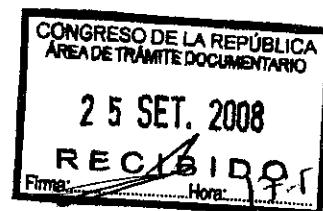




Congreso de la República



"Año del Deber Ciudadano"

Lima, 25 de Septiembre de 2007.

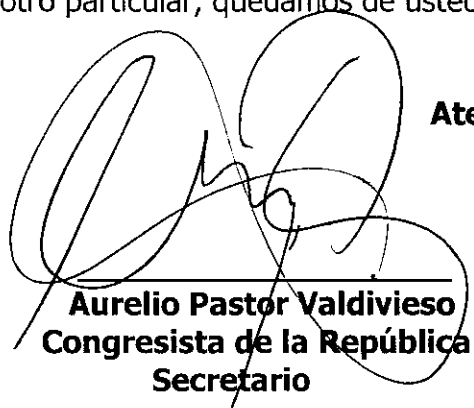
Señor Doctor:
JAVIER VELÁSQUEZ QUESQUÉN
Presidente del Congreso de la República
Presente.-

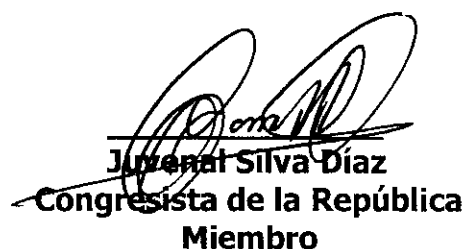
De nuestra consideración:

Nos dirigimos a usted para saludarlo cordialmente, a fin de remitirle el *Informe Final en Mayoría de la Comisión Multipartidaria de Investigación del Proyecto Corredor Interoceánico Perú – Brasil IRSA SUR*, el cual ha sido refrendado por los Señores Congresistas Juvenal Silva Díaz, Juan Carlos Neuwnschawander y Aurelio Pastor Valdivieso, miembros de la citada comisión.

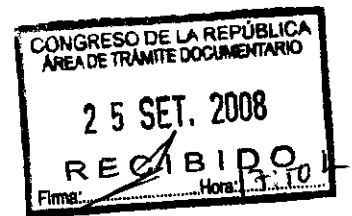
Sin otro particular, quedamos de usted.

Atentamente,


Aurelio Pastor Valdivieso
Congresista de la República
Secretario


Juvenal Silva Díaz
Congresista de la República
Miembro


Juan Carlos Neuwnschawander
Congresista de la República
Miembro



INFORME

FINAL

COMISION

MULTIPARTIDARIA

DE INVESTIGACIÓN

DEL PROYECTO

CORREDOR INTEROCEÁNICO

PERÚ – BRASIL

IRSA SUR

LIMA -2008

I. ANTECEDENTES

El 17 de abril de 2008 el Pleno del Congreso aprobó el texto sustitutorio de las Mociones de Orden del Día N° 4178 y 4180 presentadas por la Célula Parlamentaria Aprista, la 4187 del Grupo Parlamentario Nacionalista-Unión Por el Perú; la 4195 y 4228, presentadas por los congresistas integrantes de la Comisión de Fiscalización y Contraloría; y la 4241, presentada por la Célula Parlamentaria Aprista, mediante el cual se acordó conformar una Comisión Multipartidaria Investigadora del Proyecto Corredor Interoceánico Perú-Brasil, IRSA-SUR, comprendiendo esencialmente los tramos 2, 3 y 4.

En la sesión del Pleno del Congreso realizada el 7 de mayo de 2008, a propuesta de la Presidencia del Congreso de la República y de conformidad con inciso a) del artículo 88° de su Reglamento, acordó por unanimidad la designación de los integrantes de esta Comisión Multipartidaria Investigadora, así como otorgarle un plazo de 60 días útiles para realizar las investigaciones correspondientes. Asimismo, en esta sesión se acordó también la designación de los integrantes de la mencionada Comisión.

El 13 de mayo de 2008 se instaló y se eligió la Mesa Directiva de esta Comisión Investigadora, quedando conformada de la siguiente manera:

- Congresista Margarita Sucari Cari, Presidenta;
- Congresista Renzo Andrés Reggiardo Barreto, Vicepresidente;
- Congresista Aurelio Pastor Valdivieso, Secretario;
- Congresista Juvenal Silva Díaz, Integrante; y
- Congresista Juan Carlos Eguren Neuwnschwander, Integrante.

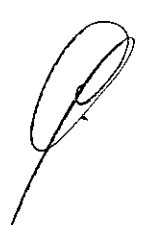
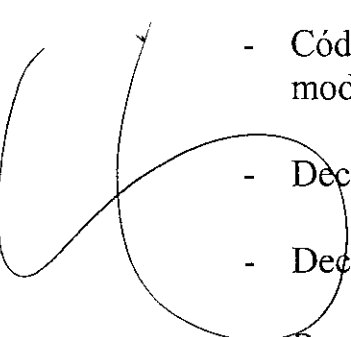
II. ALCANCES DE LA INVESTIGACIÓN

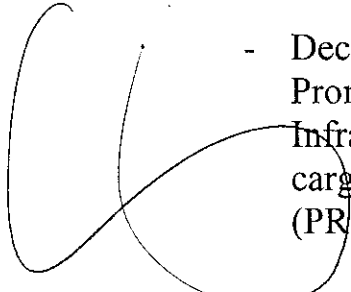
Los hechos que son materia de investigación por parte de esta Comisión Multipartidaria Investigadora son los siguientes:

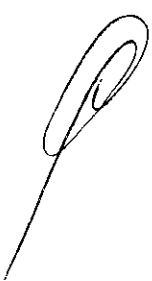
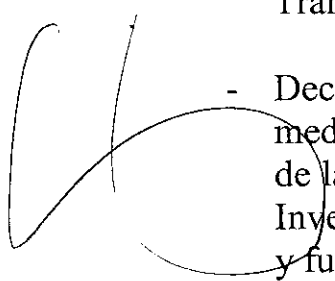
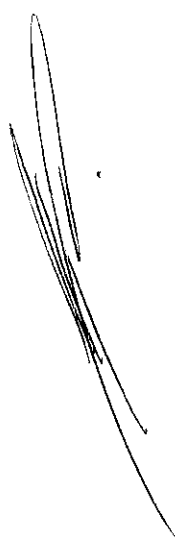
1. Determinar si existieron irregularidades en el proceso previo al otorgamiento de la concesión y al momento de otorgarse ésta, en los tramos 2, 3 y 4 de la Carretera Interoceánica.
2. Determinar si existen irregularidades por parte de las empresas concesionarias en la construcción y ejecución de las obras que se viene efectuando actualmente en los tramos 2, 3 y 4 de la Carretera Interoceánica.
3. Determinar si existen irregularidades en los Contratos de Concesión de los tramos 1, 2, 3, 4 y 5 de la Carretera Interoceánica y sus adendas, así como establecer si existe un incumplimiento de las mismas.
4. Determinar si existen irregularidades en la labor que vienen realizando las Empresas Supervisoras respecto de los tramos 2, 3 y 4 de la Carretera Interoceánica.
5. Determinar si existe incumplimiento de las cláusulas referidas al impacto ambiental en los Contratos de Concesión de los tramos 2, 3 y 4 de la Carretera Interoceánica.

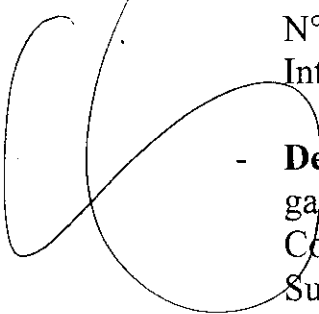
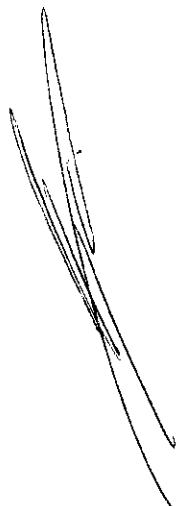
III. MARCO LEGAL

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N° 28214 que declara de utilidad y necesidad pública y ejecución preferente del Proyecto Corredor Vial IRSA SUR II PERÚ-BRASIL.

- 
- 
- 
- Ley N° 27785, Ley del Sistema Nacional de Control y la Contraloría General de la República.
 - Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de la Inversión Pública.
 - Ley N° 28670, que modifica la Ley N° 27293.
 - Decreto Supremo N° 022-2005-PCM sobre exoneración de la fase de preinversión del ciclo de un proyecto de inversión pública.
 - Ley N° 27444- Ley de Procedimiento Administrativo General.
 - Ley N° 26887- Ley General de Sociedades.
 - Código Penal, aprobado por Decreto Legislativo N° 635 y sus normas modificatorias.
 - Código Civil, aprobado por Decreto Legislativo N° 295 y sus normas modificatorias.
 - Decreto Legislativo N° 703- Ley de Extranjería.
 - Decreto Legislativo N° 689- Ley de Contratación de Extranjeros.
 - Reglamento para la emisión de informe previo sobre operaciones de endeudamiento y garantías del Estado, aprobado por Resolución de Contraloría N° 080-2004-CG.
 - Ley Marco de la Administración Financiera del Sector Público 2004-2005.
 - Decreto Legislativo N° 813- Ley Penal Tributaria.
 - Resolución Suprema N° 086-2003-EF, que modifica conformación del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN.

- 
- 
- 
- Decreto Supremo N° 095-2003-EF, que modifica denominación de la Agencia de Promoción de la Inversión por la Agencia de Promoción de la Inversión Privada PROINVERSIÓN y el Reglamento de Organización y Funciones.
 - Resolución Suprema N° 175-2002-EF, que establece conformación del Consejo Directivo de la Agencia de Promoción de la Inversión-PROINVERSIÓN.
 - Ley N° 26917- Ley de creación de OSITRAN.
 - Decreto Legislativo N° 674 del 25 de setiembre de 1991, que declaró de interés nacional la promoción de la inversión privada en las empresas del Estado, creándose la Comisión de Promoción de la Inversión Privada (COPRI), como ente rector del proceso.
 - Decreto Legislativo N° 839 del 20 de agosto de 1996-Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, creándose como organismo a cargo la Comisión de Promoción de Concesiones Privadas (PROMCEPRI).
 - Decreto Supremo N° 059-96-PCM de 26 de diciembre de 1996, mediante el cual se aprobó el Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado en las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.
 - Decreto Supremo N° 060-96-PCM del 27 de diciembre de 1996, mediante el cual se promulgó el Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega de concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.
 - Ley N° 27111, del 11 de mayo de 1999, mediante la cual se transfiere a la COPRI las funciones, atribuciones y competencias otorgadas a PROMCEPRI.

- 
- 
- 
- Resolución Suprema N° 444-2001-EF, publicada el 15 de setiembre de 2001, mediante la cual se constituyó el Comité Especial de Promoción de la Inversión Privada en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos.
 - Decreto Supremo N° 027-2002-PCM, publicada el 24 de abril de 2002, mediante la cual se dispuso la fusión de la COPRI, la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras y la Gerencia de Promoción Económica de la Comisión de Promoción del Perú en la Dirección Ejecutiva COFOPRI, la cual pasó a denominarse Agencia de Promoción de la Inversión - PROINVERSIÓN.
 - Resolución Suprema N° 228-2002-EF, publicada el 24 de setiembre de 2002, mediante la cual se cambió la denominación del Comité Especial de Promoción de la Inversión Privada en Concesión de los Tramos Viales del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil.
 - Decreto Supremo N° 095-2003-EF, publicada el 4 de julio de 2003, mediante la cual se modifica el nombre de la Agencia de Promoción de la Inversión, pasando a denominarse Agencia de Promoción de la Inversión Privada, y se aprueba el nuevo reglamento de organización y funciones de dicha entidad.
 - Ley N° 28214, publicada el 30 de abril de 2004, mediante la cual se declaró de necesidad pública, interés nacional y ejecución preferente, la construcción y asfaltado del "Proyecto Corredor Vial Interoceánico, Perú-Brasil".
 - Resolución Suprema N° 156-2004-EF, publicada el 21 de diciembre de 2004, mediante la cual se modificó el acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, por el cual se estableció la entrega en concesión al sector privado de las obras y el mantenimiento involucrados en el "Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur", Perú-Brasil a que se refiere la Ley N° 28214, bajo los mecanismos y procedimientos establecidos en el Decreto Supremo N° 060-96-PCM, encargándose la conducción del proceso de promoción de la inversión privada al Comité de PROINVERSIÓN en los Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos.

- 
- Por acuerdo de fecha **12 de enero de 2005**, el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos aprobó las bases del Concurso para la entrega en concesión al sector privado de los Tramos Viales N° 2, 3 y 4 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil, las que a su vez fueron aprobadas por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN en sesiones realizadas el 14 y 18 de enero de 2005.
 - Con fecha **23 de junio de 2005**, el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos adjudicó la Buena Pro del Concurso Público de Proyectos Integrales para la entrega en Concesión al sector privado en los Tramos Viales N° 2, 3 y 4 Urcos-Inambari-Iñapari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil.
 - El **4 de agosto de 2005** se suscriben los Contratos de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación de los Tramos Viales N° 2, 3 y 4 Urcos-Inambari-Iñapari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil.
 - **Decreto Supremo N° 088-2005-EF**, mediante el cual se otorga garantía del Estado Peruano por las obligaciones derivadas de los Contratos de Concesión de Obras en el Corredor Vial Interoceánico Sur Perú-Brasil.
 - Ley N° 28670, publicada el **26 de enero de 2006**, mediante la cual se declara de necesidad pública e interés nacional diversos proyectos de inversión incluido el Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil.
 - Decreto Supremo N° 022-2006-EF, publicada el **23 de febrero de 2006**, mediante el cual se otorga garantías a favor de la Corporación Andina de Fomento para la construcción de las Obras de la Primera Etapa de los Tramos N° 2 y 3 Urcos-Inambari-Iñapari.
 - El **8 de marzo de 2006** se suscriben los Contratos de Garantía entre la República del Perú y la Corporación Andina de Fomento.
- 
- 

IV. PLAN DE TRABAJO

El Plan de Trabajo aprobado por la Comisión Multipartidaria Investigadora, es el siguiente:

1. Base legal

- Constitución Política del Perú (artículos 97° y 102°, inciso 2).
- Reglamento del Congreso de la República (artículos 4°, 5°, 35° y 88°).

2. Conformación de la Comisión

El Pleno del Congreso de la República en su sesión celebrada el 17 de abril de 2008, aprobó el Texto Sustitutorio de las Mociones de Orden del Día N° 4178, 4187, 4228 y 4241.

Asimismo, el Pleno del Congreso de la República, en su sesión celebrada el 7 de mayo de 2008, a propuesta de la Presidencia y de conformidad con el inciso a) del artículo 88° del Reglamento del Congreso de la República, acordó por unanimidad otorgar a esta Comisión Investigadora un plazo de 60 días útiles para que presente su Informe Final.

En la misma sesión se designó como sus integrantes los congresistas Luis Wilson Ugarte del Grupo Parlamentario Aprista, Juvenal Silva Díaz, del Grupo Parlamentario Nacionalista, Margarita Sucari Cari, del Grupo Parlamentario Unión por el Perú, Juan Carlos Eguren Neuenschwander, del Grupo Parlamentario de Unidad Nacional y Renzo Reggiardo Barreto, del Grupo Parlamentario Fujimorista.

Posteriormente en la Sesión del Pleno del Congreso el 8 de mayo de 2008, se acordó reemplazar al congresista Luis Wilson Ugarte, del Grupo Parlamentario Aprista, por el congresista de la misma bancada, Aurelio Pastor Valdivieso.

El 13 de mayo de 2008, a través de la coordinación del congresista Juvenal Silva Díaz se instaló esta Comisión Multipartidaria Investigadora y se eligió a la Mesa Directiva, la cual quedó conformada así:

- Margarita Sucari Cari, Presidenta.
- Renzo Reggiardo Barreto, Vicepresidente.
- Aurelio Pastor Valdivieso, Secretario.

3. Misión de la Comisión Investigadora

Identificar las presuntas irregularidades que se pudieran haber producido en el Proyecto de la Carretera Interoceánica en los Tramos 2, 3 y 4.

4. Criterios de Trabajo de la Comisión

- Neutralidad, mediante el cual se evita que los trabajos que realizan sus integrantes se parcialice.
- Equilibrio, lo que permite que las opiniones que emitan los integrantes de la Comisión se amparen en la ponderación.
- Proporcionalidad (conformación de los integrantes de la Comisión).
- Consenso.

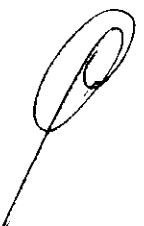
5. Objetivos

- Determinar si existieron irregularidades en el proceso previo al otorgamiento de la concesión y al momento de otorgarse ésta, en los tramos 2, 3 y 4 de la Carretera Interoceánica.
- Determinar si existen irregularidades por parte de las empresas concesionarias en la construcción y ejecución de las obras que se viene efectuando actualmente en los tramos 2, 3 y 4 de la Carretera Interoceánica.

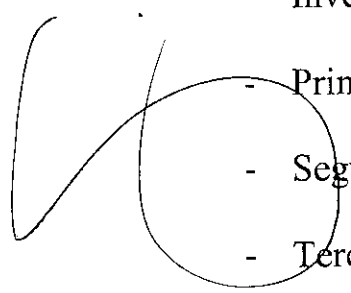
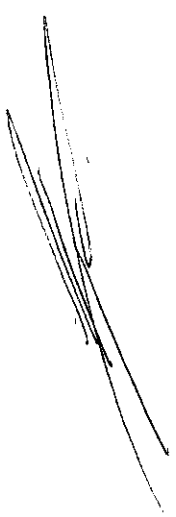
- Determinar si existen irregularidades en el trabajo de las Empresas Supervisoras en los tramos 2, 3 y 4 de la Carretera Interoceánica.
- Determinar si existe incumplimiento de las cláusulas relativas al impacto ambiental en los Contratos de Concesión de los Tramos 2, 3 y 4 de la Carretera Interoceánica.

V. ACTIVIDADES REALIZADAS

Sesiones realizadas



Se han realizado las sesiones de instalación y elección de la Mesa Directiva, siete sesiones ordinarias y una sesión extraordinaria, en el siguiente orden cronológico:

- Instalación y elección de la Mesa Directiva de la Comisión Investigadora.
 - Primera Sesión ordinaria, realizada el 21 de mayo de 2008.
 - Segunda Sesión ordinaria, realizada el 26 de mayo de 2008.
 - Tercera Sesión ordinaria, realizada el 2 de junio de 2008.
 - Cuarta Sesión ordinaria, realizada el 9 de junio de 2008.
 - Quinta Sesión ordinaria, realizada el 16 de junio de 2008.
 - Sexta Sesión ordinaria, realizada el 23 de junio de 2008.
 - Séptima Sesión ordinaria, realizada el 30 de junio de 2008.
 - Primera Sesión extraordinaria, realizada el 24 de julio de 2008.
- 
- 

Declaraciones recibidas

Se ha citado a los funcionarios y ex funcionarios estatales, así como a los representantes legales de las empresas concesionarias que ganaron la buena pro para la construcción de los Carretera Interoceánica, y también a los representantes legales de las Supervisoras de la construcción de la misma, cuyos nombres se detallan a continuación:

- Doctora, Verónica Zavala Lombardi, Ministra de Transportes y Comunicaciones.
- Señor Juan Carlos Cevallos, Presidente del Directorio del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público-OSITRAN.
- Doctor Ricardo Salazar Chávez, ex Presidente del Consejo Superior de Contrataciones y Adquisiciones del Estado- CONSUCODE.
- Señor Santiago Antunez de Mayolo Morelli, Presidente del Consejo Superior de Contrataciones y Adquisiciones del Estado- CONSUCODE.
- Señor David Lemor Bezdin, Director Ejecutivo de PROINVERSIÓN.
- Señor Genaro Matute Mejía, Contralor General de la República.
- Ingeniero José Ortiz Rivera, ex Ministro de Transportes y Comunicaciones.
- Señor Rene Cornejo Díaz, ex Director Ejecutivo de PROINVERSIÓN.
- Señor Oswaldo Plascencia Contreras, ex Gerente de Estudios y Proyectos de PROVIAS NACIONAL.
- Señor Guillermo Rebagliati Escala, ex coordinador técnico sectorial del Proyecto de Corredor Interoceánico Sur de PROINVERSIÓN.

- Ingeniero Sergio Bravo Orellana, ex Presidente del Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos.
- Ingeniero Dúlio Ayaipoma, representante legal de la empresa supervisora del Tramo 3, CESEL S.A.

VI. ASPECTOS CONTROVERTIDOS RELACIONADOS AL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO PERÚ BRASIL

VI-1 Sobre el presunto impedimento que tenían las empresas contratistas para contratar con el Estado por tener juicios pendientes.-

Este tema ha sido desarrollado en profundidad por la Comisión de Fiscalización en el periodo legislativo 2005-2006 conforme se advierte del “Informe sobre las presuntas irregularidades en la Concesión del Corredor Vial Interoceanico Sur, Perú Brasil” que en su CONCLUSIÓN NOVENA¹ señala de manera expresa que:

“Se ha también verificado la existencia de procesos judiciales en trámite en los que algunas empresas postoras tienen la calidad de parte demandante y demandada, empero no se advierte que en ninguno de los casos se configure impedimento alguno, contenido en los presupuestos de la Cláusula 5.2.2.4 de las bases administrativas, para que aquellas no pudieran participar en el Concurso.

Asimismo, al haberse emitido la Ley que declara de necesidad pública e interés nacional diversos proyectos de inversión, la Ley N° 28670, la mencionada cláusula 5.2.2.4, resulta inaplicable.”

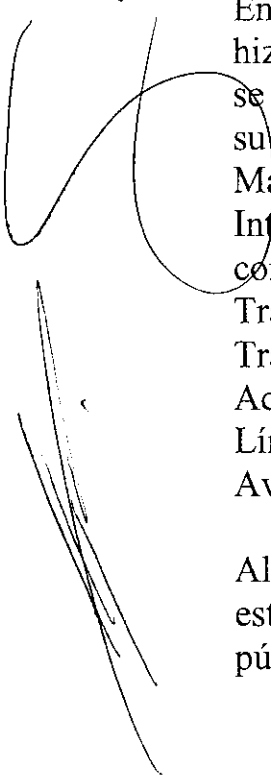
¹ Comisión de Fiscalización y Contraloría del Congreso de la República / Año Legislativo 2005-2006 (2006) Informe sobre las Presuntas Irregularidades en la Concesión del Corredor Vial Interoceanico Sur, Perú-Brasil, pp. 56.

Creemos pertinente agregar al razonamiento de la Comisión de Fiscalización que la Ley N° 28670 no ha sido derogada, tampoco ha sido objeto de alguna demanda de inconstitucionalidad ante Tribunal Constitucional, en este sentido al ser una norma de derecho público que se encuentra vigente, está destinada a producir plenos efectos jurídicos sobre el contrato de concesión de Obras y Mantenimiento de los Tramos Viales del Proyecto Corredor Vial Interoceanico Sur, Perú Brasil.



VI-2 Sobre la constitucionalidad y legalidad de la promulgación de la ley 28670.-

El Artículo 102° incisos 1) de la Constitución de 1993, señala que son atribuciones del Congreso dar leyes, así como interpretar, modificar o derogar las existentes.



En este sentido consideramos que el Congreso al dar la Ley N° 28670 lo hizo en ejercicio de las atribuciones que la Constitución le asigna y no se puede cuestionar que esta norma haya tenido nombre propio porque su artículo 1° no sólo declara de utilidad y necesidad pública las Obras y Mantenimiento de los Tramos Viales del Proyecto Corredor Vial Interoceanico Sur, Perú Brasil, sino también un grupo de proyectos como son la Construcción, Operación y Mantenimiento de las Obras de Trasvase del Proyecto Olmos, Construcción y Mantenimiento de los Tramos Viales del Eje Multimodal del Amazonas Norte del Plan de Acción de Infraestructura Sudamericana, IIRSA y la Extensión del de la Línea N° 1 del Tren Urbano de Lima desde el puente Atocongo hasta la Avenida. Grau.

Al analizar las normas contenidas en la Ley N° 28670, se advierte que esta tiene como objetivo reducir la brecha de infraestructura en servicios públicos que tiene nuestro país.

El Tribunal Constitucional, ha establecido el Principio el *in dubio pro legislatore*,² este principio se usa en caso de que se presente duda sobre la constitucionalidad o inconstitucionalidad de una norma jurídica, o a su turno sobre la legalidad de normas de tercer o inferior rango, se preferirá la validez de la norma a su invalidez.³

El Principio *in dubio pro legislatore*, tiene íntima relación con el Principio de Presunción de Constitucionalidad de la Norma Legislativa y el Principio de Inconstitucionalidad como Ultima Ratio, en determinadas circunstancias estos tres principios convergen a la hora de determinar la validez de una norma y en otras oportunidades basta con sólo uno de ellos para ratificar la validez de ésta.

La función específica del Principio *in dubio pro legislatore* tiene como función específica preferir la validez de la norma cuando exista duda sobre su invalidez, a diferencia del Principio de Presunción de Constitucionalidad de la Norma Legislativa, que trata de salvar su validez a cualquier circunstancia que no sea la duda y del Principio de Inconstitucionalidad como Ultima Ratio, que busca elaborar todas las aplicaciones de la norma posibles para determinar si al menos una de ellas permite considerarla constitucional.⁴

Podemos concluir preliminarmente señalando que al ser el Principio *in dubio pro legislatore*, un principio establecido por el Tribunal Constitucional, este es de aplicación a todo órgano del Estado y en el presente caso de los cuestionamientos a la Ley N° 28670, la Comisión decide optar por la validez de la citada norma, ante la duda sobre su invalidez.

² Sentencia emitida el 27 de junio de 2003, en el EXP 0002-2003-AI-TC sobre Acción de Inconstitucionalidad interpuesta por los señores Adolfo Urbina Nizama, Pedro Carrasco Narváez, Jesús Jery Céspedes y don Felipe Sattler Zanatti, en representación de más de 5,000 ciudadanos con firmas certificadas, contra los artículos 1°, 2°, 4° y 5° de la Ley N° 27617.

³ RUBIO CORREA, Marcial (2005) La interpretación de la Constitución según el Tribunal Constitucional, Fondo Editorial de la PUCP. Lima. pp. 350.

⁴ RUBIO CORREA, Marcial (2005) Op. cit, pp. 351-352

VI-3 Sobre la nueva licitación para la parte de la carretera pendiente de construir por el incremento del valor pactado con anterioridad.-

El Contralor General de la República deslizó la posibilidad de realizar una nueva licitación para la parte de la carretera que aun falta construir por el incremento del valor pactado en un primer momento.

La propuesta de una nueva licitación podría implicar: 1. La paralización de la construcción del corredor vial, lo que acarrearía una demora en la culminación de la carretera interoceánica, retrasando los objetivos geopolíticos del Estado peruano de integrar los mercados del Asia y la India con el Mercosur, por puertos nacionales, y, 2. Una disminución en el costo general de la obra. En todo caso, será el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien deberá evaluar la opción más conveniente.

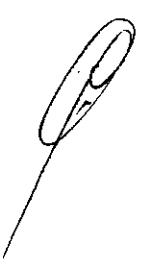
El diario argentino Clarín, en su edición del 20 de agosto de 2008, informa sobre la Declaración de Interés Público del gobierno de Chile para la rehabilitación del Ferrocarril Trasandino Central que unirá Argentina y Chile con una inversión de US\$ 3.000 millones de dólares.

Chile al integrarse vía férrea a la Argentina, también estará integrándose al Brasil, con este ferrocarril trasandino aspiran a ser el tránsito del comercio entre China, la India y el Mercosur pasando por el puerto de Antofagasta. Esta coyuntura nos obliga a avanzar con mayor rapidez en la culminación de vía interoceánica Perú Brasil.

VI- 4 Sobre los certificados de reconocimiento de los derechos del pago anual por obras (CRPAO).-

Los Certificados de Reconocimiento de los Derechos del Pago Anual por Obras (CRPAO), son una herramienta financiera que consiste en una promesa de pagos periódicos al concesionario por parte del concedente, en este caso el Estado Peruano, para los casos de proyectos en que se haya aprobado una asociación público privada (APP). Lo beneficioso del mecanismo se centra en que al aprobarse los CRPAO de acuerdo al avance de las obras, éstos pueden ser transferidos a terceros que contribuirán de esta forma también al financiamiento del proyecto.⁵

⁵ Reporte ProInversión / Enero -Febrero 2007 pp. 4.



Proinversión, manifiesta que diseñó el CRPAO con el objetivo de ofrecerles a las empresas privadas que participen en una concesión, un instrumento financiero que facilite su apalancamiento complementario (no por el total de la obra) con una garantía tangible y a tasas de financiamiento más favorables. Su uso extiende además la gama de postores en los procesos de concesión de infraestructura, permitiendo que empresas de menor tamaño puedan participar. El funcionamiento de los CRPAO se basa en que un proyecto co-financiado por el Estado, éste se hace responsable de pagos futuros periódicos al concesionario que le permitan recuperar la parte correspondiente por la inversión inicial en obras (en el Perú se ha definido por este concepto un Pago Anual por Obras: PAO) y también por los gastos realizados por mantenimiento (PAMO: Pago Anual por Mantenimiento y Operación).⁶

Para viabilizar el mecanismo, se subdivide el total de las obras necesarias en porciones específicas conformados por kilómetros o porcentaje de avance, determinadas por «hitos constructivos» verificables.⁷



Una vez alcanzado cada hito, el ente regulador —Ositran en el caso de transportes— entregará al concesionario un Certificado de Avance de Obras (CAO), el mismo que genera derechos de cobro durante un determinado número de años, teniendo cada cupón un CRPAO correspondiente. El total de CRPAO correspondientes a cada CAO son entregados por el concedente (Ministerio) al concesionario, constituyéndose desde entonces en una promesa irrevocable de la serie de pagos programados por parte del Estado.⁸

El uso de este mecanismo de financiamiento podría implicar en la práctica que el concesionario sólo deberá financiar con recursos propios lo necesario para realizar las obras del primer hito, ya que a partir de su conclusión los siguientes requerimientos podrían ser financiados con dinero recogido del mercado de capitales gracias a la cesión de los CRPAO adjudicados.⁹

⁶ Reporte ProInversión / Enero - Febrero 2007 Op. cit, pp. 4.

⁷ Reporte ProInversión Op. cit, pp. 4.

⁸ Reporte ProInversión Op. cit, pp. 5.

⁹ Reporte ProInversión Op. cit, pp. 5.

Finalmente, es pertinente mencionar que los CRPAO al tener una tasa de deuda menor se reduce también la tasa de descuento del proyecto — la tasa de descuento conocida como CPPC (Costo Promedio Ponderado de Capital) estará en función de la tasa de la deuda y de la tasa del accionista— y los ingresos necesarios (o aportes del Estado) que hacen que el proyecto sea rentable, es decir se reduce el monto del co-financiamiento ahorrando recursos del Estado.

Preinversión -como apreciaremos en detalle en la parte analítica del presente informe- ¹⁰ considera que los principales beneficios del CRPAO son:

- Obtención de menores tasas de financiamiento.
- Reducción de la utilización de los recursos públicos (co-financiamiento), ya que los costos financieros privados son menores.
- El CRPAO es contabilizado como gasto corriente en el Presupuesto General de la República.
- Motiva la participación y desarrollo de empresas peruanas, al no tener éstas la preocupación por la búsqueda de garantías para el financiamiento.
- Genera competencia al incrementar el número de postores en los procesos de promoción de inversiones.
- Mercado de Capitales más dinámico por emisión de títulos: la existencia del CRPAO permitirá dinamizar el mercado de bonos peruanos aprovechando la liquidez existente actualmente.
- Mayor interés de agentes financieros por financiar proyectos de inversión: AFPs, inversionistas institucionales, bancos de inversión, multilaterales, estructuradores, mejoradores, sponsors, etc.

¹⁰ Reporte ProInversión Op. cit, pp. 5.

Al observar los múltiples beneficios de los Certificados de Reconocimiento de los Derechos del Pago Anual por Obras (CRPAO), pretendemos demostrar más adelante que este mecanismo está diseñado para permitir ahorrar recursos al Estado en la ejecución de obras de infraestructura.

VI-5 Sobre la comunicación de la Contraloría para impedir la firma del Contrato.-

El Contralor Genaro Matute Mejía, ha señalado que la Contraloría en un primer momento se opuso a la firma del contrato de concesión de las Obras y Mantenimiento de los Tramos Viales del Proyecto Corredor Vial Interoceanico Sur, Perú Brasil, pero, tal como se apreciará en la parte del análisis del presente informe, se ha podido verificar que esta oposición no se sustenta en un Examen Especial de Auditoria.

Se debe tener presente asimismo, que la promulgación de la Ley N° 28670 dejó sin sustento los cuestionamientos por los cuales la Contraloría se oponía a la firma del contrato de concesión.

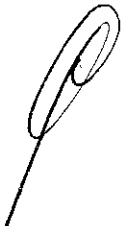
Por otro lado en la actualidad no existe ninguna resolución emitida por el Contralor General de la República ordenando a la Procuraduría el inicio de acciones legales contra los funcionarios que participaron en la firma del contrato de concesión, ni menos aun contra las empresas contratistas.

VI-6 Sobre los mayores metrados y el aumento del costo en la construcción.-

La Ministra Verónica Zavala, en su exposición ante esta Comisión Investigadora, con fecha 26 de mayo de 2008, ha señalado que las principales razones de la existencia de mayores metrados en la construcción de la carretera están debidamente justificados porque se sustentan en una serie de razones que van desde mayores cortes por las condiciones geológicas del terreno donde se realiza la construcción; el diseño geométrico de las normas técnicas de construcción genera mayores explanaciones; realización de mayores obras de drenaje o elevaciones de las rasantes a las previstas por las condiciones hidrológicas especiales; la baja calidad del suelo que ha obligado a realizar un mejoramiento de la subrasante; las distancias a botaderos y

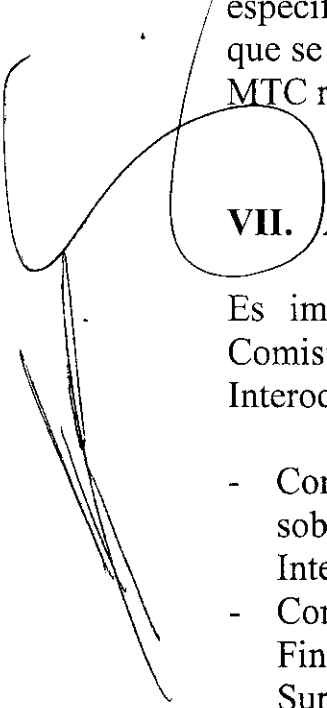
canteras, que se han incrementado encareciendo el transporte de los agregados de construcción; condiciones geográficas adversas en los distintos tramos por donde pasa la carretera, y la recurrencia de huaycos y derrumbes que son propios de la geografía del lugar.

La Ministra ha señalado expresamente que los mayores metrados no representan un sobre costo de la obra, sino un costo real, indicando asimismo que el problema no radica en la ejecución en sí de la obra, sino en el estimado inicial que partió de un Estudio de Factibilidad.



En la parte referida al control y monitoreo que viene efectuando el MTC, la ministra Verónica Zavala ha señalado que se han establecido sistemas de control para salvaguardar los intereses del Estado, como es el caso de la Elaboración de los Proyectos de Ingeniería Definitivos que pasan por un triple filtro (La empresa supervisora de la obra, OSITRAN y el MTC), este sistema garantiza que no se realice ni más ni menos de lo necesario y no se cobre más de lo invertido.

Asimismo la ministra Verónica Zavala manifestó que en la parte específica de la ejecución de la obra se viene efectuando un monitoreo que se encuentra a cargo de supervisor de la obra y OSITRAN, y que el MTC realiza visitas periódicas.



VII. ANÁLISIS

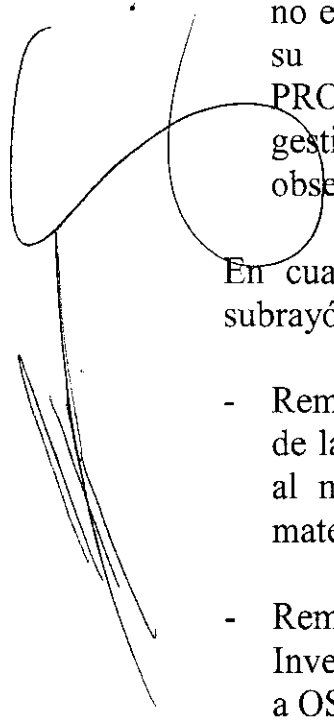
Es importante advertir que ya existen, previo al trabajo de esta Comisión, tres informes de Comisiones Ordinarias relativas a la Interoceánica Sur, y son los siguientes:

- Comisión de Fiscalización y Contraloría: (**abril 2006**). Informe Final sobre presuntas irregularidades en la concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú-Brasil.
- Comisión de Transportes y Comunicaciones. (**junio 2006**). Informe Final sobre el seguimiento a las obras de la Carretera Interoceánica Sur.
- Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado (**abril 2008**). Informe preliminar del Grupo de Trabajo de seguimiento de la Carretera Interoceánica Sur.

Conclusiones y Recomendaciones del Informe de la Comisión de Fiscalización y Contraloría

Las principales conclusiones de esta Comisión fueron las siguientes:

- 
- En el procedimiento administrativo para el otorgamiento de las concesiones no se han verificado irregularidades que hayan beneficiado ni directa ni indirectamente a los consorcios adjudicatarios de la buena pro.
 - Se verificó la existencia de procesos judiciales en trámite en los que algunas de las empresas postoras tuvieron calidad de parte demandante y demandada, y no se advirtió que en ninguno de los casos se configure impedimento alguno para aquellas que no pudieran participar en el concurso. Asimismo, al haberse emitido la Ley N° 28670, la mencionada cláusula 5.2.2.4, resulta inaplicable e inexigible.
 - El informe previo emitido por la Contraloría General de la República no es una acción de Control, la cual se realizará con posterioridad a su emisión. En tanto, las medidas que haya realizado PROINVERSIÓN a consecuencia del informe previo son actos de gestión de dicha entidad, no implicando la absolución de observaciones de acción de control alguna.



En cuanto a sus **recomendaciones** la Comisión de Fiscalización, subrayó lo siguiente:

- Remitir el informe a la Contraloría General de la República, con la finalidad que tome conocimiento del mismo al momento de efectuar la acción de control posterior sobre la materia.
- Remitir el informe a la Agencia Peruana de Promoción de la Inversión Peruana, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a OSITRAN para su conocimiento.

Conclusiones y Recomendaciones del Informe Final de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

- Se resalta la naturaleza estratégica de la interconexión vial con Brasil, el intercambio comercial que se producirá será beneficioso para el Perú, en particular para los departamentos de la denominada macro región sur.
- La Carretera Interoceánica Sur contribuirá a disminuir el déficit de infraestructura vial del país, estimado en US\$ 6. 8 mil millones.
- La modalidad de concesión Asociación Pública Privada permite realizar una inversión mayor en el presente y diferir los pagos en muchos años, lo cual permite ampliar la capacidad anual de inversión del Estado, en particular en las etapas previas del proyecto, así como en la conformación de garantías.
- El proyecto es complejo por ello requiere de una autoridad pública más eficiente en el terreno de la regulación y fiscalización.
- El Contrato de Concesión contiene un conjunto de obligaciones que aseguran el buen desarrollo del proyecto, sin embargo, existen enormes preocupaciones en torno a los aspectos ambientales, al discurrir la carretera por zonas geográficas sensibles y vulnerables por lo cual se requiere mejorar el sistema de vigilancia y monitoreo ambiental.
- Se ha verificado el compromiso del Concesionario encargado de los tramos 2 y 3 con la ejecución de la obra a pesar del retraso por parte del Estado en el otorgamiento de garantías para la línea de crédito de enlace.

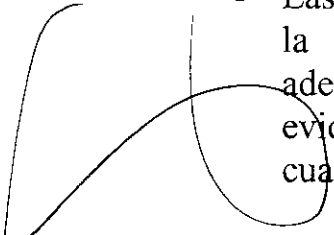
En cuanto a sus **recomendaciones**, el Informe de esta Comisión aprobó lo siguiente:

- Se recomienda una presencia más eficiente de parte del Estado, básicamente a través de las funciones de regulación y fiscalización, fortaleciendo la capacidad operativa del ente regulador para garantizar el cumplimiento de los compromisos de inversión, tiempos y cronograma contenido, a fin de lograr en el plazo más breve contar con una autoridad pública más eficiente en el terreno de la regulación y fiscalización.

- Se recomienda que la entidad concedente mejore el sistema de supervisión del proyecto, en particular en el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos en el contrato, y que aseguren su desarrollo en los términos convenidos por el Estado Peruano.
- Se recomienda a la Contraloría General de la República culminar la presentación de sus informes y/o recomendaciones con respecto al Proyecto del Corredor Vial Interoceánico Sur, a fin de que la implementación de esta vía de desarrollo se produzca en un contexto de absoluta transparencia, requisito indispensable para toda obra de interés público.

Conclusiones y Recomendaciones del Informe Preliminar del Grupo de Trabajo de seguimiento de la Carretera Interoceánica Sur de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado

Las Conclusiones más importantes del mencionado Grupo de Trabajo son las siguientes:

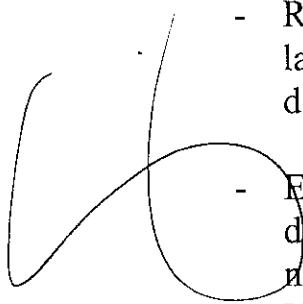
- 
- 
- Las Obras del Corredor Vial Interoceánico Sur fueron licitadas sobre la base de un Estudio de Factibilidad que no cuantificó adecuadamente las cantidades de obra a ejecutar, quedando evidenciado que dicho estudio no constituye una base adecuada para cuantificar el costo total de las Obras.
 - El porcentaje estimado de variación de la inversión, en promedio ascendería a 63% respecto del proyecto referencial, el mismo que había sido estimado para los Tramos 2, 3 y 4 de la Carretera Interoceánica en US\$ 849,8 millones de dólares.
 - Se alerta sobre la necesidad que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones informe a todas las autoridades competentes la demanda de mayores recursos, a fin de optar por una de las alternativas planteadas en el Contrato de Concesión para la conclusión de la totalidad de las obras, contrariu sensu se corre el riesgo de interrumpir el proceso de construcción.

- Resulta evidente que la construcción de la Carretera, no obstante la débil presencia del Estado, ya está generando beneficios macroeconómicos directos e indirectos, tanto para la economía nacional como regional.
- Reconocer el trabajo desplegado por el concesionario a través de la Constructora CONIRSA, mediante la implementación del Plan de Responsabilidad Social, integrado por el Programa Itinerante de apoyo a la salud y educación; y el Programa para el desarrollo del turismo responsable.



En cuanto a las **recomendaciones** del Informe Preliminar del mencionado Grupo de Trabajo, se destaca lo siguiente:

- Recomendar una presencia más activa de parte del Estado, básicamente a través de las funciones del MTC y de OSITRAN, para garantizar el cumplimiento de los compromisos de inversión de Obras.
- Recomendar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones acelerar la Evaluación Integral del Proyecto, a fin de conocer el monto exacto de la variación de la primera etapa.
- Exhortar al Poder Ejecutivo para que luego de conocer los resultados de la Evaluación Integral del Proyecto, realice los esfuerzos necesarios para garantizar la culminación de las Obras del Corredor Vial Interoceánico Sur dentro de los plazos establecidos en los Contratos de Concesión.



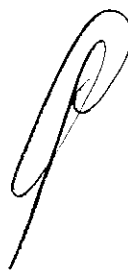
Se puede colegir que en líneas generales las conclusiones y recomendaciones de los tres informes parlamentarios citados, expresan una evaluación positiva respecto a la ejecución de los Tramos 2, 3 y 4 del Corredor Vial Interoceánico Sur.

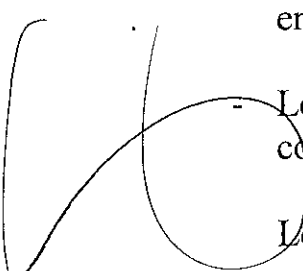


Inversión y beneficios de la Interoceánica

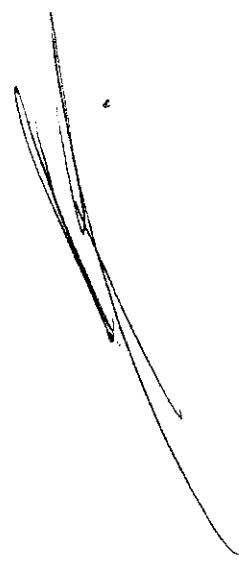
Respecto a la variación de metrados, el problema no radica en la ejecución en sí de la obra, sino en el estimado inicial que parte de un estudio de factibilidad (proyecto referencial), elaborado fundamentalmente en gabinete, que no cuantificó adecuadamente las cantidades de obra a ejecutar.

Se ha observado que la elaboración de los proyectos de Ingeniería definitivos pasan por un triple filtro: La empresa supervisora a cargo de OSITRAN, OSITRAN y el MTC.

- 
- Se advierte que la ejecución a su vez cuenta con el monitoreo permanente del supervisor y OSITRAN, así como visitas periódicas del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.
 - Los PIDS (Proyectos de Ingeniería de Detalle) se elaboran con base a información de campo, incorporando con mayor precisión los aspectos referidos a la topografía del terreno, las condiciones climáticas imperantes en la zona (precipitaciones pluviales intensas), calidad de los suelos y geología de la zona, ubicación de canteras, entre otros.

- 
- Los PIDS elaborados muestran diferencias significativas en los costos con respecto al proyecto referencial debido a:

Los mayores metrados, teniendo entre sus principales razones:

- 
- * Mayores cortes por condiciones geológicas.
 - * Diseño geométrico según normas genera mayores explanaciones
 - * Mayores obras de drenaje o elevación de rasante por condiciones hidrológicas
 - * Mejoramiento de subrasante por baja calidad de soporte del suelo
 - * Incremento de distancias de transporte a botaderos o de canteras
 - * Condiciones geográficas adversas
 - * Huayco, derrumbes, etc.

El precio de transporte de materiales, por la lejanía entre las canteras de material granular y los sectores ejecutados.

La aparición de partidas nuevas, tales como pilotes, para cimentaciones, bordillos, etc.

El plazo ajustado que encarece la logística entre otros.

- Dada esta realidad, queda claro que el valor referencial estimado en US\$ 810, MILLONES para los tres tramos, que fuera establecido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el estudio de factibilidad, no constituye de forma alguna una base adecuada para cuantificar el costo total de las obras.
- Al incorporar las cantidades reales de obra a ejecutar, los proyectos de ingeniería de detalle se aproximan mejor al verdadero valor de las obras, calculado a la fecha en US\$ 1,300 millones de dólares aproximadamente.
- Se aprecia que durante la ejecución de las obras, no se registran variaciones significativas respecto a los PIDS aprobados, por lo que al parecer no existirían sobrecostos, sino un sinceramiento de los mismos, producto de una mejor cuantificación de las obras a realizar.
- Como quiera que las variaciones de los mayores metrados superan el 10% del PAO, correspondiente a la primera etapa, de acuerdo a la cláusula 6.4A.2, del contrato el concedente tiene 2 alternativas:
 - a) Autorizar la ejecución de las obras pendientes de cada etapa, reconociendo un incremento adicional en el PAO, o
 - b) Determinar las obras pendientes de cada etapa a ser ejecutadas con el presupuesto existente.
- Es por ello, que para asegurar el asfaltado de toda la carretera en los tres tramos de 1009.10 km., el Ministerio de Transportes y Comunicaciones viene analizando dos opciones, tal como lo indicó la titular del pliego:
 - i. Ejecutar la obra en el marco de los contratos de concesión.
 - ii. Ejecutar la obra en alianza pública- privada con nuevos concesionarios.
 - iii. Ejecutar la obra como una inversión pública.

- Así también, de acuerdo a lo estipulado en el Contrato, el Concedente ha procedido a realizar una evaluación integral del Proyecto.
- Esta evaluación alcanza tanto la evaluación de lo ocurrido durante la primera etapa como la evaluación de la segunda y tercera etapa.

Evaluación de la primera etapa	Evaluación de la segunda y tercera etapa
Se ha coordinado con OSITRAN la revisión y reevaluación de todos los CAOs emitidos. Se solicitó la intervención de la Contraloría General de la República en el proceso de evaluación integral. Nos encontramos en la fase de trato directo en la determinación de precios reales, especificaciones técnicas, gastos generales y utilidad. Con estos datos, OSITRAN podrá calcular El monto exacto del cierre de la etapa.	Se formó una comisión de especialistas para evaluar propuestas alternativas que podrían derivar en menores costos de construcción. Esta evaluación se estará concluyendo en el presente mes. Se están dando las últimas modificaciones al Proyecto de Ingeniería de detalle presentado por el Concesionario.

- Cabe señalar, que la obra con los presupuestos licitados según información oficial remitida por la Ministra de Transporte y Comunicaciones, alcanzaría para:
- Tramo 2: A diciembre se llega con un incremento del 10% del PAO contractual hasta el km. 134 asfaltado y a Marcapata explanado, si se incrementa en 15% se llega a Marcapata asfaltado.

- Tramo 3: Se llega en diciembre a Planchón sin necesidad de incrementar el PAO y a Puerto Maldonado incrementando 10% aproximadamente.
- Tramo 4: A Abril 2009 se llega al km 217 sin incrementar el PAO (para llegar a Ollachea se requeriría 55% adicional).
- Según refiere la titular del pliego, existe una diferencia del orden de US\$ 76 millones entre la posición del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y el Concesionario, respecto a los Gastos Generales y Utilidad, el mismo que a la fecha se sigue negociando, indicando que de no arribar a un acuerdo positivo podría ser más económico realizar la ejecución por Obra Pública.

Respecto al tema propuesto sobre la viabilidad de la **Concesión versus Obra Pública**, Las informaciones oficiales nos indican que la obra pública requiere de 16 meses de proceso como mínimo, de los cuales 13 corresponden a la aprobación del SNIP y al crédito suplementario.

- En cuanto a costos se advierte que esto depende esencialmente de la negociación con los concesionarios respecto a los Gastos generales y la Utilidad. Y que si bien, los concesionarios han demostrado predisposición a negociar, a la fecha se encuentran a la mitad de camino entre ambas posiciones. Observando que por obra pública se puede tener la probable ventaja de un menor costo, en caso no se pudiera llegar a un acuerdo con los concesionarios, siendo la desventaja el tema de los plazos. En tanto que si continúan los concesionarios, se tiene la ventaja que la obra se realice en menor plazo y con mayor garantía de obra; sin embargo, la desventaja podría ser los costos.

Sobre el mecanismo de cancelación, la Ministra Verónica Zavala subrayó que cancelar a través del mecanismo del PAO tiene la ventaja de no requerir fondos actuales, sino futuros, se tiene un menor plazo de cierre financiero. Radicando la desventaja en que el costo del financiamiento del privado es mayor al del Estado.

En tanto que vía liquidaciones, indicó, se puede obtener una mejor oferta de los concesionarios en cuanto a gastos generales y utilidad; así como el menor costo de financiamiento del Estado. La desventaja es que incrementa el endeudamiento del Estado y requiere de plazos de captación de fondos. Debiendo intervenir en esta decisión el Ministerio de Economía y Finanzas.

Sin perjuicio de lo antes indicado, la concesión ofrece la ventaja de asegurar el mantenimiento de las vías por ser ésta una obligación contractual debidamente garantizada, lo que no ocurre necesariamente –y de hecho no ha ocurrido en el pasado- ejecutándose por obra pública.

La construcción del Corredor Vial Interoceánico Perú-Brasil ya tiene importantes efectos socio-económicos los que, aún antes del término de las obras, ya benefician a la población. Se menciona entre estos efectos¹¹:

- Reducción del tiempo de viaje entre los poblados de Urcos-Inambari-Puerto Maldonado-Iñapari; Azangaro-San Antón-Macusani.
- Generación de puestos de trabajo directos e indirectos
- Incremento del tráfico en los tramos
- Incremento de la actividad económica en general
- Se forjaron nuevos comerciantes que mejoraron su calidad de vida
- Se realizaron intercambios de productos entre el tramo 2 y el tramo 3
- Desde el inicio de obra se han adquirido cerca de 1 millón de soles en compra de productos locales, para los campamentos de Ccatcca, Mazuco e Iberia
- Incremento de empresas de transporte
 - 14 líneas de Transporte Interdistrital e Interprovincial con sede en Mazuco.
 - En Iberia e Iñapari se incremento de 2 a 11 empresas de transporte en solo dos años.
- Constitución de 317 nuevas empresas en Madre de Dios y Generación de más de 1200 nuevos puestos de trabajo.
- Mazuco e Iberia, e Iñapari ya cuentan con telefonía celular.
- Incremento del número de establecimientos de hospedaje, restaurantes y habitaciones.

¹¹ Información proporcionada por OSITRAN a la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos, AfroPeruano, Ambiente y Ecología en Sesión de fecha 22 de enero del 2008.

- **Beneficios Económicos:** Una reciente publicación del centro de investigación de la Universidad Pacifico, denominada “Estimación de los Beneficios Económicos de la Carretera Interoceánica”¹² cuyo objetivo de estudio fue estimar los beneficios que traerá para el país la construcción y operación de la carretera interoceánica; abordándola desde un enfoque macroeconómico así como microeconómico, establece que el modelo macroeconómico distingue entre las etapas de construcción y de operación de la carretera, de tal manera que la primera etapa se constituye en el principal factor de impulso de la demanda agregada, mientras que, una vez concluida la obra, su operación se constituye determinante del incremento de la producción u oferta agregada potencial.

De esta forma, el incremento en el excedente del productor en la MacroRegión Sur, se calculó desde una perspectiva macroeconómica como la variación en el valor agregado regional resultante de la implementación de la carretera.

Concentrándose los efectos, por el lado de la demanda en el sector construcción, y en menor medida, en los sectores de otros servicios, tales como manufactura y comercio. En promedio, durante los años de construcción de la carretera, el aumento anual en el valor agregado regional con relación a los niveles de producción proyectados sin carretera asciende a 1,1%.

Los efectos por el lado de la oferta son ligeramente perceptibles durante los primeros años, mientras que luego van cobrando cada vez mayor trascendencia. Los sectores mas beneficiados por esta fase son servicios, comercio y manufactura. El crecimiento en el primero de ellos podría explicarse entre otros factores, por la prestación de servicios vinculados al sector transporte, el segundo de estos sectores, engloba el aumento en la prestación de servicios de comercialización, alimentación y alojamiento. En tanto que el crecimiento en el último sector, podría deberse al desarrollo de ciertas actividades como la industria del cemento, del mueble así como del desarrollo de productos agroindustriales ya existentes, como la cebolla, y nuevos como las aceitunas y los ajos, que cuentan con demanda efectiva en Brasil.

¹²Documento de trabajo N° 81, José Luis Bonifaz, Roberto Urrunaga y Carmen Astorne

El aumento promedio anual en el valor agregado regional durante los años en que cobra mayor importancia la fase de oferta (2010-2030) corresponde a 0.79% sobre los niveles de producción proyectados sin carretera.

En suma el incremento anual experimentado durante el horizonte temporal bajo análisis en el valor agregado de la Macro Región Sur es de 0.88%, mientras que en términos nacionales, el aumento promedio anual es de 0.27%.

La actualización de los incrementos en el valor agregado regional producidos por la carretera durante el periodo 2006-2030, sumando los efectos de la fase de demanda y de oferta, arroja la cifra de US\$ 1,468 millones en términos reales del año 1994, considerando una tasa de descuento de 12%.

- **Beneficios del Transporte:** Los beneficios que se generan en el ámbito de transporte a raíz de la construcción de la carretera son aquellos que obtiene la sociedad a través de los usuarios de la carretera, que consisten en la reducción de los costos operativos del tráfico normal o existente, el ahorro en los tiempos de viaje de los pasajeros de los vehículos existentes y los beneficios por el tiempo y los costos operativos ahorrados del tráfico generado.

Así el valor actual de los beneficios provenientes de los ahorros de los usuarios de la carretera es US\$142 millones para una tasa de descuento de 12%. Asimismo, como era previsible, los ahorros en costos (95%) son mayores que los ahorros en tiempo (5%).

- **Evaluación Económica:** Los desembolsos que debe realizar el Estado, de acuerdo con el compromiso asumido en los contratos de concesión de los diversos tramos de la carretera, son el pago por obras (PAO) y el pago por mantenimiento y operación (PAMO). Estos desembolsos son los que deben ser descontados de los beneficios de la carretera. Los beneficios, por su parte, están conformados por la suma de los resultados del modelo de transporte y de la estimación macroeconómica del excedente del productor de la Macro Región Sur. Este último resulta del incremento en el valor agregado regional debido exclusivamente a la fase de oferta.

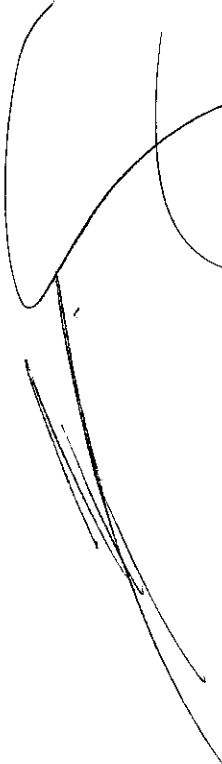
Así el valor actual neto (VAN) para una tasa de descuento de 12% es de US\$ 489 millones, lo que permite concluir que el proyecto es beneficioso para la Macro Región Sur y por ende para el país.

Estos índices de evaluación socioeconómicas han sido actualizados por el Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, institución que durante el primer semestre del año 2006, realizó un estudio con el objeto de estimar los beneficios para el país y particularmente para la Macro Región Sur (MRS), derivados de la construcción y operación de la carretera interoceánica (Tramos 2, 3 y 4). Beneficios que hemos podido apreciar en los párrafos precedentes.

Es por ello, que con el fin de tener al día la información brindada, los autores del citado estudio han emitido el presente informe¹³, el mismo que resume los principales resultados de la actualización de los beneficios de la carretera con información real del tráfico del año 2007 para los tramos 2 y 3 de la Interoceánica, el mismo que arriba a las siguientes conclusiones:

- La carretera interoceánica es beneficiosa para la Macro Región Sur y para el país, pues genera beneficios directos (disminución de costos operativos vehiculares y ahorro de tiempo para los pasajeros e indirectos (aumento de la oferta productiva potencial).
- El valor actual de los beneficios descontando a una tasa de 11% es US\$ 1857 millones. El valor actual de los beneficios directos es de US\$ 302 millones (16% del total de beneficios) y de los beneficios indirectos es US\$ 1555 MILLONES (84%)
- Los beneficios calculados son conservadores. Por un lado, los beneficios directos no incluyen el mayor tráfico del tramo 4 y, por otro lado, los beneficios indirectos se refieren exclusivamente al incremento en el valor agregado regional debido a la fase oferta.

¹³ Documento elaborado por José Luis Bonifaz y Roberto Urrunaga; preparado para uso exclusivo de Concesionaria Interoceánica Sur- Tramo 3 S.A.

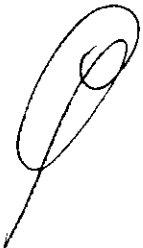
- 
- El valor actual neto de la carretera, descontando los aportes del Estado determinados en los contratos de concesión de los tramos 2, 3 y 4 (valores del PAO, del PAMO y de los pagos por transitabilidad) suma de US\$ 1246 millones, cifra que puede interpretarse como la cantidad de dinero adicional que el Estado podría dedicar a la carretera.
 - El valor máximo del PAO que podría aportar el Estado, suponiendo constantes los valores del PAMO y de los pagos por transitabilidad fijados en los contratos de concesión de los tramos 2, 3 y 4 alcanza US\$ 306.73 millones durante 15 años, lo que representa el triple de la suma de los PAO contractuales de estos tramos.
 - Los beneficios totales aquí estimados de los tres tramos de la carretera se incrementan en US\$ 417 millones con respecto a los beneficios que se derivan del estudio del año 2006, mientras que la inversión proyectada se incrementa en US\$ 464 millones. Debe rescatarse que el hecho que el aumento en los beneficios totales sea inferior al aumento en la inversión se debe a que no se ha podido estimar el aumento en los beneficios directos del tramo 4 ante la falta de información sobre los nuevos niveles de tráfico.
 - Dado lo anterior, si se trabaja solo con los tramos 2 y 3 de la carrera, el incremento de los beneficios totales, que se estima en US\$ 297 millones, resulta superior al aumento en la inversión proyectada, que es US\$ 256 millones.
 - Asimismo, los conteos de tráfico efectuados en los tramos 2 y 3, superan ampliamente las expectativas en algunos puntos, el tráfico del 2007 ha superado a las proyecciones del año 2030, en el menor de los casos supera al del 2016.
- 

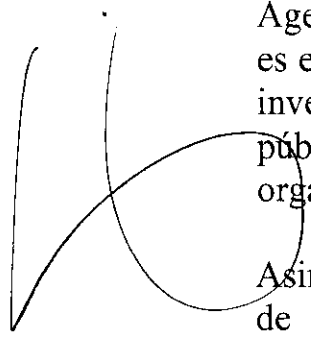
Itinerario jurídico y económico de la Interoceánica

Es importante resaltar lo estratégico que resulta para el Perú la interconexión vial con Brasil, especialmente en el ámbito comercial, y de manera muy especial para los departamentos de la macro región sur. Esta carretera es la principal inversión que viene siendo realizada por el Estado y por el sector privado, y contribuirá significativamente a la descentralización en el país.

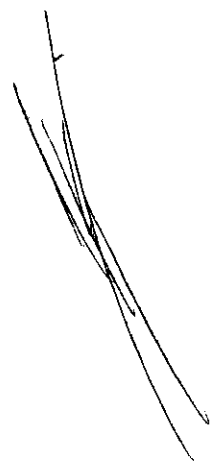
Su ejecución permitirá el desarrollo económico y social de los departamentos mencionados, generará más empleo, incrementará el flujo de turistas y la creación de negocios en diferentes sectores.

Actualmente se ha podido comprobar que el tráfico real es mayor al que se había proyectado en la etapa de estudios de dicho proyecto con lo que se demuestra las bondades de la carretera. Este mayor tráfico genera mayores ingresos para el Concesionario, lo que implica menores desembolsos del Estado. Según lo indicado en el contrato de concesión, el cofinanciamiento del estado equivale a la diferencia entre PAO + PAMO y el Peaje recaudado por el concesionario. De mantenerse el crecimiento en el tráfico, cada vez los desembolsos del Estado serán menores a los que se habían estimado.

- 
1. En cuanto al Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión al sector privado de las Obras y el Mantenimiento de los Tramos Viales 2, 3 y 4 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil, es preciso indicar respecto de la conducción de los procesos de promoción de la inversión privada que el Artículo 5 del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras de infraestructura y de servicios públicos, aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM (en adelante, "TUO de Concesiones"), establece que la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN es el encargado de diseñar y conducir el proceso de promoción de la inversión privada en obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, unificando la toma de decisiones a éste respecto, como organismo rector máximo.



Asimismo, de conformidad con el Numeral 2 del Artículo 6 del TUO de Concesiones, corresponde a PROINVERSIÓN, establecer las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos que serán entregadas en concesión al sector privado bajo los mecanismos y procedimientos mencionados en dicho cuerpo legal.



En ese contexto, mediante Resolución Suprema N° 156-2004-EF, de fecha 21 de diciembre de 2004, se ratificó el Acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN en virtud del cual se acordó incorporar al proceso de promoción de la inversión privada a cargo de dicha entidad, las obras y el mantenimiento del Proyecto Corredor

Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil, para ser entregados en concesión al sector privado bajo los mecanismos y procedimientos establecidos en el TUO de Concesiones y su reglamento.

De otro lado, el Artículo 11 del Reglamento del TUO de Concesiones, establece que el Plan de Promoción será sometido a consideración de la PROMCEPRI (hoy, Consejo Directivo de PROINVERSIÓN) y, el acuerdo que se adopte deberá ser ratificado por Resolución Suprema refrendada por el Ministro de Economía y Finanzas y el Ministro del sector correspondiente.

En tal sentido, mediante Resolución Suprema N° 006-2005-EF, se ratificó el Acuerdo de PROINVERSIÓN que aprueba Plan de Promoción de la Inversión Privada para entrega en concesión de obras y mantenimiento de las Redes Viales del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil.

Asimismo, mediante dicha resolución se define como modalidad aplicable al proceso la establecida en el literal c) del artículo 14 del Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

De la documentación analizada se ha verificado que en virtud del encargo formulado conforme a lo indicado precedentemente, el 12 de enero de 2005, el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos aprobó las Bases del Concurso, siendo aprobado por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN en su sesión de fechas 14 y 18 de enero de 2005, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 23 del TUO de Concesiones.

De acuerdo a las Bases del Concurso, el Concesionario tendrá a su cargo la Construcción, Mejoramiento y Rehabilitación, en función al Tramo adjudicado, así como la operación, mantenimiento y explotación de la Concesión. De acuerdo con el tipo de contrato previsto en el esquema de Concesión, se trata de una Concesión tipo BOT (*build, operate and transfer*), con aportes garantizados a cargo del Estado de la República del Perú, de acuerdo a la Propuesta Económica del Postor.

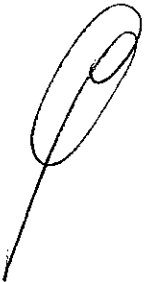
De otro lado, los Artículos 24 y 25 del TUO de Concesiones, concordante con el Capítulo III de su Reglamento, definen el contenido mínimo de las Bases, conforme a lo siguiente:

- El Artículo 24 del TUO de Concesiones dispone que para participar en la Licitación Pública Especial o en el Concurso de Proyectos Integrales, será necesario garantizar la propuesta en la forma, monto y condiciones que para estos efectos establezcan las bases.
- El Artículo 25 del TUO de Concesiones dispone que la concesión se otorgará al titular de la propuesta técnica y económicamente más conveniente, la cual se determinará según el sistema de evaluación que se fije en las bases, entre otros, teniendo en consideración:
 - a) El nivel tarifario y su estructura de ser el caso;
 - b) El plazo de otorgamiento de la concesión;
 - c) La oferta financiera;
 - d) Los ingresos garantizados por el Estado;
 - e) El compromiso de riesgo asumido por el oferente, respecto del costo del proyecto y los riesgos en la explotación;
 - f) La fórmula de reajuste de las tarifas y su sistema de revisión, de ser el caso; y,
 - g) Otros servicios adicionales, útiles y necesarios.

Con relación a la forma de la convocatoria, el Artículo 14 del Reglamento del TUO de Concesiones dispone que la convocatoria a Concurso de Proyectos Integrales deberá ser publicada en el Diario Oficial El Peruano y en dos diarios de circulación nacional, por dos (2) días consecutivos. En el mismo sentido, el Artículo 26 del TUO de Concesiones indica adicionalmente que debe mediar entre la segunda publicación y la fecha límite para la presentación de la propuesta, por lo menos treinta (30) días calendario.

En el presente caso, la convocatoria se realizó el día 19 de enero de 2005, cumpliendo con las disposiciones antes indicadas.

Finalmente, con relación al contrato de concesión, se ha verificado que éste tuvo en consideración, entre otras, las siguientes disposiciones:

- 
- Conforme a lo establecido en el Artículo 16 del TUO de Concesiones¹⁴, las concesiones se otorgarán por el plazo de vigencia que se indica en el Contrato de Concesión, el que en ningún caso excederá de sesenta (60) años. En el presente caso, debemos indicar que el plazo previsto en cada contrato de concesión es de veinticinco (25) años.
 - Tal como se prevé en el Inciso b) del Artículo 36 del TUO de Concesiones¹⁵, el Concesionario se obliga a no interrumpir el tránsito a lo largo de la carretera para la realización de las Obras, para lo cual deberá desarrollar y presentar al Regulador un Plan de Tránsito Provisorio con expresa mención de los métodos, procedimientos y tecnologías que aseguren el tránsito fluido en todo el sector afectado por las Obras.
 - Conforme a lo establecido en el Artículo 13 del Reglamento¹⁶, el Contrato dispone la obligación a cargo del Concesionario de contratar determinadas pólizas de seguros.
 - Con relación a las garantías a favor del Estado, según lo dispuesto en el Artículo 28 del TUO de Concesiones¹⁷, los Contratos de Concesión establecen la obligación del Concesionario, de presentar garantía suficiente que asegure la correcta ejecución de las obras y prestación del servicio y el cumplimiento de obligaciones correspondientes a su naturaleza, calidad y características.
- 

¹⁴ Artículo 16.- Las concesiones se otorgarán por el plazo de vigencia que se indique en el Contrato de Concesión, el que en ningún caso excederá de sesenta (60) años. La vigencia se contará a partir de la fecha de celebración del contrato respectivo.

¹⁵ Artículo 36.- La etapa de construcción, reparación y conservación se sujetará al siguiente régimen:
(...) b) La construcción, reparación y conservación de la obra no podrá interrumpir el tránsito de caminos o vías existentes. Cuando la interrupción sea imprescindible, el concesionario estará obligado a habilitar un adecuado tránsito provisorio.

¹⁶ Artículo 13.- Los concesionarios podrán contratar dentro o fuera del país seguros que cubran sus inversiones contra riesgos comerciales y no comerciales.

¹⁷ Artículo 28.- Concluido el procedimiento respectivo para el otorgamiento de la concesión, el adjudicatario deberá prestar garantía suficiente que asegure la correcta ejecución de la obra y prestación del servicio y el cumplimiento de las obligaciones correspondientes a su naturaleza, calidad y características.

La garantía podrá ser real o personal. Su naturaleza y cuantía se determinarán en las bases de la Licitación o Concurso respectivo.

- Tal como se establece en el Artículo 39 del TUO de Concesiones¹⁸, las causales de caducidad de la Concesión son las siguientes: (i) vencimiento del plazo por el que se otorgó, (ii) incumplimiento de las obligaciones del Concesionario cuya violación haya sido expresamente tipificada como causal de caducidad en el contrato, (iii) acuerdo entre el Estado y el Concesionario, (iv) destrucción total de la obra, entre otras causales establecidas en el Contrato.

- Finalmente, conforme a lo indicado en el Artículo 26 del Reglamento del TUO de Concesiones¹⁹, los Contratos de Concesión de los Tramos 2, 3 y 4 del Proyecto INTEROCEÁNICA, contemplan como mínimo los derechos, obligaciones, plazos, garantías y demás condiciones pertinentes al tipo de concesión de que se trate.

2. En el procedimiento administrativo para el otorgamiento de la concesión no se han encontrado irregularidades que pudieran hacer evidenciar que el diseño del mismo haya tenido por finalidad beneficiar directa o indirectamente a los consorcios que se adjudicaron la Buena Pro.

Durante el proceso de concesión, se pusieron a disposición de los postores toda la información relacionada al proyecto, y en las bases y contrato se definieron los parámetros más importantes para evitar las incertidumbres que pudieran existir en los postores antes de presentar sus ofertas. Por ejemplo, todos los postores conocían la inversión referencial, el plazo de concesión, el período de construcción exigido, la tasa de interés referencial para el cálculo del PAO, entre otros. Fijar estos parámetros permitió uniformizar criterios entre todos los postores.

¹⁸ Artículo 39.- La concesión caducará por las siguientes causales:

a) Vencimiento del plazo por el que se otorgó;
b) incumplimiento de las obligaciones del concesionario cuya violación haya sido expresamente tipificada como causal de caducidad en el contrato correspondiente;
c) acuerdo entre el Estado y el concesionario;
d) destrucción total de la obra; y
e) Otras causales que se estipulen en el contrato.

¹⁹ Artículo 26.- El Contrato de Concesión contemplará, como mínimo, los derechos, obligaciones, plazos, garantías y demás condiciones pertinentes al tipo de concesión de que se trate.

La información proporcionada por Proinversión fue comunicada a través de circulares, las mismas que eran publicadas luego que fueran enviadas a los postores.

3. En cuanto a la eliminación del PAMO como factor de competencia, ésta fue decidida por PROINVERSION teniendo en cuenta que el cofinanciamiento del Estado se aplicaba en la inversión para la ejecución de las obras, pues una vez concluidas, el empleo de las vías estaba condicionado al pago de peaje, monto que se consideraba suficiente para la ejecución del mantenimiento.

Si bien es cierto que se eliminaba este concepto del factor de competencia hay que tener presente que la cantidad determinada por el asesor financiero de PROINVERSION como PAMO, se contemplaba referencialmente, y el Concesionario debía asumirla y continuar con la operación y mantenimiento de la carretera, existiendo la posibilidad que solicitara un reajuste por considerarlo insuficiente, teniendo en cuenta que se aplicaba recién a la culminación de las obras. Para el caso en que el Concesionario decidiera ceder su posición contractual o fuera necesario realizar un concurso para continuar con el proceso de concesión, se endurecieron para el Concesionario las condiciones contractuales, a través de cláusulas adicionales.

4. Con fecha 04 de agosto de 2005 la Vice Contralora General de la República remitió a PROINVERSIÓN el Oficio N° 262-2005-CG/VC expresando haber tomado conocimiento que “Constructora Norberto Odebrecht S.A.”, “Graña y Montero S.A.A” y “Constructora Queiroz Galvao S.A.” formarían parte de los consorcios que obtuvieron la buena pro para los Tramos Viales 2, 3 y 4 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil, habiéndose identificado de los reportes de la Procuraduría Pública adscrita a la Contraloría General de la República que las referidas empresas tenían procesos judiciales iniciados por y contra el Estado.

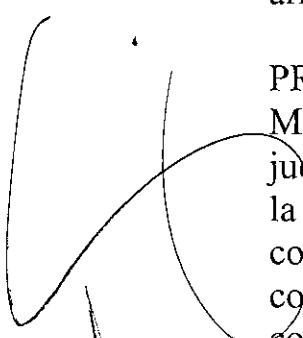
Dicha comunicación fue recibida por PROINVERSIÓN cuando los actos programados para la firma del respectivo contrato de concesión ya se habían iniciado.

La situación descrita por la Vice Contralora General de la República, de ser exacta, habría supuesto una colisión con lo preceptuado en la Cláusula 5.2.2.4 de las bases administrativas y por ende, dichas empresas estarían incursas dentro del marco de los impedimentos para participar en el concurso.

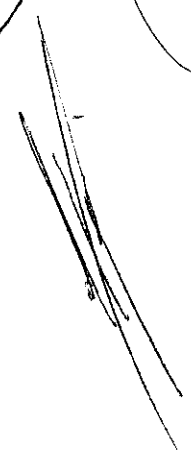


Al respecto, de la información proporcionada por PROINVERSIÓN así como de las declaraciones de los funcionarios y ex funcionarios de ésta, se ha evidenciado que la entidad decidió continuar con la firma del contrato de concesión luego de solicitar a los postores la presentación de sus descargos y nuevas declaraciones juradas, y de solicitar la opinión legal del Dr. Juan Monroy (de la cual se desprendía –sin negar la existencia de los procesos judiciales- que la sola información proporcionada por la Contraloría General de la República, no permitía afirmar con certeza que se hubiere configurado el impedimento de las empresas postoras, para participar en el concurso).

Asimismo, de conformidad con los numerales 41.1, 41.1.3, 42.1 y 41.2 de la Ley del Procedimiento Administrativo General dispuso la fiscalización posterior de las declaraciones juradas presentadas con arreglo a la Cláusula 5.2.2.4 de las bases administrativas.

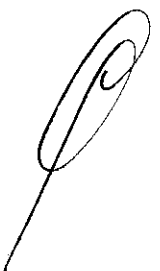


PROINVERSIÓN encargó la fiscalización posterior al Dr. Juan Monroy quien a través de sendos informes concluyó que los procesos judiciales mencionados en el oficio de la Vice Contralora General de la República NO se derivaban del incumplimiento de obligaciones contractuales de las empresas imputadas y que en tal virtud, no constituían impedimento para que las mismas participaran en el concurso.



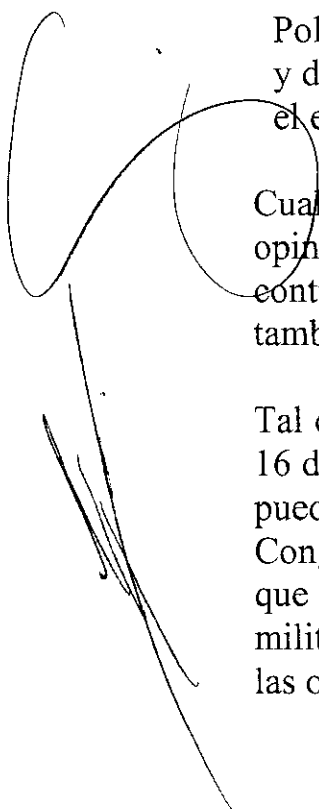
Es de hacer notar así mismo, que con fecha 26 de enero de 2006 se promulgó la Ley N° 28670, Ley que declara de Necesidad Pública e Interés Nacional diversos Proyectos de Inversión, -dentro de los cuales se incluyó las Obras y Mantenimiento de los Tramos Viales del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil- y en cuyo Artículo 3 se estableció expresamente que:

“Los impedimentos para ser postores contenidos en las bases administrativas de los procesos de promoción de la inversión privada a que se refieren el Decreto legislativo N° 674, el Texto Único Ordenado aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM y la Ley N° 28059, que excedan los alcances de lo dispuesto por el literal f) del artículo 9 del Texto Único Ordenado aprobado por Decreto Supremo N° 083-2004-PCM o por otra norma legal expresa, son inaplicables e inexigibles.”



En tal sentido, y aún cuando las aseveraciones de la Vice Contralora General de la República contenidas en el Oficio N° 262-2005-CG/VC hubieren resultado exactas, por tratarse de exigencias que exceden lo dispuesto por el literal f) del artículo 9 del Texto Único Ordenado aprobado por Decreto Supremo N° 083-2004-PCM resultaban inaplicables e inexigibles.

La Ley N° 28670, Ley que declara de Necesidad Pública e Interés Nacional diversos Proyectos de Inversión, se encuentra vigente hasta la fecha.

- 
5. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 82° de la Constitución Política del Perú y la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República (CGR), faculta a la CGR el ejercicio del control: previo, preventivo y posterior.

Cualquier operación que esté sujeta a control previo requiere una opinión de la Contraloría General. En caso no tener una actuación de control previo, la Contraloría General tiene que emitir un informe y también informar al Congreso respecto de esto.

Tal como señala el Contralor General de la República en la sesión del 16 de junio de 2008, en cuanto a control previo, la idea aquí es que se pueda actuar en las acciones de alto riesgo identificadas por el Congreso hasta antes de la dación de la ley, y aquí son tres aspectos que se toman en consideración: primero, adquisiciones secretas militares; segundo, adicionales de obra; y tercero, lo que vienen a ser las operaciones de endeudamiento.

En este caso específico, expresó el Contralor General que *“por ejemplo, en el contrato no se tomó en consideración la posibilidad de tener adicionales de obra. En otras palabras, en el contrato de la concesión se eliminó esta posibilidad de que nosotros pudiéramos dar una opinión por adicionales de obra, nuestra participación, como digo, fue más bien por las garantías y avales de endeudamiento que está haciéndose en el Estado”*.

El control preventivo está más orientado a formular recomendaciones que eviten errores en la administración de los recursos del Estado. Es decir, la CGR asume el control preventivo como un elemento que va acompañando a la acción de la administración y solicitando información, haciendo supervisiones, revisando resultados inmediatos de tal forma que pueda hacer recomendaciones para evitar que se cometan errores.

Como parte del control preventivo (tramos 2, 3 y 4), se elaboraron los oficios 1296 y 1353, aquí se ha acreditado un grupo de trabajo ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Ositran para realizar el control preventivo en la modalidad de veeduría a las actividades que implican el proceso de revisión de la variación de costos en las obras que se vienen ejecutando en el marco de los contratos de concesión del Corredor Vial Interoceánica; es decir, la CGR está participando en este momento como veedores en estas dos instituciones para ver las diferencias que se están presentando en costos, sobre todo debido a este tema de la ingeniería de detalle.

En cuanto a control posterior, está dirigido a evaluar y verificar la actuación de funcionarios y la gestión de las entidades a través de acciones y actividades de control, la evaluación de las rendiciones de control, el control de la gestión y el control de la legalidad y se realiza fundamentalmente mediante acciones de control con carácter selectivo.

6. El control no es solamente una responsabilidad de Contraloría, el control es una responsabilidad también de la entidad misma que tiene a su cargo las acciones del Estado. Tiene como finalidad que la gestión de los recursos bienes y operaciones de la entidad se efectúen correcta y eficientemente y su ejercicio es previo, simultáneo y posterior.

Es decir, ellos tienen la capacidad inclusive de revisar simultáneamente lo que ellos mismos están haciendo.

El control interno es una atribución de la administración y exigida por ley hoy día para que las mismas entidades públicas puedan realizar control interno y manejarse en ese sentido.

7. Mediante Oficio N° 1208-2005-CGDC del 23 de junio del 2005 se emitió el informe previo de la IIRSA Sur, tramos II, III y IV, respecto al cofinanciamiento asumido por el Estado.

Mediante Oficio N° 2165-2007-CGDC del 27 de agosto del 2007 se emitió el informe previo de la IIRSA Sur, tramos I y V, respecto al cofinanciamiento asumido por el Estado.

8. Del 15 de abril del 2007 al 30 de junio del 2007, la CGR acreditó un equipo de trabajo para recopilación y procesamiento de información técnica administrativa para fines de control. Se hicieron visitas de inspección física a los tramos 2, 3 y 4 en el período del 26 de mayo al 15 de junio del 2007.

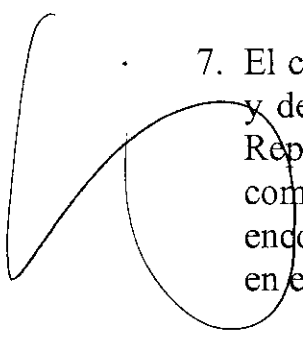
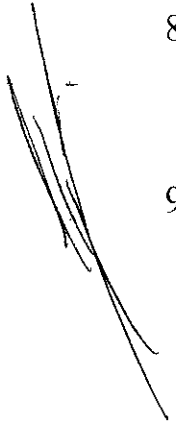
Se tomaron muestras selectivas de pavimento con el fin de verificar los aspectos técnicos en la ejecución de las obras.

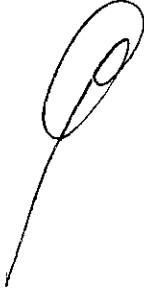
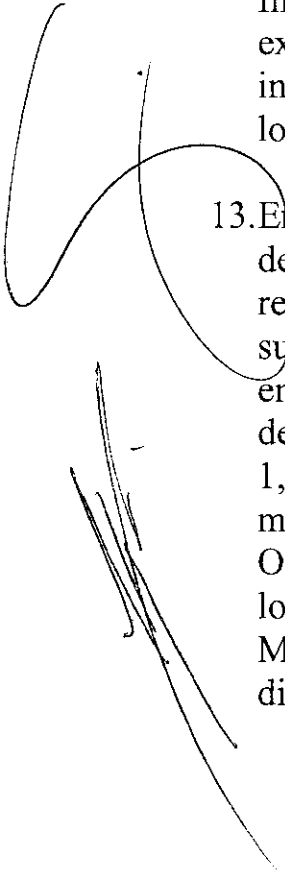
Se ha efectuado tres visitas de inspección física a las obras en ejecución, los tramos 2 a 4, para tomar conocimiento y recoger información válida para el control posterior.

9. El Estudio de la Universidad del Pacífico actualizado a marzo del 2008 concluye, que si bien en el Presupuesto Referencial de la Obra, realizado sobre la base del Estudio de Factibilidad, la inversión estuvo subestimada, los beneficios netos y totales que ya se vienen generando en el Corredor Vial, son mayores a los estimados inicialmente, determinando incluso que el Valor Actual Neto (VAN) asciende a US\$ 1,246 millones y el Valor Actual de los Beneficios a US\$ 1,857 millones, lo que es equivalente a que el Valor del Pago por Avance de Obra (PAO) establecido en el Contrato podría triplicarse y de esta forma los pagos a cargo del Estado incluyendo el Pago Anual por Mantenimiento de Obra y por Transitabilidad igualarían a los beneficios directos e indirectos estimados.

VIII. CONCLUSIONES

1. Es importante resaltar lo estratégico que resulta para el Perú la interconexión vial con Brasil, especialmente en el ámbito comercial, y de manera muy especial para los departamentos de la macro región sur, pues la Interoceánica se convierte en el eje más importante para su integración.
2. El Concurso de los Proyectos Integrales para la entrega en concesión al sector privado de las Obras y el Mantenimiento de los Tramos Viales 2, 3 y 4 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil, se realizó de conformidad al mandato contenido en el Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras de infraestructura y de servicios públicos, Decreto Supremo N°059-96-PCM y su Reglamento, Decreto Supremo N°060-PCM. Cabe señalar que las normas antes citadas contemplan la modalidad de concesión tipo BOT.
3. En el procedimiento administrativo para el otorgamiento de la concesión no se han comprobado irregularidades que pudieran evidenciar que el diseño del mismo haya tenido por finalidad beneficiar directa o indirectamente a los consorcios que se adjudicaron la Buena Pro.

- 
- 
- 
4. En la concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil, la eliminación del PAMO como factor de competencia para determinar qué propuesta resultará ganadora, fue decidida por PROINVERSIÓN, en virtud a que el co-financiamiento principal del Estado era el monto de inversión en Obras, el mismo que es un factor de competencia en las bases del concurso.
 5. Si bien es cierto existen procesos judiciales en trámite en los que algunas de las empresas postoras tienen calidad de demandantes y/o demandadas con el Estado Peruano, no se colige que esto sea para ellas impedimento pasible de colisionar con lo preceptuado en la Cláusula 5.2.2.4 de las bases administrativas, y que por ende les impida participar en el concurso. De igual modo, al haberse promulgado la Ley N°28670, que declara de necesidad pública e interés nacional diversos proyectos de inversión, la Cláusula acotada deviene en inaplicable.
 6. La Contraloría General de la República, tal como lo señalara el Contralor Genaro Matute Mejia (16 junio 2008), en el ejercicio de sus facultades establecidas en la Constitución Política del Perú y su Ley Orgánica ejerce control: previo, preventivo y posterior.
 7. El control interno comprende las acciones de cautela previa, simultánea y de verificación posterior, en ese marco la Contraloría General de la República, CONSUCODE, OSITRAN, el MTC y los otros postores, así como los actores políticos del actual y anterior gobierno no han encontrado ni denunciado, según corresponda, la comisión de ilícitos ni en el proceso de concesión ni en el proceso de ejecución de la obra.
 8. En los tramos 1, 2, 3, 4 y 5, La Contraloría General de la República emitió informes previos respecto a las operaciones de endeudamiento y garantía del Estado.
 9. La CGR efectuó tres (3) visitas de inspección física a las obras en ejecución del tramo 2, 3 y 4 para tomar conocimiento y recoger información válida para el **control posterior**.

- 
- 
10. Los proyectos de Ingeniería de detalle (PID) elaborados por las Concesionarias y aprobados por el MTC del actual gobierno, y la ejecución propia de las obras de construcción, están permitiendo identificar el costo real de la inversión del Corredor Vial, Tramos 2, 3 y 4, evidenciándose que el resultado de los mayores metrados no representan un sobre costo, sino el sinceramiento del mismo.
 11. Se ha advertido que la variación de los metrados tendría su fundamento en la necesidad de realizar mayores cortes de terreno por las condiciones geológicas, ya que el diseño geométrico genera mayores explanaciones, mayores obras de drenaje por las condiciones hidrobiológicas, la baja calidad del soporte del suelo obliga a mejorar la subrasante, el incremento de distancia en el transporte de material a botaderos y derrumbes. Es pertinente señalar que la cláusula 6.4 A del contrato establece que estos riesgos deben ser asumidos por el Estado.
 12. Los estudios de conteos de tráfico efectuados por la Universidad del Pacífico y que se encuentran contenidos en el informe denominado “Actualización de los Beneficios Económicos de la Carretera Interoceánica”, respecto a los tramos 2 y 3, superan ampliamente las expectativas iniciales. En algunos puntos el tráfico en el año 2007 se incrementa en cuanto a las proyecciones del año 2030 y en el menor de los casos, a las del año 2016.
 13. En el mismo Estudio de la Universidad del Pacífico actualizado a marzo del 2008 concluye, que si bien en el Presupuesto Referencial de la Obra, realizado sobre la base del Estudio de Factibilidad, la inversión estuvo subestimada, los beneficios netos y totales que ya se vienen generando en el Corredor Vial, son mayores a los estimados inicialmente, determinando incluso que, el Valor Actual Neto (VAN) ascienda a US\$ 1,246 millones y el Valor Actual de los Beneficios a US\$ 1,857 millones, lo que es equivalente a que el Valor del Pago por Avance de Obra (PAO) establecido en el Contrato podría triplicarse y de esta forma los pagos a cargo del Estado incluyendo el Pago Anual por Mantenimiento de Obra y por Transitabilidad igualarían a los beneficios directos e indirectos estimados.

14.El Plan de Desarrollo de los Corredores Económicos-productivos del Sur, constituye un instrumento importante que el gobierno podría utilizar para planificar la inversión en el sur del país, recordando que dicha propuesta de desarrollo beneficiará a una zona que se caracteriza por tener uno de los mayores índices de desigualdad en la distribución de los beneficios, tanto en los términos de ingresos familiares como en nivel de vida, especialmente en la sierra sur, que es considerada una de las zonas más pobres y aisladas de nuestro país.

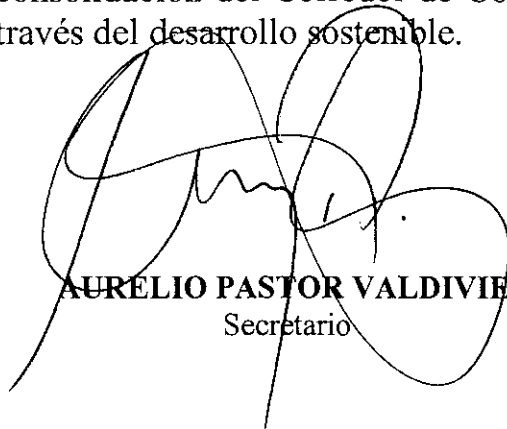
15.De los informes de avances de obra, proporcionados por OSITRAN y el MTC, se desprende que las concesionarias han culminado en el plazo establecido, inclusive antes de lo previsto, las obras correspondientes a los tramos 2, 3 y 4 de la primera etapa, encontrándose ya en ejecución las obras de la segunda etapa.

16.Existen aún retrasos en el pago a las comunidades campesinas que se ha visto afectadas por la expropiación de sus propiedades para la construcción del Corredor Vial Interoceánico Sur, lo que de no solucionarse, podría generar en el futuro situaciones de conflicto y convulsión social.

IX. RECOMENDACIONES

1. Respecto al **control posterior** se ha incluido en el PAIC 2008 de la Contraloría General de la República realizar exámenes especiales en los tramos 2, 3 y 4; cuya iniciación viene postergándose debido a las limitaciones presupuestales necesarios para financiar la contratación de profesionales especialistas. El Poder Ejecutivo debe dar curso a este requerimiento.
2. Exhortar al Ministerio de Economía y Finanzas, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a OSITRAN que garanticen la ejecución y culminación de las obras de construcción del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramos 2, 3 y 4, en los tiempos y en el cronograma establecido así como en el marco de las alternativas contempladas en los respectivos contratos de concesión.

3. Exhortar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a OSITRAN y a las empresas concesionarias que agoten a la brevedad todas las fórmulas posibles, en el marco del Contrato de Concesión, a fin de arribar a un buen entendimiento que permita concluir la construcción de las obras del Corredor Vial Interoceánico Sur, Tramos 2, 3 y 4 en el año 2010, de acuerdo al plazo contractual.
4. Exhortar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que acelere los pagos a las comunidades campesinas por las expropiaciones de terrenos que han sido utilizados en la ejecución de la carretera interoceánica.
5. Exhortar a las concesionarias a impulsar más proyectos como la INICIATIVA DE CONSERVACIÓN Y DESARROLLO SOSTENIBLE, la cual es una alianza estratégica que tiene por objetivo de fomentar iniciativas locales para la generación de trabajo y renta, en coordinación estrecha con gobierno, entidades privadas y la sociedad civil organizada, logrando promover la conservación y consolidación del Corredor de Conservación Vilcabamba-Amboró a través del desarrollo sostenible.



AURELIO PASTOR VALDIVIESO
Secretario



JUVENAL SILVA DIAZ
Miembro

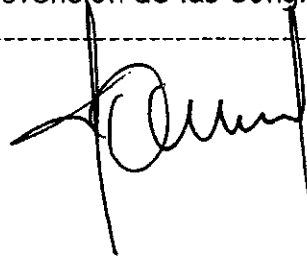


JUAN C. EGUREN NEUWNSCHAWANDER
Miembro

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 30 de octubre de 2008

Sustentado el informe final por el Congresista Pastor Valdivieso, Secretario de la Comisión Investigadora.- En debate el informe final.- Aprobado el informe final, por 54 votos a favor, 14 en contra y 10 abstenciones.--- El señor Presidente dejó constancia del voto en contra de los Congresistas Vega Antonio y León Zapata, y de la abstención de las Congresistas Cajahuanca Rosales y Sumire de Conde.-----

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Pastor Valdivieso', written over a horizontal dashed line.