✓					
8	¿Debe de existir un organismo regulador de concesiones de gobiernos regionales y gobiernos locales?	✓			✓			✓					
	<b>Dimensión:</b> Obras ejecutadas	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SUGERENCIAS	
9	¿Las obras ejecutadas en las concesiones de peajes, no representan un aporte de modernidad a la ciudad y los usuarios?	✓			✓			✓					
10	¿Las concesiones de los peajes sobredimensionan sus costos de construcción y mantenimiento, de las obras que ha financiado y han puesto en marcha?	✓			✓			✓					
11	¿La infraestructura debe ser responsabilidad del concesionario, por todo el plazo de la concesión?	✓			✓			✓					
12	¿La Contraloría General de la Republica, realiza controles pre, post y operativos insuficientes, a las asociaciones público privadas de peajes?	✓			✓			✓					
	<b>Dimensión:</b> Tiempo de concesión	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SUGERENCIAS	
13	¿La legislación actual estipula un plazo excesivo en los contratos de concesión de peajes?	✓			✓			✓					
14	¿El plazo de concesión no obedece a un estudio técnico, sino a capricho de malos funcionarios?	✓			✓			✓					
15	¿Los altos costos de transacción que genera esta modalidad en relación con otros mecanismos de participación, son producto de corrupción?	✓			✓			✓					
16	¿Es conveniente que las concesiones de autopistas de peaje suelan otorgarse por periodos menores a 10 años?	✓			✓			✓					

17	¿Actualmente, el plazo de concesión permite al concesionario una utilidad exagerada al concesionario?	✓				✓	
18	¿El plazo de construcción de las obras comprometidas en los contratos de concesión, no se cumple?	✓				✓	
19	¿Los plazos de construcción de las obras materia de concesión, son mucho mayores que las que se ejecutan por licitaciones públicas?	✓				✓	
20	¿Lo extenso del plazo de los contratos de concesión se debe a actos de corrupción?	✓				✓	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad:    Aplicable [  ]    No aplicable [  ]

Apellidos y nombres del juez validador, Dr. / Mg. DR. QHOA TATAJE FREDDY    DNI: 07015123

Especialidad del validador: METODOLOGIA DE INVESTIGACION

24 de NOV del 2018

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.  
<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo  
<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

-----  
  
 Firma del Experto Informante.



**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE  
LA VARIABLE RECAUDACIÓN DE RECURSOS GENERADOS**

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		SUGERENCIAS
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
	<b>Dimensión:</b> Estrategias de control							
1	¿El procedimiento de fiscalización no se efectúa conforme a lo dispuesto en la ordenanza de Municipal y servicio e índole similar?	✓		✓		✓		
2	¿La información pública que se otorga a los usuarios de la contratación, supervisión, ejecución y mantenimiento, del contrato de concesión, no es adecuada?	✓		✓		✓		
3	¿La ciudad de Lima, en la actualidad, no cuenta con una gestión y control del peaje, a través de un sistema electrónico de administración de peajes?	✓		✓		✓		
4	¿El control de los centros de peaje se debe a los equipos tecnológicos instalados?	✓		✓		✓		
5	¿La fiscalización de la recaudación debe guardar relación con la inversión en el tiempo de concesión?	✓		✓		✓		
	<b>Dimensiones:</b> Procedimientos de cobro	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SUGERENCIAS
6	¿Un cobro adecuado de los derechos viales, permite una solución adecuada al problema de la optimización del flujo vehicular?	✓		✓		✓		
7	¿El cobro del peaje es de carácter antitécnico, porque no responde a una equivalencia entre costos y recaudación?	✓		✓		✓		
8	¿El cobro en los peajes se efectúa a todos los vehículos particulares, transporte público y vehículos de transporte pesado?	✓		✓		✓		
9	¿El cobro en los peajes distorsiona la economía, porque se adiciona un nuevo costo al transporte de mercancías?	✓		✓		✓		
10	¿El cobro de los peajes de responder solamente al mantenimiento de la vía?	✓		✓		✓		
11	¿Con el tiempo deben reajustarse las tarifas de peaje?	✓		✓		✓		
12	¿Las concesiones fraudulentas, devienen en nulias, por lo que en ese caso los contratos deben de anularse?	✓		✓		✓		
13	¿El sistema de cobro en los peajes debiera ser por corto tiempo, porque si no genera sobrecostos a los transportistas?	✓		✓		✓		

14	¿Las normativas actuales no estipulan claramente el cobro de tarifas de peaje en la red vial?	✓		✓		✓	
15	¿Las concesiones del peaje, han generado pérdidas a la Municipalidad metropolitana?	✓		✓		✓	
16	¿Los arbitrajes por la concesión de los peajes son onerosos para la municipalidad y perjudican al usuario?	✓		✓		✓	
17	¿La recaudación del peaje debe de permitir a los concesionarios, cuando la obra nueva haya empezado a funcionar?	✓		✓		✓	
18	¿La recaudación de las concesiones no debe de ser superior al costo de las obras nuevas y el mantenimiento de las vías por el plazo de concesión?	✓		✓		✓	
19	¿La recaudación de los peajes deber considerada en el diseño de los contratos de concesión, como una variable que genera ingresos financieros?	✓		✓		✓	
20	¿La recaudación de los peajes que se priva al concedente, debe de generar espacio fiscal equivalente a la inversión privada?	✓		✓		✓	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad:  Aplicable |  No aplicable |  Aplicable después de corregir |  No aplicable |  Aplicable después de corregir  
 Apellidos y nombres del juez validador: Dr. / Mg: DR. OSCAR TATAJE FREDDY DNI: 07015123  
 Especialidad del validador: METRODOLIA DE INVERSIÓN

24 de NOV del 2018

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.  
<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo  
<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE  
LA VARIABLE RECAUDACIÓN DE RECURSOS GENERADOS**

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		SUGERENCIAS
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
	<b>Dimensión:</b> Estrategias de control							
1	¿El procedimiento de fiscalización no se efectúa conforme a lo dispuesto en la ordenanza de Municipal y servicio e índole similar?	✓		✓		✓		
2	¿La información pública que se otorga a los usuarios de la contratación, supervisión, ejecución y mantenimiento, del contrato de concesión, no es adecuada?	✓		✓		✓		
3	¿La ciudad de Lima, en la actualidad, no cuenta con una gestión y control del peaje, a través de un sistema electrónico de administración de peajes?	✓		✓		✓		
4	¿El control de los centros de peaje se debe a los equipos tecnológicos instalados?	✓		✓		✓		
5	¿La fiscalización de la recaudación debe guardar relación con la inversión en el tiempo de concesión?	✓		✓		✓		
	<b>Dimensiones:</b> Procedimientos de cobro	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SUGERENCIAS
6	¿Un cobro adecuado de los derechos viales, permite una solución adecuada al problema de la optimización del flujo vehicular?	✓		✓		✓		
7	¿El cobro del peaje es de carácter antiético, porque no responde a una equivalencia entre costos y recaudación?	✓		✓		✓		
8	¿El cobro en los peajes se efectúa a todos los vehículos particulares, transporte público y vehículos de transporte pesado?	✓		✓		✓		
9	¿El cobro en los peajes distorsiona la economía, porque se adiciona un nuevo costo al transporte de mercancías?	✓		✓		✓		
10	¿El cobro de los peajes de responder solamente al mantenimiento de la vía?	✓		✓		✓		
11	¿Con el tiempo deben reajustarse las tarifas de peaje?	✓		✓		✓		
12	¿Las concesiones fraudulentas, devienen en nulas, por lo que en ese caso los contratos deben de anularse?	✓		✓		✓		
13	¿El sistema de cobro en los peajes debiera ser por corto tiempo, porque si no genera sobre costos a los transportistas?	✓		✓		✓		



14	¿Las normativas actuales no estipulan claramente el cobro de tarifas de peaje en la red vial?	✓	✓	✓	✓	✓	✓
15	¿Las concesiones del peaje, han generado pérdidas a la Municipalidad metropolitana?	✓	✓	✓	✓	✓	✓
16	¿Los arbitrajes por la concesión de los peajes son onerosos para la municipalidad y perjudican al usuario?	✓	✓	✓	✓	✓	✓
17	¿La recaudación del peaje debe de permitir a los concesionarios, cuando la obra nueva haya empezado a funcionar?	✓	✓	✓	✓	✓	✓
18	¿La recaudación de las concesiones no debe de ser superior al costo de las obras nuevas y el mantenimiento de las vías por el plazo de concesión?	✓	✓	✓	✓	✓	✓
19	¿La recaudación de los peajes deber considerada en el diseño de los contratos de concesión, como una variable que genera ingresos financieros?	✓	✓	✓	✓	✓	✓
20	¿La recaudación de los peajes que se priva al concedente, debe de generar espacio fiscal equivalente a la inversión privada?	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Si hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad:  Aplicable  No aplicable  No aplicable  
 Apellidos y nombres del juez validador. Dr. / Mg: Anaya Martínez María del Carmen DNI: 10352960

Especialidad del validador: Metodología .....  
24 de Noviembre del 2018

<sup>1</sup> Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.  
<sup>2</sup> Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo  
<sup>3</sup> Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

*(Firma manuscrita)*

**Anexo 5.**  
**Base de datos**



### Base de datos variable 1: Contratos APP de concesión de peajes

Inversión inicial					Normatividad				Obras ejecutadas				Tiempo de ejecución										
5	1	5	4	15	5	5	2	2	14	3	3	1	2	9	3	1	5	1	2	1	1	5	19
1	2	1	5	9	5	3	2	2	12	3	3	2	3	11	3	1	1	3	1	1	1	2	13
3	2	4	5	14	4	5	5	4	18	5	5	1	1	12	1	1	5	1	1	1	4	2	16
4	2	4	5	15	3	5	5	3	16	3	3	3	3	12	3	1	5	3	1	3	3	3	22
1	1	1	1	4	1	1	1	1	4	1	1	1	1	4	1	2	1	1	2	1	1	1	10
3	3	5	5	16	5	5	3	3	16	5	5	2	2	14	2	1	3	1	1	1	3	3	15
1	2	3	4	10	5	5	5	4	19	3	3	1	3	10	3	1	3	5	5	2	4	4	27
2	2	3	3	10	3	3	2	2	10	3	3	2	3	11	2	1	3	2	1	1	1	1	12
5	4	4	5	18	5	2	2	3	12	4	4	1	1	10	4	3	4	1	1	1	1	3	18
3	2	3	3	11	3	3	2	4	12	3	3	2	1	9	1	1	1	1	1	1	1	3	10
1	1	1	2	5	5	2	2	4	13	3	3	2	1	9	1	1	1	1	2	1	1	3	11
3	3	3	3	12	4	4	4	4	16	2	4	2	3	11	3	1	3	3	2	2	1	3	18
4	1	5	4	14	5	1	1	5	12	1	5	2	4	12	1	1	5	1	1	1	1	1	12
4	3	4	3	14	4	5	4	3	16	5	4	3	4	16	5	2	4	4	2	2	5	3	27
5	1	3	3	12	1	1	2	2	6	2	3	3	2	10	2	2	4	2	2	2	5	1	20
3	3	5	5	16	5	5	3	3	16	5	5	2	2	14	2	1	3	1	1	1	3	3	15
1	2	3	4	10	5	5	5	4	19	3	3	1	3	10	3	1	3	5	5	2	4	4	27
2	2	3	3	10	3	3	2	2	10	3	3	2	3	11	2	1	3	2	1	1	1	1	12
5	4	4	5	18	5	2	2	3	12	4	4	1	1	10	4	3	4	1	1	1	1	3	18
3	2	3	3	11	3	3	2	4	12	3	3	2	1	9	1	1	1	1	1	1	1	3	10
1	1	1	2	5	5	2	2	4	13	3	3	2	1	9	1	1	1	1	2	1	1	3	11
3	2	5	3	13	3	3	3	3	12	3	3	3	3	12	3	2	2	2	3	2	3	3	20
3	2	5	3	13	3	3	4	3	13	2	5	4	4	15	4	1	3	2	2	1	1	2	16
1	2	3	4	10	2	3	1	1	7	3	4	3	3	13	4	1	2	1	1	1	2	1	13
3	3	5	5	16	5	4	4	3	16	4	5	1	1	11	5	1	3	2	1	1	3	2	18
1	1	3	4	9	2	3	3	3	11	3	3	3	3	12	3	2	3	2	3	3	3	1	20
1	2	1	4	8	5	2	1	2	10	1	1	1	5	8	1	1	1	1	1	1	1	3	10
1	2	1	3	7	4	1	2	3	10	3	3	3	3	12	3	1	3	1	2	2	1	2	15
5	3	1	4	13	5	5	5	3	18	5	5	3	3	16	3	1	1	1	1	1	1	1	10
4	2	5	4	15	3	3	3	3	12	3	5	2	3	13	3	1	5	4	2	1	3	2	21
2	3	2	4	11	4	5	4	3	16	2	4	2	3	11	3	1	3	2	2	1	3	3	18
2	1	5	5	13	5	4	3	3	15	5	4	3	3	15	2	3	3	2	2	3	5	2	22
1	3	3	3	10	3	3	2	2	10	3	3	3	3	12	3	1	3	3	2	1	2	2	17
3	2	5	3	13	4	4	2	2	12	3	5	1	1	10	5	1	2	1	1	1	4	2	17
4	3	3	5	15	4	5	3	3	15	4	2	2	2	10	4	1	3	4	1	1	1	1	16
<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>20</b>
4	2	5	4	15	5	4	4	4	17	3	5	3	4	15	4	2	3	3	3	2	3	3	23
4	2	4	3	13	4	5	4	4	17	3	4	4	4	15	4	2	3	3	2	2	3	3	22
3	2	1	2	8	2	2	2	3	9	3	2	2	3	10	3	1	3	4	2	2	1	2	18
4	2	4	3	13	4	5	4	4	17	3	4	4	4	15	4	2	3	3	2	2	3	3	22

2	5	5	5	17	5	2	5	2	14	5	5	3	3	16	3	2	3	2	2	2	2	4	20
1	2	5	4	12	4	3	1	1	9	4	2	2	2	10	3	1	1	1	1	1	1	4	13
1	1	1	1	4	5	3	3	3	14	1	3	2	3	9	4	1	3	1	2	1	1	1	14
3	1	4	4	12	5	5	3	3	16	4	4	3	4	15	4	2	3	4	2	1	3	3	22
3	2	1	5	11	5	5	3	2	15	4	5	1	1	11	4	1	1	3	2	2	5	1	19
5	5	5	5	20	3	4	4	4	15	3	3	2	2	10	1	3	5	3	1	1	3	3	20
4	2	5	4	15	5	4	4	4	17	3	5	3	4	15	4	2	3	3	3	2	3	3	23
5	4	5	2	16	4	4	4	4	16	3	4	3	3	13	3	2	4	1	1	1	3	2	17
3	3	4	3	13	3	4	4	3	14	2	3	3	2	10	3	2	2	3	1	3	4	3	21
1	2	2	5	10	5	5	5	5	20	5	2	3	4	14	4	1	2	2	2	2	2	2	17
1	1	1	5	8	3	3	3	3	12	3	3	1	3	10	1	1	4	1	1	1	1	1	11
1	2	5	3	11	1	2	2	2	7	2	3	3	2	10	2	2	1	3	2	1	1	1	13
5	2	5	4	16	4	5	3	4	16	5	5	3	5	18	5	2	5	1	3	1	4	3	24
5	3	4	4	16	4	5	5	5	19	4	4	4	4	16	4	2	5	3	4	3	4	3	28
2	2	1	4	9	3	3	3	2	11	4	4	3	5	16	4	1	2	4	1	1	1	2	16
5	3	4	5	17	5	5	5	5	20	5	5	2	3	15	2	3	5	4	2	1	5	1	23
4	1	5	4	14	5	5	5	5	20	3	5	3	3	14	3	1	1	1	1	2	1	1	11
1	1	5	5	12	5	5	1	1	12	5	5	1	2	13	2	1	1	1	1	1	4	1	12
3	3	5	5	16	4	4	4	4	16	4	5	4	5	18	5	4	3	4	4	3	5	2	30
3	3	5	4	15	5	5	5	5	20	5	5	4	4	18	5	1	3	3	3	3	1	4	23
2	2	4	3	11	5	5	2	4	16	4	4	2	2	12	3	2	2	3	2	2	2	2	18
4	2	5	4	15	4	3	4	3	14	3	3	3	4	13	4	3	3	2	3	3	1	2	21
3	1	3	5	12	3	3	1	1	8	2	3	1	2	8	2	1	3	3	1	1	1	1	13
3	1	1	5	10	5	4	3	3	15	3	2	2	3	10	2	1	3	1	3	1	1	3	15
5	2	5	5	17	3	2	3	2	10	2	5	1	1	9	1	1	3	2	1	1	3	2	14
3	3	4	4	14	3	3	4	4	14	5	4	4	4	17	4	1	4	1	1	1	1	3	16
4	3	4	4	15	4	4	4	5	17	5	5	5	5	20	1	4	1	1	1	1	4	4	17
5	4	5	5	19	4	5	4	4	17	5	5	4	4	18	5	4	4	4	4	4	4	4	33
5	3	5	5	18	5	5	5	4	19	4	4	4	5	17	5	1	5	3	1	1	3	3	22
1	1	1	1	4	5	5	5	5	20	4	5	4	5	18	5	1	1	5	1	2	1	5	21
3	3	4	3	13	2	3	3	3	11	3	3	2	3	11	3	2	3	3	2	2	3	3	21
2	2	5	5	14	4	4	4	3	15	3	4	2	2	11	2	2	2	2	3	1	4	2	18
3	2	5	5	15	4	5	3	4	16	4	5	1	3	13	5	1	4	2	1	1	2	2	18
5	5	5	5	20	5	5	5	5	20	5	5	1	5	16	5	1	5	1	1	1	1	5	20
5	2	5	5	17	5	5	2	2	14	4	5	2	2	13	2	1	5	4	2	2	5	2	23
3	2	1	1	7	1	3	3	3	10	3	3	1	2	9	2	1	3	3	1	1	1	3	15
3	3	5	5	16	4	5	4	4	17	4	5	5	5	19	4	2	5	2	2	2	3	3	23
3	3	4	3	13	4	5	4	5	18	3	5	4	5	17	5	4	3	3	3	3	4	4	29
5	2	5	4	16	5	5	4	4	18	4	3	2	2	11	3	1	5	4	1	1	1	2	18
1	1	5	5	12	5	5	5	4	19	4	5	1	3	13	4	2	2	2	3	1	1	4	19
3	2	3	3	11	5	5	4	3	17	4	5	2	3	14	3	2	3	2	2	2	1	3	18
5	2	3	3	13	5	4	5	2	16	3	4	2	3	12	4	4	3	3	2	2	1	3	22
5	4	5	4	18	5	5	5	4	19	4	5	3	4	16	5	1	4	2	2	2	4	4	24
5	3	5	5	18	5	4	4	4	17	3	4	3	5	15	4	1	1	4	1	1	3	2	17

1	1	5	5	12	5	5	5	5	20	5	4	4	4	17	4	2	2	5	1	2	1	1	18
3	2	4	4	13	3	3	2	3	11	4	4	1	1	10	1	2	2	3	1	1	2	2	14
5	3	5	5	18	5	4	4	4	17	3	4	3	5	15	4	1	1	4	1	1	3	2	17
5	3	5	5	18	5	4	3	4	16	3	5	4	4	16	5	1	5	3	2	3	4	3	26
5	1	5	4	15	5	5	2	2	14	3	3	1	2	9	3	1	5	1	2	1	1	5	19
1	2	1	5	9	5	3	2	2	12	3	3	2	3	11	3	1	1	3	1	1	1	2	13
3	2	4	5	14	4	5	5	4	18	5	5	1	1	12	1	1	5	1	1	1	4	2	16
4	2	4	5	15	3	5	5	3	16	3	3	3	3	12	3	1	5	3	1	3	3	3	22
1	1	1	1	4	1	1	1	1	4	1	1	1	1	4	2	1	1	1	2	1	1	1	10
3	3	5	5	16	5	5	3	3	16	5	5	2	2	14	2	1	3	1	1	1	3	3	15
1	2	3	4	10	5	5	5	4	19	3	3	1	3	10	3	1	3	5	5	2	4	4	27
2	2	3	3	10	3	3	2	2	10	3	3	2	3	11	2	1	3	2	1	1	1	1	12
5	4	4	5	18	5	2	2	3	12	4	4	1	1	10	4	3	4	1	1	1	1	3	18
3	2	3	3	11	3	3	2	4	12	3	3	2	1	9	1	1	1	1	1	1	1	3	10
1	1	1	2	5	5	2	2	4	13	3	3	2	1	9	1	1	2	1	1	1	1	3	11
3	3	3	3	12	4	4	4	4	16	2	4	2	3	11	3	1	3	3	2	2	1	3	18
4	1	5	4	14	5	1	1	5	12	1	5	2	4	12	1	1	5	1	1	1	1	1	12
4	3	4	3	14	4	5	4	3	16	5	4	3	4	16	5	2	4	4	2	2	5	3	27
5	1	3	3	12	1	1	2	2	6	2	3	3	2	10	2	2	4	2	2	2	5	1	20
3	3	5	5	16	5	5	3	3	16	5	5	2	2	14	2	1	3	1	1	1	3	3	15
1	2	3	4	10	5	5	5	4	19	3	3	1	3	10	3	1	3	5	5	2	4	4	27
2	2	3	3	10	3	3	2	2	10	3	3	2	3	11	2	1	3	2	1	1	1	1	12
5	4	4	5	18	5	2	2	3	12	4	4	1	1	10	4	3	4	1	1	1	1	3	18
3	2	3	3	11	3	3	2	4	12	3	3	2	1	9	1	1	1	1	1	1	1	3	10
1	1	1	2	5	5	2	2	4	13	3	3	2	1	9	1	1	1	2	1	1	1	3	11
3	2	5	3	13	3	3	3	3	12	3	3	3	3	12	3	2	2	2	3	2	3	3	20
3	2	5	3	13	3	3	4	3	13	2	5	4	4	15	4	1	3	2	2	1	1	2	16
1	2	3	4	10	2	3	1	1	7	3	4	3	3	13	4	1	2	1	1	1	2	1	13
3	3	5	5	16	5	4	4	3	16	4	5	1	1	11	5	1	3	2	1	1	3	2	18
1	1	3	4	9	2	3	3	3	11	3	3	3	3	12	3	2	3	2	3	3	3	1	20
1	2	1	4	8	5	2	1	2	10	1	1	1	5	8	1	1	1	1	1	1	1	3	10
1	2	1	4	8	4	1	2	3	10	3	3	3	3	12	3	1	3	1	2	2	1	2	15
5	3	1	4	13	5	5	5	3	18	5	5	3	3	16	3	1	1	1	1	1	1	1	10
4	2	5	4	15	3	3	3	3	12	3	5	2	3	13	3	1	5	4	2	1	3	2	21
2	3	2	4	11	4	5	4	3	16	2	4	2	3	11	3	1	3	2	2	1	3	3	18
2	1	5	5	13	5	4	3	3	15	5	4	3	3	15	2	3	3	2	2	3	5	2	22
1	3	3	3	10	3	3	2	2	10	3	3	3	3	12	3	1	3	3	2	1	2	2	17
3	2	5	3	13	4	4	2	2	12	3	5	1	1	10	5	1	2	1	1	1	1	2	14
4	3	3	5	15	4	5	3	3	15	4	2	2	2	10	4	1	3	4	1	1	1	1	16

### Base de datos de la variable Recaudación de recursos municipales

Estrategia de control						Procedimiento de cobro															
2	2	2	4	3	13	1	1	1	1	3	3	2	3	2	3	1	1	5	3	1	31
3	5	2	5	5	20	1	3	2	2	4	3	1	4	5	3	1	1	1	3	3	37
1	1	1	3	1	7	1	1	1	1	5	4	4	5	3	5	2	1	3	1	1	38
3	1	3	3	3	13	1	1	1	3	5	3	3	3	5	5	1	1	1	3	3	39
2	1	1	1	1	6	1	1	1	1	1	1	1	1	5	1	1	1	1	1	1	19
3	2	2	3	1	11	1	1	1	2	3	3	3	3	3	3	3	2	5	3	2	38
4	5	5	4	4	22	2	3	3	4	2	3	3	4	3	3	2	3	3	4	3	45
3	3	2	3	3	14	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	3	1	1	19
2	1	1	4	3	11	3	3	3	1	3	3	1	1	1	2	1	1	3	3	3	32
2	1	1	1	1	6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	16
3	1	1	1	1	7	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
4	4	4	4	4	20	1	3	3	3	3	3	1	1	4	3	3	2	3	3	3	39
2	2	1	3	3	11	1	1	1	1	4	2	1	5	2	4	1	1	2	2	1	29
3	4	3	3	2	15	2	3	2	1	4	3	4	2	3	4	2	1	5	4	2	42
1	2	1	3	3	10	1	1	1	3	5	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	33
3	2	2	3	1	11	1	1	1	2	3	3	3	3	3	3	3	2	5	3	2	38
4	5	5	4	4	22	2	3	3	4	2	3	3	4	3	3	2	3	3	4	3	45
3	3	2	3	3	14	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	3	1	1	19
2	1	1	4	3	11	3	3	3	1	3	3	1	1	1	2	1	1	3	3	3	32
3	1	1	1	1	7	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	16
2	1	1	1	1	6	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	17
3	3	4	3	4	17	2	2	2	2	2	1	1	1	4	3	2	2	3	2	2	31
4	4	4	3	1	16	2	1	1	2	3	3	1	1	4	3	1	3	3	1	1	30
4	4	5	4	3	20	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	17
1	1	1	1	1	5	1	1	2	1	3	1	1	1	3	3	4	2	2	4	1	30
3	3	3	2	2	13	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	1	1	3	4	1	38
4	4	3	5	5	21	1	1	1	1	5	1	1	2	5	4	1	1	1	1	1	27
1	3	2	3	3	12	2	2	2	1		2	2	2	2	2	2	3	2	2	1	27
1	5	3	5	3	17	1	1	1	1	3	1	1	1	5	1	1	1	1	1	1	21
2	2	2	3	1	10	1	2	2	1	4	2	2	2	3	1	1	2	1	2	1	27
3	3	4	2	1	13	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	1	2	2	2	2	25
3	2	2	4	2	13	4	1	1	2	3	3	3	3	4	4	2	1	3	3	3	40
3	4	3	3	2	15	1	2	3	1	2	3	2	3	2	3	3	1	3	3	2	34
4	2	2	4	1	13	1	1	2	1	1	1	2	1	1	4	1	1	4	1	1	23
5	4	3	5	1	18	1	1	1	1	3	3	4	1	2	4	1	1	3	3	1	30
2	2	1	3	2	10	3	3	3	1	4	3	3	3	3	3	1	1	4	3	1	39
3	3	2	4	4	16	2	2	2	1	3	3	3	3	3	3	2	2	2	4	4	39
3	4	2	3	2	14	3	2	2	2	3	3	3	3	3	4	3	1	2	2	3	39
5	4	4	5	5	23	2	2	2	2	2	2	1	4	4	2	2	1	2	2	2	32
3	4	2	3	2	14	3	2	2	2	3	3	3	3	3	4	3	1	2	2	3	39

4	3	4	4	3	18	2	2	2	2	1	1	3	2	2	2	1	2	2	2	28
1	1	1	2	1	6	1	1	1	1	1	1	1	5	1	1	1	1	1	1	19
1	1	1	3	2	8	1	1	1	2	3	2	2	2	3	3	1	2	3	3	31
3	2	1	3	3	12	2	3	3	2	3	3	1	2	3	3	2	1	3	3	37
1	1	1	1	4	8	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	5	2	4	2	25
2	2	1	3	2	10	3	3	3	1	4	3	3	3	3	3	1	1	4	3	39
3	3	2	4	4	16	2	2	2	1	3	3	3	3	3	3	2	2	2	4	39
2	2	1	4	2	11	1	1	1	1	4	4	4	3	4	5	2	1	5	2	40
4	4	3	4	3	18	4	4	3	2	3	3	4	3	4	2	4	4	3	2	48
5	3	4	3	2	17	2	2	2	2	3	4	3	3	3	5	2	3	3	3	43
4	1	2	4	2	13	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	16
2	1	1	3	3	10	2	1	3	2	1	2	3	3	5	3	3	3	3	1	36
4	3	1	3	2	13	2	1	1	2	4	4	4	3	3	4	2	1	2	2	37
5	4	4	4	3	20	2	2	2	3	4	4	3	4	3	4	3	1	3	4	44
4	2	2	3	2	13	1	1	2	2	3	1	1	2	4	4	4	1	2	3	33
4	5	2	5	5	21	2	1	1	1	4	4	2	3	3	3	1	1	3	4	35
3	1	1	3	1	9	1	3	2	1	1	1	2	2	5	3	1	3	1	1	28
1	1	1	3	1	7	1	1	1	1	1	2	4	4	4	5	1	1	1	1	29
4	4	4	3	3	18	4	4	3	2	3	4	3	4	4	4	3	2	3	4	50
4	3	3	4	3	17	2	3	2	2	3	4	1	1	3	4	4	2	3	3	40
3	2	4	5	5	19	2	1	5	1	3	2	3	1	4	3	1	1	2	2	33
2	2	1	2	4	11	1	2	2	1	3	3	2	3	4	3	2	2	3	3	35
1	1	1	2	3	8	1	1	1	1	1	2	3	1	3	2	1	1	1	1	21
2	2	2	2	3	11	2	1	1	1	3	1	2	3	3	3	1	1	3	1	28
2	1	2	4	4	13	1	1	1	1	3	3	2	3	3	3	1	1	1	1	26
4	1	4	3	3	15	1	1	1	1	3	3	1	4	2	4	1	2	1	3	30
1	1	1	3	1	7	1	1	1	1	3	2	1	5	2	4	1	2	1	5	31
4	4	4	4	5	21	4	4	4	4	4	4	5	4	2	5	2	3	3	3	54
4	4	2	3	3	16	1	1	1	1	4	4	2	4	3	4	1	1	4	2	35
4	4	2	5	5	20	1	1	3	4	4	4	1	1	1	1	2	2	4	5	38
3	2	3	3	3	14	2	2	2	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	40
3	3	2	3	4	15	2	1	1	1	1	1	1	1	4	3	1	3	3	2	27
4	4	2	4	1	15	1	2	1	1	3	3	1	1	3	3	1	1	4	1	27
5	5	5	5	5	25	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	1	5	5	27
2	2	2	5	2	13	1	2	2	1	5	2	4	3	4	5	1	2	4	4	42
3	1	1	4	4	13	1	1	1	2	1	1	1	2	4	5	2	1	1	1	26
4	3	3	4	2	16	2	2	3	1	3	3	3	3	3	4	2	3	3	3	41
4	4	3	5	4	20	4	3	3	4	4	4	5	3	5	5	3	2	3	5	57
3	4	2	3	3	15	2	3	3	1	4	3	1	5	4	4	1	1	5	5	47
5	3	5	5	5	23	3	3	3	1	1	1	1	4	5	4	4	3	5	4	44
5	4	4	5	5	23	3	2	3	1	3	3	1	3	5	3	2	1	1	1	33
4	3	3	5	5	20	3	3	2	3	4	3	2	4	4	4	2	1	1	2	39
2	2	2	4	4	14	1	1	1	2	4	4	4	4	4	4	2	1	1	2	37
4	4	4	4	1	17	1	1	1	1	2	2	1	3	4	3	1	1	1	1	24

1	1	1	4	2	9	1	1	1	1	2	3	4	3	4	2	2	4	2	2	4	36
2	1	2	3	2	10	1	2	2	1	2	2	2	2	2	3	1	1	3	1	2	27
4	4	4	4	1	17	1	1	1	1	2	2	1	3	4	3	1	1	1	1	1	24
2	2	2	5	4	15	1	2	2	3	5	4	5	4	4	5	3	3	5	3	3	52
2	2	2	4	3	13	1	1	1	1	3	3	2	3	2	3	1	1	5	3	1	31
3	5	2	5	5	20	1	3	2	2	4	3	1	4	5	3	1	1	1	3	3	37
1	1	1	3	1	7	1	1	1	1	5	4	4	5	3	5	2	1	3	1	1	38
3	1	3	3	3	13	1	1	1	3	5	3	3	3	5	5	1	1	1	3	3	39
2	1	1	1	1	6	1	1	1	1	1	1	1	1	5	1	1	1	1	1	1	19
3	2	2	3	1	11	1	1	1	2	3	3	3	3	3	3	3	2	5	3	2	38
4	5	5	4	4	22	2	3	3	4	2	3	3	4	3	3	2	3	3	4	3	45
3	3	2	3	3	14	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	3	1	1	19
2	1	1	4	3	11	3	3	3	1	3	3	1	1	1	2	1	1	3	3	3	32
3	1	1	1	1	7	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	16
3	1	1	1	1	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	16
4	4	4	4	4	20	1	3	3	3	3	3	1	1	4	3	3	2	3	3	3	39
2	2	1	3	3	11	1	1	1	1	4	2	1	5	2	4	1	1	2	2	1	29
3	4	3	3	2	15	2	3	2	1	4	3	4	2	3	4	2	1	5	4	2	42
1	2	1	3	3	10	1	1	1	3	5	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	33
3	2	2	3	1	11	1	1	1	2	3	3	3	3	3	3	3	2	5	3	2	38
4	5	5	4	4	22	2	3	3	4	2	3	3	4	3	3	2	3	3	4	3	45
3	3	2	3	3	14	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	3	1	1	19
2	1	1	4	3	11	3	3	3	1	3	3	1	1	1	2	1	1	3	3	3	32
3	1	1	1	1	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	17
2	1	1	1	1	6	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	16
3	3	4	3	4	17	2	2	2	2	2	1	1	1	4	3	2	2	3	2	2	31
4	4	4	3	1	16	2	1	1	2	3	3	1	1	4	3	1	3	3	1	1	30
4	4	5	4	3	20	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	17
1	1	1	1	1	5	1	1	2	1	3	1	1	1	3	3	4	2	2	4	1	30
3	3	3	2	2	13	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	1	1	3	4	1	38
4	4	3	5	5	21	1	1	1	1	5	1	1	2	5	4	1	1	1	1	1	27
1	3	2	3	3	12	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	1	28
1	5	3	5	3	17	1	1	1	1	3	1	1	1	5	1	1	1	3	1	1	23
2	2	2	3	1	10	1	2	2	1	4	2	2	2	3	1	1	2	1	2	1	27
3	3	4	2	1	13	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	1	2	2	2	2	25
3	2	2	4	2	13	4	1	1	2	3	3	3	3	4	4	2	1	3	3	3	40
3	4	3	3	2	15	1	2	3	1	2	3	2	3	2	3	3	1	3	3	2	34
4	2	2	4	1	13	1	1	2	1	1	1	2	1	1	4	1	1	4	1	1	23
5	4	3	5	1	18	1	1	1	1	3	3	4	1	2	4	1	1	3	3	1	30

**Anexo 6.**

**Declaración jurada de autoría y autorización  
para la publicación del artículo científico**

**Declaración jurada de autoría y autorización  
para la publicación del artículo científico**

Yo, Br. Juan Miguel Guerrero Orbegozo, estudiante del Programa Maestría en Gestión Pública de la Escuela de Posgrado de la Universidad Cesar Vallejo, identificado con DNI N° 0952670, con el artículo titulado: "Contratos de asociación publico privado de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013 - 2018"; declaro bajo juramento que:

- 1) El artículo pertenece a mi autoría.
- 2) El artículo no ha sido plagiado ni total ni parcialmente.
- 3) El artículo no ha sido autoplagiado; es decir, no ha sido publicado ni presentado anteriormente para alguna revista.
- 4) De identificarse la falta de fraude (datos falsos), plagio (información sin citar a autores), autoplagio (presentar como nuevo algún trabajo de investigación propio que ya ha sido publicado), piratería (uso ilegal de información ajena) o falsificación (representar falsamente las ideas de otros), asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad Cesar Vallejo.
- 5) Si, el artículo fuese aprobado para su publicación en la revista u otro documento de difusión, cedo mis derechos patrimoniales y autorizo a la Escuela de Posgrado de la Universidad Cesar Vallejo, la publicación del documento en las condiciones, procedimientos y medios que disponga la Universidad.

Lima, 15 de marzo 2019



Br. Juan Miguel Guerrero Orbegozo  
DNI: 09526870



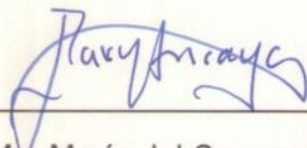
### Acta de Aprobación de originalidad de Tesis

Yo, María del Carmen Emilia Ancaya Martínez, docente de la Escuela de Postgrado de la UCV y revisor del trabajo académico titulado **“Contratos de asociación público privado de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018”** del estudiante **Juan Miguel Guerrero Orbegozo**; y habiendo sido capacitado e instruido en el uso de la herramienta Turnitin, he constatado lo siguiente:

Que el citado trabajo académico tiene un índice de similitud de **24 %** verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin

La suscrita analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituye plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

Lima, 13 de febrero del 2019



---

Mg. María del Carmen Emilia Ancaya Martínez

DNI: 10352960



Contratos de asociación público privado de concesión de peajes y la recaudación de recursos generados a favor de la municipalidad metropolitana de Lima, 2013-2018

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:**

Maestría en Gestión Pública

**AL TÍTULO:**

Guerrero Ordoñez, Juan Miguel

**ASESOR:**

Magister Anceya Martínez, María del Carmen Emilia

**SECCIÓN:**

Maestría de Gestión Pública


**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Gestión de Políticas Públicas

Peú - 2018



Todas las fuentes		
Coincidencia 4 de 79		
•	es.scribd.com Fuente de Internet: 13 URL	10 %
•	docplayer.es Fuente de Internet: 21 URL	4 %
•	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet: 119 URL	4 %
•	www.proinversion.gob.... Fuente de Internet: 2 URL	3 %
•	www.scribd.com Fuente de Internet: 19 URL	3 %
•	repositorio.urosario.edu... Fuente de Internet: 2 URL	3 %
•	ezproxibib.pucp.edu.pe Fuente de Internet: 2 URL	3 %
•	intranet.camarco.org.ar Fuente de Internet	3 %

 <b>UCV</b> UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	<b>AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE          TESIS EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL          UCV</b>	Código : F08-PP-PR-02.02 Versión : 09 Fecha : 23-03-2018 Página : 1 de 1
--	--	---

Yo GUERRECO DRAGOZO, JUAN MIGUEL identificado con DNI N° 09526870 egresado de la Escuela Profesional de MAESTRIA EN GESTION PUBLICA de la Universidad César Vallejo, autorizo (  ) , No autorizo (  ) la divulgación y comunicación pública de mi trabajo de investigación titulado "CONTRATOS DE ASOCIACION PUBLICO PRIVADO DE CONCESION DE PEAJES Y LA RECAUDACION DE RECURSOS GENERALES" en el Repositorio Institucional de la UCV (<http://repositorio.ucv.edu.pe/>), según lo estipulado en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art. 23 y Art. 33

Fundamentación en caso de no autorización:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

  
 \_\_\_\_\_  
 FIRMA

DNI: 09526870

FECHA: 04 de ABRIL del 2019

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable del SGC	Aprobó	Vicerrectorado de Investigación
---------	----------------------------	--------	---------------------	--------	---------------------------------





# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

## AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE

MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

Dr. GUERRERO ORBEGOZO, JUAN MIGUEL

TESIS TÍTULADA :

CONTRATOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADO DE CONCESIÓN  
DE PEAJES Y LA RECAUDACIÓN DE RECURSOS GENERADOS A  
FAVOR DE LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA 2013-2018


PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

MAESTRO (A) EN GESTIÓN PÚBLICA

SUSTENTADO EN FECHA: 26-01-2019

NOTA O MENCIÓN: APROBADO POR EXCELENCIA



  
 Dra. Maria del Carmen Ancaya Martínez  
 Asesora Metodológico y Estadística  
 ORCID ID: 0000-0003-4204-1321