



Capítulo III

Proyecto Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (Línea 1, Tramos 1 y 2)



Proyecto Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (Línea 1, Tramos 1 y 2)

Índice

- I. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO
 1. Antecedentes
 2. Ficha Técnica
 3. Procedimiento de adjudicación y ejecución del proyecto
 - 3.1 La licitación de la Línea 1 del Metro de Lima
 - 3.1.1 Línea 1 del Metro de Lima: Tramo 1
 - 3.1.2 Línea 1 del Metro de Lima: Tramo 2
 - 3.2 Contratos celebrados para la ejecución de la Línea 1 del Metro de Lima
 - 3.2.1 Línea 1 del Metro de Lima: Tramo 1
 - 3.2.2 Línea 1 del Metro de Lima: Tramo 2
 - 3.3 Supervisión de obra
 - 3.3.1 Licitación y Contrato de Supervisión: Línea 1-Tramo 1
 - 3.3.2 Licitación y Contrato de Supervisión: Línea 1-Tramo 2
 - 3.4 Contrato celebrado para la concesión y puesta en marcha de la Línea 1 del Metro de Lima
 4. Procesos judiciales
 5. Arbitrajes
 6. Investigaciones vinculadas al proyecto
 7. Instituciones y actores que intervienen
 8. Información económica
- II. HECHOS RELEVANTES Y DETERMINACIÓN DE RESPONSABILIDAD
 1. Creación de un marco legal del Metro de Lima
 - 1.1 Reunión extraordinaria del Consejo de Ministros
 - 1.2 Aprobación de licitación con inversión de recursos públicos
 2. Exoneración del proyecto del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP)
 3. Financiamiento de la Corporación Andina de Fomento (CAF)
 4. Hechos respecto a la ejecución de la Obra
 - 4.1 Incremento del valor referencial y expediente técnico para la contratación de la ejecución del tramo 1 del Metro de Lima y designación del Comité Especial.
 - 4.2 Incremento del Valor Referencial de la Obra en el Tramo 2: Grau-San Juan de Lurigancho.
 - 4.2.1 Comparativo entre el presupuesto ofertado por el contratista al momento de postular y el presupuesto final de obra luego de la aprobación del expediente técnico elaborado por el propio contratista en el Tramo.
 5. Hechos respecto al suministro de arena fina a otro proyecto.
 6. Hechos respecto a la Supervisión de Obra
 7. Repartición de utilidades entre GyM S.A. y Constructora Norberto Odebrecht S.A. Sucursal del Perú
 8. Hechos respecto a funcionarios públicos y terceros intervinientes en el proyecto



- I. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES
 - 1. Análisis
 - 2. Determinación de responsabilidades
 - 2.1 Aspecto político: Infracciones constitucionales
 - 2.2 Aspecto penal
 - 3. Conclusiones
- II. RECOMENDACIONES
- III. PROPUESTA LEGISLATIVA



PROYECTO SISTEMA ELÉCTRICO DE TRANSPORTE MASIVO DE LIMA Y CALLAO (LÍNEA 1, TRAMOS 1 Y 2)

I. Presentación del proyecto

La Línea 1, tramos 1 y 2, del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (en adelante, “el proyecto”) se gestó en el primer gobierno del expresidente Alan García Pérez, comprometiendo el presupuesto público y el endeudamiento externo con el gobierno italiano. El proyecto no prosperó, entre otras razones, por la crisis económica de la época, aunque el tramo experimental construido en Villa El Salvador fue inaugurado en abril de 1990 con la presentación de los primeros vagones del tren.

Para esa fecha, asimismo, se había avanzado la construcción de varios tramos del viaducto elevado como parte de las obras civiles. El siguiente gobierno de Alberto Fujimori decidió no continuar con el proyecto frente a las diversas denuncias que se ventilaban en el Congreso de la República y en el Poder Judicial. Esta situación generó que recién, durante el segundo gobierno de Alan García (2006-2011) se retomó el proyecto, se concluyeron los primeros tramos y se puso en funcionamiento el Tren Eléctrico.

El proyecto del Tren Eléctrico tuvo como objetivo atender la necesidad de mejorar el servicio de transporte público, a través de un sistema que acorte el tiempo entre largas distancias que correspondían a zonas neurálgicas de la capital.

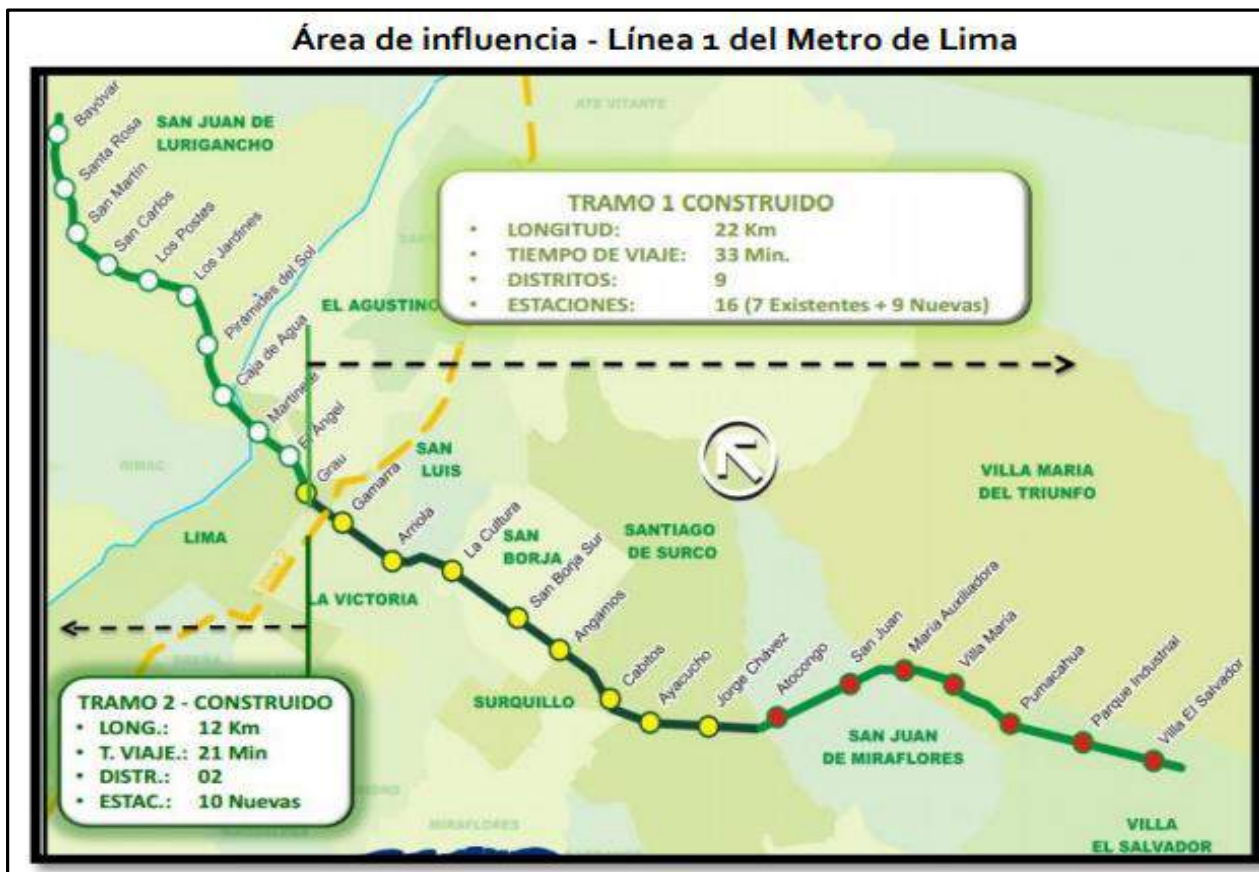
En ese sentido, era innegable la urgencia e importancia de una reforma en el sistema de transporte público, lo que motivó el inicio y la posterior continuación del proyecto de la construcción del Metro de Lima. Al respecto, el presidente del directorio de la empresa concesionaria del Metro de Lima, GyM Ferrovías, Gonzalo Ferraro, indicó, en el año 2016, que a dicha fecha se movilizaban alrededor de 320,000 pasajeros diarios, y que hacia el 2019 esperan tener capacidad para transportar a 48,000 personas en una hora, esto es, 768,000 por día.⁵¹⁸

La Línea 1 del Metro de Lima se desplaza por 26 estaciones, que cubren los distritos de Villa El Salvador, Villa María del Triunfo, San Juan de Miraflores, Santiago de Surco, San Borja, La Victoria, Cercado de Lima, El Agustino, y San Juan de Lurigancho⁵¹⁹. El tramo 1 de la Línea 1 está conformado por el recorrido de Villa El Salvador al Cercado de Lima; y el tramo 2 tiene el recorrido del Cercado de Lima a San Juan de Lurigancho.

El tramo 1 tiene una extensión aproximada de 22 kilómetros y abarca 16 estaciones, mientras que el tramo 2 tiene una extensión aproximada de 12 kilómetros y abarca 10 estaciones, según puede verse en el gráfico adjunto:

⁵¹⁸ Metro de Lima: Línea 1 tiene una demanda de pasajeros que se esperaba para el 2035. En: Gestión. Lima 12 de julio de 2016. Disponible en: <https://gestion.pe/economia/empresas/metro-lima-linea-1-demanda-pasajeros-esperaba-2035-146816>.

⁵¹⁹ La lista de estaciones y distritos, así como horarios del Tren Eléctrico se encuentra disponible en: <http://www.lineauno.pe/estaciones>.



Fuente: Ositran⁵²⁰
 Elaboración: Ositran

Hacia el año 2014, la construcción del tramo 1 y del tramo 2 ya había concluido⁵²¹. Actualmente, la Línea 1 se encuentra en pleno funcionamiento, cumpliendo con sus operaciones, a cargo del concesionario GyM Ferrovías S.A.

La línea de investigación de la Comisión se centra en la licitación, construcción y puesta en funcionamiento de la Línea 1, tramos 1 y 2, del Metro de Lima⁵²², pues el proyecto, en su totalidad, se compone de 5 líneas, que abarcarían 4 distritos adicionales.

1. Antecedentes

En el año 1965, durante el periodo edil de Luis Bedoya Reyes se dispuso la realización de estudios para la construcción de un ferrocarril metropolitano. Sin embargo, a pesar de la cantidad de propuestas recabadas por el Concejo Provincial de Lima, no se consideró viable ninguna iniciativa presentada.

⁵²⁰ Informe de desempeño: Concesión del Sistema Electrónico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, p.8. Disponible en: https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/000001-TEMP/INFORMES/ID2015_Linea1_GYM.pdf

⁵²¹ Comunicación del 08 de agosto de 2017, por parte del Grupo Graña y Montero (Registro N° 0638, p. 13).

⁵²² Cabe destacar que el proyecto Tren Eléctrico se compone de cinco Líneas, de acuerdo a la información publicada por la AATE, que abarcan los distritos de Comas, Chorrillos, Ate Vitarte, y el Callao. Disponible en: <https://www.aate.gob.pe/mantenimiento/planificacion-de-la-red/>



El 24 de mayo de 1972, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, "MTC"), suscribió un contrato con el Consorcio Metro Lima para la elaboración de un estudio de factibilidad técnico-económico y anteproyecto del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros en el área Metropolitana de Lima y Callao.

Este estudio fue aprobado en 1974, y definió que el transporte rápido y masivo para Lima y Callao debe ser en función a un sistema eléctrico sobre rieles. El proyecto consideró cinco líneas subterráneas, pero el elevado costo de la obra impidió el inicio de su ejecución.

Durante el primer gobierno de Alan Gabriel Ludwig García Pérez, mediante Decreto Supremo N° 001-86 MIPRE, de fecha 20 de febrero de 1986, se dispuso el establecimiento de un Sistema Eléctrico de Transporte Masivo para Lima y Callao tal como fue concebido en 1973, desde Comas hasta Villa El Salvador, así como la creación de la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (en adelante, "AATE"), que tenía como fin, entre otros, coordinar y ejecutar el proyecto.

Tres habrían sido las principales razones del entonces presidente Alan Gabriel Ludwig García Pérez para el impulso del proyecto:

*"(...) 1) crear un eje norte-sur "baricéntrico" en el Área Metropolitana que evitara la tendencia, que entonces se evidenciaba, de un excesivo crecimiento del Área Metropolitana de Lima hacia el este; 2) aprovechar la amplia disponibilidad de superficie que ofrecía la avenida Aviación con la finalidad de construir el tren en viaducto lo que evitaría los mayores costos de la opción en túnel que requerirían otros trazados; y 3) crear una opción de transporte masivo orientada a servir, principalmente, a los sectores populares de Villa El Salvador."*⁵²³

El 23 de febrero de 1986, se celebró el contrato entre la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (en adelante, "AATE") y el Consorcio Italiano TRALIMA, ganador del concurso público convocado por la AATE, para la puesta en marcha del primer tramo del tren eléctrico. Iniciada la obra, se consiguió la construcción de aproximadamente 9.8 kilómetros, del total de 30 kilómetros que se proyectaron. De ese tramo, solo 1.5 kilómetros fue inaugurado, el 28 de abril de 1990, como tramo experimental⁵²⁴ por el expresidente García Pérez; sin embargo, la difícil coyuntura económica de la época fue determinante para la paralización de la obra.

Cabe destacar que la ejecución parcial de este proyecto no estuvo exenta de indicios de corrupción, pues la prensa de la época registró las declaraciones de Sergio Siragusa Mule, representante en Perú del Consorcio TRALIMA. Siragusa habría declarado que el expresidente García le habría solicitado un pago indebido por la ejecución del tren eléctrico, y que éste se habría hecho de manera escalonada. El caso tuvo una investigación fiscal que determinó que los depósitos

⁵²³ Informe "Metro de Lima: el caso de la Línea 1", En: Banco de Desarrollo de América Latina, p. 28. Disponible en: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/894>

⁵²⁴ Informe "Metro de Lima: el caso de la Línea 1", En: Banco de Desarrollo de América Latina, p. 29. Disponible en: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/894>



hallados en el Barclay's Bank de Gran Caimán pertenecerían a Alfredo Zanatti Tavolara, financista de la campaña de García, por lo que fue concluida⁵²⁵.

Posteriormente, en junio del año 2004, durante el gobierno de Alejandro Toledo Manrique, se publicó la Ley N° 28253, mediante la cual se declaró de necesidad pública la continuación de la ejecución del sistema eléctrico de transporte masivo de Lima y Callao. Durante el mismo gobierno, pero en el año 2006, mediante Ley N° 28670, se declaró de interés nacional la extensión de la Línea 1 del Metro de Lima, desde el Puente Atocongo hasta la Avenida Grau.

Finalmente, durante el segundo gobierno de Alan Gabriel Ludwig García Pérez se dispuso que se culmine la Línea 1 del Metro de Lima y fue en este periodo en el cual se llevaron a cabo las licitaciones públicas respectivas, la ejecución de la obra y la puesta en funcionamiento de la misma.

1.1 Antecedentes normativos de la Línea 1 del Metro de Lima

Mediante Decreto Supremo N° 008-2009-MTC, de fecha 13 de febrero de 2009, suscrito por Alan Gabriel Ludwig García Pérez, entonces presidente de la República, y Enrique Javier Cornejo Ramírez, entonces ministro de Transportes y Comunicaciones, se facultó a Provías Nacional la preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte terrestre masivo de Lima – Callao.

Asimismo, a través del Acuerdo de Concejo de la Municipalidad Metropolitana de Lima N° 064⁵²⁶, de fecha 19 de febrero de 2009, se encargó a Proinversión que estructure un nuevo esquema de concesión que permita la continuación del proceso de promoción de la inversión del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, en los tramos de la Línea 1, Villa El Salvador-Av. Grau, así como aprobar la celebración de un convenio de cooperación interinstitucional con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, "MTC"), suscribiéndose el mismo con fecha 20 de febrero de 2009. Mediante el convenio de cooperación se encargó al MTC realizar el proceso de contratación para la ejecución de obras y desarrollar los procesos de selección.

El proyecto normativo aprobado en el Consejo de Ministros del 19 de febrero de 2009⁵²⁷, dio lugar al Decreto de Urgencia N° 032-2009⁵²⁸, publicado el 28 de febrero de 2009. Este decreto, a través del artículo 2, facultó a Provías Nacional a ejecutar el proyecto de la Línea 1 mediante la modalidad de contratación de concurso oferta a precios unitarios. De esta manera, se aprobó la utilización de recursos públicos para la ejecución del proyecto. Cabe destacar que el proyecto normativo, sin embargo, aprobó la utilización de recursos privados, a través de una concesión.

Hacia el año 2010, se emitió el Decreto Supremo N° 059-2010-MTC, que aprobó la denominada Red Básica del Metro de Lima, conformada por cinco líneas con trazos

⁵²⁵ Sergio Siragusa: El escándalo que persiguió a García en los 90. En: El Comercio. Lima, 07 de noviembre de 2014. Disponible en: <https://elcomercio.pe/politica/polemica/sergio-siragusa-escandalo-persiguio-garcia-90-290662>

⁵²⁶ *Acuerdo de Concejo de la Municipalidad Metropolitana de Lima N° 064*. (Registro N° 1477, Carpeta "Punto 9")

⁵²⁷ Acervo documentario de la Comisión Pari.

⁵²⁸ Suscrito por Alan García Pérez, Yehude Simon, Luis Carranza y Enrique Cornejo Ramírez.



preliminares ahí descritos⁵²⁹. Dentro de los fundamentos que justificaron la promulgación del indicado decreto, se señaló que estudios recientes determinaron “(...) *altos niveles de congestión y saturación de las vías disponibles para el transporte público que implica pérdida de horas hombre, altos niveles de contaminación, inseguridad vial, entre otros (...)*”.⁵³⁰

Entre los años 2009 a 2010, se dio inicio a las licitaciones públicas para la ejecución de la obra correspondiente a la Línea 1 del Metro de Lima. Las principales normas que se emitieron a lo largo del 2009 y 2010 para viabilizar los procesos de selección fueron los siguientes:

Grafico N° 2



Fuente:
Diario Oficial
El Peruano
Elaboración:
Comisión

Investigadora

2. Ficha Técnica del Proyecto – Tramo 1

FICHA TÉCNICA DE OBRA: TRAMO 1	
Sector:	Gobierno Central
Entidad:	Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico
Obra:	Elaboración del Expediente Técnico y Ejecución de las obras civiles y electromecánicas del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao línea 1 tramo Villa El Salvador Avenida Grau
Fuente de financiamiento:	Recursos ordinarios
Proceso de selección:	LP N° 0003-2009-MTC/20

⁵²⁹ Las cinco líneas tenían como trazos preliminares los siguientes:

- Línea 1: Avenida Separadora Industrial, Avenida Pachacutec, Avenida Tomás Marsano, Avenida Aviación, Avenida Grau, Jirón Locumba, Avenida 9 de Octubre, Avenida Próceres de la Independencia, Avenida Fernando Wiese.
- Línea 2: Avenida Guardia Chalaca, Avenida Venezuela, Avenida Arica, Avenida Guzman Blanco, Avenida 28 de Julio, Avenida Nicolás Ayllón, Avenida Víctor Raúl Haya de la Torre (Carretera Central).
- Línea 3: Avenida Alfredo Benavides, Avenida Larco, Avenida Arequipa, Avenida Garcilazo de la Vega, Avenida Tacna, Avenida Pizarro, Avenida Túpac Amaru, Avenida Rosa de América, Avenida Universitaria.
- Línea 4: Avenida Elmer Faucett, Avenida La Marina, Avenida Sánchez Carrión, Avenida Salaverry, Avenida Canevaro, Avenida José Pardo de Zela, Avenida Canadá, Avenida Circunvalación, Avenida Javier Prado.
- Línea 5: Avenida Huaylas, Avenida Paseo de la República, Avenida República de Panamá, Avenida Miguel Grau.

⁵³⁰ Párrafo séptimo de los considerandos del Decreto Supremo N° 059-2010-MTC.



Modalidad de ejecución contractual:		Concurso oferta a precios unitarios				
Expediente Técnico	Proyectista	Consorcio Tren Eléctrico Lima				
	Valor referencial con IGV US\$	US\$ 455'783,334.86				
	Documento de aprobación	Resolución Secretarial N° 222-2009-MTC/04	Fecha:	21 de agosto de 2009		
Contrato de Obra	Contratista :	Consorcio Tren Eléctrico Lima (Constructora Norberto Odebrecht S.A. Sucursal Perú y GyM S.A)				
	Monto contractual con IGV(US\$):	US\$ 410'205,001.38	Plazo Ejecución obra (d.c):	180 para el Expediente Técnico y 540 para la ejecución de la obra		
Supervisor de Obra	Supervisión:	Consorcio Cesel-Poyry (conformado por las empresas CESEL S.A., POYRY INFRA S.A. y POYRY INFRA AG)				
	Monto contractual con IGV(US\$):	US\$ 13'386,258.32	Monto Liquidación de contrato de supervisión (US\$)	US\$ 15'336,685.89		
	Inicio del plazo de servicio	5 de enero de 2010	Término del plazo de servicio	28 de junio de 2011	Plazo ejecución de supervisión (d.c):	21 meses
Plazo Ejecución de obra	Inicio del plazo contractual	5 de enero de 2010		Entrega de terreno	4 de enero de 2010	
	Término de obra	28 de junio de 2011		Término de obra real	07 de septiembre de 2011	
Adelanto Directo N° 01	Monto (US\$) inc. IGV:	82,041,000.28	Fecha:	30/10/09		
Adelanto Materiales N° 01	Monto (US\$) inc. IGV:	21'274,242.7	Fecha:	25/05/10		
Adelanto Materiales N° 02	Monto (US\$) inc. IGV:	30'700,504.45	Fecha:	31/05/10		
Adelanto Materiales N° 03	Monto (US\$) inc. IGV:	30'226,651.98	Fecha:	31/06/10		
Adelanto Materiales N° 04	Monto (US\$) inc. IGV:	48'115,999.79	Fecha:	03/09/10		
Valorizaciones de obra	Contractual	Mes	Año	Monto (US\$)	% de avance	
N° 01	Contractual N° 1	Enero	2010	323,055.83	0.09	
N° 02	Contractual N° 2	Febrero	2010	4'796,790.25	0.73	
N° 03	Contractual N° 3	Marzo	2010	934,164.35	0.90	
N° 04	Contractual N° 4	Abril	2010	927,152.83	1.04% ⁵³¹	
N° 05	Contractual N° 5	Mayo	2010	14'078,523.08	4.08	
N° 06	Contractual N° 6	Junio	2010	19'772,583.32	4.53	
N° 07	Contractual N° 7	Julio	2010	11'092,122.04	2.54	
N° 08	Contractual N° 8	Agosto	2010	15'936,131.61	3.65 ⁵³²	
N° 09	Contractual N° 9	Septiembre	2010	24'800,661.99	5.69 ⁵³³	
N° 10	Contractual N° 10	Octubre	2010	41'261,158.21	9.46	
N° 11	Contractual N° 11	Noviembre	2010	49'922,682.95	11.44	
N° 12	Contractual N° 12	Diciembre	2010	31'225,678.22	7.16	

⁵³¹ Atraso. El avance programado era de 1.24%

⁵³² Atraso. El avance programado era de 4.38%

⁵³³ Atraso. El avance programado era de 5.95%



N° 13	Contractual N° 13	Enero	2011	38'321,131.64	8.78
N° 14	Contractual N° 14	Febrero	2011	26'554,241.91	6.09
N° 15	Contractual N° 15	Marzo	2011	23'214,563.27	5.32
N° 16	Contractual N° 16	Abril	2011	27'304,386.20	6.26
N° 17	Contractual N° 17	Mayo	2011	25'212,370.02	5.78
N° 18	Contractual N° 18	Junio	2011	21'413,455.19	4.91
N° 19	Contractual N° 19	Julio	2011	13'018,221.76	2.98
N° 20	Contractual N° 20	Agosto	2011	28'632,064.86	6.56
N° 21	Contractual N° 21	Septiembre	2011	14'406,869.46	3.30
Presupuestos Adicionales de Obra	Concepto	Aprobaci3n		Monto (US\$)	
		Resoluci3n			
N°01	Señal3tica interna y externa de las Estaciones de pasajeros y Señal3tica De material rodante	Resoluci3n Ministerial N° 519-2011-MTC/02		US\$ 1'393,697.96 incluye I. G. V.	
N° 02	Cerco Perim3trico Berma Central Av. Aviaci3n	Resoluci3n Ministerial N° 371-2011-MTC/02		US\$ 1'576,639.24 incluye I. G. V.	
N° 03	Muro de Seguridad en cruce de la Av. Aviaci3n con Av. Grau	Resoluci3n Ministerial N° 373-2011-MTC/02		US\$ 64,401.04 incluye I. G. V.	
N° 04	Mayores Metrados y Prestaciones Adicionales en Obra Varia 34	Resoluci3n Ministerial N° 433-2011-MTC/02		US\$ 2'069,152.99 incluye I. G. V.	
Total de presupuestos adicionales de obra				5'103,891.23	
Presupuestos Deductivo de obra	Concepto	Aprobaci3n		Monto (US\$)	
		Resoluci3n			
N°01	Obra Varia 04.34	Resoluci3n Ministerial N° 433-2011-MTC/02		US\$ 159,809.89 incluye I. G. V.	
N° 02	Obra Varia 04.28	Resoluci3n Directoral N° 061-2011-MTC/33		US\$ 50,578.13 incluye I. G. V.	
N° 03	Suministro, repuestos y piezas Cr3ticas para equipamiento Electromecánico	Resoluci3n Directoral N° 066-2011-MTC/33		US\$ 7'079,944.15 incluye I. G. V.	
Total deductivos vinculantes de obra				7'290,332.17	
Ampliaciones de Plazo	Resoluci3n	Concepto	Número de días calendarios	Fin del plazo incluyendo ampliación	
N° 01	R.D N° 036-2010-MTC/33	Expediente Técnico	67	-	
N° 02	R.D. N° 059ª-2010-MTC/33	Obra	1	-	
N° 03	R.D. N° 061-2010-MTC/33	Obra	Denegada		
N° 04	R.D. N° 064-2010-MTC/33	Expediente Técnico	56	-	
N° 05	R.D. 024-2011-MTC/33	Obra	24	07/09/11	
Avance total (%):	100%	Financiero:		-	
Fecha de recepci3n de obra	07 de septiembre de 2011				
Costo final de la obra	US\$ 519'127,951.46 incluido I.G.V				
Estado situacional de la obra a la fecha	Obra culminada y liquidada.				

Fuente : Informe final de Supervisi3n
 Elaborado por: Comisi3n investigadora



Ficha Técnica del Proyecto – Tramo 2

FICHA TÉCNICA DE OBRA: TRAMO 2					
Sector:	Gobierno Central				
Entidad:	Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico				
Obra:	Elaboración del Expediente Técnico y Ejecución de las obras civiles y electromecánicas del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao línea 1 tramo 2 Avenida Grau-San Juan de Lurigancho				
Fuente de financiamiento:	Recursos ordinarios				
Proceso de selección:	LP N° 0001-2011/AATE				
Modalidad de ejecución contractual:	Concurso oferta a precios unitarios				
Expediente Técnico	Proyectista	Consorcio Tren Eléctrico Lima			
	Valor referencial con IGV US\$	US\$ 648'311,511.06			
	Documento de aprobación	Resolución Directoral N° 26-2011-MTC/33	Fecha:	15 de marzo de 2011	
Contrato de Obra	Contratista :	Consorcio Tren Eléctrico Lima (Constructora Norberto Odebrecht S.A. Sucursal Perú y GyM S.A)			
	Monto contractual con IGV(US\$):	US\$ 583'480,359.86	Plazo Ejecución obra (d.c):	300 para el Expediente Técnico y 900 para la ejecución de la obra	
Supervisor de Obra	Supervisión:	Consorcio Cesel-Poyry (conformado por las empresas CESEL S.A., POYRY INFRA S.A. y POYRY INFRA AG)			
	Monto contractual con IGV(US\$):	US\$ 26'778,769.47	Monto Liquidación de contrato de supervisión (US\$)	US\$ 32'429,206.25	
	Inicio del plazo de servicio	22 de julio de 2011	Término del plazo de servicio	24 de septiembre de 2014	Plazo ejecución de supervisión (d.c):
Plazo Ejecución de obra	Inicio del plazo contractual	28 de julio de 2011		Entrega de terreno	22 de julio de 2011
	Término del Exp. Técnico	22 de mayo de 2012		Término real del Exp. Técnico	02 de octubre de 2012
	Término de obra	12 de enero de 2014		Término de obra real	18 de julio de 2014
Adelanto Directo N° 01	Monto (US\$) sin IGV:	41'904,650.96	Fecha:	26 de julio de 2011	
Adelanto Directo N° 02	Monto (US\$) sin IGV:	7'542,837.17	Fecha:	26 de julio de 2011	
Adelanto Directo N° 03	Monto (US\$) sin IGV:	49'447,488.13	Fecha:	25 de octubre de 2011	
Adelanto Directo N° 04	Monto (US\$) sin IGV:	53'750,891.54	Fecha:	03 de diciembre de 2011	
Adelanto Materiales N° 01	Monto (US\$) inc. IGV:	21'171,830.53	Fecha:	09 de noviembre de 2011	
Adelanto Materiales N° 02	Monto (US\$) inc. IGV:	46'578,277.43	Fecha:	01 de diciembre de 2011	
Adelanto Materiales N° 03	Monto (US\$) inc. IGV:	48'695,471.97	Fecha:	17 de abril de 2012	



Adelanto Materiales 04	N°	Monto (US\$) inc. IGV:	52'929,861.00	Fecha:	26 de junio de 2012		
Adelanto Materiales 05	N°	Monto (US\$) inc. IGV:	42'343,888.99	Fecha:	28 de agosto de 2012		
Adelanto Materiales 06	N°	Monto (US\$) inc. IGV:	84'785,267.58	Fecha:	13 de diciembre de 2012		
Valorizaciones de obra		Contractual		Mes	Año	Monto (US\$)	% de avance
N° 01		Contractual N° 1		Agosto	2011	81,000	0.01
N° 02		Contractual N° 2		Septiembre	2011	983,896.59	0.13
N° 03		Contractual N° 3		Octubre	2011	923,431.54	0.12
N° 04		Contractual N° 4		Noviembre	2011	18'277,156	2.39
N° 05		Contractual N° 5		Diciembre	2011	4'247,217.46	0.56
N° 06		Contractual N° 6		Enero	2012	11'689,709.84	1.53
N° 07		Contractual N° 7		Febrero	2012	10'340,688.39	1.35
N° 08		Contractual N° 8		Marzo	2012	7'136,522.86	0.94
N° 09		Contractual N° 9		Abril	2012	4'364,181.57	0.57
N° 10		Contractual N° 10		Mayo	2012	13'427,747.42	1.76
N° 11		Contractual N° 11		Junio	2012	15'661,182.60	2.05
N° 12		Contractual N° 12		Julio	2012	18'396,638.68	2.41
N° 13		Contractual N° 13		Agosto	2012	22'766,774.08	2.98
N° 14		Contractual N° 14		Septiembre	2012	47'603,012.16	6.24
N° 15		Contractual N° 15		Octubre	2012	48'249,362.08	6.32
N° 16		Contractual N° 16		Noviembre	2012	62'841,792.17	8.23
N° 17		Contractual N° 17		Diciembre	2012	41'955,387.90	5.50
N° 18		Contractual N° 18		Enero	2013	59'478,217.94	7.79
N° 19		Contractual N° 19		Febrero	2013	45'099,300.08	5.91
N° 20		Contractual N° 20		Marzo	2013	31'428,290.53	4.12
N° 21		Contractual N° 21		Abril	2013	28'561,433.16	3.74
N° 22		Contractual N° 22		Mayo	2013	31'484,268.03	4.13
N° 23		Contractual N° 23		Junio	2013	28'227,489.70	3.70
N° 24		Contractual N° 24		Julio	2013	29'181,371.65	3.82
N° 25		Contractual N° 25		Agosto	2013	24'065,543.97	3.15
N° 26		Contractual N° 26		Septiembre	2013	20'080,060.98	2.63
N° 27		Contractual N° 27		Octubre	2013	22'712,972.40	2.98
N° 28		Contractual N° 28		Noviembre	2013	14'766,771.60	1.94
N° 29		Contractual N° 29		Diciembre	2013	8'876,531.35	1.16
N° 30		Contractual N° 30		Enero	2014	6'443,494.84	0.84
N° 31		Contractual N° 31		Febrero	2014	8'355,499.50	1.10
N° 32		Contractual N° 32		Marzo	2014	12'511,063.56	1.64
N° 33		Contractual N° 33		Abril	2014	18'117,297.89	2.38
N° 34		Contractual N° 34		Mayo	2014	13'655,993.11	1.80
N° 35		Contractual N° 35		Junio	2014	4'205,638.47	0.55
N° 36		Contractual N° 36		Julio	2014	3'780,990.43	0.50
Ampliaciones de Plazo		Resolución		Concepto	Número de días calendarios	Fin del plazo incluyendo ampliación	
N° 01		Oficio N° 021-2012-MTC/33		Expediente Técnico	Denegada		
N° 02		Carta N° 183-2012-MTC/33.1		Expediente Técnico	62	23/07/12	
N° 03		Resolución Viceministerial N° 351-MTC/02		Obra	Denegada		
N° 04		Resolución Viceministerial N° 525-MTC/02		Expediente Técnico	21	13/08/12	
N° 05		Resolución Viceministerial N° 547-MTC/02		Obra	Denegada		



N° 06	Resolución Viceministerial N° 643-MTC/02	Expediente Técnico	50	20/10/12
Solicitud de reconocimiento de mayor plazo de obra por aprobación de nuevo cronograma	Resolución Directoral N° 069-MTC/33	Obra	235	04/09/14
Avance total (%):	100%	Financiero:		-
Fecha de recepción de obra	24 de septiembre de 2014			
Costo final de la obra	US\$ 885'154,813.16			
Estado situacional de la obra a la fecha	Obra culminada y liquidada.			

Fuente : Informe final de Supervisión

Elaborado por: Comisión investigadora

3. Procedimiento de adjudicación y ejecución del proyecto

3.1 La licitación de la Línea 1 del Metro de Lima.

3.1.1 Línea 1 del Metro de Lima: Tramo 1

El 28 de abril de 2009, se designó a los miembros del Comité Especial a cargo del proceso de selección para la contratación de la elaboración del expediente técnico y la ejecución de obras civiles y electromecánicas del Proyecto Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1: Tramo 1 Villa El Salvador – Avenida Grau.⁵³⁴

El comité estuvo conformado por las siguientes personas:

Titulares:

- Luis Alfonso Juan Barrantes Mann (Presidente)
- Santiago Andrés Chau Novoa (Miembro)
- Jesús Wilfredo Munive Taquia (Miembro)

Suplentes:

- Magdalena Bravo Hinojosa (Presidente)
- Renzo Enrique Fernández Prada Ríos (Miembro)
- Lázaro Emigdio Rivera Del Carpio (Miembro)

El Comité Especial se instaló el 30 de abril de 2009, tal como consta en el Acta de Instalación N° 01-2009-MTC/CE.RS-047-2009⁵³⁵.

Mediante Resolución Secretarial N° 104-2009-MTC/04, de fecha 24 de junio de 2009⁵³⁶, se aprobaron las bases administrativas de Licitación Pública N° 003-2009-MTC/20. Al día siguiente, el 25 de junio de 2009⁵³⁷, Provías Nacional convocó el concurso mediante el Sistema Electrónico de Adquisiciones y Contrataciones del

⁵³⁴ Resolución Secretarial N° 047-2009-MTC/04 (Registro N° 55, CD, Tomo 5, p. 293)

⁵³⁵ Acta de Instalación N° 01-2009-MTC/CE.RS-047-2009 (Registro N° 55, CD, Tomo 10, p. 272)

⁵³⁶ Resolución Secretarial N° 104-2009-MTC/04 (Registro N° 55, CD, Tomo 12, p. 72)

⁵³⁷ De acuerdo al cronograma publicado en el portal del SEACE. Disponible en: <http://portal.osce.gob.pe/osce/content/accesos-al-seace>



Estado – SEACE, por concurso oferta a precios unitarios, en función al Decreto de Urgencia N° 032-2009.

Por cuestiones de salud del presidente del Comité de Selección, se decidió nombrar un sucesor. Así, el 09 de septiembre de 2009, se emitió la Resolución Secretarial N° 263-2009-MTC/20⁵³⁸ que dispuso una nueva conformación, quedando como sigue:

Titulares:

- Magdalena Bravo Hinostriza (Presidente)
- Santiago Andrés Chau Novoa (Miembro)
- Jesús Wilfredo Munive Taquia (Miembro)

Suplentes:

- Mariella Janette Huerta Minaya (Presidente)
- Renzo Enrique Fernández Prada Ríos (Miembro)
- Lázaro Emigdio Rivera Del Carpio (Miembro)

El 10 de noviembre de 2009, se recibieron las propuestas a la licitación, donde se presentaron los siguientes participantes⁵³⁹:

- Consorcio Tren Eléctrico, conformado por GyM S.A. y Constructora Norberto Odebrecht S.A. Sucursal Perú.
- Consorcio Metropolitano, conformado por Constructora Andrade Gutiérrez S.A. Sucursal Perú y Gallegos Casabone, Arango, Quezada, Ingenieros Civiles Asociados S.A.C ENGEVIX-DASSAU.
- Consorcio Obrascon Huarte Lain S.A. y S&Z Consultores Asociados S.A. conformado por Obrascon Huante Lain S.A y S&Z Consultores Asociados S.A.
- Consorcio Trenlima, conformado por Astaldi SPA Sucursal del Perú y Cosapi S.A. y JJC Contratistas Generales S.A.
- Consorcio CETC International Co. Ltda., conformado por China City Construcción 2nd. Engineering Bureau Co. Ltda. (CCCC), China Railway N° 5 Engineering Group Ltd. y EIVI S.A.C.

La Buena Pro del Tramo 1 fue otorgada por el Comité Especial el 2 de diciembre de 2009 al Consorcio Tren Eléctrico de Lima, conformado por las empresas GyM S.A. y Constructora Norberto Odebrecht S.A. Sucursal Perú⁵⁴⁰.

Con fecha 23 de diciembre de 2009, se suscribió el Contrato de Ejecución de Obra por Concurso Oferta y Cesión de Posición Contractual N° 146-2009-MTC/20⁵⁴¹, suscrito por Oswaldo Dúber Plasencia Contreras, en representación de la Autoridad

⁵³⁸ Resolución Secretarial N° 263-2009-MTC/20 (Registro N° 55, CD, Tomo 5, p.163)

⁵³⁹ Conforme al Acta de Pre Calificación del 13 de noviembre de 2009, donde participaron Magdalena Bravo Hinostriza (Presidente), y Santiago Chau y Jesús Munive como miembros del Comité de Selección. Disponible en <http://portal.osce.gob.pe/osce/content/accesos-al-seace>.

⁵⁴⁰ Conforme al Acta de Apertura de Propuesta Económica y Otorgamiento de la Buena Pro, donde participaron Magdalena Bravo Hinostriza (Presidente), y Santiago Chau y Jesús Munive como miembros (Registro N° 55, CD, Tomo 12, p. 42)

⁵⁴¹ Contrato N° 146-2009-MTC/20 (Registro N° 1012, CD, Carpeta contrato de ejecución de obra, L1-T1)



Autónoma del Tren Eléctrico (AATE); Raúl Torres Trujillo por Provías Nacional, y Jorge Henrique Simoes Barata (Odebrecht) y Juan Manuel Lambarri Hierro (GyM S.A.) por el Consorcio Tren Eléctrico de Lima.

Luego de la aprobación de un crédito de 300 millones de dólares concedido por la Corporación Andina de Fomento (CAF), el 5 de enero de 2010 se dio inicio a las obras del Tramo 1⁵⁴², culminando el expediente técnico el 28 de junio de 2011⁵⁴³, e inaugurándose la obra el 11 de julio de 2011⁵⁴⁴, a pocos días del término del gobierno de Alan García Pérez.

3.1.2 Línea 1 del Metro de Lima: Tramo 2

El 14 de enero de 2011, se aprobó el expediente de contratación para el proceso de selección correspondiente al tramo 2 de la Línea 1 del Metro de Lima. Se designaron como miembros del Comité Especial a las siguientes personas⁵⁴⁵:

Titulares:

- Mariella Janette Huerta Minaya (Presidente)
- Jesús Wilfredo Munive Taquia (Miembro)
- Edwin Martín Luyo Barrientos (Miembro)

Suplentes:

- Magdalena Bravo Hinojosa (Presidente)
- Santiago Andrés Chau Novoa (Miembro)
- Selvi Renato Ruberto Vargas (Miembro)

El mismo día, 14 de enero de 2011, el director ejecutivo de la AATE, Oswaldo Plasencia, determinó que el valor referencial para el Tramo 2 ascendía a US\$ 653'805,676.00⁵⁴⁶. Ese mismo día, el Comité Especial se instaló, mediante Acta N° 01-2011-MTC/CE.RS-004-2011⁵⁴⁷.

El 25 de enero de 2011, se convocó a la Licitación Pública N° 001-2011/AATE, para licitar la ejecución de la obra referida a la elaboración del expediente técnico y las obras civiles y electromecánicas del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Tramo 2, Avenida Grau – San Juan de Lurigancho. El mismo día se aprobaron las bases de la licitación⁵⁴⁸.

⁵⁴² Informe Final de Liquidación de Obra (Registro N° 1187, Liquidación de Obra L1T1, p. 2)

⁵⁴³ Informe Final de Liquidación de Obra (Registro N° 1187, Liquidación de Obra L1T1, p. 2)

⁵⁴⁴ El Tren Eléctrico: Lima tuvo que esperar 25 años para inaugurar este sistema de transporte. En: La República. Lima: 11 de julio de 2011. Disponible en: <https://larepublica.pe/sociedad/555393-el-tren-electrico-lima-tuvo-que-esperar-25-anos-para-inaugurar-este-sistema-de-transporte>

⁵⁴⁵ Resolución Secretarial N° 004-2011-MTC/04, del 14 de enero de 2011 (Registro N° 0056, p.2)

⁵⁴⁶ Resolución Directoral N° 012-2011-MTC/33 (Registro N° 55, CD, Tomo I, p.52).

⁵⁴⁷ Acta referida en el Acta N° 02-2011-MTC/CE.RS-012-2011, del 24 de enero de 2011. (Registro N° 55, CD, Tomo 4, p.124).

⁵⁴⁸ Resolución Secretarial N° 015-2011-MTC/04, suscrita por Jorge Menacho Pérez (Registro N° 55, CD, Tomo 4, p.5).



El 15 de marzo de 2011, Oswaldo Plasencia, director ejecutivo de la AATE, reajustó el monto del valor referencial por la modificación del porcentaje del IGV, por lo que el nuevo valor referencial ascendió a US\$ 648'311,511.06⁵⁴⁹.

Reiniciado el procedimiento, se presentaron como postores cuatro consorcios. De los cuatro, el Comité Especial descalificó al Consorcio Vial Lima⁵⁵⁰.

Imagen N° 1

RESULTADO DE LA CALIFICACION PREVIA			
No.	POSTOR	Integrantes	Resultado
1	POSTOR 1: CONSORCIO METRO SAN JUAN	Constructora Queiroz Gallego SA- Sucursal del Perú Construcciones e Com. Camargo Comas SA Sucursal del Perú Astaldi S. P. A. Sucursal del Perú COSAPI S.A.	Califica - Aprobado
2	POSTOR 2: CONSORCIO TREN URBANO TRAMO 2	Constructora Andrade Gutierrez SA Suc. Perú COMSA SA Sucursal en Perú Ingenieros Dinamicos SA	Califica - Aprobado
3	POSTOR 3: CONSORCIO VIAL LIMA	JJC Contratistas Generales Ferrovial Agromas SA Ingenieros Civiles Asociados Sociedad Anónima de Capital Variable	No Califica - No aprobado (*)
4	POSTOR 4: CONSORCIO TREN ELECTRICO	Constructora Norberto Odebrecht SA Sucursal Perú G y M SA	Califica - Aprobado

(*) Las líneas de crédito presentadas a través de las Cartas de Referencia Bancarias emitidas por los Bancos Netés (España), BNP Paribas Fortis (Sucursal en España), BNP Paribas Corporate & Investment Banking (Sucursal en España), Santander (México) y Scotia Capital (México), no se ha demostrado que cumplan con la Circular NP 042-2010-BCRR y por ende ha incumplido lo exigido en el ítem a, del acápite v, del numeral 2.5.1 de las Bases Integradas. Asimismo, el Ingeniero Residente de Obra no cumple con el perfil requerido en el ítem a del acápite vi, del numeral 2.5.1 de las Bases Integradas, al no ser Ingeniero Civil.

Fuente: Licitación Pública N° 0001-2011-AATE
Elaboración: AATE

El 13 de junio de 2011, el Comité Especial adjudicó la Buena Pro al Consorcio Tren Eléctrico Lima⁵⁵¹, por el monto de su propuesta económica ascendente a US\$ 583'480,359.86, incluido impuestos, que representó el 90% del valor referencial.

3.2 Contratos celebrados para la ejecución de la Línea 1 del Metro de Lima

3.2.1 Línea 1 del Metro de Lima: Tramo 1

El 23 de diciembre de 2009, se celebró el Contrato N°146-2009-MTC/20 entre Provías Nacional, representado por Raúl Torres Trujillo; la AATE, representada por Oswaldo Plasencia Contreras, y el Consorcio Tren Eléctrico Lima, representado por Jorge Henrique Simoes Barata y José Alejandro Graña Miró Quesada. El monto contractual se estableció en US\$ 410'205,001.38, incluido IGV⁵⁵².

⁵⁴⁹ Resolución Directoral N° 26-2011-MTC/33, del 15 de marzo de 2011. (Registro N° 55, CD, Tomo 11, p.171).

⁵⁵⁰ Anexo del Acta de Licitación Pública N° 001-2011-AATE, del 19 de mayo de 2011 (Registro N° 55, CD, Tomo 13, p.2)

⁵⁵¹ Acta de Propuestas Económicas y Otorgamiento de la Buena Pro (Registro N° 55, CD, Tomo 14, p.102)

⁵⁵² Contrato N°146-2009-MTC/20 (Registro N° 55, CD, Tomo 12, p.4)



El objeto del contrato fue la elaboración del expediente técnico y la ejecución de las obras civiles y electromecánicas del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1: Tramo 1- Villa El Salvador- Avenida Grau, por parte del contratista.

De acuerdo con el contrato de consorcio⁵⁵³, según escritura pública del 16 de diciembre de 2009, Odebrecht y GyM tenían una participación del 67% y 33% en la ejecución de la obra, y 100% y 0% en la elaboración del expediente técnico, respectivamente⁵⁵⁴.

Este contrato tuvo siete adendas:

- ✓ **Adenda N° 1⁵⁵⁵**, del 29 de abril de 2010, que modificó los numerales 5.2, 6.4 y 14.3.1 de las cláusulas quinta, sexta y décimo cuarta, respectivamente, por errores materiales
- ✓ **Adenda N° 2⁵⁵⁶**, del 17 de junio de 2010, que modificó el numeral 6 de la cláusula undécima, modificó el numeral 2 de la Cláusula Vigésimo Segunda, incorporó el numeral 4 de la cláusula vigésimo segunda.
- ✓ **Adenda N° 3⁵⁵⁷**, del 12 de octubre de 2010, que precisó la metodología para la aprobación del presupuesto de obra del expediente técnico definitivo a partir del desagregado de partidas del Formato N° 04 denominado “Presupuesto Detallado” de las Bases.
- ✓ **Adenda N° 4⁵⁵⁸**, del 13 de enero de 2011, que aprobó el presupuesto de obra final por un monto de US\$ 519'110,861.63; y estableció el 14 de agosto de 2011 como la fecha final del contrato.
- ✓ **Adenda N° 5⁵⁵⁹**, del 30 de marzo de 2011, que estableció el 7 de septiembre de 2011 como fecha de término de la obra como consecuencia de la aprobación de la ampliación de plazo N° 05, sin mayores gastos generales.
- ✓ **Adenda N° 6⁵⁶⁰**, del 21 de julio de 2011, formalizó la aprobación de los adicionales de obra N°1, N°2, N°3 y N°4, y del presupuesto deductivo vinculante N° 02. Como consecuencia de ello, se modificó nuevamente el monto contractual quedando en US\$ 524'004,364.84.
- ✓ **Adenda N° 7⁵⁶¹**, del 27 de julio de 2011, que formalizó el presupuesto deductivo de obra N° 3, aprobado por la entidad. Como consecuencia de ello, se modificó nuevamente el monto contractual quedando en US\$ 516'924,420.69

⁵⁵³ Contrato de Consorcio Tren Eléctrico. (Registro N° 0613, pág. 217)

⁵⁵⁴ El porcentaje de participación fue el mismo para el Tramo 1 y el Tramo 2 de la Línea 1 del Metro de Lima.

⁵⁵⁵ Adenda N° 01 (Registro N° 638, p. 1147)

⁵⁵⁶ Adenda N° 02 (Registro N° 638, p. 1150)

⁵⁵⁷ Adenda N° 03 (Registro N° 638, p. 1154)

⁵⁵⁸ Adenda N° 04 (Registro N° 638, p. 1157)

⁵⁵⁹ Adenda N° 05 (Registro N° 638, p. 1165)

⁵⁶⁰ Adenda N° 06 (Registro N° 638, p. 1166)

⁵⁶¹ Adenda N° 07 (Registro N° 638, p. 1171)



3.2.2 Línea 1 del Metro de Lima: Tramo 2

El 8 de julio de 2011, se celebró el Contrato N°001-2011-AATE entre la AATE, representado por Oswaldo Plasencia, y el Consorcio Tren Eléctrico Lima, representado por Jorge Henrique Simoes Barata y Juan Manuel Lambarri Hierro⁵⁶². El objeto del contrato fue la elaboración del expediente técnico y las obras civiles y electromecánicas del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Tramo 2: Avenida Grau – San Juan de Lurigancho.

El Consorcio Tren Eléctrico Lima suscribió la adenda N°3 del contrato de consorcio, el 28 de junio de 2011, lo que le permitió extender su objeto contractual a fin que puedan también ejecutar el Tramo 2.

De acuerdo con lo establecido en el Contrato N° 001-2011-AATE, el plazo para la elaboración del expediente técnico era de 300 días calendario, mientras que el plazo para la ejecución de las obras civiles era 900 días naturales y el monto contractual se estableció en US\$ 583'480,359.96, incluido impuestos.

Este contrato de obra tuvo una sola adenda:

- ✓ **Adenda N° 1**⁵⁶³, del 15 de noviembre de 2012, que estableció un nuevo monto contractual, ascendente a US\$ 900'610,620.14⁵⁶⁴, incluido impuestos, y estableció un nuevo plazo de fecha de término de la obra, para el 04 de septiembre de 2014.

3.3 Supervisión de obra

3.3.1 Licitación y Contrato de Supervisión: Línea 1-Tramo 1

Mediante Resolución Secretarial N°059-2009-MTC/20⁵⁶⁵, del 13 de mayo de 2009, la Secretaría General del MTC aprobó el expediente de contratación del Concurso Público N° 0009-2009-MTC/20 para la contratación de la supervisión del expediente técnico y ejecución de las obras civiles y electromecánicas del Proyecto Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1: Tramo Villa El Salvador – Avenida Grau. Asimismo, estableció que el valor referencial para la contratación asciende a US\$ 14'873, 620.35 incluido utilidad e impuestos.

El concurso público se convocó el 14 de mayo de 2009. El comité especial estuvo conformado por: Magdalena Bravo Hinojosa, como presidenta; Jesús Wilfredo Munive Taquia y Santiago Andrés Chau Novoa, como miembros⁵⁶⁶.

⁵⁶² Contrato N°001-2011-AATE (Registro N° 55, CD, Tomo 11, p. 11)

⁵⁶³ Adenda N° 01 (Registro N° 638, p. 1196)

⁵⁶⁴ De acuerdo con la Adenda N° 01, el monto contractual está comprendido por: 1) Obras civiles y equipamiento electromecánico con un valor de US\$ 756'761,493.79; 2) expediente técnico con un valor de US\$ 21'429,628.32; 3) Interferencias, con un valor de US\$ 122'419,498.03. Fuente: Registro N° 1012

⁵⁶⁵ Resolución Secretarial N°059-2009-MTC/20 (Registro N° 1149, CD, Carpeta CP 0009-2009, Tomo 1, p. 8)

⁵⁶⁶ Por Acta 001-2009 se instaló el Comité Especial el 30 de abril de 2009 (Registro N° 1149, CD, Carpeta CP 0009-2009, Tomo 1, p. 285). En dicha fecha el presidente del Comité era Luis Alfonso Barrantes Mann, pero pidió su retiro por problemas de salud.



El 1 de septiembre de 2009, el Comité de Selección declaró desierta la convocatoria porque los dos postores admitidos presentaron errores en sus postulaciones referidas a falta de poderes de sus representantes. De acuerdo con el Acta de la misma fecha, los postores fueron: i) Consorcio Cesel-Poyry⁵⁶⁷ y Consorcio Engevix-Dessau⁵⁶⁸.

El 23 de octubre, el Comité de Selección admitió la postulación del Consorcio CESEL-POYRY⁵⁶⁹, como consecuencia del amparo del recurso de apelación presentado por el Consorcio ante el Tribunal del OSCE. El mismo día se le otorgó la buena pro al Consorcio Cesel-Poyry, conformado por las empresas CESEL S.A., POYRY INFRA S.A. y POYRY INFRA AG⁵⁷⁰.

El 10 de noviembre de 2009, se celebró el Contrato N° 118-2009-MTC/20, sobre supervisión de obra y cesión de posición contractual entre Proviás Nacional, representada por Raúl Torres Trujillo; la AATE, representada por Oswaldo Plasencia; y el Consorcio CESEL-POYRY- representado por Duilio Ayaipoma Nicolini⁵⁷¹. El monto del contrato de supervisión ascendió a US\$ 13'386,258.32, incluido IGV, que representa el 90% del valor referencial.

Este contrato tuvo dos adendas:

- ✓ **Adenda N° 1⁵⁷²**, del 04 de marzo de 2011, que autorizó las prestaciones adicionales solicitadas por el supervisor, hasta por un monto de US\$ 1'851,828.02.
- ✓ **Adenda N° 2⁵⁷³**, del 10 de mayo de 2011, que formalizó la ampliación de plazo contractual en 71 días calendario, concluyendo el nuevo plazo el 6 de diciembre de 2011, autorizó la prestación adicional N° 3 por un monto de US\$ 143,679.16 y se formalizó la prestación adicional N° 1, aprobada por un monto de S/. 31,334.07.

3.3.2 Licitación y Contrato de Supervisión: Línea 1-Tramo 2

EL 14 de enero de 2011 se emitió la Resolución Secretarial N° 005-2011-MTC/04, que aprobó el expediente de contratación y el valor referencial de la convocatoria,

⁵⁶⁷ De acuerdo al Asiento C00014, de la Partida 02005336 de CESEL, por Junta General de Accionistas, del 23 de marzo de 2008, se designó como miembros del Directorio, para los próximos 3 años, a Raúl Delgado Sayán (Presidente), Federico Fernández Santa Gadea (Vicepresidente), Duilio Ayaipoma Nicolini como Director Gerente y Gerente General, y Ulises García Del Águila como Director Ejecutivo.

⁵⁶⁸ Por Acta 22-2009 se admitió la postulación y se aprobó su propuesta técnica. (Registro N° 1149, CD, Carpeta CP 0009-2009, Tomo 2, p. 54).

⁵⁶⁹ Por Acta 27-2009 se instaló admitió la postulación y se aprobó su propuesta técnica. (Registro N° 1149, CD, Carpeta CP 0009-2009, Tomo 2, p. 6).

⁵⁷⁰ Informe Final del Concurso Público N° 0009-2009-MTC/20 (Registro N° 1149, CD, Carpeta CP 0009-2009, Tomo 4, p. 68).

⁵⁷¹ Contrato N° 118-2009-MTC/20 (Registro N° 1149, CD, Carpeta CP 0009-2009, Tomo 4, p. 4).

⁵⁷² Adenda N° 1 (Registro N° 1012, CD, Carpeta Contrato de Supervisión L1-T1, Carpeta Adendas L1-T1, Adenda 1, p. 1).

⁵⁷³ Adenda N° 2 (Registro N° 1012, CD, Carpeta Contrato de Supervisión L1-T1, Carpeta Adendas L1-T1, Adenda 2, p. 1).



ascendente a US\$ 30'006,342.43, más impuestos. Además, designó a los miembros del comité especial⁵⁷⁴.

El mismo día, 14 de enero de 2011, el comité especial se instaló con la siguiente conformación⁵⁷⁵:

Titulares:

- Mariella Janette Huerta Minaya (Presidente)
- Jesús Wilfredo Munive Taquia (Miembro)
- Edwin Martín Luyo Barrientos (Miembro)

Suplentes:

- Magdalena Bravo Hinojosa (Presidente)
- Santiago Andrés Chau Novoa (Miembro)
- Selvi Renato Ruberto Vargas (Miembro)

El 20 de enero de 2011, mediante Concurso Público N° 004-2011-AATE, se licitó la contratación de la supervisión para la obra correspondiente al Tramo 2 de la Línea 1 del Metro de Lima.

El 15 de marzo de 2011 se disminuyó el monto del valor referencial, quedando en US\$ 29'754,188.54⁵⁷⁶.

El 26 de abril de 2011 se adjudicó la buena pro al Consorcio CESEL-POYRY⁵⁷⁷, y el 17 de mayo de 2011, se celebró el Contrato N° 002-2011-MTC/33⁵⁷⁸, denominado "Contrato de Supervisión y control de obra para la elaboración del expediente técnico y ejecución de obras civiles y electromecánicas del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Tramo 2: Avenida Grau-San Juan de Lurigancho". Fue suscrito por la AATE y el Consorcio CESEL-POYRY⁵⁷⁹.

El monto del contrato de supervisión ascendió a US\$ 26'778,769.47, incluido IGV y a todo costo, que representó el 90% del valor referencial.

Este contrato tuvo dos adendas:

⁵⁷⁴ Resolución Secretarial N° 005-2011-MTC/04 (Registro N° 1149, CD, Carpeta CP 0004-2011, Tomo 2, p. 126).

⁵⁷⁵ Conforme al Acta N° 02-2011-MTC/CE.RS-005-2011, del 18 de enero de 2011 (Registro N° 1149, CD, Carpeta CP 0004-2011, 001FD002, p. 100).

⁵⁷⁶ Mediante Resolución Secretarial N° 048-2011-MTC/04, suscrita por Jorge Menacho Pérez. (Registro N° 1149, CD, Carpeta CP 0004-2011, Tomo 6, p. 274).

⁵⁷⁷ De acuerdo al Informe Final del Concurso Público N° 0004-2011-AATE (Registro N° 1149, CD, Carpeta CP 0004-2011, Carpeta 001 FE 002, p. 62).

⁵⁷⁸ Contrato N° 002-2011-MTC/33 (Registro N° 1149, CD, Carpeta CP 0004-2011, Carpeta 001 FE 002, p. 16).

⁵⁷⁹ De acuerdo al Asiento 1-A, de la Partida 02005336 de CESEL, por Junta General de Accionistas, del 25 de marzo de 2011, se designó como miembros del Directorio, para los próximos 3 años, a Raúl Delgado Sayán (Presidente), Federico Fernández Santa Gadea (Vicepresidente), Duilio Ayapoma Nicollini como Director Gerente y Gerente General.



- ✓ **Adenda N° 1⁵⁸⁰**, del 8 de junio de 2011, que modificó de la Cláusula Quinta del Contrato, referido a la oportunidad para solicitar los adelantos directos por parte de la supervisión.
- ✓ **Adenda N° 2⁵⁸¹**, del 31 de julio de 2013, que aumentó el monto contractual a US\$ 32'429,206.25, incluido IGV. Ampliación del plazo del contrato por 235 días calendario, trasladándose el plazo de liquidación de la Obra al 3 de diciembre de 2014.

3.4 Contratos celebrados para la concesión y puesta en marcha de la Línea 1 del Metro de Lima

Por escritura pública del 1 de abril de 2011, se celebró la constitución simultánea de la sociedad anónima “GYM Ferrovías S.A.”. De acuerdo con la Cláusula Primera y Tercera del contrato de constitución, la finalidad de la sociedad era desarrollar el proyecto de la Línea 1 del Metro de Lima, tramos 1 y 2, respecto del cual obtuvieron la concesión, es decir, prestar el servicio de transporte público ferroviario.

En la constitución de la sociedad “GyM Ferrovías S.A.” participaron los señores Hernando Graña Acuña y Mario Alvarado Pflucker, representando a “Graña y Montero S.A.A.”; y César Reynaldo Bogado, representando a “Ferrovías Sociedad Anónima Concesionaria”.

De acuerdo con la primera disposición final del contrato de constitución, el primer directorio de la sociedad estuvo constituido por:

Directorio titular:

- José Agustín Tesan, de nacionalidad argentina
- Gonzalo Ferrero Rey, de nacionalidad peruana
- Mónica María Miloslavich Hart, de nacionalidad peruana
- Hernando Alejandro Graña Acuña, de nacionalidad peruana

Directorio alterno:

- Carlos Maineri, de nacionalidad argentina
- Mario German Oscar Alvarado Pflucker, de nacionalidad peruana
- Juan Antonio Rodríguez Canales, de nacionalidad peruana
- Manuel Wu Rocha, de nacionalidad peruana

Con fecha 11 de abril de 2011, se suscribió el contrato de concesión por 30 años entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y GyM Ferrovías S.A., el mismo que actualmente se encuentra en ejecución.

⁵⁸⁰ Adenda N° 1 (Registro N° 1012, CD, Carpeta Contrato de Supervisión L1-T2, Carpeta Adendas L1-T2, Adenda 1, p. 1).

⁵⁸¹ Adenda N° 2 (Registro N° 1012, CD, Carpeta Contrato de Supervisión L1-T2, Carpeta Adendas L1-T2, Adenda 2, p. 1).



4. Procesos judiciales

La Contraloría General de la República ha informado que, como consecuencia de sus informes posteriores, se iniciaron los siguientes procesos judiciales por indemnización de daños y perjuicios⁵⁸²:

- ✓ **Expediente N° 3048-2013:** demanda interpuesta el 25 de enero de 2013, a cargo del 10° Juzgado Civil de Lima, contra Oswaldo Plasencia, Walter Arboleda, Jorge Urdanivia, y el Consorcio Cesel-Poyry, por las irregularidades en el pedido de ampliación de plazo. La cuantía demandada ascendió a US\$ 915,324.82.
- ✓ **Expediente N° 17272-2013:** demanda interpuesta el 24 de junio de 2013, a cargo del 31° Juzgado Civil de Lima, contra Oswaldo Plasencia, Walter Arboleda, Jorge Urdanivia, Lourdes Gonzales Castillo, José Danós, y el Consorcio Cesel-Poyry, por las irregularidades en la construcción del viaducto elevado. La cuantía demandada ascendió a US\$ 47'120,123.10.
- ✓ **Expediente N° 20071-2013:** demanda interpuesta el 31 de julio de 2013, a cargo del 29° Juzgado Civil de Lima, contra Oswaldo Plasencia, Walter Arboleda, Jorge Urdanivia, Lourdes Gonzáles, José Danós, Hjalmar Marangunich, y el Consorcio Cesel-Poyry, por las irregularidades en la construcción del cerco perimétrico. La cuantía demandada ascendió a US\$ 2'937,821.93
- ✓ **Expediente N° 19724-2013:** demanda interpuesta el 24 de julio de 2013, a cargo del 34° Juzgado Civil de Lima, contra Oswaldo Plasencia, Walter Arboleda, Jorge Urdanivia, Lourdes Gonzáles Castillo, José Danós, y el Consorcio Cesel-Poyry, por las irregularidades en la ejecución del techado de andenes y cambio de luminarias. La cuantía demandada ascendió a US\$ 2'978,054.07.

5. Arbitrajes

El 21 de mayo de 2013, el tribunal arbitral, conformado por Franz Kundmuller Caminiti, Alberto Rizo Patrón Carreño y Ricardo Rodríguez Ardiles⁵⁸³, emitió el laudo de derecho correspondiente al Expediente N° 248-17-12, en el marco del arbitraje seguido por el Consorcio Cesel-Poyry contra la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE).

En este arbitraje, el Consorcio solicitó a la AATE que le reconozca lo siguiente:

- a) US\$ 526,189.32, de donde US\$ 399,397.41 corresponden a los mayores gastos generales que habrían dejado de percibir del pedido de ampliación de plazo N° 01, y US\$ 126,791.91 corresponden a los mayores gastos generales del pedido de ampliación de plazo N° 02.
- b) US\$ 514,597.98, de donde US\$ 408,697.03 corresponden a los costos directos y utilidades que habrían dejado de percibir como consecuencia de la Ampliación de Plazo N° 01, y US\$ 105,900.95 corresponden a los costos directos y

⁵⁸² Oficio N° 00889-2018-CG/DC, del 25 de junio de 2018 (Registro N° 2255, p. 2)

⁵⁸³ Información tomada del Portal Institucional del OSCE. Disponible en: www.osce.gob.pe/descarga/arbitraje/laudos/EXTERNO/2013/0143.pdf



utilidades que habrían dejado de percibir como consecuencia de la Ampliación de Plazo N° 02.

- c) US\$ 3,503.42, por concepto de indemnización por falta de pago de costos directos y utilidades, así como por la aprobación de la liquidación final fuera de plazo. Este monto, según la demanda, se adicionaba al monto pedido por costos directos y utilidades.
- d) US\$ 1,617.98, por concepto de intereses generados, contados desde el décimo primer día calendario posterior a la fecha de aprobación de la liquidación de obra.

El tribunal arbitral reconoció y concedió al Consorcio Cesel-Poyry los siguientes conceptos, que debieron ser cancelados por la AATE:

- a) US\$ 526,189.32, por mayores gastos generales de la Ampliación de Plazo N° 01, y ampliación de plazo N° 02.
- b) US\$ 514,597.98, por costos directos y utilidades como consecuencia de la ampliación de plazo N° 01, y ampliación de plazo N° 02.
- c) US\$ 1,751.71, por concepto de indemnización.
- d) Intereses generados a partir de la expedición del laudo arbitral.

Finalmente, se hace constar que no se ha informado de la existencia de otros arbitrajes relacionados con el Metro de Lima.

6. Investigaciones vinculadas al proyecto

El Ministerio Público informó a la Comisión Investigadora que tiene las siguientes investigaciones a su cargo⁵⁸⁴:

- ✓ Investigación N° 07-2017, contra Alan Gabriel Ludwig García Pérez, Enrique Javier Cornejo Ramírez, y Oswaldo Duber Plasencia Contreras por el delito de Tráfico de Influencias⁵⁸⁵.
- ✓ Investigación N° 19-2017, contra Jorge Luis Cuba Hidalgo, Edwin Martin Luyo Barrientos, Mariella Janette Huerta Minaya, Jessica Carola Tejada Guzmán, Miguel Ángel Navarro Portugal, Santiago Andrés Chau Novoa y Víctor Enrique Muñoz Cuba por los delitos de cohecho pasivo propio, colusión, tráfico de influencias, y lavado de activos⁵⁸⁶.

La Procuraduría Ad Hoc reportó que mediante Resolución N° 04, del 17 de febrero de 2017, que el Primer Juzgado de Investigación Preparatoria aceptó

⁵⁸⁴ Oficio N° 337-2018-FSUPRAPEDCF-MP-FN/EE, del 20 de abril de 2018, remitido por el Equipo Especial Anticorrupción del Ministerio Público (Registro N° 1621 p. 5)

⁵⁸⁵ De acuerdo con la información reportada por el Ministerio Público el 06 de agosto de 2018, el plazo de diligencias preliminares culminó el 30 de julio de 2018 (Informe N° 04-2018-FSCEE-MP-FN, del Fiscal Superior Coordinador del Equipo Especial de Fiscales. Registro N° 2768)

⁵⁸⁶ De acuerdo con la información reportada por el Ministerio Público el 06 de agosto de 2018, el plazo de investigación preparatoria concluirá el 20 de enero de 2020 (Informe N° 04-2018-FSCEE-MP-FN, del Fiscal Superior Coordinador del Equipo Especial de Fiscales. Registro N° 2768)



la constitución en actor civil y accedió al embargo por S/. 1'690,000.00 por concepto de reparación civil⁵⁸⁷.

La empresa GyM S.A. reportó el 16 de julio de 2018 que el Primer Juzgado de Investigación Preparatoria Nacional los incluyó como tercero civil responsable en el proceso seguido contra Cuba Hidalgo y otros⁵⁸⁸.

Por su parte, la Contraloría General de la República informó que formuló denuncia penal el 05 de julio de 2014 por el delito de negociación incompatible⁵⁸⁹ contra Oswaldo Plasencia (director ejecutivo de la AATE), Walter Arboleda (gerente de Ingeniería y Obras), Jorge Urdanivia (Jefatura de Obras Civiles), Jhonny Garro (encargado de la transferencia de bienes al concesionario GyM Ferrovías), Duilio Ayaipoma Nicolini y Robert Jungkind (representantes del Consorcio Supervisor). Dicha denuncia ha derivado en el siguiente caso

- ✓ Expediente N° 47-2015, a cargo del Tercer Juzgado Unipersonal especializada en delitos de corrupción de funcionarios. A la fecha de cierre del informe, se informó que el proceso iniciará la etapa de juicio oral el 11 de septiembre de 2018, contra Oswaldo Plasencia (director ejecutivo de la AATE), Walter Arboleda (gerente de Ingeniería y Obras), Jorge Urdanivia (Jefatura de Obras Civiles), Jhonny Garro (encargado de la transferencia de bienes al concesionario GyM Ferrovías), y Robert Jungkind (representante del Consorcio Cesel Poyry).

Según ha informado la Procuraduría, se atribuye a los procesados dos hechos específicos: a) haber contribuido a que el contratista, Consorcio Tren Eléctrico Lima, sea eximido de la penalidad que le correspondía por retraso en el cumplimiento de sus obligaciones; b) haber permitido que el contratista ejecute la obra sin la intervención del Jefe de Proyecto y Residente de obra y, posteriormente, aceptaron el cambio de profesionales contraviniendo las exigencias del contrato⁵⁹⁰.

7. Instituciones y actores que intervienen

- ✓ **Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE):** Entidad adscrita al Viceministerio de Transportes, creada en 1986, por disposición del Decreto Supremo N° 001-86-MIPRE, que posteriormente adquirió rango de ley a través de la Ley N° 24565. Es la entidad encargada de *las actividades de proyección, planificación, ejecución y administración de la Infraestructura Ferroviaria correspondiente a la Red Básica del Metro de Lima*⁵⁹¹.

⁵⁸⁷ Informe N° 01-2018 de la Procuraduría Ad Hoc, del 05 de julio de 2018 (Registro N° 2351, p.11)

⁵⁸⁸ Comunicación de hecho de importancia del grupo Graña y Montero a la Superintendencia del Mercado de Valores, del 16 de julio de 2018. Disponible en <http://www.smv.gob.pe/ConsultasP8/temp/Hdl%20-%20Tercero%20Civilmente%20Responsable.pdf>

⁵⁸⁹ Oficio N° 00889-2018-CG/DC, del 25 de junio de 2018 (Registro N° 2255, p. 2)

⁵⁹⁰ Oficio N° 1132-2018-JUS/PPAH-ODEBRECHT, recibido el 15 de agosto de 2018. (Registro N° 3062, p.1 y sgtes.)

⁵⁹¹ Cita textual tomada del Portal Institucional de la AATE. Disponible en: <https://www.aate.gob.pe/nosotros/>



- ✓ **Consortio CESEL-POYRY:** Conformado por las empresas CESEL S.A., POYRY INFRA S.A. y POYRY INFRA AG , a quienes se les adjudicó la buena pro para ejercer las labores de supervisión de la ejecución de los Tramos 1 y 2 de la línea 1 del Metro de Lima.
- ✓ **Consortio Tren Eléctrico Lima:** Conformado por Constructora Norberto Odebrecht S.A. Sucursal Perú y GyM S.A. (subsidiaria del grupo Graña y Montero). Este consorcio tuvo a su cargo la elaboración del expediente técnico para los Tramos 1 y 2 de la Línea 1 del Metro de Lima, así como la ejecución de la obra.
- ✓ **Constructora Norberto Odebrecht S.A. Sucursal Perú:** Sucursal peruana del Grupo Odebrecht, de origen brasileño.
- ✓ **GYM Ferrovías S.A.:** Conformada por Graña y Montero S.A.A. y Ferrovías Sociedad Anónima Concesionaria. Es la empresa a quien se le entregó la concesión del Tren Eléctrico y el derecho de explotación del servicio por 30 años.
- ✓ **Ministerio de Transportes y Comunicaciones:** Órgano adscrito al Poder Ejecutivo, encargado del sistema de transporte e infraestructura de las comunicaciones y telecomunicaciones.⁵⁹²
- ✓ **Provias Nacional:** Es un proyecto especial autónomo, perteneciente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, encargado del mantenimiento y rehabilitación de la red vial nacional.⁵⁹³

8. Información económica

- ✓ **Línea 1 del Metro de Lima: Tramo 1 y 2**

Por el Tramo 1, el 23 de diciembre de 2009, el Consorcio Tren Eléctrico Lima se adjudicó la obra por el monto de **US\$ 410'205,001.38**, incluido IGV⁵⁹⁴, equivalente al 90% del valor referencial (US\$ 455'783,334.86). El mismo día, la Corporación Andina de Fomento (CAF) otorgó un crédito de US\$ 300 millones para la ejecución del proyecto. Este contrato tuvo siete adendas y tres de ellas (Adenda N°4, N°6 y N°7) incrementaron el valor económico del proyecto en US\$ 106'719,419.31.

Por el Tramo 2, el 13 de junio de 2011, se adjudicó la Buena Pro al Consorcio Tren Eléctrico Lima⁵⁹⁵, por **US\$ 583'480,359.86**, equivalente al 90% del valor referencial. Este contrato tuvo una sola adenda suscrita el 15 de noviembre de 2012, que incremento el valor contractual de la obra a US\$ 900'610,620.14⁵⁹⁶, incluido impuesto.

⁵⁹² Información tomada del Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Disponible en: <http://www.mtc.gob.pe/nosotros/index.html>

⁵⁹³ Información tomada del Portal Institucional de Provias Nacional. Disponible en: <https://www.proviasnac.gob.pe/frmNosotros.aspx?idmenu=1>

⁵⁹⁴ Contrato N°146-2009-MTC/20 (Registro N° 55, CD, Tomo 12, p.4)

⁵⁹⁵ Acta de Propuestas Económicas y Otorgamiento de la Buena Pro (Registro N° 55, CD, Tomo 14, p.102)

⁵⁹⁶ De acuerdo con la Adenda N° 01, el monto contractual está comprendido por: 1) Obras civiles y equipamiento electromecánico con un valor de US\$ 756'761,493.79; 2) expediente técnico con un



Ejecución de la Línea 1 del Metro de Lima
Información económica
(Expresado en dólares americanos)

Descripción	Tramo 1	%	Tramo 2	%
Valor referencial del contrato	455'783,334.86	-	648'311,511.06 ⁵⁹⁷	-
Valor total de contrato adjudicado	410'205,001.38	79.36%	583'480,359.96	35.21%
Incremento de valor por Adendas	106'719,419.31	20.64%	317'130,260.04	64.79%
Valor final del contrato	516'924.420.69	100.00%	900'610,620.14	100.00%

En el Tramo 1, actualmente la obra se encuentra concluida y de acuerdo a Informe de Liquidación de gastos⁵⁹⁸, el costo total de la obra ascendió a **US\$ 516'924.420.69**, evidenciándose un incremento de US\$ 106'719,419.31, con respecto al valor inicial del contrato suscrito (US\$ 410'205,001).

En el Tramo 2, se evidencia un incremento en el valor de contrato de **US\$ 317'130,260.04**, con respecto al valor inicial suscrito.

✓ **Supervisión de Obra**

- **Licitación y Contrato de Supervisión: Línea 1-Tramo 1 y 2**

Por el Tramo 1, el 10 de noviembre de 2009, se celebró el contrato⁵⁹⁹ por Supervisión de Obra y Cesión de Posición Contractual entre Provías Nacional y el Consorcio CESEL-POYRY por **US\$13'386,258.32**, incluido IGV. Este contrato tuvo dos adendas que autorizó las prestaciones adicionales.

Por el Tramo 2, el 26 de abril de 2011 se adjudicó la buena pro al Consorcio CESEL-POYRY⁶⁰⁰, y el 17 de mayo de 2011, se celebró el contrato⁶⁰¹ de supervisión por

valor de US\$ 21'429,628.32; 3) Interferencias, con un valor de US\$ 122'419,498.03. Fuente: Registro N° 1012

⁵⁹⁷ Resolución Directoral N° 26-2011-MTC/33, del 15 de marzo de 2011. (Registro N° 55, CD, Tomo 11, p.171).

⁵⁹⁸ Informe de Liquidación de obra de la elaboración del expediente técnico y ejecución de las obras civiles y electromecánicas del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo Lima – Callao, Línea 1 – Tramo 1 – Villa El Salvador – Av. Grau. Consorcio Cesel – Poyri. Liquidación de Obra.

⁵⁹⁹ Contrato N° 118-2009-MTC/20

⁶⁰⁰ De acuerdo al Informe Final del Concurso Público N° 0004-2011-AATE (Registro N° 1149, CD, Carpeta CP 0004-2011, Carpeta 001 FE 002, p. 62).

⁶⁰¹ Contrato N° 002-2011-MTC/33



US\$ 26'778,769.47. Este contrato tuvo dos adendas, impactando la segunda adenda en el incremento del valor contractual.

Licitación y Contrato de Supervisión
Línea 1 del Metro de Lima
(En dólares americanos)

Descripción	Tramo 1	%	Tramo 2	%
Valor referencial del contrato	14'873,620.35	-	29'754,188.54 ⁶⁰²	-
Valor de contrato adjudicado	13'386,258.32		26'778,769.47	
Incremento de valor por Adendas	1'950,427.57		5'650,436.78	
Valor final del contrato	15'336,685.89	100.00%	32'429,206.25	100.00%

En el Tramo 1, el 28 de junio de 2011 se liquidó el contrato de supervisión por un monto ascendente a **US\$ 15'336,685.89** lo que evidencia un incremento en US\$ 1'950,427.57.

En el Tramo 2, el 24 de setiembre de 2014 se liquidó la obra en **US\$ 32'429,206.25**. De ello, se observa un incremento en el valor de contrato de Supervisor por el Tramo 2 en US\$ 5'650,436.78, con respecto al valor contractual inicialmente suscrito.

✓ **Impacto Económico del Proyecto**

A continuación, se detallan los costos totales de la construcción del Tramo 1 y Tramo 2 de la Línea 1 del Metro de Lima, según el Informe de Liquidación económica de la Supervisión de Obra (Consortio Cesel-Poyry).

Línea 1 del Metro de Lima- Tramo 1 y 2
Resumen Liquidación económica de Contrato

Descripción	TRAMO 1 (US\$)	TRAMO 2 (US\$)	Referencia
	US\$	US\$	
Presupuesto Referencial	455'783,334.86	648'311,511.06	
Monto Contratado (90% presupuesto)	410'205,001.38	583'480,359.96	
(+) Incremento de valor por Adendas	106'719,419.31	317'130,260.04	(a)
Sub –Total de Valor Contrato Actualizado	516'924,420.69	900'610,620.14	

⁶⁰² Mediante Resolución Secretarial N° 048-2011-MTC/04, suscrita por Jorge Menacho Pérez. (Registro N° 1149, CD, Carpeta CP 0004-2011, Tomo 6, p. 274).



(+) Ajuste por medición de obra final⁶⁰³	2'203, 530.77	-	(b)
Valor Actualizado Contrato (Incluye IGV)	519'127,951.46	900'610,620.14	(c)
Expediente Técnico Definitivo	519'110.851.63	873'176,317.98	
(+) Saldo a Favor del Contratista	-	11'978,495.18	
Total Costo Liquidado según Expediente Técnico Definitivo (Incluye IGV)	519'110,851.63	885'154,813.16	(d)
Total Incremento en costo en relación al monto contratado (Adendas + ajuste)	108'922,949.77	317'130,260.04	(a) + (b)
Incremento %	20.98%	35.21%	
Saldo No ejecutado en Metro Línea 1	17,099.83	15'455,806.98	(c) – (d)
% no ejecutado en proyecto	0.0033%	1.72%	

Elaboración: Comisión.

Fuente Informe de Liquidación de Obra-Consortio Cesel-Poyry.

Con respecto a la fluctuación económica de la liquidación financiera de los Tramos 1 y 2 de la Línea se evidencia lo siguiente:

- En el **Tramo 1**, el costo final de la obra superó en 20% al monto contratado; representando un aumento en más de US\$ 108'922,949.77.
- En el **Tramo 2**, el costo final de la obra superó en más de 35% con respecto a su costo inicial equivalente a un incremento de US\$ 317'130,260.04.

El Contratista presentó su Informe por Liquidación de Obra que valorizó el monto final de la Obra en US\$885'154,813.16 (incluido IGV) más un saldo a favor del contratista de US\$11'978,495.18.

✓ **Conclusión económica**

- Por la fluctuación económica en la ejecución del **Tramo 1**, el costo final de la obra superó en 20.98% al monto por el que se contrató la misma, representando un incremento de US\$ 108'922,949.
- Por la fluctuación económica en la ejecución del **Tramo 2**, el costo final de la obra superó en 35.21% al monto por el que se contrató la misma, representando un incremento de US\$ 317'130,260.

⁶⁰³ Modificación en monto de contrato que en opinión de la Supervisión es procedente. Hoja 0024 de Informe de Liquidación de obra – Tramo 1. Liquidación de obra Consorcio Cesel – Poyry.



✓ Resultado de examen de auditor externo

El Grupo Graña y Montero remitió los exámenes de auditoría de los estados financieros del Consorcio Tren Eléctrico, por los años terminados al 31 de diciembre de 2013 y de 2012, de 2011 y de 2010, dichos exámenes de auditoría fueron realizados por la empresa Pricewaterhouse Coopers (en adelante “PWC”)⁶⁰⁴, donde no reportaron situaciones o hechos que conlleven a una opinión⁶⁰⁵ desfavorable, por ello, no mencionaron ninguna sobrevaluación o subvaluación de costos o situaciones a revelar o a ser considerado bajo párrafo de énfasis⁶⁰⁶.

De acuerdo con los exámenes de auditoría, el Consorcio Tren Eléctrico reportó la siguiente información:

- En los años 2010, 2011, 2012 y 2013 obtuvo un margen de rentabilidad positivo y creciente, registrando una utilidad neta de US\$ 56.8 millones; US\$ 123.4 millones; US\$ 127.5 y US\$ 191.5, respectivamente.
- En los años 2011, 2012 y 2013 se reportaron distribución de utilidades ascendentes a US\$ 56.1, US\$ 252 y US\$ 182.6, respectivamente y con el siguiente esquema de pagos:
 - Por los dividendos declarados en el 2011 se cancelaron en los meses de febrero y mayo de 2012 por el importe de S/ 128,318,000⁶⁰⁷.
 - Las utilidades determinadas en el 2012 se cancelaron al cierre del tramo 1, por el importe de S/. 43,180,000⁶⁰⁸.

Finalmente, en relación al pago total de dividendos a accionistas, de la información del auditor se desprende que el reparto fue por un total de S/ 171'498,000, de acuerdo a los estados financieros al 31 de diciembre de 2013.

⁶⁰⁴ Firma miembro en el Perú de Dongo- Soria, Gaveglio y Asociados Sociedad Civil de Responsabilidad Limitada (por los períodos 2011 y 2012); y, Gaveglio, Aparicio y Asociados Sociedad Civil de Responsabilidad Limitada (por el periodo 2013).

⁶⁰⁵ Tipo de Opinión. Normas Internaciones de Auditoría – NIA 700.

⁶⁰⁶ Normas Internacionales de Auditoría - NIA 706. Párrafos de énfasis y párrafos sobre otras cuestiones en el informe emitido por un Auditor Independiente. Párrafo de énfasis: es un párrafo incluido en el informe de auditoría que se refiere a una cuestión presentada o revelada de forma adecuada en los estados financieros y que, a juicio del auditor, es de tal importancia que resulta fundamental para que los usuarios comprendan los estados financieros.

⁶⁰⁷ Informe de Auditoría emitido por PwC por los estados financieros al 31 de diciembre de 2012 y de 2011.

⁶⁰⁸ Informe de Auditoría emitido por PwC por los estados financieros al 31 de diciembre de 2013 y de 2012.



II. HECHOS RELEVANTES Y DETERMINACIÓN DE RESPONSABILIDAD

1. Creación de un marco legal habilitante del Metro de Lima

1.1 Reunión extraordinaria del Consejo de Ministros

El 19 de febrero de 2009, el expresidente Alan Gabriel Ludwig García Pérez, el exministro de Transportes y Comunicaciones Enrique Javier Cornejo Ramírez y el representante de Odebrecht en Perú, Jorge Henrique Simoes Barata, realizaron un viaje al Cusco, en el avión presidencial para la inauguración del Tramo 2 de la carretera Interoceánica Sur. Esa misma noche, Alan García Pérez, convocó a una sesión extraordinaria del Consejo de Ministros con un único punto de agenda: aprobar el proyecto de decreto de urgencia presentado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a efectos de encargar a dicho ministerio la ejecución de obras de la extensión de la Línea 1 del Proyecto de Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, mediante una concesión con recursos privados, y a partir del cual se gestó una normativa especial⁶⁰⁹.

El Sr. Yehude Simon Munaro, quien en dicho período ejercía la Presidencia del Consejo de Ministros, declaró a la Comisión Investigadora Multipartidaria, el 14 de febrero de 2018 que pese al cargo que ocupaba, no participó en dicha reunión, por lo que su nombre aparece en el acta como asistente, más no su firma. Sin embargo, reconoce que firmó el Decreto de Urgencia⁶¹⁰.

Esta reunión y convocatoria fue después de la ceremonia de juramentación de la nueva ministra del Interior Mercedes Cabanillas, en la que sí estuvo presente Yehude Simon Munaro⁶¹¹, pese a lo cual, afirma, no fue convocado.

1.2 Aprobación de licitación con inversión de recursos públicos

Mediante Decreto Supremo N° 008-2009-MTC⁶¹², de fecha 13 de febrero de 2009, suscrito por Alan Gabriel Ludwig García Pérez, entonces presidente de la República, y Enrique Javier Cornejo Ramírez, exministro de Transportes y Comunicaciones, se facultó a Provías Nacional, a través de su director ejecutivo, Raúl Torres Trujillo, la preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte terrestre masivo de Lima y Callao.

Días después, el 19 de febrero de 2009, en paralelo a la precitada reunión del Consejo de Ministros, se emitió el Acuerdo de Consejo de la Municipalidad Metropolitana de Lima N° 064⁶¹³, en la que se acordó encargar a Proinversión que estructure un nuevo esquema de concesión que permita la continuación del proceso de promoción de la inversión del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte

⁶⁰⁹ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 71° Sesión ordinaria (Transcripción). Lima: 11 de diciembre de 2017, p.8.

⁶¹⁰ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 80° Sesión ordinaria-pública (Transcripción). Lima: 14 de febrero de 2018, p.3.

⁶¹¹ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 80° Sesión ordinaria-pública (Transcripción). Lima: 14 de febrero de 2018, p.72.

⁶¹² Decreto Supremo N° 008-2009-MTC, publicado el 13 de febrero de 2009 en el Diario Oficial El Peruano. Disponible en: <http://diariooficial.elperuano.pe/Normas>

⁶¹³ Acuerdo de Consejo de la Municipalidad Metropolitana de Lima N° 064. (Registro N° 1477, Carpeta "Punto 9")



Masivo de Lima y Callao, en los tramos de la Línea 1, Villa El Salvador-Av. Grau (Tramo 1); además se aprobó la celebración de un convenio de cooperación interinstitucional con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, suscribiéndose el mismo con fecha 20 de febrero de 2009, por el entonces alcalde de la Municipalidad Metropolitana de Lima, Luis Castañeda Lossio, y Enrique Cornejo Ramírez, Ministro de Transportes y Comunicaciones.

El proyecto aprobado en el Consejo de Ministros del 19 de febrero de 2009, da lugar al Decreto de Urgencia N° 032-2009⁶¹⁴, publicado el 28 de febrero de 2009, para ejecutar el proyecto mediante una obra pública con recursos públicos y constituye la norma matriz del tramo 1 de la Línea 1 del Metro de Lima.

El 23 de febrero de 2009 -esto es, entre el 19, fecha en la cual el Consejo de Ministros aprobó el Decreto de Urgencia, y el 28 de febrero de 2009, que se publica la referida norma, en ese ínterin - se reunieron en Palacio de Gobierno, el secretario general de la Presidencia de la República, señor Luis Nava Guilbert, con Raúl Torres Trujillo (director ejecutivo de Provías Nacional) y John Albert Vega Vásquez (funcionario de Provías Nacional) en horas de la mañana⁶¹⁵.

El mismo día, José Graña Miro Quesada, presidente del directorio de la compañía Graña y Montero, se reunió con el entonces presidente Alan Gabriel Ludwig García Pérez, siendo llamado a través de Luis Nava Guilbert, según explicó ante la Comisión⁶¹⁶. Esta reunión también se encuentra anotada en el registro de visitas de Palacio de Gobierno⁶¹⁷.

Magdalena Bravo Hinostriza, en su calidad de gerente (e) de la Unidad Gerencial de Obras de Provías Nacional, emitió el Informe N° 046-2009-MTC/20.5, del 24 de febrero de 2009⁶¹⁸, en el que evaluó la conveniencia de licitar el proyecto mediante un sistema de concurso oferta a precios unitarios y que sirvió de sustento para el Decreto de Urgencia N° 032-2009 y el marco legal habilitante de la obra Línea 1 del Metro de Lima, variando las normas del proceso de contratación del Tren Eléctrico de Lima, que era la de concesión con recursos privados a obras públicas con recursos públicos. El mismo 24 de febrero de 2009 se remitió la exposición de motivos del referido decreto de urgencia, adjunto al Informe N° 454-2009-MTC/08⁶¹⁹ de la directora general de la Oficina General de Asesoría Jurídica Kitty Trinidad Guerrero.

Cinco días después, el 28 de febrero de 2009, se publicó el Decreto de Urgencia N° 032-2009, que encargó la ejecución de la obra al MTC, facultó a Provías Nacional a aplicar la modalidad contractual de concurso oferta a precios unitarios y declaró la aplicación supletoria del Decreto Legislativo N° 1017, Ley de Contrataciones del Estado y su reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 184-2008-EF ⁶²⁰.

⁶¹⁴ Suscrito por Alan García Pérez, Yehude Simon, Luis Carranza y Enrique Cornejo Ramírez.

⁶¹⁵ Registro de Visitas a Palacio de Gobierno. (Registro N° 0250, DVD, Visitas, p. 15741)

⁶¹⁶ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 57° Sesión pública (Transcripción). Lima: 3 de octubre de 2017, p.25 y 26.

⁶¹⁷ Registro de Visitas a Palacio de Gobierno. (Registro N° 0250, DVD, Visitas, p. 15743)

⁶¹⁸ Informe N° 046-2009-MTC/20.5.(Registro N° 0423, p. 102)

⁶¹⁹ Informe N° 454-2009-MTC/08.(Registro N° 0423, p. 21)

⁶²⁰ Actualmente, el decreto legislativo N° 1017 y su Reglamento no se encuentran vigentes.



Este decreto de urgencia estableció una regulación especial para la modalidad de concurso oferta, permitiendo el uso del sistema de precios unitarios, distinta a la estipulada en el artículo 41 del Reglamento de la Ley de Contrataciones con el Estado⁶²¹, que establecía que la modalidad de concurso oferta solo se ejecuta a suma alzada.⁶²²

En la exposición de motivos⁶²³ del Decreto de Urgencia N° 032-2009, se indicó que si bien un riesgo de la modalidad concurso oferta a precios unitarios era el temor de un abuso al sobrecosto causado por el contratista, la labor de la supervisión era vigilar este hecho y generar los límites.

Textualmente se señaló lo siguiente:

“En los Concurso Oferta con Precio Unitario, existe el temor que en la fase de estudios (a cargo del contratista), este manipule la información para obtener ventajas. Esta situación se previene mediante la asignación de un Supervisor que acote las necesidades técnicas del proyecto hasta el límite estrictamente necesario desde el punto de vista económico y de ingeniería”.

Sobre el particular, resulta relevante identificar que entre la fecha en que se aprobó la expedición de la norma -19 de febrero de 2009- y la fecha en que se publicó la norma - 28 de febrero de 2009- existe una diferencia sustancial, pues se aprobó una concesión con recursos privados, pero se publicó la ejecución de una obra pública con recursos públicos.

En efecto, en la parte final del Acta de Sesión Extraordinaria del 19 de febrero de 2009⁶²⁴ se señaló lo siguiente:

⁶²¹ El artículo 41° del Reglamento de Contrataciones con el Estado, vigente en la época, disponía lo siguiente:

Artículo 41.- Modalidades de Ejecución Contractual

Quando se trate de bienes u obras, las bases indicarán la modalidad en que se realizará la ejecución del contrato, pudiendo ésta ser:

1. Llave en mano: Si el postor debe ofertar en conjunto la construcción, equipamiento y montaje hasta la puesta en servicio de determinada obra, y de ser el caso la elaboración del Expediente Técnico. En el caso de contratación de bienes el postor oferta, además de éstos, su instalación y puesta en funcionamiento.

2. Concurso oferta: Si el postor debe ofertar la elaboración del Expediente Técnico, ejecución de la obra y, de ser el caso el terreno. **Esta modalidad sólo podrá aplicarse en la ejecución de obras que se convoquen bajo el sistema a suma alzada** y siempre que el valor referencial corresponda a una Licitación Pública. Para la ejecución de la obra es requisito previo la presentación y aprobación del Expediente Técnico por el íntegro de la obra.

En el caso de obras convocadas bajo las modalidades anteriores, en que deba elaborarse el Expediente Técnico y efectuarse la ejecución de la obra, el postor deberá acreditar su inscripción en el RNP como ejecutor de obras y consultor de obras. Dicha acreditación podrá ser realizada de manera individual o mediante la conformación de un consorcio. (resaltado agregado)

⁶²² Se contrata por un monto fijo integral, por un determinado plazo de ejecución y por el monto ofertado, no pudiendo variar el precio.

⁶²³ *Exposición de Motivos del Decreto de Urgencia N° 032-2009.* (Registro N° 0322, p. 10)

⁶²⁴ Tomado del acervo documentario de la Comisión Pari.



“El presente proyecto tiene por finalidad encargar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de ente rector de la infraestructura de transporte, la ejecución de las obras de la extensión de la Línea 1 del Tren Urbano de Lima desde el Puente Atocongo hasta la Avenida Grau, en el marco del Proyecto denominado “Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao” y conforme a lo recomendado en el Informe Técnico de la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (AATE), avalado en la parte técnica por la empresa Latin Pacific (Banca de Inversión). De esta forma el referido Proyecto permitirá mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos con recursos privados, lo cual no solo permite que el Estado no utilice sus recursos, sino que además genera un beneficio al mismo, puesto que las mejoras en el ordenamiento del tránsito harán posible que se cuente con una ciudad ordenada, lo que redundará en el bienestar general” (resaltado agregado).

El Informe N° 073-2009-AATE/GO, del 22 de junio de 2009, emitido por funcionarios de la AATE corrobora ello pues se indica que el esquema de trabajo inicial del proyecto era como concesión y, precisamente por ello, los cálculos que se hicieron tuvieron que ser cambiados a fin de que cuadren con el esquema de una obra pública. Ello generó una elevación en el valor referencial⁶²⁵.

En contraste, el expresidente Alan García Pérez, señaló ante la Comisión que, en todo caso, el que se haya aprobado una modalidad de financiamiento diferente a acordada en la reunión del Consejo de Ministro debe haber sido un error porque *siempre tuvieron claro que no se trataba de una concesión privada*⁶²⁶:

El señor GARCÍA PÉREZ, Alan Gabriel Ludwig. — No, no creo que haya un vicio, o puede haber un error al transcribir el acuerdo del municipio que hablaba el municipio de haber intentado hacer una concesión, pero teníamos muy claro que no se trataba de una concesión privada, porque iba a ser imposible y por eso es que se aceptó, se pidió hacer el proyecto.

2. Exoneración del proyecto del Sistema Nacional de Inversión Pública

La Ley N° 27293, del 09 de junio de 2002 y derogada en el año 2016, creó el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). Las reglas del SNIP aplicaban a todo proyecto de inversión que utilice recursos públicos total o parcialmente, sin importar el nivel de gobierno (primer, segundo o tercer nivel). Estas reglas eran, en consecuencia, aplicables al proyecto del Tren Eléctrico.

El artículo 6° de la Ley del SNIP, establecía que éste estaba conformado por 3 etapas:

- a. *Preinversión: Comprende la elaboración del perfil, del estudio de prefactibilidad y del estudio de factibilidad.*
- b. *Inversión: Comprende la elaboración del expediente técnico detallado y la ejecución del proyecto.*

⁶²⁵ Informe N° 073-2009-AATE/GO, del 22 de junio de 2009. (Registro N° 55, CD, Tomo 4, p. 150)

⁶²⁶ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 71° Sesión ordinaria. Lima, 11 de diciembre de 2017, p. 67.



c. *Postinversión: Comprende los procesos de control y evaluación ex post.*

El reglamento de la indicada Ley detallaba cada etapa. La más relevante a efectos del informe es la de Preinversión, definido por los artículos 10⁶²⁷ y 11⁶²⁸ del reglamento. Estos artículos señalaban que la fase de preinversión incluía el estudio de prefactibilidad y el estudio de factibilidad. Dicha fase concluía con la declaración de viabilidad del proyecto, que era un requisito previo a la siguiente fase de inversión. Pasar a la siguiente etapa significaba que un proyecto *ha evidenciado ser socialmente rentable, sostenible y compatible con los Lineamientos de Política*⁶²⁹.

En definitiva, la finalidad del SNIP era garantizar la sostenibilidad y necesidad de los proyectos de inversión pública, a fin de ejercer un mayor control en el gasto público, y garantizar la eficiencia en el uso del tesoro público. Sin embargo, el numeral 5 del artículo 10 de la Ley del SNIP permitía que se den casos de excepción con refrendo del ministro del sector correspondiente y del Ministerio de Economía y Finanzas.

⁶²⁷ **Artículo 10.- Fase de Preinversión**

10.1. *Comprende la elaboración del Perfil, del estudio de prefactibilidad y del estudio de factibilidad. La elaboración del Perfil es obligatoria. Los estudios de prefactibilidad y factibilidad pueden no ser requeridos dependiendo de las características del proyecto.*

10.2. *Una vez terminada la elaboración de un estudio de preinversión, de acuerdo a los Contenidos Mínimos establecidos por la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público, la Unidad Formuladora debe registrar el proyecto formulado en el Banco de Proyectos, como requisito previo a la evaluación de dicho estudio.*

10.3. *Culmina con la declaración de viabilidad otorgada por el órgano competente, siempre que el proyecto cumpla con los requisitos técnicos y legales.*

⁶²⁸ **Artículo 11.- Declaración de viabilidad**

11.1. *La viabilidad de un proyecto es requisito previo a la fase de inversión. Sólo puede ser declarada expresamente, por el órgano que posee tal facultad. Se aplica a un Proyecto de Inversión Pública que a través de sus estudios de preinversión ha evidenciado ser socialmente rentable, sostenible y compatible con los Lineamientos de Política. En ese sentido, la declaración de viabilidad de un proyecto solamente podrá otorgarse, si éste cumple con los requisitos técnicos y legales establecidos por la normatividad del Sistema Nacional de Inversión Pública.*

11.2. *Dicha declaración obliga a la Unidad Ejecutora a ceñirse a los parámetros bajo los cuales fue otorgada la viabilidad para disponer y/o elaborar los estudios definitivos y para la ejecución del Proyecto de Inversión Pública, bajo responsabilidad de la autoridad que apruebe dichos estudios y del responsable de la Unidad Ejecutora. Asimismo, la declaración de viabilidad obliga a la Entidad a cargo de la operación del proyecto, al mantenimiento de acuerdo a los estándares y parámetros aprobados en el estudio que sustenta la declaración de viabilidad del Proyecto y a realizar las demás acciones necesarias para la sostenibilidad del mismo.*

⁶²⁹ Artículo 11° del Reglamento del Sistema Nacional de Inversión Pública, aprobado mediante Decreto Supremo N° 112-2007-EF.



Es el caso que, el 11 de marzo de 2010, se publicó en el Diario Oficial El Peruano el Decreto Supremo N° 081-2010⁶³⁰, mediante el cual se exoneró al Proyecto Tren Eléctrico, tramos 1 y 2, de la fase de preinversión y de la declaración de viabilidad establecida en el SNIP. Debe notarse que, a dicha fecha, el plazo de ejecución del tramo 1 ya estaba en curso pues la adjudicación de la buena pro y la celebración del contrato ocurrieron el 23 de diciembre de 2009. **Es decir, al tramo 1 se le exoneró de pasar el primer control del SNIP, solo aplicable antes de iniciar la licitación de una obra, cuando el proyecto ya estaba en ejecución.**

Esto significó que se exoneró al proyecto Tren Eléctrico de pasar por los primeros controles del SNIP, evitando que la Entidad justifique la viabilidad del proyecto, su rentabilidad económica y social, y su costo. Ello es de especial trascendencia pues, pese a que actualmente la Línea 1 del Metro de Lima se encuentra en pleno funcionamiento, contribuyendo con el traslado de miles de ciudadanos, los inicios del proyecto presentaron actos irregulares en perjuicio del Estado.

Una investigación periodística de 2015 señaló que la exoneración del proyecto del SNIP permitió que éste inicie con un estudio desactualizado, pues se utilizaron referencias técnicas de 1997 y 2005. Además, la misma investigación indicó que los estudios técnicos para la inversión en trenes, de junio de 2007 y febrero de 2008, fueron elaborados por ENGEVIX Engenharia S.A., empresa brasileña también vinculada a actos de corrupción, con investigaciones abiertas en Brasil⁶³¹. La exoneración del SNIP no fue un acto aislado. Otros dos megaproyectos, donde la empresa Odebrecht participó como constructor en consorcio con otras empresas peruanas, también fueron exonerados de la misma etapa del SNIP. El Decreto Supremo N° 118-2003-EF, publicado el 22 de agosto de 2003, exoneró de la primera etapa del SNIP y la declaración de viabilidad la construcción del túnel transandino y la Presa Limón del proyecto Olmos (trasvase Olmos); y el 10 de febrero de 2005 se publicó el Decreto Supremo N° 022-2005-EF, que exoneró

⁶³⁰ Suscrito por Alan García Pérez, Mercedes Araoz Fernández y Enrique Cornejo Ramírez. Disponible en <http://diariooficial.elperuano.pe/Normas>.

⁶³¹ La vía legal de millonario tren de Odebrecht. En: Convoca.pe. Lima, 20 de agosto de 2015. Disponible en: <http://convoca.pe/investigaciones/la-legal-del-millonario-tren-de-odebrecht>.

En la investigación de Convoca se señaló, textualmente, lo siguiente:

“La construcción del Metro de Lima tampoco pasó por el Sistema Nacional de Inversión Pública gracias al decreto supremo 081-2010-EF, firmado por García, Cornejo y Mercedes Araoz, por “razones de interés sectorial, local y social”. Pero al parecer ese no era el único motivo, el gobierno de García convocó a la licitación del tren teniendo como base estudios técnicos desactualizados, elaborados entre 1997 y 2005, según el expediente de la obra que está en los archivos de Proinversión y al que accedió Convoca. Plasencia confirmó este hecho.

En la lista de estos estudios técnicos, aparecen mencionados informes financieros para la inversión en “trenes nuevos y remodelados” de la obra que fueron elaborados entre junio de 2007 y febrero de 2008 por otra empresa brasileña del caso ‘Lava Jato’: Engevix Engenharia S.A. Ambos reportes fueron solicitados por la Municipalidad de Lima y tuvieron un costo de 200 mil dólares.”



también de la primera fase del SNIP y de la declaración de viabilidad a los tramos incluidos en la carretera interoceánica IIRSA SUR⁶³².

En estos tres casos se advierte otra coincidencia: la falta de justificación para la exoneración del sistema SNIP. En efecto, la parte considerativa del Decreto Supremo N° 081-2010, del Decreto Supremo N°118-2003-EF, y del Decreto Supremo N° 022-2005-EF establecen de manera genérica que los respectivos proyectos son de interés nacional y que la necesidad de su ejecución justifica el tratamiento excepcional.

Al respecto, una investigación periodística citó las declaraciones dadas por el excontralor Genaro Matute, sobre las exoneraciones del SNIP y su explicación política:

“¿Cómo se decidieron estas exoneraciones? El propio Matute responde esta interrogante. “Las exoneraciones del SNIP se determinan con un Decreto Supremo, son una decisión política. Mientras estuve en Contraloría, nunca hubo un criterio técnico para pedir las”, dice.”⁶³³

Si bien se ha señalado que el sistema planteado por el SNIP generaba, en algunos casos, retrasos y desincentivos a la inversión, especialmente a nivel regional o local⁶³⁴, lo cierto es que el sistema contribuía en cierta medida a justificar de manera razonable un acto de inversión pública, más aun cuando se trataba de megaproyectos.

Actualmente, el SNIP como tal dejó de regir, siendo reemplazado por INVIERTE.PE⁶³⁵, creado a través del Decreto Legislativo N° 1252, del 01 de diciembre de 2016, y vigente desde el 24 de febrero de 2017. El SNIP fue modificado con la intención de mejorar el sistema y evitar el retraso en la inversión.

3. Financiamiento de la Corporación Andina de Fomento

La Corporación Andina de Fomento (CAF) o Banco de Desarrollo de América Latina es un banco conformado por 19 países⁶³⁶, dedicado, entre otras actividades, a otorgar préstamos, dar asesoría financiera y realizar actividades de cofinanciamiento⁶³⁷.

⁶³² La identificación de la coincidencia entre proyectos fue publicada por IDL Reporteros. “Haciéndole el túnel al SNIP”. En: IDL- Reporteros. Lima, 29 de agosto de 2011 y actualizado el 26 de junio de 2015. Disponible en: <https://idl-reporteros.pe/haciendole-el-tunel-al-snip/>

⁶³³ “Haciéndole el túnel al SNIP”. En: IDL- Reporteros. Lima, 29 de agosto de 2011 y actualizado el 26 de junio de 2015. Disponible en: <https://idl-reporteros.pe/haciendole-el-tunel-al-snip/>

⁶³⁴ Léase, por ejemplo, “Más de 5 mil proyectos no pasaron la barrera del SNIP del 2001 a la fecha”. En La República. Lima, 27 de julio de 2012. Disponible en: <https://larepublica.pe/politica/648170-mas-de-5-mil-proyectos-no-pasaron-barrera-del-snip-del-2001-a-la-fecha>

⁶³⁵ Sobre INVIERTE.PE puede verse <https://www.mef.gob.pe/es/acerca-del-invierte-pe>

⁶³⁶ Los países que conforman la CAF son Argentina, Brasil, Costa Rica, Jamaica, Paraguay, República Dominicana, Venezuela, Barbados, Chile, Ecuador, México, Perú, Trinidad y Tobago, Bolivia, Colombia, España, Panamá, Portugal y Uruguay.

⁶³⁷ Información tomada de <https://www.caf.com/es/sobre-caf/donde-estamos/>



Esta entidad participó en el proyecto del Tren Eléctrico a través del otorgamiento de dos préstamos, ascendentes a US\$ 300,000.00, para la ejecución del tramo 1 y del tramo 2. De este modo, el presupuesto para la ejecución de ambas obras estuvo, parcialmente, conformado por el préstamo otorgado por la CAF, y la otra parte provino del tesoro público del Estado.

Primer contrato de préstamo

El 23 de febrero de 2010, el Estado Peruano, representado por Mercedes Araoz Fernández, exministra de Economía, suscribió un contrato de préstamo con la Corporación Andina de Fomento, representada por su entonces presidente ejecutivo, Enrique García, con la finalidad de financiar parcialmente la ejecución del Tramo 1. El préstamo se hizo por US\$ 300'000,000. Intervino Enrique Cornejo Ramírez, exministro de Transportes y Comunicaciones, quien suscribió el acuerdo el 24 de marzo de 2010⁶³⁸.

El 04 de septiembre de 2013, se autorizó la reducción del monto del préstamo en US\$ 228,198.00, lo que dio como resultado una reducción del importe del préstamo a US\$ 299'771,802.00⁶³⁹.

La CAF depósito el monto total del préstamo en 10 armadas, según el siguiente gráfico⁶⁴⁰:

Importe del Préstamo:			US \$300.000.000
Fecha	N° De Desembolso	Desembolso Total En La Moneda Del Préstamo US\$	Importe US \$
21.05.2010	001-2010	77.782.783	222.217.237
04.08.2010	002-2010	50.382.473	171.834.764
03.08.2010	003-2010	21.834.764	150.000.000
29.10.2010	004-2010	51.458.345	98.541.656
21.12.2010	005-2010	14.384.000	84.147.656
21.01.2011	006-2011	12.500.000	71.647.656
22.02.2011	007-2011	18.000.000	53.647.656
22.03.2011	008-2011	33.900.000	19.747.656
22.07.2011	009-2011	16.800.000	3.147.656
18.12.2013	010-2013	2.819.457	228.198
Total Recepcionado		299.771.802	
Saldo por Recibir			-

El monto de US\$ 299' 771,802.00 aportado por la CAF representó el 46% del presupuesto previsto para las obras del tramo 1 del Metro de Lima. El Estado peruano estimó aportar, del tesoro público, el 54% restante, ascendente a US\$ 356'980.00. Sin embargo, lo realmente aportado ascendió a US\$ 252'524,667, por una reducción en el presupuesto de obra.

⁶³⁸ Contrato de préstamo de la CAF (Registro N° 1012, CD, Contratos de informes de estructuraciones financieras)

⁶³⁹ La autorización de la reducción se hizo por Carta PER-0502/12 del 13 de septiembre de 2013, de acuerdo a la información tomada del informe denominado "Informe de los Estados Financieros Básicos e información financiera complementaria, ejercicio económico 2015" (Registro N° 0886 p.77, CD, Informe al contrato CAF)

⁶⁴⁰ "Informe de los Estados Financieros Básicos e información financiera complementaria, ejercicio económico 2015" (Registro N° 0886 p.156, CD, Informe al contrato CAF)



**INFORMACIÓN FINANCIERA COMPLEMENTARIA
AVANCE FINANCIERO AL PROYECTO
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015
(Expresado en Dólares Americanos)**

Componentes	Costo del Programa y su Financiamiento						Avance Financiero 2015					
	CAF	%	Aporte Local	%	Total	%	CAF	%	Aporte Local	%	Total	%
1 Obras Tramo I	287,270,000	83%	171,020,000	37%	458,290,000	100%	287,423,209	0%	236,379,849	0%	523,803,058	114%
2 Supervisión Tramo I	5,000,000	37%	8,390,000	63%	13,390,000	100%	5,000,000	0%	10,352,955	0%	15,352,955	115%
3 Fortalecimiento	5,000,000	100%	-	0%	5,000,000	100%	2,951,594	59%	2,103,030	42%	5,054,624	101%
4 Gestión Ambiental y Social	1,720,000	74%	600,000	26%	2,320,000	100%	1,255,975	49%	1,329,448	51%	2,585,423	111%
5 Estudios Tramo II	781,801	81%	490,000	39%	1,271,801	100%	781,801	0%	335,668	0%	1,117,470	88%
6 Adiciones de Obra	-	0%	54,210,000	100%	54,210,000	100%	-	0%	908,387	0%	908,387	2%
7 Adquisición de Material Rodante	-	0%	122,270,000	100%	122,270,000	100%	-	0%	1,114,723	0%	1,114,723	1%
Total Proyecto	299,771,801	86%	356,980,000	54%	656,751,801	100%	297,413,583	54%	252,524,667	46%	549,938,250	84%

Fuente: Informe de los Estados Financieros⁶⁴¹

Segundo contrato de préstamo

El 28 de junio de 2011, el Estado peruano, representado por Ismael Benavides Ferreyros, exministro de Economía, suscribió un contrato de préstamo con la Corporación Andina de Fomento, representada por su entonces presidente ejecutivo, Enrique García, con la finalidad de financiar parcialmente la ejecución del Tramo 2. El préstamo se hizo por US\$ 300'000,000. Intervino Enrique Cornejo Ramírez, exministro de Transportes y Comunicaciones, quien suscribió el acuerdo el 06 de julio de 2011⁶⁴².

El pago del préstamo se realizó en 16 armadas⁶⁴³:

Fecha	Nº de Desembolso	Desembolso Total en la Moneda del Préstamo US\$	Importe S/.	Saldo por Recibir
26/07/2011	001-2011	86,286,650.00	153,971,714.06	243,744,360.00
19/11/2011	002-2011	30,000,000.00	81,270,000.00	213,744,360.00
20/12/2011	003-2011	22,860,750.00	81,070,721.25	191,083,600.00
26/04/2012	004-2012	750,000.00	1,985,250.00	190,333,600.00
08/06/2012	006-2012	25,000,000.00	67,075,000.00	165,333,600.00
29/07/2012	006-2012	12,000,000.00	31,596,000.00	153,333,600.00
28/08/2012	007-2012	50,000,000.00	130,600,000.00	103,333,600.00
22/10/2012	008-2012	42,132,000.00	108,616,296.00	61,201,600.00
22/04/2013	009-2013	19,890,000.00	51,530,000.00	41,351,600.00
17/07/2013	010-2013	20,000,000.00	55,120,000.00	21,351,600.00
05/11/2013	011-2013	9,028,940.00	25,181,713.66	12,322,660.00
09/03/2014	012-2014	6,463,802.00	15,265,471.70	6,858,768.00
30/08/2014	013-2014	3,000,000.00	8,201,000.00	3,858,768.00
19/06/2014	014-2014	3,500,000.00	9,800,000.00	368,768.00
03/10/2014	015-2014	182,105.00	441,865.03	216,653.00
23/01/2015	016-2015	216,653.00	652,558.94	0.00
Total Recepcionado		300,000,000.00	801,825,631.88	
Saldo por Recibir US\$				0.00

Cuando el monto del expediente técnico de las obras civiles se elevó, el presupuesto de la obra también lo hizo, resultando en un presupuesto total de la

⁶⁴¹ "Informe de los Estados Financieros Básicos e información financiera complementaria, ejercicio económico 2015" (Registro N° 0886 p.83, CD, Informe al contrato CAF)

⁶⁴² Contrato de préstamo (Registro N° 1012, CD, Contratos de informes de estructuraciones financieras)

⁶⁴³ Cuadro tomado de Informe de los Estados Financieros Básicos e información financiera complementaria, ejercicio económico 2015" (Registro N° 0886 p.17, CD, Informe al contrato CAF)



obra ascendente a US\$ 956'827,864.00⁶⁴⁴. De este modo, el Estado peruano tenía previsto invertir US\$ 656'827,864.00 del tesoro público, según el siguiente detalle:

Categoría	Aporte CAF US\$	Aporte Local US\$	Total Presupuesto US\$
I. Obras y Equipamiento:	286,578,833	614,031,787	900,610,620
I.1 Obras Civiles y Equipamiento Electromecánicas	279,714,333	477,047,161	756,761,494
I.2 Expediente Técnico/Estudios	6,864,500	14,565,128	21,429,628
I.3 Interferencias (Libración Derecho de Vía y Demoliciones)	-	122,419,498	122,419,498
II. Supervisión	9,963,728	16,815,272	26,779,000
III. Fortalecimiento	2,500,000	237,714	2,737,714
IV. Aspectos Ambientales y Sociales	957,439	25,743,091	26,700,530
4.1 Aspectos Ambientales y Sociales	817,439	1,648,559	2,465,998
4.2 Seguimiento y Monitoreo Temáticas Ambientales	140,000	13,380,246	13,520,246
V. Expropiaciones	-	10,714,286	10,714,286
Total:	300,000,000	656,827,864	956,827,864

Fuente: Informe al contrato CAF⁶⁴⁵

Sin embargo, se reportó que la inversión total que se hizo para el tramo 2 fue de US\$ 935'903,822.00, por lo que la inversión del Estado fue de US\$ 636'181,117.00. También se reportó que el monto total otorgado por la CAF, restó un saldo por ejecutar ascendente a US\$ 277,295.00.

INFORMACIÓN FINANCIERA COMPLEMENTARIA COMPARACIÓN ENTRE EL PRESUPUESTO Y LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 (Expresado en Dólares Americanos)									
Componentes de Inversión	Presupuesto Vigente			Ejecución Acumulada al 31.12.2015			Saldo por Ejecutar		
	CAF	Aporte Local	Total	CAF	Aporte Local	Total	CAF	Aporte Local	Total
1. Obras Tramo I	286,578,833	614,031,787	900,610,620	200,578,833	609,429,639	809,008,472	-	4,601,948	4,601,948
2. Supervisión Tramo II	9,963,728	16,815,272	26,779,000	9,963,727	17,980,229	27,032,355	1	(203,896)	(203,895)
3. Fortalecimiento	2,500,000	237,714	2,737,714	254,057	320,378	614,435	205,943	(62,884)	123,279
4. Medio Ambiente y Social	957,439	13,028,805	13,986,244	689,089	5,797,800	6,077,889	71,361	9,237,000	9,308,361
5. Expropiaciones	-	10,714,286	10,714,286	-	3,500,867	3,500,867	-	7,144,419	7,144,419
Total Costos de Inversión	300,000,000	656,827,864	956,827,864	299,722,705	636,181,117	835,903,832	277,295	20,646,747	20,924,042
%	31%	66%	100%	100%	97%	88%	0%	3%	2%

Fuente: Informe al contrato CAF⁶⁴⁶

4. Hechos respecto a la ejecución de la obra

4.1 Incremento del valor referencial para la contratación de la ejecución del tramo 1 del Metro de Lima y designación del comité especial.

El valor referencial de una obra es el costo promedio de la ejecución de la obra, donde se toma en cuenta cada partida y subpartida a elaborar, otros gastos que se

⁶⁴⁴ Informe de los Estados Financieros Básicos e información financiera complementaria, ejercicio económico 2015" (Registro N° 0886 p.15, CD, Informe al contrato CAF).

⁶⁴⁵ Informe de los Estados Financieros Básicos e información financiera complementaria, ejercicio económico 2015" (Registro N° 0886 p.17, CD, Informe al contrato CAF)

⁶⁴⁶ Informe de los Estados Financieros Básicos e información financiera complementaria, ejercicio económico 2015" (Registro N° 0886 p.21, CD, Informe al contrato CAF)



vayan a realizar, así como la utilidad. Es decir, el valor referencial es el costo de la obra⁶⁴⁷, más utilidades e impuestos.

El órgano encargado de las contrataciones en cada entidad determina el valor referencial de contratación con el fin de establecer el tipo de proceso de selección correspondiente y gestionar la asignación de los recursos presupuestales necesarios⁶⁴⁸.

El valor referencial puede ser observado por los miembros del comité especial y los postores participantes. En esa medida puede cambiar, siempre que sea justificado. También puede diferir del monto por el que finalmente se suscriba el contrato, debido a que la norma vigente al año en que ocurrieron los hechos investigados

⁶⁴⁷ Al respecto, el artículo 14 del Reglamento de la Ley de Contrataciones con el Estado, vigente al momento de los hechos, disponía lo siguiente:

Artículo 14.- Valor referencial para ejecución y consultoría de obras

En el caso de ejecución y consultoría de obras la determinación del valor referencial se sujetará a lo siguiente:

1. En la contratación para la ejecución de obras, corresponderá al monto del presupuesto de obra establecido en el Expediente Técnico. Este presupuesto deberá detallarse considerando la identificación de las partidas y subpartidas necesarias de acuerdo a las características de la obra, sustentándose en análisis de precios unitarios por cada partida y subpartida, elaborados teniendo en cuenta los insumos requeridos en las cantidades y precios o tarifas que se ofrezcan en las condiciones más competitivas en el mercado. Además, debe incluirse los gastos generales variables y fijos, así como la utilidad.

El presupuesto de obra deberá estar suscrito por los consultores y/o servidores públicos que participaron en su elaboración y/o aprobación, según corresponda.

En la ejecución de obras bajo las modalidades de concurso oferta y llave en mano que comprenda la elaboración del expediente técnico, el valor referencial deberá determinarse teniendo en cuenta el objeto de la obra y su alcance previsto en los estudios de preinversión que dieron lugar a la viabilidad del correspondiente proyecto, así como el resultado del estudio de las posibilidades de precios de mercado.

2. En el caso de consultoría de obras deberá detallarse, en condiciones competitivas en el mercado, los honorarios del personal propuesto, incluyendo gastos generales y la utilidad, de acuerdo a los plazos y características definidos en los términos de referencia del servicio requerido.

El presupuesto de obra o de la consultoría de obra deberá incluir todos los tributos, seguros, transporte, inspecciones, pruebas, seguridad en el trabajo y los costos laborales respectivos conforme a la legislación vigente, así como cualquier otro concepto que le sea aplicable y que pueda incidir sobre el presupuesto.

Cuando el valor referencial es observado por los participantes, el Comité Especial deberá poner en conocimiento de la unidad orgánica competente para su opinión y, si fuera el caso, para que apruebe un nuevo valor referencial, verificando que se cuente con la disponibilidad presupuestal y poniendo en conocimiento de tal hecho al funcionario que aprobó el Expediente de Contratación. En caso el nuevo valor referencial implique la modificación del tipo de proceso de selección convocado, este será declarado nulo.

⁶⁴⁸ El Artículo 27° de la Ley de Contrataciones de Contrataciones del Estado, vigente a dicha fecha, señalaba como se determina el valor referencial:

“Artículo 27°.- Valor Referencial

El órgano encargado de las contrataciones en cada Entidad determina el valor referencial de contratación con el fin de establecer el tipo de proceso de selección correspondiente y gestionar la asignación de los recursos presupuestales necesarios. (...)

El Valor referencial es determinado sobre la base de un estudio de las posibilidades de precios y condiciones que ofrece el mercado, efectuando el análisis de los niveles de comercialización, a partir de las especificaciones técnicas o términos de referencia y los costos estimados en el Plan Anual de Contrataciones, de acuerdo a los criterios señalados en el reglamento. (...)



permitía que la propuesta económica presentada por el contratista supere en 10% el valor referencial o represente, como mínimo, un 10% menos⁶⁴⁹.

Sin embargo, si el valor referencial de una obra es aumentado de manera injustificada, le genera al contratista un ingreso líquido mayor en perjuicio de la entidad contratante porque se pagaría más por una obra que, en realidad, pudo costarle menos al Estado.

Para la construcción del tramo 1 de la Línea 1 del Metro, se identificaron aumentos en el valor referencial injustificados, así como aumentos en el monto contractual también injustificados, los que habrían generado una utilidad mayor al Consorcio Tren Eléctrico:

- Mediante Resolución Secretarial N° 044-2009-MTC/04⁶⁵⁰, del 24 de abril de 2009, se aprobó el expediente de contratación de la Licitación Pública N° 003-2009-MTC/20 para la ejecución de la Línea 1 del Tren; así como, el valor referencial por la suma de US\$ 344'427,561 que incluye costo directo⁶⁵¹, gastos generales⁶⁵², utilidad y el IGV con precios al mes de abril de 2009, de acuerdo a la normativa vigente.
- A través del oficio N° 1319-2009-MTC/20⁶⁵³, del 18 de junio de 2009, Raúl Torres Trujillo, director ejecutivo de Provías Nacional, le hizo llegar a Víctor Pacahuala Velásquez, presidente de AATE, los rubros que consideró omitidos en la determinación del valor referencial y disponiendo el incremento del valor referencial, señalando textualmente lo siguiente:

“(...) manifestarle que las Especificaciones Técnicas Básicas y Presupuesto Referencial para la ejecución de las Obras Civiles Equipamiento y Montaje Electromecánico del Tramo Atocongo – Av. Grau Línea 1, elaboradas por la Autoridad Autónoma a su cargo y remitidas al MTC, en cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Convenio Marco suscrito entre la Municipalidad de Lima Metropolitana y el MTC, han sido rigurosamente revisadas por los especialistas de Provías Nacional, habiéndose identificado que en la determinación del valor referencial se han omitido los rubros que se detallan en el anexo adjunto⁶⁵⁴.

⁶⁴⁹ De acuerdo con el artículo 33° del Decreto Legislativo N° 1017 y el artículo 39° de su Reglamento (actualmente derogados).

⁶⁵⁰ Resolución Secretarial N° 044-2009-MTC/04 (Registro N° 55, CD, Tomo 2, p.59)

⁶⁵¹ Todo gasto que se impute directamente a la obra (por ejemplo, material de construcción, personal obrero).

⁶⁵² Todo gasto necesario para la continuidad del proyecto (movilidad, sueldo de personal administrativo, etc.)

⁶⁵³ Oficio N° 1319-2009-MTC/20 (Registro N° 1686)

⁶⁵⁴ El indicado anexo señalaba lo siguiente:

Consideraciones Adicionales

1. Estudio Definitivo y Proyecto Ejecutivo.
2. Consultorías, asesorías (Ambiental, Seguros, Concreto, Ingeniería, Implantación, Electromecánico, Ferroviario, Jurídico).
3. Ensayos externos de laboratorio (concreto, spt, diseño de mezclas, etc.)
4. Instalación de Plantas industriales, Almacenes, Frentes de Trabajo.
5. Containers de avanzada (frentes de trabajo)
6. Sistema de lanzado de vigas para avance grúas u otros (Grúas)



En tal sentido, agradeceremos se sirvan confirmar los rubros señalados por nuestros especialistas y proceder a su valorización a fin de incorporarlo en el nuevo valor referencial.

Finalmente, le agradeceremos atender nuestros requerimientos de manera inmediata, a fin de poder cumplir con el cronograma aprobado.” (resaltado agregado)

- Mediante Informe N° 073-2009-AATE/GO⁶⁵⁵, de la Gerencia de Operaciones y Oficina de Construcciones y Obras de la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico-AATE, del **22 de junio de 2009**, suscrito por Walter Arboleda Gordon, de la Gerencia de Operaciones; Svetlana Tarasova de la Oficina de Construcciones y Obras y Johnny Enrique Garro Fernandini, jefe de Mantenimiento de AATE se le indicó a Gilberto Tou Mesías, gerente general de AATE, que el monto anterior del valor referencial era US\$ 344'427,561.00 y el nuevo valor referencial debería ser US\$ 431'867,579.99. Esto representó un aumento de US\$ 87'440,018.99.

El informe N° 073-2009-AATE/GO fue elaborado a las 14:00 horas y a las 17:30 horas fue enviado a Provías Nacional mediante Oficio N° 129-2009-AATE/PE⁶⁵⁶, del presidente ejecutivo de la AATE, Víctor Pacahuala Velásquez.

El mismo día se emitieron los siguientes documentos:

- Memorando N°1937-2009-MTC/20.3, del **22 de junio de 2009**, de la Gerencia de Unidad Gerencial de Asesoría Legal al director ejecutivo de Provías Nacional, por el que solicita nueva aprobación de expediente de contratación de la licitación pública N° 003-2009-MTC/20, y adjunta proyecto de Resolución Secretarial, suscrito por Giovanna Sansotta Gutiérrez.⁶⁵⁷
- Informe N° 00217-2009-MTC/20.6⁶⁵⁸, del **22 de junio de 2009**, suscrito por Amaru López Benavides, gerente de la Unidad Gerencial de Estudio de Provías

7. Equipo de seguridad (Uniformes, botas de seguridad, lentes, cascos, tapones de oído, arneses, cabos, etc.).

8. Comunicaciones (radios, telefonía, celulares, nextel).

9. Baños portátiles.

10. Pagos a proveedores de Servicios básicos Campamentos.

11. Señalización provisional de obra.

12. Gastos de toma de personal (selección, admisión, exámenes médicos, etc.).

13. Equipo de apoyo (grúas almacén, buses, camiones medianos, andamios, etc.).

14. Retiro y traslado de árboles de la berma central de la Av. Aviación.

15. Inserción urbana de las 16 estaciones de pasajeros.

16. Evaluación y adecuación de la infraestructura existente para homogenizar las prestaciones con el tramo nuevo.

17. Evaluación y adecuación de las estructuras existentes del viaducto (tableros, columnas, juntas)

18. Instalación de pre-gálidos en las intersecciones existentes con gálibo inferior a 5 m.

19. Eliminación de montículo central de la Av. Aviación.

20. Seguridad de Campamentos y frentes de trabajo.

21. Seguro de Obra

⁶⁵⁵ Informe N° 073-2009-AATE/GO. (Registro N° 55, CD, Tomo 4, p. 150)

⁶⁵⁶ Oficio N° 129-2009-AATE/PE. (Registro N° 55, CD, Tomo 4, p. 149)

⁶⁵⁷ Memorando N° 1937-2009-MTC/20.3 (Registro N° 55, Tomo 4, CD, p.122)

⁶⁵⁸ Informe N° 00217-2009-MTC/20.6 (Registro N° 55, CD, Tomo 4, p. 143)



Nacional, y dirigido a Giovanna Sansotta Gutiérrez, gerente de la Unidad Gerencial de Asesoría Legal, que concluye que las nuevas características técnicas, términos de referencia y nuevo valor referencial ascendente a US\$ 431'867,579.99 se encontraba conforme.

- Memorandum N° 1948-2009-MTC/20.5⁶⁵⁹, de **22 de junio de 2009**, suscrito por Marco Antonio Garnica Arenas, gerente de la Unidad Gerencial de Obras, y dirigido a Gloria Mercedes Flores Matienzo, gerente de la Unidad Gerencial de Administración, donde se señaló que es procedente la aprobación de un nuevo expediente de contratación.
- Nota de Elevación N° 161-2009-MTC-20⁶⁶⁰, de **22 de junio de 2009**, Raúl Torres Trujillo, director ejecutivo de Provías Nacional, le indicó al señor José Nicanor Gonzáles Quijano, viceministro de Transportes, que deberá aprobarse el nuevo expediente de contratación por US\$ 431'867, 579.99.
- Mediante Resolución Directoral N° 706-2009-MTC/20⁶⁶¹, de **22 de junio de 2009**, Raúl Torres Trujillo, director ejecutivo de Provías Nacional, aprobó las especificaciones técnicas, los términos de referencia y el presupuesto referencial.
- Oficio N° 129-2009-AATE/PE, de **22 de junio de 2009**, de la Presidencia Ejecutiva de la AATE al director ejecutivo de Provías Nacional, por el que remite el Informe 073-2009-AATE/GO y señaló qué especificaciones técnicas y Presupuesto Referencial deben ser validados por expertos de Provías. Suscrito por Víctor Pacahuala Velásquez⁶⁶²
- Memorando N° 2309-2009-MTC/20.6, de **22 de junio de 2009**, de la Gerencia de Unidad Gerencial de Estudios de Provías Nacional a la Gerencia de Unidad Gerencial de Asesoría Legal, a través cual se remitió el Informe N° 00217-2009-MTC/20.6. Suscrito por Amaru López Benavides y dirigido a Giovanna Sansotta⁶⁶³
- Memorando N° 1936-2009-MTC/20.3, de **22 de junio de 2009**, de la Gerencia de Unidad Gerencial de Asesoría Legal a la Gerencia de Unidad Gerencial de Estudios, por el que se remitió el proyecto de resolución directoral que aprueba administrativamente las especificaciones técnicas, los términos de referencia y el presupuesto referencial de obra, que está acorde a normatividad vigente, suscrito por Giovanna Sansotta Gutiérrez⁶⁶⁴
- Memorando N° 2310-2009-MTC/20.6, de **22 de junio de 2009**, de la Gerencia de la Unidad Gerencial de Estudios al director ejecutivo de Provías Nacional, por el que remite el proyecto de resolución directoral que aprueba administrativamente las especificaciones técnicas, los términos de referencia y

⁶⁵⁹ Memorandum N° 1948-2009-MTC/20.5 (Registro N° 55, CD, Tomo 4, p. 132)

⁶⁶⁰ Nota de Elevación N° 161-2009-MTC-20 (Registro N° 55, CD, Tomo 4, p. 120)

⁶⁶¹ Resolución Directoral N° 706-2009-MTC/20 (Registro N° 55, CD, Tomo 4, p. 138)

⁶⁶² Oficio N° 129-2009-AATE/PE (Registro N° 55, CD, Tomo 4, p. 146)

⁶⁶³ Memorando N° 2309-2009-MTC/20.6 (Registro N° 55, Tomo 4, p.142)

⁶⁶⁴ Memorando N° 1936-2009-MTC/20.3 (Registro N° 55, Tomo 4, p.141)



el presupuesto referencial para ejecución de obra. Suscrito por Amaru López Benavides⁶⁶⁵

- Memorando N° 1947-2009-MTC/20.5, de **22 de junio de 2009**, de Gerente de la Unidad Gerencial de Obras al jefe de la Oficina de Programación Evaluación e Información por el que solicita la certificación de disponibilidad presupuestal para la ejecución de obras civiles, equipamiento y montaje Electromecánico del Proyecto del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Tramo: Villa El Salvador – Av. Grau, suscrito por Marco Garnica Arenas⁶⁶⁶
- Informe N° 1080-2009-MTC/20.4, de **22 de junio de 2009**, del jefe de la Oficina de Programación, Evaluación e Información a la Gerencia de la Unidad Gerencial de Obras, recibido a las 18:20, informando que el pedido de certificación de disponibilidad presupuestal se encuentra dentro del presupuesto del 2009, y los ejercicios 2010 y 2011 se programarán en los siguientes años fiscales, suscrito por José Carlos Matías León⁶⁶⁷
- Memorándum N° 166-2009-MTC/20.2.5, de **22 de junio de 2009**, del jefe de la Unidad de Procesos de Selección al Gerente de la Unidad Gerencial de Administración remitiendo la indagación de mercado y aprobación de nuevo expediente de contratación, adjunta formato de verificación del contenido de dicho expediente, suscrito por Víctor Zelaya Jara⁶⁶⁸
- Memorándum N° 1903-2009-MTC/20.2, de **22 de junio de 2009**, de la Gerencia de la Unidad Gerencial de Administración a la Gerencia de Unidad Gerencial de Asesoría Legal, por el que se indica que ha verificado que la información contenida en el expediente de contratación, cumple con la Ley de Contrataciones y su Reglamento y solicita se apruebe con Resolución Secretarial, suscrito por Mercedes Flores Matienzo⁶⁶⁹
- Mediante Resolución Secretarial N° 098-2009-MTC/04⁶⁷⁰, de 22 de junio de 2009, se aprobó el expediente de contratación con un nuevo valor referencial de **US\$ 431'867, 579.99**.

De los documentos previamente reseñados, del **22 de junio de 2009**, se advierte que la sustentación y aprobación de la modificación del valor referencial, y todo lo que ello conlleva, se realizó en la misma fecha. Esto significó que, en un solo día, se expidan, por lo menos, catorce documentos sustentatorios de dos entidades diferentes (Provías Nacional y AATE)⁶⁷¹ que validaron, en un solo día, un incremento del valor referencial en US\$ 87'440,018.99.

Los que suscribieron el Informe N° 073-2009-AATE/GO, ingenieros: Walter Arboleda, Svetlana Tarasova y Johnny Garro Fernandini, así como quien ordenó primigeniamente el incremento de dicho valor referencial, el director ejecutivo de Provías Nacional, Raúl Torres Trujillo, no supieron dar sustento técnico de dicho

⁶⁶⁵ Memorando N° 2310-2009-MTC/20.6 (Registro N° 55, Tomo 4, p. 140)

⁶⁶⁶ Memorando N° 1947-2009-MTC/20.5 (Registro N° 55, Tomo 4, p. 137)

⁶⁶⁷ Informe N° 1080-2009-MTC/20.4 (Registro N° 55, Tomo 4, p. 136)

⁶⁶⁸ Memorándum N° 166-2009-MTC/20.2.5 (Registro N° 55, Tomo 4, p. 127)

⁶⁶⁹ Memorándum N° 1903-2009-MTC/20.2 (Registro N° 55, Tomo 4, p. 124)

⁶⁷⁰ Resolución Secretarial N° 098-2009-MTC/04 (Registro N° 55, CD, Tomo 4, p. 95)

⁶⁷¹ Cabe destacar que Provias se encuentra en el Cercado de Lima y la AATE, en el 2009, se ubicaba en Villa El Salvador. Actualmente, la AATE se encuentra en el distrito de Miraflores.



incremento. No explicaron cómo era posible que en tan poco tiempo, e incluso horas, pudieran sustentar dicho incremento.

Así, por ejemplo, Wálter Arboleda señaló ante la Comisión Investigadora, el 12 de julio de 2017, que solo firmó el informe sobre aumento de valor referencial sin realizar un análisis a profundidad⁶⁷².

Por su parte, Garro Fernandini señaló que ellos no eran expertos en el tema de trenes, por lo que no advirtieron observaciones y procedieron a aprobar el aumento en el valor referencial, según los hallazgos de otro profesional:

El señor GARRO FERNANDINI, Johnny Enrique. — Yo entiendo a raíz de la consultoría, como repito, que contrató Provías Nacional que los elementos que consideraron ellos que nosotros no como AATE en ese momento eran consideraciones enfocadas a temas de mayor esfuerzo, digamos, del contratista para hacer la obra en un plazo corto, porque 18 meses que fue el plazo de contratación era bastante corto, entonces, había que agregarle más recursos, digamos, a la obra para poder hacer en ese plazo y ellos estimaron conveniente que hacían falta esos recursos, esos 21 puntos que están allí y lo sustentaron como responsables de la licitación, como comité especial. Nuestro insumo, digamos, fue lo primero que teníamos a la mano que nos basamos en precios antiguos si se quiere con actualizaciones conocidas, pero ellos al hacer su estudio determinan eso. **Nosotros la verdad no éramos expertos en este tipo de licitaciones, solamente en la parte técnica y no observamos que hubiera algún perjuicio, sino que era entendíamos necesario para llevar a cabo el proyecto**⁶⁷³. (Resaltado agregado)

Mediante Resolución Secretarial N° 337-2009-MTC/04, de 12 de octubre de 2009⁶⁷⁴, suscrita por Jorge Menacho Pérez se aprobó el nuevo valor referencial por US\$ 455'783,334.86, con precios referidos a abril de 2009. Este cambio fue por el incremento del IGV.

Entre los rubros que incrementaron el valor referencial existen algunos que no cuentan con cálculos que justifiquen el incremento, según se expone:

- De acuerdo con el Informe N° 073-2009-AATE/GO, el aumento del valor referencial en el tramo 1 tendría como consecuencia una reunión con el Ing. Jorge Kohon de la CAF, quien habría hecho observaciones, identificando omisiones, que lograron un aumento en US\$ 87'470,018.99. Este informe no estuvo acompañado de ningún sustento para cada uno de los incrementos requeridos.
- De manera resumida, y sin mayor justificación, se señala en el informe N° 073-2009 que para la partida de obras civiles se hicieron los siguientes aumentos en los costos directos:

⁶⁷² COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 39° Sesión pública (Transcripción). Lima: 12 de julio de 2017, p. 23

⁶⁷³ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 31° Sesión Pública. Página 13

⁶⁷⁴ Resolución Secretarial N° 337-2009-MTC/04. (Registro N° 55, CD, Tomo 5, p.5)



Cuadro N° 1

Rubro	Justificación	Monto a aumentar (US\$)
Retiro y traslado de árboles de la berma central de la Av. Aviación	Se consideró el retiro de arbustos y árboles en la zona de ejecución de las estaciones mas no el retiro de los árboles en el viaducto.	187,200.00
Inserción urbana de las 16 estaciones de pasajeros	No se consideró la inserción urbana de las estaciones (señalética veredas, ramas, accesos)	2'400,000.00
Evaluación y adecuación de la infraestructura existente para homogeneizar las prestaciones con el tramo nuevo	No se consideró la actividad	2'800,000.00
Evaluación y adecuación de la infraestructura existente del viaducto	No se consideró la actividad	775,000.00
Instalación de pre gálibos en las intersecciones existentes con gálibo inferior a 5m	No se consideró la actividad	360,000.00
Total:		6'522,200.00

Fuente: Informe 0073-2009

Elaboración: Informe 0073-2009

La lectura de esta sección establece que al momento de elaborar el estudio técnico para determinar el valor referencial, los ingenieros especialistas de la entidad omitieron acciones tan básicas como el retiro de árboles del sector del viaducto o incorporar las señales de seguridad en la obra. Esta omisión supuso un aumento de más de seis millones de dólares, solo por la sección que corresponde a las obras civiles.

- Del mismo modo, en relación a los gastos generales de las obras civiles, se señala en el informe N° 073-2009 que se hicieron los siguientes aumentos:

Cuadro N° 2

Rubro	Justificación	Monto a aumentar (US\$)
Ensayos externos de laboratorio	No se consideraron ensayos	350,000.00
Instalación de plantas industriales, almacenes, frentes de trabajo	No se consideró el rubro	750,000.00
Containers de avanzada (frentes de trabajo)	Los campamentos móviles no fue considerado	250,000.00



Equipos de seguridad (botas, cascos, lentes, etc.)	No se consideraron para el personal de la obra	1'179,360.00
Comunicaciones (radio, telefonía, nextel)	Considerado parcialmente	180,000.00
Baños portátiles	Cantidad reducida de baños por estación	1'259,157.05
Pago a proveedores de servicios básicos del campamento	No considerado	576,000.00
Señalización provisional de obra	No considerado	125,000.00
Gasto de toma de personal (selección, admisión, exámenes médicos, etc.)	No considerado	250,000.00
Equipo de apoyo (grúas, almacén, buses, camiones medianos)	No considerado apoyo externo	450,000.00
Seguridad de campamentos y frentes de trabajo	Solo se consideró la guardianía. No se consideró el pago a los dirigentes de los sindicatos de construcción civil ni la seguridad en la zona	1'800,000.00
Total:		7'169,517.05

Fuente: Informe 0073-2009
Elaboración: Informe 0073-2009

De acuerdo con el Informe 073-2009, quienes elaboraron el valor referencial inicial omitieron considerar rubros tan básicos como equipos de seguridad para los obreros, baños suficientes por cada estación, vehículos de apoyo como grúas o camiones, teléfonos para comunicarse o gastos de contratación de personal. Todas estas omisiones supusieron un aumento de más de siete millones de dólares.

Además de lo anterior, también se señaló en el referido informe que deben aumentarse los siguientes dos rubros:

Cuadro N° 3

Rubro	Justificación	Monto a aumentar (US\$)
Estudio Definitivo y Proyecto Ejecutivo	Omisión de considerar profesionales para el proyecto electromecánico, recursos y logística para los trabajos electromecánicos	3'000,000.00
Consultoría y asesorías (ambiental, seguros, ferroviario, jurídico)	No se consideró	1'000,000.00
Total:		4'000,000.00

Fuente: Informe 0073-2009
Elaboración: Informe 0073-2009



Este informe, también señala que se omitió considerar una cantidad no determinada de profesionales encargados del proyecto electromecánico; es decir, en el informe no se detalla cuántos profesionales se requieren ni la actividad a realizar por estos ni el objeto de su intervención, de modo que no es posible determinar la justificación de un aumento de US\$ 3'000,000.00.

Es más, si se revisa el análisis de gastos generales de la obra incluido en el presupuesto referencial⁶⁷⁵, se aprecia que se incluyeron una gran cantidad de profesionales y trabajadores por rubro. Por ejemplo, solo para el viaducto se consideraron 22 dibujantes que costaron en total US\$ 220,000.00, 88 guardianes que costaron US\$ 950,400.00, 11 secretarías que costaron US\$ 184,800.00. En relación a ingenieros, se consideró 22 ingenieros residentes de obra y 44 ingenieros de obra, que sumados costaron US\$ 4'884,000.00 por solo un año; mientras que por útiles de escritorio para 18 oficinas se gastaron US\$ 450,000.00, es decir, US\$ 25,000 dólares por oficina.

Lo mismo aplica para el rubro de asesorías y consultorías, al que se asignó un costo de US\$ 1'000,000.00 adicional, que no presenta explicación.

Finalmente, en el Informe 073-2009 se presentó el siguiente cuadro resumen que no explica los aumentos arriba detallados, sino que realiza sumas globales. Lo relevante es que evidencia dos elementos clave: un aumento del valor referencial en más de 80 millones de dólares – que como se ha explicado, no presenta justificación-, y un aumento excesivo en gastos generales y costos directos:

DESCRIPCIÓN	MONTO ANTERIOR (US \$)	MONTO ACTUAL (US \$)
Equipamiento electromecánico	132,871,758	142,328,065.00
Adecuaciones al material rodante existente	10,284,750	10,265,835.00
Obras Civiles	84,915,310	106,916,882.47
Estudio Definitivo y Expediente Técnico	0	3,000,000.00
Total de Costos Directos	227,871,816	262,510,792.47
Gastos Generales del C.D.	58,676,993	94,249,334.05
Utilidad del C.D. (10%)	22,787,182	26,251,079.25
Total sin IGV	309,335,991	383,011,205.77
I.G.V.	35,091,570	48,856,374.22
TOTAL GENERAL	344,427,561	431,867,579.99

Se ve que el aumento en el valor referencial es de US\$ 87'470,018.99 adicionales.

En relación a los gastos generales, se determinó que, en el cálculo global para las obras civiles, estos costaron el 60.285% del costo total, solo en gastos generales, lo que representa un monto excesivo. Cabe destacar que, en sesión ante la Comisión Investigadora, Raúl Torres Trujillo, director ejecutivo de Provías Nacional, declaró que en la obra pública, los gastos destinados a los gastos generales,

⁶⁷⁵ Análisis del Presupuesto Referencial del Viaducto, Estaciones y Obras Varias del Tren Eléctrico (Registro N° 55, Tomo 29, p.95)



normalmente oscilan entre el 20% y 25% del monto del contrato. Reconoció que el aumento a más del 60% en este caso, fue alto⁶⁷⁶.

✓ **Irregularidades detectadas por la Contraloría General de la República en la ejecución del tramo 1 del proyecto**

Se advierte de los informes emitidos por la Contraloría que, con la aprobación del expediente técnico definitivo, se dio un aumento en US\$ 108'905,850.25, con relación al presupuesto referencial, de los cuales US\$ 59'459,9280.67 se encontrarían injustificados. Este aumento dio como resultado que el expediente técnico se apruebe con un monto ascendente a US\$ 519'110,851.25.

A continuación, presentamos un cuadro resumen de los conceptos observados por la auditoría de la Contraloría:

Incremento del monto contratado (US\$)		
	Monto contratado	410,205,001.38
	Expediente Técnico Definitivo	519,110,851.63
	Incremento	108,905,850.25
Incremento injustificado		
Informe de Contraloría	Concepto	US\$
211-2013-CG/INFRA-EE	Techado de andenes y cambio de luminarias	2,978,054.07
212-2013-CG/INFRA-EE	Reemplazo de cerco eléctrico	2,937,821.93
266-2013-CG/INFRA-EE	Viaducto elevado y reforzamiento de tramo C	47,120,123.10
450-2013-CG/INFRA-EE	Rehabilitación de vía férrea	6,423,929.57
TOTAL		59,459,928.67

Los informes que sustentaron la conclusión sobre el aumento injustificado del presupuesto, luego de la aprobación del Expediente Técnico Definitivo, son los siguientes:

- **Informe Especial N° 211-2013-CG/INFRA-EE⁶⁷⁷ sobre reconocimiento de mayores costos al contratista en el techado de andenes y por el cambio de luminarias en estaciones existentes**

Techado de andenes

Se indica en el informe de Contraloría que el contratista ofertó y contrató construir el techado de andenes en las estaciones existentes de Villa El Salvador, El Sol, Villa María del Triunfo y San Juan por US\$ 2'082,366,79.

⁶⁷⁶ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 83° Sesión pública (transcripción). Lima: 27 de febrero de 2018, p.51.

⁶⁷⁷ Informe N° 211-2013-CG/INFRA-EE, remitido a la Comisión Investigadora (Carpeta sobre Informes posteriores de CGR)-



Sin embargo, el contratista solicitó a la AATE el reconocimiento de mayores costos que le fueron reconocidos por la entidad, con la conformidad de la supervisión; estos mayores costos se incluyeron en el Expediente Técnico Definitivo (“ETD”) que consideró por el techado de andenes el monto de US\$ 4’ 310,028.73, el cual superó en US\$ 2’227,661.94 al monto ofertado, y al final se llegó a cancelar al contratista **US\$ 1’971,110.88**.

Cambio de luminarias

En el informe de Contraloría se indicó que en las bases integradas se señaló que en el monto ofertado del techado de andenes en las estaciones existentes de Villa El Salvador, El Sol, Villa María del Triunfo y San Juan se debía incluir iluminación artificial. El contratista ofertó ejecutar el techado de los andenes por US\$ 2’082,366.79, este monto debía incluir la iluminación artificial, según las bases integradas.

Sin embargo, el Consorcio Tren Eléctrico elaboró el expediente técnico definitivo y el monto presupuestado para el techado de andenes que se incrementó a US\$ 4’310, 028.73, no incluyó la iluminación artificial sino que la iluminación artificial se presupuestó aparte; por este concepto, se reconoció un mayor costo de US\$ 1’ 006,943.19.

El rol de la supervisión fue pasivo, pues confirmó que el alcance del ETD presentado por el contratista está desarrollado de acuerdo a las bases que forman parte integrante del contrato y recomendó la aprobación del presupuesto y del Expediente Técnico Definitivo.

La Contraloría determinó como responsables a las siguientes personas:

FUNCIONARIO	CARGO
Oswaldo Duber Plasencia Contreras	Director Ejecutivo del AATE
Walter Héctor Arboleda Gordon	Gerente de la Unidad Gerencial de Supervisión y Control de obras de la AATE
Jorge Alberto Urdanivia Davelouis	Encargado de la jefatura de Obras Civiles de la AATE
Lourdes Patricia Gonzales Castillo	Jefe de la Oficina de Asesoría Legal de la AATE
José Alberto Danos Rochabrun	Jefe de la Oficina de Asesoría Legal de la AATE

Fuente: Informe de Contraloría
Elaboración: Comisión Investigadora

También determinó la CGR un grado de responsabilidad del Consorcio Cesel-Poyry, por haber recomendado la aprobación del ETD y no observar los incrementos injustificados, incumpliendo su obligación de revisar al detalle los Estudios Definitivos, Expedientes Técnicos y formular observaciones donde corresponda. Esta obligación está contenida en los Términos de la Referencia, que son parte integrante del contrato.

Recomendación



La CGR recomendó hacer de conocimiento de la Procuraduría estos hechos a fin de iniciarse las acciones legales correspondientes.

En el año 2013, la CGR formuló la demanda de indemnización, cuyo trámite se sigue con el Expediente N° 19724-2013.

- **Informe N° 212-2013-CG/INFRA-EE⁶⁷⁸ sobre reconocimiento de mayores costos al contratista en el reemplazo de cerco perimétrico, por un monto de US \$ 2'937,821.93.**

El Informe señala que la AATE no contó con justificaciones técnicas ni legales para reconocer un mayor costo al contratista en la partida “obra varia: 034 Reemplazo del cerco perimétrico a lo largo de la vía” por un monto de US\$ 2' 937, 821.93. El desglose del costo es el siguiente:

Concepto	US\$
Incremento del costo en el expediente técnico	1,006,637.26
Presupuesto adicional n.º 4	1,931,184.67
Total	2,937,821.93

La CGR concluyó la que el pago fue injustificado, entre otros, por las siguientes razones:

- La partida del cerco perimétrico fue ofertada por el contratista por US\$ 3'048, 838.08, pero en el expediente técnico definitivo por esta partida se consideró un monto de US\$ 4'051, 890.13, monto que excedió en US\$ 1'003,052.05 al monto ofertado.

El exceso de pago requerido por el contratista se debió a que éste indicó que en la propuesta técnica se consideró como un solo costo el cambio total del cerco existente sin llegar a intervenir a nivel de cimentación y que recién en la etapa de elaboración del expediente técnico definitivo se contó con la topografía real de la zona, lo que generó un mayor costo.

Sin embargo, la CGR indicó que en los Términos de Referencia se señaló que el proyecto contempla el reemplazo del cerco perimétrico en su totalidad por uno nuevo, por lo que el alcance del proyecto implicaba reemplazar el cerco perimétrico, en todas sus partes y componentes, por una estructura nueva. En ese sentido, la propuesta del contratista de construir el cerco perimétrico por US\$ 3'048,838.08 debió considerar el reemplazo de todo el cerco perimétrico por uno nuevo, lo que no ocurrió.

El mayor costo reconocido y cancelado al contratista por el reemplazo del cerco fue US\$ 1'006,637.26.

- Se aprobó el presupuesto adicional N° 4 por mayores metrados y prestaciones adicionales en la obra varia “obra varia: 034 Reemplazo del cerco perimétrico a lo largo de la vía” por un monto de US\$ 2'069,152.99.

⁶⁷⁸ Informe N° 212-2013-CG/INFRA-EE, remitido a la Comisión Investigadora (Carpeta sobre Informes posteriores de CGR).



En el informe de la CGR se indica que las diferentes causales invocadas por el contratista para la aprobación del presupuesto adicional N° 4 (cambio de secciones, incremento de secciones del sobrecimiento, mayores excavaciones, relleno y encofrado, mayores demoliciones y eliminación de material del cerco tipo I; incremento de secciones por cambio de pendiente, aumento de volumen de concreto por escalonamiento, cerramiento en estaciones e intersecciones, zonas de cisternas, etc.) configuran deficiencias del expediente técnico elaborado por el propio contratista.

La Contraloría identificó como responsables a:

FUNCIONARIO	CARGO
Oswaldo Dúber Plasencia Contreras	Director ejecutivo del AATE
Walter Héctor Arboleda Gordon	Gerente de la Unidad Gerencial de Supervisión y Control de obras de la AATE
Jorge Alberto Urdanivia Davelouis	Encargado de la jefatura de obras civiles de la AATE
Lourdes Patricia Gonzales Castillo	Jefe de la Oficina de Asesoría Legal de la AATE
José Alberto Danos Rochabrun	Jefe de la Oficina de Asesoría Legal de la AATE
Hjalmar Marangunich Rachumi	Vice Ministro de Transportes

Fuente: Informe de Contraloría
Elaboración: Comisión Investigadora

También determinó la CGR un grado de responsabilidad del Consorcio Cesel-Poyry, por haber recomendado la aprobación del ETD y no observar los incrementos injustificados que debieron haber sido de responsabilidad del contratista.

Recomendación

La CGR recomendó hacer de conocimiento de la Procuraduría estos hechos a fin de iniciarse las acciones legales correspondientes.

En el año 2013, la CGR formuló la demanda de indemnización, cuyo trámite se sigue con el Expediente N° 20071-2013.

➤ **Informe N° 266-2013-CG/INFRA-EE⁶⁷⁹ sobre reconocimiento de mayores costos al contratista en el viaducto elevado y en el reforzamiento del tramo C, por US\$ 47'120,123.10**

Según la CGR, hubo un pago en exceso al contratista de US\$ 47'120,123.10 del cual US\$ 30'392,925.06 correspondió al viaducto elevado y US\$ 16'727,198.04 correspondió al reforzamiento del tramo C del viaducto.

Viaducto elevado

⁶⁷⁹ Informe N° 266-2013-CG/INFRA-EE, remitido a la Comisión Investigadora (Carpeta sobre Informes posteriores de CGR).



Según la CGR, hubo un pago en exceso en el viaducto elevado porque en el anteproyecto que el contratista presentó en su propuesta técnica, no utilizó el coeficiente de aceleración sísmica que indicaban los Términos de Referencia de las Bases (ítem 9.4.5.2); subsanar este error cometido por el contratista en su propuesta, incrementó el costo de la obra en US\$ 30'392, 925.06, que fue asumido por la Entidad.

Tramo C

En el tramo C habían columnas que fueron construidas por el consorcio italiano TRALIMA en la década del 80. En el anteproyecto que el contratista ofertó en su propuesta técnica indicó que la sub estructura con pilares bicolumnas y monocolumnas era aceptable.

Sobre la base de estas consideraciones, el contratista ofertó el precio unitario de US\$ 14'059,330.64 por kilómetro del tramo C y teniendo en cuenta que la longitud del tramo C es 2,74 km y los costos indirectos más IGV, el monto ofertado para el tramo C fue US\$ 24'267,448.30; este monto no podía ser incrementado considerando que en las bases en referencia a los precios se indicó que *“Si el postor omitió involuntariamente actividades que son necesarias para cumplir con el objeto del contrato, serán estas de su responsabilidad (...)”*.

La Contraloría determinó como responsables a:

FUNCIÓNARIO	CARGO
Oswaldo Dúber Plasencia Contreras	Director ejecutivo del AATE
Walter Héctor Arboleda Gordon	Gerente de la Unidad Gerencial de Supervisión y Control de obras de la AATE
Jorge Alberto Urdanivia Davelouis	Encargado de la jefatura de obras civiles de la AATE
Lourdes Patricia Gonzales Castillo	Jefe de la Oficina de Asesoría Legal de la AATE
José Alberto Danos Rochabrun	Jefe de la Oficina de Asesoría Legal de la AATE

Fuente: Informe de Contraloría
Elaboración: Comisión Investigadora

La CGR también determinó un grado de responsabilidad del Consorcio Cesel-Poyry, por haber recomendado la aprobación del ETD y no observar los incrementos injustificados que debieron haber sido de responsabilidad del contratista.

Recomendación

La CGR recomendó hacer de conocimiento de la Procuraduría estos hechos a fin de iniciarse las acciones legales correspondientes.

En el año 2013, la CGR formuló una demanda de indemnización, cuyo trámite se sigue con el Expediente N° 17272-2013.



➤ **Informe N° 833-2012-CG/OEA-EE⁶⁸⁰ sobre otorgamiento de ampliación de plazo y liberación al contratista del cobro de penalidades por US\$ 915,324.82, en perjuicio del Estado**

El Contrato de Ejecución de Obra N° 146-2009-MTC/20, del 23 de diciembre de 2009 estipuló en la cláusula tercera que el plazo para la elaboración del Expediente Técnico es 180 días calendario y en la cláusula décimo cuarta se estipuló que en caso de atraso injustificado en la prestación, la Entidad aplicará al Contratista una penalidad por cada día de atraso, hasta por un monto máximo equivalente al 10% del monto del contrato vigente.

El 5 de enero de 2010 se inició el plazo contractual. El plazo de elaboración del expediente técnico definitivo **vencía el 3 de julio de 2010** y en el Informe Mensual N.° 04, la Supervisión indicó que al 30 de abril de 2010 el avance programado era 66%, pero el avance real del contratista era 38%, es decir, el contratista se encontraba atrasado en la elaboración del expediente técnico.

El 28 de mayo de 2010, el contratista presentó la solicitud de ampliación de plazo N°1 solicitando una ampliación de plazo de 67 días calendario para la elaboración del Expediente Técnico Definitivo. Para entonces, en el Informe Mensual N.° 05, la Supervisión indicó que al 31 de mayo de 2010 el avance programado era 78%, pero el avance real del contratista 62%, faltando 33 días para que se cumpla el plazo. La causa del atraso invocada por el contratista fue la presencia de nuevas interferencias (línea subterránea de transmisión 60 Kv) en la Av. Grau con el tramo de viaducto G-G1 y la estación Grau. Sin embargo, de acuerdo con la CGR, no se encontraron nuevas interferencias si no que los postes tuvieron conocimiento de ellas (y de las otras interferencias existentes a lo largo de la vía) durante el proceso de selección y debieron tomarlas en cuenta.

Considerando que el contratista tenía un atraso generalizado en la elaboración de los expedientes técnicos parciales, el otorgamiento de una ampliación de plazo permitió que el contratista no incurra en penalidad que habría ascendido a US\$ 915,324.82, que es el monto máximo que señala el Reglamento de Contrataciones del Estado y el Contrato.

Cabe destacar que por esta ampliación también se benefició la empresa supervisora, pues ganó el arbitraje que ha sido detallado en el punto 5.2 precedente.

La Contraloría determinó como responsables a:

FUNCIONARIO	CARGO
Oswaldo Duber Plasencia Contreras	Director Ejecutivo del AATE
Walter Héctor Arboleda Gordon	Gerente de la Unidad Gerencial de Supervisión y Control de obras de la AATE
Jorge Alberto Urdanivia Davelouis	Encargado de la jefatura de obras civiles de la AATE

⁶⁸⁰ Informe N° 833-2012-CG/OEA-EE, remitido a la Comisión Investigadora (Carpeta sobre Informes posteriores de CGR).



Lourdes Patricia Gonzales Castillo	Jefe (e) de la Oficina de Asesoría Legal de la AATE
José Alberto Danos Rochabrun	Jefe (e) de la Oficina de Asesoría Legal de la AATE

También determinó la CGR un grado de responsabilidad del Consorcio Cesel-Poyry, por haber recomendado la aprobación del ETD y no observar los incrementos injustificados que debieron haber sido de responsabilidad del contratista. Esta obligación está contenida en los Términos de la Referencia, que son parte integrante del contrato.

Recomendación

La CGR recomendó hacer de conocimiento de la Procuraduría estos hechos a fin de iniciarse las acciones legales correspondientes.

En el año 2013, la CGR formuló la demanda de indemnización, cuyo trámite se sigue con el Expediente N° 3048-2013.

➤ **Informe N° 450-2013-CG/INFRA-EE⁶⁸¹ sobre pago irregular al contratista por la partida “rehabilitación de infraestructura de vía férrea 55,55 km**

El contratista ofertó por la rehabilitación de la estructura de vía férrea del tramo 0-643 a 3+645 km (4,29 km) US\$ 3'688,384.15, posteriormente, antes de la aprobación del expediente técnico definitivo, surgió la necesidad de rehabilitar 5,55 km adicionales.

El Informe de la CGR indica que al haber ofertado rehabilitar la vía férrea de 4,29 km por US\$ 3'688,384.15, proporcionalmente correspondía que la rehabilitación de 5,55 km costase US\$ 4'731,587.59, sin embargo, cobró y se le pagó al contratista US\$ 6'423,929.57 de más.

La Contraloría determinó como responsables a:

FUNCIONARIO	CARGO
Oswaldo Dúber Plasencia Contreras	Director Ejecutivo del AATE
Walter Héctor Arboleda Gordon	Gerente de la Unidad Gerencial de Supervisión y Control de obras de la AATE
Jorge Alberto Urdanivia Davelouis	Encargado de la jefatura de obras civiles de la AATE
José Alberto Danos Rochabrun	Jefe (e) de la Oficina de Asesoría Legal de la AATE

⁶⁸¹ Informe N° 450-2013-CG/INFRA-EE, remitido a la Comisión Investigadora (Carpeta sobre Informes posteriores de CGR).



Recomendación

La CGR recomendó hacer de conocimiento de la Procuraduría estos hechos a fin de iniciarse las acciones legales correspondientes, sin embargo, la Contraloría no ha reportado haber iniciado algún proceso como consecuencia de la emisión del indicado informe⁶⁸².

➤ **Informe N° 328-2014-CG/INFRA-EE⁶⁸³ sobre posible favorecimiento al contratista en la elaboración del Expediente Técnico y ejecución del Tren Eléctrico (Línea 1, Tramo 1)**

De acuerdo con la CGR, durante la elaboración del expediente técnico y ejecución de la obra, se evidenciaron las siguientes situaciones que denotan un presunto interés de favorecer al contratista:

- Se tramitó y aprobó el presupuesto deductivo N° 03 “Suministro, repuestos y piezas críticas para el equipamiento electromecánico”, excluyendo del contrato de obra prestaciones en las cuales el contratista venía registrando significativas demoras, pues a la fecha en las que se dio inicio al citado trámite, ya se habían vencido los plazos para la ejecución, liberando al contratista de una penalidad ascendente a US \$ 50 921 274,24. No se tuvo en cuenta que estas prestaciones tenían como finalidad garantizar la operatividad y mantenimiento del sistema eléctrico de la Línea 1; ni que el Contratista ya había recibido los adelantos para su ejecución.
- Se permitió que el contratista elabore el expediente técnico y ejecute la obra sin los ingenieros de ciudadanía brasileña⁶⁸⁴ ofertados como jefe de proyecto y residente de obra; no obstante, que fueron determinantes para el otorgamiento de la buena pro. Luego de 57 días de iniciada la elaboración del expediente técnico definitivo, se autorizó su remplazo por profesionales de menores calificaciones.
- Pese al incumplimiento de la obligación del contratista de designar reemplazos de profesionales de similares o superiores calificaciones, no se aplicó la consecuencia contractual establecida, que es la resolución del contrato por causa imputable al contratista.

La Contraloría determinó como responsables a:

FUNCIONARIO	CARGO
Oswaldo Dúber Plasencia Contreras	Director Ejecutivo del AATE

⁶⁸² Oficio N° 00889-2018-CG/DC (Registro N° 2255, p. 3)

⁶⁸³ Informe N°328-2014-CG/INFRA-EE, remitido a la Comisión Investigadora (Carpeta sobre Informes posteriores de CGR).

⁶⁸⁴ Se refiere a los ingenieros Fabio Andreani Galdoldfo propuesto al momento de la postulación como Residente de Obra y Aluizio Fontana Margarido propuesto al momento de la postulación como Jefe de Proyecto.



Walter Héctor Arboleda Gordon	Gerente de la Unidad Gerencial de Supervisión y Control de obras de la AATE
Jorge Alberto Urdanivia Davelouis	Encargado de la jefatura de obras civiles de la AATE
Johnny Enrique Garro Fernandini	Sustentó la procedencia del Deductivo de obra N° 03

También determinó la CGR un grado de responsabilidad del Consorcio Cesel-Poyry, por haber recomendado la aprobación del ETD y recomendar la aprobación del Deductivo de Obra N° 03, exonerando al contratista del cumplimiento de una obligación contractual. De este modo, Supervisión incumplió, según la CGR, su obligación de revisar al detalle los Estudios Definitivos, Expedientes Técnicos, formular observaciones donde corresponda, y recomendar cambios. Esta obligación está contenida en los Términos de la Referencia, que son parte integrante del contrato.

Recomendación

La CGR recomendó hacer de conocimiento de la Procuraduría estos hechos a fin de iniciarse las acciones legales correspondientes.

La Entidad informó que, como consecuencia de la recomendación, se denunció a las personas identificadas como responsables por el delito de negociación incompatible, lo que devino en el inicio del proceso penal signado con el Expediente N° 00047-2015, que actualmente se encuentra a cargo de la Procuraduría ad hoc para los casos vinculados a la empresa Odebrecht.

4.2 Incremento del Valor Referencial de la Obra en el Tramo 2: Grau- San Juan de Lurigancho

Para fines de elaboración de los términos de referencia y del expediente técnico para la licitación pública a convocarse, la AATE y la empresa consultora Dessau Internacional Inc – Sucursal del Perú (en adelante, DESSAU) suscribieron el contrato N° 006-2010-MTC/33⁶⁸⁵, de fecha 10 de setiembre de 2010, para que dicha empresa se encargue de la elaboración de los términos de referencia y expediente técnico para la licitación pública de las obras civiles y equipamiento electromecánico del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1 Tramo 2.

Posteriormente, a través del Informe N° 018-2010-MTC/33.4.3⁶⁸⁶, del 29 de octubre de 2010, la Jefatura de Proyectos y Estudios de la Unidad Gerencial de Estudios otorgó su conformidad al mencionado estudio presentado por la empresa DESSAU; y la Dirección Ejecutiva de la AATE aprobó el estudio con Resolución Directoral N°

⁶⁸⁵ Contrato N° 006-2010-MTC/33.(Registro N° 1381, CD, Ítem 1, p. 1-11)

⁶⁸⁶ Informe N° 018-2010-MTC/33.4.3.(Registro N° 1381, CD, Ítem 3, p. 10)



093-2010-MTC/33⁶⁸⁷, del 17 noviembre de 2010, precisada con Resolución Directoral N° 012-2011-MTC/33⁶⁸⁸, del 14 de enero de 2011.

En el citado estudio se estableció un valor referencial ascendente a US\$ 653'805,676.00⁶⁸⁹.

Svetlana Tarasova, gerente de la Unidad Gerencial de Estudios de la AATE, remitió el Informe N° 19-2010-MTC/33.4⁶⁹⁰ de 22 de noviembre de 2010, a la Oficina de Administración, sobre las obras civiles y electromecánicas del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1 Tramo 2; Av. Grau – San Juan de Lurigancho.

En el numeral 4.3 del citado informe, se señaló que, para fines de elaboración de los términos de referencia y expediente técnico para la licitación pública de obras civiles y equipamiento electromecánico del tramo 2, se contó con la consultoría desarrollada por DESSAU.

Asimismo, en el numeral 4.3 Presupuesto del Tramo 2 Av. Grau – San Juan de Lurigancho, se indicó que los criterios que utilizaron para la estimación de costos son:

- *“Los costos bases, son los costos contratados del Tramo 1.*
- *Se actualizaron los costos, utilizando el Índice de Precios del Consumidor.*
- *Los Gastos Generales de las Obras Civiles son los considerados en el Tramo 1.*
- *Para estimar los costos de las obras especiales en el Puente Huáscar y el puente sobre el Río Rímac, se consideró aumentar un 35% del costo del viaducto del tramo O (Martinete – Caja de Agua)*
- *Para estimar el costo de la Tercera Vía ubicada en el Tramo Q (Pirámide del Sol – Los Jardines) se tomó el 60 % del costo del viaducto en ese tramo.*
- *Análisis comparativo con los costos de otros proyectos similares.” (el subrayado es nuestro)*

Por lo descrito se concluye que para la elaboración del presupuesto del Tramo 2 se tomó como base los costos contratados del Tramo 1. En esa línea, como se indicó en el acápite anterior, el valor referencial final del Tramo 1 presentó un sobrecosto no justificado, el mismo que se habría trasladado al Tramo 2 al haberse utilizado los mismos valores como referencia.

De otro lado, es de indicar que las estructuras del presupuesto de los valores referenciales de los tramos 1 y 2 son diferentes; por lo que a fin de poder comparar los presupuestos de los tramos 1 y 2, a continuación, se elaboró una estructura de presupuesto general considerando ambos tramos, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

⁶⁸⁷ Resolución Directoral N° 093-2010-MTC/33.(Registro N° 1381, CD, Item 3, p. 20)

⁶⁸⁸ Resolución Directoral N° 012-2011-MTC/33. (Registro N° 1381, CD, Item 3, p. 22)

⁶⁸⁹ Se precisa que este valor referencial fue aprobado por Resolución Directoral N° 014-2011-MTC/32, del 20 de enero de 2011. (Registro N° 1381, CD, Item 3, p. 24)

⁶⁹⁰ Informe N° 19-2010-MTC/33.4. (Registro N° 55, CD, Tomo 1, p. 105)



Comparativo de los Presupuestos de los Valores Referenciales de los Tramos 1 y 2 de la Línea 1 del Tren Eléctrico

ITEM	DESCRIPCION	Presupuesto TRAMO 1		Presupuesto TRAMO 2	
		UND	PARCIAL US\$	UND	PARCIAL US\$
1	OBRAS CIVILES	GLB	106,916,892.47	GLB	198,594,107.66
2	EQUIPAMIENTO ELECTROMECHANICO	GLB	142,328,065.00	GLB	117,865,938.75
3	ADECUACIONES AL MATERIAL RODANTE EXISTENTE	GLB	10,265,835.00	GLB	
	OBRAS COMPLEMENT. Y COSTOS COMPLEMENT.			GLB	28,273,173.23
4	EXPEDIENTE TÉCNICO	GLB	3,000,000.00	GLB	10,341,996.59
5	COSTO DIRECTO		262,510,792.47		355,075,216.23
6	GASTOS GENERALES		94,249,333.31		129,792,057.19
	OBRAS CIVILES	60.29%	64,454,980.25	37.20%	73,877,008.05
	EQUIPAMIENTO ELECTROMECHANICO	19.33%	27,510,104.92	37.20%	43,846,129.22
	ADECUACIONES AL MATERIAL RODANTE	19.33%	1,984,249.01		
	OBRAS COMPLEMENT. Y COSTOS COMPLEMENT.			37.20%	10,517,620.44
	EXPEDIENTE TÉCNICO	10.00%	300,000.00	15.00%	1,551,299.49
7	UTILIDAD	10.00%	26,251,079.25	10.00%	35,507,521.62
8	TOTAL (Sin IGV)		383,011,205.03		520,374,795.05
9	IGV	19%	72,772,128.96	18%	93,667,463.11
10	TOTAL (Con IGV)		455,783,334.86		614,042,258.16
	INTERFERENCIAS ESTIMADAS		0.00		34,269,252.88
	TOTAL FINAL		455,783,334.86		648,311,511.04

Elaboración: Comisión Investigadora

En el cuadro anterior se muestra un análisis de los puntos más relevantes del presupuesto del valor referencial del Tramo 2, comparándolo con el presupuesto del valor referencial del Tramo 1:

- Costo Total del Valor Referencial, sin IGV ni interferencias

El valor referencial del Tramo 1 exceptuando⁶⁹¹ el ítem “Adecuaciones al material Rodante Existente” es de US\$ 370, 761,121.89 sin IGV; mientras que el valor referencial del Tramo 2 es de US\$ 520 374 795.05 sin IGV. Es decir, que hubo un incremento de US\$ 149, 613,673.16, equivalente al **40.35%**; situación que se ha

⁶⁹¹ Es de mencionar que a fin de comparar el costo del Tramo 1 y 2, en el cálculo se exceptuó el IGV porque, en un caso, equivalía al 19% y, en otro, equivalía al 18%. Asimismo, se exceptuó el ítem “Adecuaciones al material Rodante Existente” correspondiente al Tramo 1, por cuanto no son trabajos que se realizaron en el Tramo 2.



debido a que en el tramo 2 se proyectó mayor costo en obras civiles y por gastos generales, a pesar que según el estudio desarrollado por el consultor DESSAU, se indicó que las características técnicas y costos bases del Tramo 1 son los considerados en el Tramo 2.

A continuación, se muestra un cuadro comparativo por km ejecutado de cada tramo:
Costo de la línea 1 del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, según tramo

		TRAMO 1	TRAMO 2	Diferencia de costos entre el Tramo 2 y 1	
Descripción		Segunda Etapa Atocongo – Av. Grau ⁶⁹²	Av. Grau – San Juan de Lurigancho	Diferencia	% Diferencia
Longitud	Km	12.1	12.4		
Costo Total US\$, sin IGV	US\$	370 761 121.89	520 374 795.05	149 613 673.16	40.35%
Costo por km, sin IGV	US\$/km	30 641 415.03	41 965 709.28	11 324 294.25	36.95%

Elaboración: Comisión Investigadora

Del cuadro anterior se observa que el costo promedio por km según el valor referencial del Tramo 2 es un 36.95 % mayor al valor referencial del Tramo 1, lo cual no estaría sustentado.

- Porcentaje de gastos generales

Es relevante precisar que, si bien los gastos generales de las obras civiles del tramo 1 fueron de 60.29% y se redujo a 37.20% para el Tramo 2, los gastos generales de los demás componentes se incrementaron. Por ejemplo, los gastos generales de equipamiento electromecánico se incrementaron de 19.33% para el Tramo 1 a 37.20% en para el Tramo 2; los gastos generales del expediente técnico se incrementaron de 10 % para el Tramo 1 a 15% para el Tramo 2, tal como se muestra a continuación:

Gastos Generales de la línea 1 del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, según tramo

ITEM	DESCRIPCION	Presupuesto TRAMO 1		Presupuesto TRAMO 2	
		UND	PARCIAL US\$	UND	PARCIAL US\$
5	COSTO DIRECTO		262,510,792.47		355,075,216.23
6	GASTOS GENERALES	35.9%	94,249,333.31	36.5%	129 792 057.19
	OBRAS CIVILES	60.29%	64,454,980.25	37.20%	73,877,008.05
	EQUIPAMIENTO ELECTROMECA-NICO	19.33%	27,510,104.92	37.20%	43,846,129.22
	ADECUACIONES AL MATERIAL RODANTE	19.33%	1,984,249.01		

⁶⁹² El Tramo 1 está conformado por 22 Km; sin embargo, en el cuadro se ha considerado solo el tramo construido, que comprendió 12.1 km. El tramo restante estaba constituido por el tramo construido en la década del 80, que requería mantenimiento y reparación, más no construcción.



	OBRAS COMPLEMENT. Y COSTOS COMPLEM.			37.20%	10,517,620.44
	EXPEDIENTE TÉCNICO	10.00%	300,000.00	15.00%	1,551,299.49
7	UTILIDAD	10.00%	26,251,079.25	10.00%	35,507,521.62
8	TOTAL (Sin IGV)		383,011,205.03		520,374,795.05

Elaboración: Comisión Investigadora

Del cuadro se advierte que el porcentaje de gastos generales del Tramo 1 es de 35.9%, mientras que el porcentaje de gastos generales del Tramo 2, es de 36.5%; es decir el porcentaje de gastos generales del tramo 2 es mayor al porcentaje de gastos generales del Tramo 1. El incremento del porcentaje de gastos generales del tramo 2 es debido al incremento de gastos generales de las partidas: equipamiento electromecánico, y obras complementarias; así como del expediente técnico.

- Análisis de Precios unitarios

Se ha identificado del estudio elaborado por DESSAU que el presupuesto del valor referencial del Tramo 2 no se encuentra sustentado con su “análisis de precios unitarios” por cada partida y sub partida; lo cual imposibilita identificar y valorar los insumos requeridos en las cantidades y precios o tarifas que se ofrezcan en las condiciones más competitivas en el mercado. Asimismo, limita realizar una comparación detallada de las partidas del Tramo 1 y 2.

- Interferencias estimadas

En el estudio elaborado por la empresa DESSAU y en el informe de actualización del valor referencial se consignó el presupuesto del estudio, conformado, a su vez, por la partida “C Interferencias estimadas”, según se indica a continuación:

Resumen del presupuesto del estudio

Partida	Descripción	Monto US\$
A	Obras Civiles	598 787 813.21
B	Expediente Técnico	15 254 444.97
C	Interferencias estimadas	34 269 252.88
	Total Final Valor Referencial	648 311 511.06

De las partidas antes mencionadas se advierte que la partida “C Interferencias Estimadas” representa un monto de US\$ 34'269,252.88, los cuales están desagregados de la siguiente manera:

Partida	Interferencias estimadas	Monto US\$
C	Presupuesto estimado	31 153 866.25
	Costo de Administración de interferencias 10%	3 115 386.63
	Total interferencias Estimadas	34 269 252.88

Elaboración: Comisión Investigadora

Fuente: presupuesto de valor referencial



Del cuadro anterior se observa que en el presupuesto del valor referencial se indica el componente *interferencias estimadas*, por un total de US\$ 34'269,252.88; sin embargo, en el estudio no se adjunta mayor sustento técnico ni económico de las interferencias identificadas, ni mucho menos un sustento sobre la razonabilidad del porcentaje aplicado para el costo de administración de interferencias.

- Costo Viaductos

Del análisis del presupuesto del valor referencial del Tramo 1, se obtiene que el costo promedio por kilómetro del viaducto elevado es de US\$ 7'541, 164.55, tal como se indica a continuación:

ÍTEM	DESCRIPCION	UND	CANT	PRECIO UNITARIO US\$
2	VIADUCTO ELEVADO			
2.02	Tramo K (10+840 + 11+621)	KM	0.78	7,820,723.87
2.03	Tramo L (11+621 + 12+669)	KM	1.05	8,076,396.63
2.06	Tramo E (16+861 - 16+096)	KM	1.14	7,603,554.85
2.07	Tramo F (18+096 - 19+361)	KM	1.27	7,325,048.91
2.08	Tramo G-G1 (19+361 - 21+463)	KM	2.30	6,880,098.48
	Promedio			7,541,164.55

Elaboración: Comisión Investigadora
Fuente: presupuesto de valor referencial

Asimismo, del presupuesto del valor referencial del Tramo 2 se obtiene que el costo promedio por kilómetro del viaducto elevado es de US\$ 10'898, 276.60, tal como se indica a continuación:

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	UNID	CANT	PRECIO UNITARIO US\$
02.00.00	Viaducto Elevado			
02.01.00	Tramo M (Grau - El Ángel)	Km	0.69	12,761,063.14
02.02.00	Tramo N (El Ángel - Martinete)	Km	0.56	12,504,560.55
02.04.00	Tramo P (Caja de Agua - Pirámides del Sol)	Km	1.63	10,644,876.07
02.05.00	Tramo Q (Pirámides del Sol - Los Jardines)	Km	1.41	7,927,816.56
02.06.00	Tramo R (Los Jardines - Los Postes)	Km	1.29	11,381,497.53
02.07.00	Tramo S (Los Postes - San Carlos)	Km	1.53	10,742,232.67
02.08.00	Tramo T (San Carlos-San Martín)	Km	1.36	10,728,316.46
02.09.00	Tramo U (San Martín -Santa Rosa)	Km	0.99	10,895,569.78
02.10.00	Tramo V (Santa Rosa - Bayovar)	Km	1.59	10,498,556.61
	Promedio			10,898,276.60

Elaboración: Comisión Investigadora
Fuente: presupuesto de valor referencial



En tal sentido, de los cuadros anteriores se muestra que el costo promedio por kilómetro del viaducto que conforma el Tramo 2 es mayor que el costo por kilómetro del Tramo 1, en un 44.5%. Según DESSAU, esto es así porque en el Tramo 2 las zapatas de las columnas son más anchas y los suelos en algunas zonas del trazado son considerados sueltos.

De acuerdo a la evaluación, esta afirmación no ha sido sustentada.

	Tramo 1	Tramo 2	% diferencia
Costo /km	US\$ 7,541,164.55	US\$ 10,898,276.60	44.5%

- Expediente Técnico

De acuerdo a los presupuestos presentados en el valor referencial del Tramo 1 y 2 se obtuvo lo siguiente:

ITEM	DESCRIPCION	Presupuesto TRAMO 1		Presupuesto TRAMO 2	
		UND	PARCIAL M US\$	UND	PARCIAL M US\$
4	EXPEDIENTE TÉCNICO	GLB	3,000,000.00	GLB	10,341,996.59
5	COSTO DIRECTO		262,510,792.47		355'075,216.23
6	GASTOS GENERALES		94,249,333.31		129'792,057.19
	EXPEDIENTE TÉCNICO	10.00%	300,000.00	15.00%	1'551,299.49

Elaboración: Comisión Investigadora
Fuente: presupuesto de valor referencial

En el estudio, DESSAU señala que para estimar el costo del expediente se tuvo en consideración que en el primer tramo existía un avance del 40% del mismo, y que, con relación al segundo tramo este debía realizarse por completo, por consiguiente, se le asignó el 60% faltante.

Sin embargo, es pertinente mencionar que en los presupuestos para la elaboración de un expediente técnico no se utilizan porcentajes como los usados en el estudio de la consultora DESSAU para determinar el costo de un expediente, sino por una investigación de mercado de acuerdo a la complejidad del proyecto, buscando el equilibrio técnico y económico, asegurando como principal criterio la calidad del expediente técnico.

Cabe resaltar que los expedientes técnicos deben contener estudios propios, lo que determina si la ejecución de los tramos 1 y 2 son similares o no. Asimismo, en el estudio de la consultora citada no se ha sustentado el 40% y 60% que hace mención respecto al avance en el primer tramo.

También en el estudio se indica que el valor del expediente técnico se fijó en alrededor del 3% del costo de construcción directa del proyecto, y que para infraestructuras de transporte se considera generalmente un 4% del total de los



costos directos; sin embargo, no adjunta los documentos que sustenten dichos porcentajes en obras similares.

De la misma manera, DESSAU, en el Tramo 2, consider3 un 15% de gastos generales para la elaboraci3n del expediente t3cnico; sin embargo, en el Tramo 1 se consider3 10% de gastos generales, a pesar de ser el mismo tipo de obra.

Es de destacar que Ra3l Torres Trujillo, director ejecutivo de Prov3as Nacional, reconoci3 que en el comit3 especial que otorg3 la buena pro nadie representaba al 3rea usuaria: la AATE. Esto constituy3, por s3 solo, una infracci3n administrativa a la Ley de Contrataciones que exig3a que el Comit3 tuviera un miembro del 3rea usuaria⁶⁹³.

Finalmente, el 05 de noviembre de 2012⁶⁹⁴, la AATE – representada por Oswaldo Plasencia- aprob3 el Expediente T3cnico Definitivo, modificando el presupuesto de obra y, por ende, el monto del contrato. El incremento se dio en US\$ 317'128,260.18, pues el nuevo valor del contrato y el Expediente T3cnico Definitivo ascend3 a US\$ 900'610,620.14.

4.2.1 Comparativo entre el presupuesto ofertado por el contratista al momento de postular y el presupuesto final de obra luego de la aprobaci3n del expediente t3cnico elaborado por el propio contratista

De la informaci3n recibida por la Comisi3n, se ha elaborado un cuadro comparativo entre el presupuesto ofertado por el contratista (Consortio Tren El3ctrico) y el presupuesto de obra aprobado, luego de la aprobaci3n del expediente t3cnico. Este 3ltimo supuso un aumento en m3s de 300 millones de d3lares.

Del cuadro siguiente, se evidencia que:

- ✓ El incremento mayor correspondi3 a las partidas de obras civiles, y en segundo t3rmino, a las electromec3nicas.
- ✓ 13 partidas se elevaron en m3s del 50% del costo inicialmente presupuestado. El costo estimado por interferencias y por administraci3n de interferencias tambi3n se elev3 a m3s del 50% del monto inicial.
- ✓ De las 13 partidas referidas, 5 elevaron su costo en m3s del 100% del presupuesto inicial, 2 elevaron su costo en m3s del 200%, y 1 elev3 su costo en m3s del 400% del presupuesto inicial. El costo por interferencias se elev3 en m3s del 200%.
- ✓ Se cre3 una nueva partida por construcci3n de una “alameda cultural”, por la que se aprob3 un presupuesto de US\$ 4'962,888.92. Esta partida no estaba prevista en el presupuesto inicial de la obra.

⁶⁹³ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 83° Sesi3n p3blica (transcripci3n). Lima: 27 de febrero de 2018, p. 58.

⁶⁹⁴ Resoluci3n Directoral N° 115-2012-MTC/33 (Registro 1012, CD, Carpeta “Relaci3n y copia de resoluciones emitidas”, Resoluciones 2012, p. 448)



COMPARATIVO ENTRE EL PRESUPUESTO DE LA OFERTA ECONOMICA Y EL PRESUPUESTO DEL EXPEDIENTE TECNICO DEL TRAMO 2

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	UNID	PRESUPUESTO DETALLADO DE LA OFERTA Y CONTRATO			PRESUPUESTO EXPEDIENTE TECNICO DE OBRA - Aprobado con Resolución Directoral N° 115-2012-MTC/33			INCREMENTO				
			CANT.	COSTO UNIT. (US\$)	PARCIAL (US\$)	CANT.	COSTO UNIT. (US\$)	PARCIAL (US\$)	US\$	%	>50%		
A	COSTO DIRECTO OBRAS CIVILES Y EQUIPAMIENTO ELECTROMECHANICO												
01.00.00	Obras Provisionales y Trabajo Preliminares				3,755,011.79			5,082,384.56			1,327,372.77	35.3%	
01.01.00	Obras Provisionales y Trabajos Preliminares	Un	1.00	3,755,011.79	3,755,011.79	1.00	5,082,384.56	5,082,384.56			1,327,372.77	35.3%	
02.00.00	Viaducto Elevado				137,587,210.46			212,565,531.45			74,978,320.99	54.5%	>50%
02.01.00	Tramo M (Grau - El Ángel)	Km	0.69	11,356,344.58	7,835,877.76	0.77	13,287,536.31	10,231,402.96			2,395,525.20	30.6%	
02.02.00	Tramo N (El Ángel - Martinete)	Km	0.56	10,750,459.25	6,020,257.18	0.54	15,613,691.69	8,431,393.51			2,411,136.33	40.1%	
02.03.00	Tramo O (Martinete - Caja de Agua)	Km	1.36	9,011,692.53	12,255,901.84	1.13	20,414,337.75	23,068,201.66			10,812,299.82	88.2%	>50%
02.04.00	Tramo P (Caja de Agua - Pirámides del Sol)	Km	1.63	11,144,471.94	18,165,489.26	1.41	12,880,942.57	18,162,129.03			-3,360.23	0.0%	
02.05.00	Tramo Q (Pirámides del Sol - Los Jardines)	Km	1.41	9,947,107.84	14,025,422.05	0.96	21,747,101.96	20,877,217.88			6,851,795.83	48.9%	
02.06.00	Tramo R (Los Jardines - Los Postes)	Km	1.29	12,354,660.05	15,937,511.46	1.30	26,170,233.82	34,021,303.97			18,083,792.50	113.5%	>50%
02.07.00	Tramo S (Los Postes - San Carlos)	Km	1.53	9,340,187.32	14,290,486.60	1.45	21,379,528.48	31,000,316.29			16,709,829.69	116.9%	>50%
02.08.00	Tramo T (San Carlos-San Martín)	Km	1.36	10,521,090.88	14,308,683.60	1.37	12,642,685.22	17,320,478.75			3,011,795.15	21.0%	
02.09.00	Tramo U (San Martín-Santa Rosa)	Km	0.99	10,650,444.55	10,543,940.10	1.04	13,266,007.53	13,796,647.83			3,252,707.73	30.8%	
02.10.00	Tramo V (Santa Rosa - Bayovar)	Km	1.59	9,647,285.76	15,339,184.36	1.61	13,019,919.00	20,962,069.59			5,622,885.23	36.7%	
02.11.00	Tercera Vía	m	375.00	23,638.55	8,864,456.25	410.00	35,839.93	14,694,369.98			5,829,913.73	65.8%	>50%
03.00.00	Estaciones de Pasajeros				30,183,170.33			39,867,408.41			9,684,238.08	32.1%	
03.01.00	Estación El Ángel	Un	1.00	2,874,762.32	2,874,762.32	1.00	3,740,694.14	3,740,694.14			865,931.82	30.1%	
03.02.00	Estación Martinete	Un	1.00	3,070,963.35	3,070,963.35	1.00	5,034,840.92	5,034,840.92			1,963,877.57	63.9%	>50%
03.03.00	Estación Caja de Agua	Un	1.00	2,953,240.67	2,953,240.67	1.00	3,830,595.39	3,830,595.39			877,354.72	29.7%	
03.04.00	Estación Pirámides del Sol	Un	1.00	3,158,440.51	3,158,440.51	1.00	3,810,353.02	3,810,353.02			651,912.51	20.6%	
03.05.00	Estación Los Jardines	Un	1.00	2,856,038.77	2,856,038.77	1.00	4,138,722.26	4,138,722.26			1,282,683.49	44.9%	
03.06.00	Estación Los Postes	Un	1.00	2,835,110.60	2,835,110.60	1.00	3,645,374.93	3,645,374.93			810,264.33	28.6%	
03.07.00	Estación San Carlos	Un	1.00	3,667,661.57	3,667,661.57	1.00	3,663,874.00	3,663,874.89			-3,786.68	-0.1%	
03.08.00	Estación San Martín	Un	1.00	2,819,760.99	2,819,760.99	1.00	4,020,727.98	4,020,727.98			1,200,966.99	42.6%	
03.09.00	Estación Santa Rosa	Un	1.00	2,966,197.53	2,966,197.53	1.00	3,733,405.83	3,733,405.83			767,208.30	25.9%	
03.10.00	Estación Bayovar	Un	1.00	2,980,994.02	2,980,994.02	1.00	4,248,819.05	4,248,819.05			1,267,825.03	42.5%	
04.00.00	Puente Sobre el Río Rimac				8,229,218.53			22,543,294.07			14,314,075.54	173.9%	>50%
04.01.00	Puente Sobre el Río Rimac	Un	1.00	8,229,218.53	8,229,218.53	1.00	22,543,294.07	22,543,294.07			14,314,075.54	173.9%	>50%
05.00.00	Puente sobre el Puente Huáscar				5,212,193.55			18,253,709.46			13,041,515.91	250.2%	>50%
05.01.00	Puente sobre el Puente Huáscar	Un	1.00	5,212,193.55	5,212,193.55	1.00	18,253,709.46	18,253,709.46			13,041,515.91	250.2%	>50%
06.00.00	Patio de Maniobras				9,326,796.18			12,910,533.44			3,583,737.26	38.4%	
06.01.00	Patio de Maniobras	Un	1.00	9,326,796.18	9,326,796.18	1.00	12,910,533.44	12,910,533.44			3,583,737.26	38.4%	
07.00.00	Obras Complementarias				8,031,294.39			16,425,117.58			8,393,823.19	104.5%	>50%
07.01.00	Demolición de Predios a Expropiar	Un	1.00	1,710,751.29	1,710,751.29	1.00	1,435,935.84	1,435,935.84			-274,815.45	-16.1%	
07.02.00	Inserción Urbana de las 10 Estaciones de Pasajeros	Un	1.00	4,325,530.63	4,325,530.63	1.00	6,576,012.93	6,576,012.93			2,250,482.30	52.0%	>50%
07.03.00	Inserción Urbana del Área Demolido Dentro de Derecho de Vía	Un	1.00	357,311.64	357,311.64	1.00	123,139.83	123,139.83			-234,171.81	-65.5%	
07.04.00	Remodelación de Jardines	Un	1.00	1,165,819.68	1,165,819.68	1.00	781,095.50	781,095.50			-384,724.18	-33.0%	
07.05.00	Retiro y Traslado de Árboles	Un	1.00	471,881.15	471,881.15	1.00	2,546,044.56	2,546,044.56			2,074,163.41	439.6%	>50%
07.06.00	Alameda Cultural	Un	1.00		0.00	1.00	4,962,888.92	4,962,888.92			4,962,888.92	nuevo	>50%
08.00.00	Equipamiento Electromecánico				102,402,103.13			108,033,610.58			5,631,507.45	5.5%	
08.01.00	Vía Férrea - Línea Principal	Km	25.18	624,304.22	15,719,980.26	24.87	646,614.08	16,083,820.44			363,840.18	2.3%	
08.02.00	Vía Férrea - Patio Maniobras	Km	5.46	452,872.74	2,472,685.16	2.44	851,355.91	2,078,610.99			-394,074.17	-15.9%	
08.03.00	Catenaria - Línea Principal	Km	25.18	367,375.37	9,250,511.82	24.87	373,437.12	9,287,381.08			36,869.27	0.4%	
08.04.00	Catenaria - Patio Maniobras	Km	5.46	254,794.59	1,391,178.46	2.44	526,805.19	1,285,404.66			-105,773.80	-7.6%	
08.05.00	Alimentación Eléctrica	Un	1.00	35,955,488.54	35,955,488.54	1.00	40,839,650.84	40,839,650.84			4,884,162.30	13.6%	
08.06.00	Señalización y Automatización	Un	1.00	16,636,875.59	16,636,875.59	1.00	17,005,600.34	17,005,600.34			368,724.75	2.2%	
08.07.00	Telecomunicaciones	Un	1.00	5,605,444.12	5,605,444.12	1.00	5,699,306.12	5,699,306.12			93,862.00	1.7%	
08.08.00	Sistemas y Equipos Auxiliares	Un	1.00	7,759,565.84	7,759,565.84	1.00	8,141,280.38	8,141,280.38			381,714.54	4.9%	
08.09.00	Control de Pasajeros	Un	1.00	3,207,683.20	3,207,683.20	1.00	3,145,770.14	3,145,770.14			-61,913.06	-1.9%	
08.10.00	Equipamiento Patio de Maniobras	Un	1.00	413,171.80	413,171.80	1.00	477,267.25	477,267.25			64,095.45	15.5%	
08.11.00	Repuestos, Herramientas, Equipos e Instrumentas para Mantenimiento	Un	1.00	3,687,447.71	3,687,447.71	1.00	3,687,447.71	3,687,447.71			0.00	0.0%	
08.12.00	Pruebas y Puesta en Marcha	Un	1.00	302,070.63	302,070.63	1.00	302,070.63	302,070.63			0.00	0.0%	
	Costo Directo:				304,726,998.36			435,681,589.55			130,954,591.19	43.0%	
	Gastos Generales:		37.20%		113,358,443.39	37.20%		162,073,551.31			48,715,107.92	43.0%	
	Utilidades:		10%		30,472,699.84	10%		43,568,158.96			13,095,459.12	43.0%	
	Sub Total:				448,558,141.59			641,323,299.82			192,765,158.23	43.0%	
	IGV:		18%		80,740,465.49	18%		115,438,193.97			34,697,728.48	43.0%	
	SUBTOTAL OBRAS CIVILES Y EQUIPAMIENTO ELECTROMECHANICO:				529,298,607.08			756,761,493.79			227,462,886.71	43.0%	
B	COSTO DIRECTO EXPEDIENTE TECNICO	Un	1.00		13,500,000.00			14,528,561.57			1,028,561.57	7.6%	
	Gastos Generales:		15.00%		2,025,000.00	15.00%		2,179,284.24			154,284.24	7.6%	
	Utilidades:		10.00%		1,350,000.00	10.00%		1,452,856.16			102,856.16	7.6%	
	Sub Total:				16,875,000.00			18,160,701.96			1,285,701.96	7.6%	
	IGV:		18.00%		3,037,500.00	18.00%		3,268,926.35			231,426.35	7.6%	
	SUB TOTAL EXPEDIENTE TECNICO:				19,912,500.00			21,429,628.32			1,517,128.32	7.6%	
C	INTERFERENCIAS ESTIMADAS	Un	1.00		31,153,866.25			111,290,452.75			80,136,586.50	257.2%	>50%
	Costo de Administración de las Interferencias Estimadas:		10%		3,115,386.63	10%		11,129,045.28			8,013,658.66	257.2%	>50%
	SUB TOTAL INTERFERENCIAS ESTIMADAS:				34,269,252.88			122,419,498.03			88,150,245.16	257.2%	>50%
A+B+C	TOTAL FINAL				583,480,359.96			900,610,620.14			317,130,260.19	54.4%	>50%



5. Suministro de arena fina a otro proyecto

El 22 de diciembre de 2011, Susana Villarán, como alcaldesa de la Municipalidad de Lima, inauguró trabajos y remodelaciones hechos en el malecón de La Herradura, y reconoció que parte de la arena colocada sobre las rocas en la playa se perdió por acción de las olas del mar. Tanto ella, como el entonces gerente general de la Municipalidad de Lima, Miguel Prialé, señalaron que la arena que se colocó y se perdió había sido donación de la empresa Odebrecht. Por esa misma razón, en determinado momento incluso se afirmó que no habían pérdidas de la Municipalidad, porque la arena había sido donada, no comprada⁶⁹⁵.

Sin embargo, de los documentos recibidos por la Comisión, se determinó que el Consorcio Tren Eléctrico compró la arena fina que, en el año 2011, Susana Villarán utilizó para inaugurar el malecón de la playa la Herradura, y que de acuerdo con el contrato de servicio, esta arena se estaría comprando para la ejecución del tramo 1 del Tren Eléctrico, lo que no fue cierto.

La Comisión accedió a la orden de servicio de arena fina entre el Consorcio Tren Eléctrico y la empresa Alipio Bazán Constructor EIRL, suscrita el 14 de diciembre de 2011. De acuerdo con el documento, la empresa debía suministrar 5 mil m³ de arena fina, por el que el Consorcio pagaría S/.125,000.00. El contrato estuvo suscrito por Carlos Nostre, Augusto Ganoza Rodríguez, y Alipio Bazán Falcón⁶⁹⁶.

La orden de servicio establecía, además, que la fecha final de entrega de la arena, que supuestamente era para la obra del Tren Eléctrico, sería el 22 de diciembre de 2011, es decir, la fecha en que el malecón de La Herradura fue inaugurado.

De acuerdo con la misma información, la última entrega de arena fina en la playa La Herradura fue el 19 de diciembre de 2011, y la inauguración ocurrió, en efecto, 3 días después, el 22 de diciembre de 2011.

⁶⁹⁵ “Arena de La Herradura costó 125 mil soles. Lima: 27 de diciembre de 2011. En: Capital. Disponible en: <http://www.capital.com.pe/actualidad/arena-de-la-herradura-costo-125-mil-soles-noticia-435209>. “Arena de la playa La Herradura estaría valorizada en casi 125 mil soles. Lima: 27 de diciembre de 2011. En: La República. Disponible en: <https://larepublica.pe/sociedad/600236-arena-de-playa-la-herradura-estaria-valorizada-en-casi-125-mil-soles>.

“Villarán sobre La Herradura: La noche de la inauguración reconocí que la arena se la llevó el mar”. Lima: 30 de diciembre de 2011. En: La República. Disponible en: <https://larepublica.pe/politica/600967-villaran-sobre-la-herradura-la-noche-de-la-inauguracion-reconoci-que-la-arena-se-la-llevo-el-mar>

⁶⁹⁶ Orden de Servicios OS-CTE2-GC-037-2011 (Registro N° 2281)



ORDEN DE SERVICIOS
OS-CTE2-GC-037-2011

Conste por el presente documento la Orden de Servicios (en adelante "ORDEN") que celebran:

- (i) **CONSORCIO TREN ELÉCTRICO**, sociedad constituida y existente de conformidad con las leyes de la República del Perú, identificada con Registro Único de Contribuyente ("RUC") No. 20524191408, domiciliada en Av. Víctor Andrés Belaúnde N° 280, Oficina 502, San Isidro, Lima, debidamente representada por el señor Antonio Carlos Nostro Junior, identificado con CE N° 000482377 y por el señor Augusto Ganoza Rodríguez identificado con DNI N° 07866244 (en adelante el "CONTRATANTE");
- (ii) **EL CONTRATADO**, según se define a continuación:

EL CONTRATADO:

Denominación o Razón Social: ALIPIO BAZAN CONSTRUCTOR EIRL
Registro Único de Contribuyentes (RUC): 29526115004
Domicilio Social: (Fiscal) AV. MRCAL. ANDRES A. CACERES MZA. C7 LOTE. 14A URB. LA BANDERA PROV. CONST. DEL CALLAO - PROV. CONST. DEL CALLAO - VENTANILLA
Representante(s): ALIPIO BAZAN FALCON
Documento de Identidad: DNI N° 07990702
Asiento y Partida/ Ficha del Registro donde consta inscrito el Poder: Partida: N° 12449833 de La Oficina Registral de Lima
Negocio: Suministro de Agregados.

EL SERVICIO:

Objeto:
EL CONTRATADO se obliga a realizar a favor del CONTRATANTE, el servicio de Suministro de Arena fina puesta en obra (en adelante el "SERVICIO") para el Proyecto denominado: "SISTEMA ELÉCTRICO DE TRANSPORTE MASIVO DE LIMA Y CALLAO, LÍNEA 1, TRAMO AVENIDA GRAU - SAN JUAN DE LURIGANCHO" (en adelante "El Proyecto"), según lo establecido en la Propuesta Económica presentada por EL CONTRATADO y que forma parte del presente documento como Anexo 2 y de acuerdo a las especificaciones alcanzadas por el CONTRATANTE.

Alcances del Servicio:
El SERVICIO corresponde al suministro de ARENA FINA, el material será puesto en obra, donde el el Contratante considere pertinente.

Plazo:
El plazo de duración de la presente Orden de Servicio será de 01(UNA) semana calendario, es decir deberá suministrar a más tardar el 22 de Diciembre del 2011.

Contraprestación y forma de pago:

(i) Respecto a la Contraprestación:

Las Partes declaran que el monto de la presente Orden de Servicio es referencial, por cuanto la misma está en función a precios unitarios. Las partes establecen que como contraprestación referencial en base a precios unitarios y a la cantidad de calibraciones a realizar proyectadas, EL CONTRATANTE deberá pagar al CONTRATADO el monto referencial de S/. 125,000.00 (Ciento Veinticinco Mil con 00/100 Nuevos Soles), el mismo que se indica en el siguiente cuadro:

Item	Descripción	UND.	Cantidad	P.UNITARIO (S/.)	P.PARCIAL (S/.)
01	Suministro de Arena Fina	M3	5,000.00	25.00	125,000.00

El monto no incluye el impuesto General a las Ventas (IGV).

Si bien del texto de la orden de servicio no se desprende que la entrega fue en la playa La Herradura, ello quedó evidenciado de la cotización enviada al Consorcio Tren Eléctrico y de las boletas de trabajo que el proveedor presentó al Consorcio Tren Eléctrico, como se detalla a continuación:



DEPOSITO DE MATERIALES "EL CONSTRUCTOR"

VENTA DE MATERIALES DE CONSTRUCCION Y FERRETERIA EN GENERAL,
GRIFERIA Y HERRAMIENTAS. ALQUILER DE MAQUINARIA Y EQUIPOS PESADOS
ELIMINACION DDESMONTE PEDIDOS AL TEL: 553-0006 /539-4118

NEXTEL: 418*3295

Email.elvis_yan_142@hotmail.com



Sres. ODEBRECHT :

Atención a correo de Sr. Nicolás Siguenza:

COTIZACIÓN:

MATERIAL	CANTIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	PRECIO UNITARIO	TOTAL
ARENA FINA DE PLAYA	5,000.00	M3	25.00	125,000.00

Estos precios no incluyen IGV.

Material puesto en obra de la herradura.

Disponibilidad inmediata.

Contamos con 10 unidades de 22 cubos aproximadamente.

Pronta respuesta.

Forma de pago: Crédito a 20 días.

Atención previa orden de compra.



EL CONSTRUCTOR

ALPIO BAZAN CONSTRUCTOR E.I.R.L.

- VENTA DE MATERIALES DE CONSTRUCCION AL POR MAYOR Y MENOR
 - ALQUILER DE MAQUINARIAS Y TRANSPORTES DE CARGA
 - EJECUCION DE OBRAS CIVILES EN GENERAL


AV. MARISCAL CACERES MZA. C7 LOTE. 14A URB. LA BANDERA VENTANILLA - CALLAO
 ☎ 553-0006 / 539-4118 Nextel: 418*3295 / 832*6759

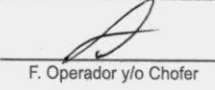
PARTE DIARIO DE TRABAJO DE VOLQUETES Y MAQUINAS

Fecha : 19/12/11 N° 000584
 Obra : PLAYA LA APERADURA
 Maquina : WDS 906
 Operador : _____
 Material : ARENA FINA
 Capacidad M3 : 18.

	Comienzo	Termino	Total Horas
Medidas	_____	_____	_____
Tarifa	_____	_____	_____
Total Horas			_____

Combustibles _____
 Observaciones: 10 : 13


 Supervisor


 F. Operador y/o Chofer

Sin embargo, no se entregó la cantidad de arena pactada, sino una medida menor. De acuerdo a los documentos a los que ha tenido acceso la Comisión, la empresa Odebrecht autorizó el pago a la empresa proveedora por un monto ascendente a S/. 100,215.00 nuevos soles o, al tipo de cambio de la fecha, US\$ 37'199.330, por el suministro y traslado de 4,008.600 m3 de arena fina.

BOLETIN DE MEDICION 1 PERIODO: 14/12/2011 - 22/12/2011
SUBCONTRATO OS-CTE2-GC-037-2011
 VALORES EN S/.

	BOLETIN 1			ACUMULADO TOTAL	
	CANT	VALOR UNIT	VALOR TOTAL	CANT	VALOR
4.008,6000			100.215,00	4,008,60	100.215,00
4.008,6000	25,00		100.215,00		
			100.215,00		100.215,00
			100.215,00		100.215,00



6. Hechos respecto a la supervisión de obra

La Supervisora es la encargada de representar al Estado en la obra, cuya función principal es vigilar la correcta ejecución de la misma y verificar la labor del contratista. En esa medida, tiene ciertas potestades de control que se encuentran en la norma pertinente. En el año en que se ejecutaron las líneas 1 y 2 de la Línea 1 del Metro de Lima, se encontraba vigente el Decreto Legislativo N° 1017 y su reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 184-2008-EF.

El artículo 193° del reglamento de la ley señalaba lo siguiente en relación a las funciones de la supervisión:

Artículo 193.- Funciones del Inspector o Supervisor

La Entidad controlará los trabajos efectuados por el contratista a través del inspector o supervisor, según corresponda, **quien será el responsable de velar directa y permanentemente por la correcta ejecución de la obra y del cumplimiento del contrato.**

El inspector o el supervisor, según corresponda, tiene como función controlar la ejecución de la obra y absolver las consultas que le formule el contratista según lo previsto en el artículo siguiente.

Está facultado para ordenar el retiro de cualquier subcontratista o trabajador por incapacidad o incorrecciones que, a su juicio, perjudiquen la buena marcha de la obra; para rechazar y ordenar el retiro de materiales o equipos por mala calidad o por el incumplimiento de las especificaciones técnicas; y para disponer cualquier medida generada por una emergencia.

No obstante lo señalado en el párrafo precedente, su actuación debe ajustarse al contrato, no teniendo autoridad para modificarlo. El contratista deberá brindar al inspector o supervisor las facilidades necesarias para el cumplimiento de su función, las cuales estarán estrictamente relacionadas con ésta. (Resaltado agregado).

El Consorcio CESEL – POYRY, encargado de la supervisión de la elaboración del expediente técnico y la ejecución de las obras del Tramo 1 y 2, emitió como parte de la ejecución de su contrato informes mensuales y trimestrales sobre el avance de la obra. Asimismo, intervino conjuntamente con el contratista de la obra, en el llenado del cuaderno de obra.

En un punto precedente se ha detallado cómo se realizaron incrementos injustificados de costos, a nivel de valor referencial, donde debió intervenir la supervisión y, sin embargo, no lo hizo, pese a que era su obligación, de acuerdo con el artículo 193° del Reglamento de la Ley de Contrataciones antes citado.

Sin perjuicio de ello, se han identificado tres hechos adicionales recogidos en prensa escrita:

- El aumento de más de cinco millones de dólares en el monto contractual a favor de la supervisión: este hecho se dio a través de la Adenda N° 2, del 31 de julio de 2013, al contrato de supervisión para el tramo 2 de la Línea 1, mediante la cual se acordó aumentar el monto del contrato, pasando de US\$ 26'778,769.47 a US\$ 32'429,206.25. Es decir, se generó un aumento de US\$ 5'650,456.78. El motivo de este aumento fue el plazo adicional concedido al contratista, el cual ha



sido cuestionado, de modo que el aumento de plazo a la Supervisión también sería injustificado⁶⁹⁷.

- La supervisión permitió que el contratista, Consorcio Tren Eléctrico, no pague la penalidad establecida en el contrato de ejecución de obra, por incumplimiento de entrega de piezas y por cambio de profesionales que fueron propuestos al momento de la licitación⁶⁹⁸, hecho que fue recogido en el Informe N° 328-2014-CG/INFRA-EE, de la CGR que se mencionó precedentemente. Es preciso acotar que el contratista ya había sido previamente exonerado del pago de otra penalidad por retraso en la entrega del expediente técnico, y en su lugar, se le concedió una ampliación de plazo.
- De acuerdo con datos recopilados en prensa, la empresa CESEL INGENIEROS S.A., quien luego formó parte del consorcio supervisor, habría elaborado el estudio de la Red Básica del Metro de Lima y Callao. Este estudio habría estado basado en datos actualizados a 1997 y 1998, omitiendo información relevante acerca del desarrollo en la ciudad de Lima a la fecha de elaboración del estudio, en términos de infraestructura vial, demanda de pasajeros, construcción de zonas residenciales y comerciales, etc.⁶⁹⁹.

7. Repartición de utilidades entre GyM S.A. y Constructora Norberto Odebrecht S.A. Sucursal del Perú

El Consorcio Tren Eléctrico Lima, a quien se le adjudicó la buena pro de la Línea 1 del Metro de Lima, tramos 1 y 2, estaba constituido por las empresas Constructora Norberto Odebrecht S.A. Sucursal del Perú y GyM S.A.

De acuerdo a la cláusula sexta contrato de consorcio⁷⁰⁰, los consorciados decidieron que el líder del consorcio y su representante para todos los efectos sea Odebrecht. Decidieron, además, que los porcentajes de participación para efectos internos y reparto de utilidades, estaría distribuido de la siguiente manera:

Constitución del Consorcio Tren Eléctrico Lima

N°	Participación de los socios según el contrato (%)		
	Socios	%Participación en la ejecución de la obra	%Participación en la elaboración del Expediente Técnico
1	Constructora Norberto Odebrecht S.A. Sucursal del Perú	67%	100%
2	GyM S.A.	33%	0%

⁶⁹⁷ Tren Eléctrico: MTC pidió informe sobre pago extra de US\$ 5mlls a supervisor. En: El Comercio. Lima: 02 de septiembre de 2013. Disponible en: <http://archivo.elcomercio.pe/sociedad/lima/tren-electrico-mtc-pidio-informe-sobre-pago-extra-us5-mlls-supervisor-noticia-1625737>

⁶⁹⁸ Perdonaron multa de US\$50 millones a Odebrecht y GyM. En: La República. Lima: 05 de marzo de 2017. Disponible en: <https://larepublica.pe/politica/1020674-perdonaron-multa-de-us-50-millones-a-odebrecht-y-gym>

⁶⁹⁹ Tren Eléctrico operará con un sobrecosto de S/. 86 millones. En: El Comercio. Lima, 01 de julio de 2011. Disponible en: http://archivo.elcomercio.pe/sociedad/lima/tren-electrico-operara-sobrecosto-86-millones_1-noticia-835459

⁷⁰⁰ Contrato de Consorcio Tren Eléctrico. (Registro N° 0613, pág. 217)



Elaboración: Comisión Investigadora
Fuente: Contrato de Consorcio

Establecieron, también, que si alguna de las partes asumía mayor responsabilidad o se veía favorecida con algún beneficio, tendría derecho a la restitución o a restituir.

En esa línea, GyM cedió un porcentaje de sus utilidades a Odebrecht, tal como informó a la Comisión por comunicación del 08 de agosto de 2017⁷⁰¹:

“Las utilidades netas del Consorcio Tren Eléctrico de Lima ascendieron a la suma total de S/. 595'973,082.85, de las cuales S/. 171'498,065.94 corresponden al tramo I, y S/. 424'475,016.91 corresponden al Tramo II. Dichas utilidades constan en los Estados Financieros Auditados anuales correspondientes a los ejercicios 2011, 2012, 2013 y en los Estados Financieros No Auditados correspondientes a los ejercicios 2014 y 2015.

De las utilidades totales antes referidas, le correspondió a GyM aproximadamente el 29.6%, tal como se indica en la Nota 5 de los Estados Financieros Auditados de Graña y Montero S.A.A. cerrados al 31 de diciembre de 2014 (...)

De dicha información se desprende que se incrementó la participación de Odebrecht de 67% a 70.4% y, como consecuencia de ello, se redujo la participación de GyM de 33% a 29.6%. Esto significa que GyM cedió S/. 20' 263,084.82 a favor de Odebrecht, reduciendo su utilidad en 3.4%, de acuerdo al siguiente cuadro:

Participación y Riesgo Adicional	PARTICIPACIÓN DE LOS CONSORCIADOS			
	Constructora Norberto Odebrecht S.A. Sucursal Perú		Graña y Montero S.A.A	
	Distribución de Utilidades		Distribución de Utilidades	
	%	Monto en S/.	%	Monto en S/.
Inicial	67%	399'301,965.50	33%	196'671,117.34
Modificada	70.4%	419'565,050.32	29.6%	176'408,032.52
Riesgo Adicional	(+) 3.4%	(+) 20'263,084.82	(-) 3.4%	(-) 20'263,084.82

Elaboración: Comisión Investigadora
Fuente: Actas de distribución de utilidades del Consorcio

De acuerdo con las investigaciones periodísticas⁷⁰² las resoluciones judiciales emitidas sobre el caso⁷⁰³, y el audio de las audiencias públicas sobre pedidos de prisión preventiva⁷⁰⁴, se desprende que la tesis manejada por el Equipo Especial del Ministerio Público, y que es consecuencia de sus actos de investigación –entre las que se encuentra la declaración del candidato a colaborador eficaz Jorge

⁷⁰¹ Comunicación recibida el 07 de agosto de 2017 por parte del Grupo Graña y Montero. (Registro N° 0638, p. 11)

⁷⁰² Ver, por ejemplo, *Los nueve elementos presentados por la fiscalía en contra de las ex socias de Odebrecht*. En: Gestión. Lima: 03 de diciembre de 2017. Disponible en: <https://gestion.pe/peru/politica/nueve-elementos-presentados-fiscalia-exsocias-odebrecht-221968>

⁷⁰³ Ver, por ejemplo, el auto de apelación de prisión preventiva, del 19 de enero de 2018, emitido por la Primera Sala Penal de Apelaciones Nacional, en el Expediente N° 16-2017-14. Disponible en: <https://cde.gestion2.e3.pe/doc/0/0/2/6/1/261278.pdf>

⁷⁰⁴ Ver, por ejemplo, video de la audiencia de prisión preventiva contra los directores de las empresas que se consorciaron con Odebrecht para el proyecto de la Interoceánica, del 04 de diciembre de 2017. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=flhjrezMh_M&t=12603s



Henrique Simoes Barata- indica que, durante el gobierno de Alejandro Toledo, éste habría acordado con Barata conceder a Odebrecht el proyecto de la Interoceánica, a cambio de un pago a su favor.

Este acuerdo habría sido trasladado a los directivos de las empresas consorciadas (Graña y Montero S.A.A., JJC, e ICCGSA), quienes accedieron a distribuir dicho pago entre ellas. El Ministerio Público señaló en la audiencia de prisión preventiva contra los directivos de las empresas consorciadas que el procedimiento de este pago ilícito a Odebrecht consistió en que las consorciadas cedan un porcentaje de sus utilidades, para lo cual se utilizó el concepto de “riesgo adicional”. En función a este riesgo adicional, se realizaron actas de acuerdo donde las consorciadas cedían un porcentaje de sus utilidades a Odebrecht.⁷⁰⁵

En el caso del proyecto IIRSA, los consorciados habrían asumido, en conjunto, el 30% del monto del pago indebido, de los cuales 19% habría provenido de las utilidades que le correspondían a Graña y Montero

Lo relevante de este relato es que, para el caso del Metro de Lima, GyM S.A. (subsidiaria del Grupo Graña y Montero) también fue consorciada de Odebrecht y, según se ha verificado, también siguió el mismo procedimiento de ceder un porcentaje de sus utilidades a través de riesgo adicional. De acuerdo con lo informado por GyM⁷⁰⁶, esta empresa cedió a favor de Odebrecht el monto de S/. 20'263,084.82. Si trasladamos la teoría del Ministerio Público a este caso, el monto indicado representaría el 33% del 100% del monto del pago indebido.

Siguiendo la línea anterior, si S/.20'263,084.82 representan, aproximadamente, el 33% del monto total de un pago indebido, entonces el 100% ascendería, aproximadamente, a S/. 61'403,287.33, o US\$ 20'467,762.44 dólares al tipo de cambio del año 2015, fecha en la cual se realizó la última distribución de utilidades del Consorcio Tren Eléctrico y se realizó la liquidación del mismo⁷⁰⁷.

Asimismo, se ha observado que algunas de las actas de acuerdos de distribución de utilidades, presentadas por la empresa Graña y Montero S.A., no están debidamente firmadas, como son las actas del 31 de mayo de 2012⁷⁰⁸, 30 de noviembre de 2013⁷⁰⁹ y 1 de diciembre de 2014⁷¹⁰, lo cual impide dar por ciertos los montos referidos.

⁷⁰⁵ Audiencia de prisión preventiva contra los directores de las empresas que se consorciaron con Odebrecht para el proyecto de la Interoceánica, del 04 de diciembre de 2017. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=flhjrezMh_M&t=12603s (ver minuto 8:38')

⁷⁰⁶ Comunicación recibida el 07 de agosto de 2017 por parte del Grupo Graña y Montero. (Registro N° 0638, p. 11)

⁷⁰⁷ *Acuerdo de distribución de resultados y liquidación del Consorcio Tren Eléctrico del 04 de mayo de 2015.* (Registro N° 0638, p. 77)

⁷⁰⁸ *Acuerdo de distribución de resultados del Consorcio Tren Eléctrico* (Registro N° 0638, p. 67)

⁷⁰⁹ *Acuerdo de distribución de resultados del Consorcio Tren Eléctrico* (Registro N° 0638, p. 73)

⁷¹⁰ *Acuerdo de distribución de resultados del Consorcio Tren Eléctrico* (Registro N° 0638, p. 75)



8. Hechos respecto a funcionarios públicos y terceros intervinientes en el proyecto

Funcionarios Públicos

8.1 Alan Gabriel Ludwig García Pérez

Alan Gabriel Ludwig García Pérez fue presidente del Perú en dos periodos: de 1985 a 1990, y de 2006 a 2011. Se encuentra afiliado al partido aprista peruano desde sus inicios políticos⁷¹¹ hasta llegar a ser el presidente de dicho partido.

La obra de la Línea 1 del Metro de Lima se realizó en el segundo periodo de gobierno de García Pérez, aunque se trató de una construcción frustrada que inició en su primer periodo (donde la empresa Odebrecht no tuvo intervención). En ese sentido, García ha reconocido que la obra del Tren Eléctrico era de especial relevancia para su gobierno, por la importancia social que acarrearía⁷¹².

Los dos gobiernos de García Pérez han generado la constitución de comisiones investigadoras del Congreso de la República, donde se analizaron y revisaron hechos que implicaban actos irregulares ocurridos mientras García Pérez era presidente de la República. Así, se tiene las siguientes dos comisiones investigadoras:

1. Mediante Moción de Orden del Día N° 72, del 15 de agosto de 2011, se creó la “Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar la gestión del gobierno de Alan García Pérez, como Presidente de la República, y de formular las recomendaciones pertinentes para hacer efectiva la responsabilidad de presuntos actos de corrupción y/o delitos económicos y financieros durante el período gubernamental 2006-2011”. Mediante Moción de Orden del Día N° 239, de 31 de agosto de 2011, se extendieron los alcances de la comisión, permitiéndoles investigar casos como el proyecto Agua para Todos, otorgamientos de indultos (“narcoindultos”) y las escuchas telefónicas de Bussines Track (BTR).

En noviembre de 2015, la Corte Superior confirmó la declaración de nulidad de las investigaciones parlamentarias contra Alan Gabriel Ludwig García Pérez, por una supuesta vulneración del derecho al debido proceso, dejando sin efecto las investigaciones y, en consecuencia, los informes y sus conclusiones.

2. Mediante Moción de Orden del Día N° 13482, del 18 de junio de 2015, se creó la “Comisión Investigadora encargada de investigar el pago de presuntas coimas a funcionarios peruanos por parte de empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contrato con el estado peruano”.

⁷¹¹ Siglas de Alianza Popular Revolucionaria Americana, también denominado Partido Aprista Peruano.

⁷¹² COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 71ª Sesión pública (transcripción) Lima: 11 de diciembre de 2017. p. 6 y 7



Ante la Comisi3n, el 11 de diciembre de 2017, Garc3a P3rez se1al3 no haber tenido conocimiento de los pedidos de coimas que su viceministro de Comunicaciones, Jorge Cuba Hidalgo, habr3a solicitado a la empresa Odebrecht. Tambi3n se1al3 que en las oportunidades en que se reuni3 y/o viaj3 con Jorge Henrique Simoes Barata y/o Marcelo Odebrecht, no se le mencion3 ning3n pedido de coimas a cambio de obtener la licitaci3n para la construcci3n del Metro de Lima. Finalmente, indic3 que cada uno de los viajes que realiz3 a Brasil tuvieron una finalidad funcional (en el ejercicio de sus funciones como Presidente) o acad3mica (dictado de conferencias). En ese sentido, indic3 que cualquier acto de corrupci3n ocurri3 sin su conocimiento e intervenci3n, pues de haberlo conocido, habr3a realizado la denuncia correspondiente⁷¹³.

Sin perjuicio de las explicaciones brindadas, a continuaci3n se listan los hechos considerados relevantes para el caso del expresidente Alan Gabriel Ludwig Garc3a P3rez:

- Alrededor del a1o 1991, Jorge Cuba Hidalgo, exviceministro de comunicaciones, se desempe13 como investigador en el Instituto para la Deuda Externa para Latinoamericana (IDEL), presidida por Alan Garc3a, donde tambi3n form3 parte Enrique Javier Cornejo Ram3rez, exministro de Transportes y Comunicaciones. En esta labor, Cuba Hidalgo permaneci3 durante tres a1os (1988-1991)⁷¹⁴.
- Enrique Javier Cornejo Ram3rez fue Ministro de Transportes y Comunicaciones durante el segundo gobierno de Garc3a P3rez, cargo que es de confianza. El expresidente y el exministro emitieron disposiciones normativas que dieron inicio a la obra del Tren El3ctrico, en especial el Decreto de Urgencia N3 032-2009, que fue la norma matriz del marco legal habilitante del Metro de Lima.
- Sobre Oswaldo D3ber Plascencia Contreras, ex director ejecutivo de la AATE, Alan Garc3a se1al3 ante la sesi3n realizada para la Comisi3n Investigadora presidida por el excongresista Pari, que Plascencia fue su asesor. Sin embargo, ante esta Comisi3n se rectific3, se1alando que en ning3n momento hab3a tenido dicho cargo y que se trat3 de un error⁷¹⁵.
- En relaci3n a Jorge Henrique Simoes Barata, Garc3a reconoci3 en sesi3n ante la Comisi3n Investigadora, que viajaron juntos a hacer entrega de obras⁷¹⁶ y en

⁷¹³ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA 713 Sesi3n p3blica (transcripci3n) Lima: 11 de diciembre de 2017.

⁷¹⁴ Jorge Cuba trabaj3 en el instituto creado por Garc3a y Cornejo. En: El Comercio. Lima: 29 de enero de 2017. Disponible en: <https://elcomercio.pe/politica/actualidad/jorge-cuba-instituto-creado-garcia-cornejo-401742>.

⁷¹⁵ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA 713 Sesi3n p3blica (transcripci3n) Lima: 11 de diciembre de 2017. p.79

⁷¹⁶ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 713 Sesi3n p3blica (transcripci3n) Lima: 11 de diciembre de 2017. p.19.



mayo de 2012 coincidieron en el vuelo hacia la conferencia de la Federación Industrial de Sao Paulo⁷¹⁷.

- Respecto a Marcelo Odebrecht, García señaló en la misma sesión no tener ninguna relación de amistad o profesional con él. Negó haber coincidido con él en reuniones que no se refieran a las propias de su función como presidente de la República. Reconoció que, probablemente, su primer contacto con un Odebrecht fue en la inauguración de la primera etapa del Proyecto de Irrigación Chavimochic, haciendo referencia a Norberto Odebrecht (padre)⁷¹⁸.

Al respecto, se tiene que del acervo documentario de la Comisión Pari⁷¹⁹, obra un correo electrónico de fecha 12 de setiembre de 2006, enviado por el CEO de la empresa Odebrecht, Marcelo Bahía Odebrecht al señor Alessandrino Alencar, en el cual señaló que tiene una “larga relación de confianza” con García, y muestra su interés en invertir en el Perú:

Assunto: ENC;
De: Darci Luz Nadeu darciluz@odebrecht.com
Para: Daniel Villar dvillar@odebrecht.com;
Envio: 12/09/2006 17:46:15

-----Mensagem original-----
De: Marcelo Odebrecht [<mailto:mbahia@odebrecht.com>]
Enviada em: terça-feira, 12 de setembro de 2006 19:43
Para: ALEXANDRINO Alencar SP-ESC
Cc: Pedro Novis; Jicelia Sampaio Andrade Silva; Emilio Odebrecht; Carlos Roberto M Alves Dias; Fernando Reis; Jorge Barata; Darci Luz Nadeu
Assunto:

Alex,
Semana que vem estarei me encontrando com o Presidente do Peru Alan Garcia com quem temos uma longa relação de confiança desde seu 1o mandato como presidente. Atualmente temos no Peru um de nossos principais mercados com mais de US\$ 1.5 bilhão de obras (publicas e privadas), PPPs e concessões contratadas.
Fazê ao interesse que Alan Garcia tem demonstrado em fortalecer sua relação com o Brasil e especificamente com o Pres. Lula seria importante verificarmos com nosso amigo se existe alguma mensagem ou orientação por parte do Pres. Lula para minha conversa com Alan Garcia.

Roberto,
Já que você estará em BSB amanhã importante verificar o mesmo com o Prof. MAG.

La traducción al español de este correo es la siguiente:

*“Alex,
La semana que viene me estaré encontrando con el Presidente de Perú Alan García con quien tenemos una larga relación de confianza desde su primer mandato como presidente. Actualmente tenemos en Perú uno de nuestros principales mercados con más de US \$ 1.5 billones de obras (públicas y privadas), PPPs y concesiones contratadas.*

⁷¹⁷ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 71ª Sesión pública (transcripción) Lima: 11 de diciembre de 2017. p.77

⁷¹⁸ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 71ª Sesión pública (transcripción) Lima: 11 de diciembre de 2017. p.74

⁷¹⁹ Conformada mediante Moción de Orden del Día N° 13482 del 18.06.2015 y su texto sustitutorio del 01.10.2015, para investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios y servidores públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que han sido adjudicadas a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado Peruano.



De cara al interés que Alan García ha demostrado en fortalecer su relación con Brasil y específicamente con el Presidente Lula. Sería importante verificar con nuestro amigo si existe algún mensaje u orientación por parte del Presidente Lula para mi conversación con Alan García".⁷²⁰

Al día siguiente de este correo, sostuvieron una reunión, el señor Jorge Henrique Simoes Barata con Luis Nava Guibert, ex secretario general de la Presidencia de la República. En efecto, el 13 de setiembre de 2006, se realizó la primera de tres reuniones entre el señor Jorge Henrique Simoes Barata, representante de Odebrecht en el Perú y el secretario general de la Presidencia de la República, Luis Nava Guibert⁷²¹. Las otras dos reuniones se realizaron el 21 de noviembre de 2007 y el 07 de febrero de 2008.

Según la información oficial proporcionada a la Comisión, a partir del 20 de septiembre de 2006, García Pérez tendría las siguientes reuniones oficiales⁷²²:

Relación de reuniones en Palacio de Gobierno (2006-2011)

	DÍA	PERSONAS REUNIDAS		INGRESO	SALIDA	N° HORAS
1	13/09/2006	Jorge Barata	Luis Nava Sec.Gral. Presidencia	11:00	17:00	6 horas
2	20/09/2006	Marcelo Odebrecht	Alan García	11:40	13:32	1 hora 52 min
		Jorge Barata				
3	29/10/2006	Jorge Barata	Alan García	9:00	10:20	1 hora 20 min.
4	21/11/2007	Jorge Barata	Luis Nava	15:00	16:46	1.46 horas
5	07/04/2007	Jorge Barata	Alan García	10:00	12:30	2 horas 30 min.
6	27/09/2007	Jorge Barata	Alan García	10:56	14:06	3 horas 09 min.
7	22/10/2007	Jorge Barata	Alan García	09:30	11:00	1 hora 30 min.

⁷²⁰ Traducción libre elaborada en la Comisión

⁷²¹ Registro de Visitas de Palacio de Gobierno (Registro N° 0250, CD, p. 9134)

⁷²² Información tomada del Registro de Visitas a Palacio de Gobierno 2005-2016, enviada por Sub Secretaría General de la Presidencia de la República (Registro N° 0250, CD, p. 13500 y sgtes.)



8	21/11/2007	Jorge Barata	Luis Nava	15:00	16:46	1 hora 46 min.
9	07/01/2008	Jorge Barata	Alan García	10:54	12:26	1 hora 32 min.
10	07/02/2008	Jorge Barata	Luis Nava	09:30	11:24	1 hora 54 min
11	26/02/2008	Jorge Barata	Alan García	12:00	19:33	7 horas 33 min.
12	11/09/2008	Jorge Barata	Alan García	18:30	18:56	26 min.
		Marcelo Odebrecht				
		Emilio Elves Odebrecht				
		Luis Antonio Mameri				
13	03/10/2008	Jorge Barata	Alan García	17:30	18:26	56 min
14	07/10/2008	Jorge Barata	Alan García	07:30	11:08	3 horas 38 min
15	23/01/2009	Jorge Barata	Alan García	17:45	20:55	3 horas 10 min
16	24/06/2011	Jorge Barata	Alan García	12:05	14:57	2 horas 52 min
		Marcelo Bahia Odebrecht				

Elaboración: Comisión Investigadora
Fuente: Registro de visitas de Palacio de Gobierno

- De la información mostrada se concluye que García Pérez tuvo hasta 15 reuniones registradas con Jorge Henrique Simoes Barata. De esas 15 reuniones, tres fueron en compañía de Marcelo Odebrecht, una en compañía de Emilio Odebrecht (padre), y otra en compañía de Luis Mameri (realizada en 2008).
- De esta relación de reuniones, destaca la reunión del 11 de septiembre de 2008 donde participaron Alan García, Jorge Henrique Simoes Barata, Marcelo Odebrecht, Emilio Odebrecht y Luis Mameri, quienes son los altos directivos de la constructora brasileña Odebrecht. Dos meses después de la indicada reunión, Enrique Cornejo es designado como Ministro de Transportes y Comunicaciones, el 29 de noviembre de 2008.



De otro lado, respecto a viajes al extranjero, de acuerdo a la informaci3n migratoria enviada a la Comisi3n, los viajes hechos por Garc3a P3rez a Brasil fueron los siguientes:

**CUADRO
VIAJES DE ALAN GARC3A P3REZ A BRASIL**

N°	SALIDA	RETORNO	TIPO DE VUELO
1	12/06/2006	-	VUELO PARTICULAR
2	08/11/2006	-	TACA
3	01/01/2011	02/01/2011	V. PARTICULAR FAP / V. PARTICULAR
4	24/05/2012	25/05/2012	TAME / LAN CHILE
5	14/10/2012	15/10/2012	LAN CHILE / LAN CHILE

Del movimiento migratorio, se desprende que realiz3 un vuelo particular el d3a 12 de junio de 2006, esto es antes de las reuniones en Palacio de Gobierno a la que se ha hecho referencia en el cuadro precedente, cuando a3n no asum3a la presidencia, pero ya hab3a ganado la segunda vuelta electoral. Este viaje a Brasilia, se efectu3 en el avi3n presidencial de Luis Ignacio Lula da Silva, ex presidente brasile3o, para sostener una reuni3n de cuatro horas sobre temas bilaterales, lo que fue corroborado por Garc3a en sesi3n ante esta Comisi3n⁷²³.

8.2 Enrique Javier Cornejo Ram3rez

Enrique Javier Cornejo Ram3rez se inici3 como militante del APRA en 1981. En el a3o 2014, fue el candidato de dicho partido a la alcald3a de Lima. Durante el segundo mandato presidencial de Alan Garc3a P3rez, se desempe3o como ministro de Vivienda, Construcci3n y Saneamiento (20/12/2007 – 29/11/2008)⁷²⁴ y luego como Ministro de Transportes y Comunicaciones (29/11/2008 – 28/07/2011)⁷²⁵.

Durante su labor en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, suscribi3 los decretos de urgencia que permitieron la realizaci3n de la obra del Metro de Lima, especialmente aquella que permiti3 la creaci3n del sistema de contrataci3n de concurso oferta a precios unitarios, cuando en la ley de contrataciones y su reglamento se establec3a que el concurso oferta solo puede ser a suma alzada (Decreto de Urgencia N° 032-2009). Esta forma de contrataci3n contribuy3 a que el

⁷²³ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 71° Sesi3n p3blica (transcripci3n) Lima: 11 de diciembre de 2017. p.76.

⁷²⁴ Designado mediante Resoluci3n Suprema N° 317-2007-PCM de fecha 20/12/2007 y su renuncia es aceptada mediante la Resoluci3n Suprema N° 331-2008-PCM de fecha 29/11/2008.

⁷²⁵ Designado mediante Resoluci3n Suprema N° 332-2008-PCM de fecha 29/11/2008 y su renuncia es aceptada mediante la Resoluci3n Suprema N° 196-2011-PCM de fecha 28/07/2011.



consorcio contratista eleve el costo de la obra de acuerdo al avance en la ejecuci3n de la misma y al trabajo realizado.

En la sesi3n N° 64, de la Comisi3n Investigadora, se le consult3 a Enrique Javier Cornejo Ram3rez sobre el cambio en la forma de financiamiento de la obra (de recursos privados a p3blicos). En su respuesta, se seal3 que ello fue porque si se hac3a como concesi3n iba a resultar un concurso sin postores, porque los contratistas no quieren asumir el costo que implica ejecutar la obra:

“El se1or CORNEJO RAM3REZ, Enrique Javier. — *Perm3tame responder, y estoy seguro que ahora va a quedar aclarado. (...) El municipio de Lima ten3a el tren a su cargo, pero teniendo el tren a su cargo, hab3a visto imposibilitada la tarea de desarrollar el proyecto. Tan cierto es esto, se1ora presidenta, que si bien hubo concurso en Proinversi3n buscando recursos privados, y no hubo postores, qued3 desierto.*
(...) ¿el municipio quiere que el ministerio lo ayude para desarrollar t3cnicamente un proyecto y quiere que sea concesionario? Perfecto. Pero ahora, por eso respond3 hace un momento, siguen las conversaciones con el municipio y empezamos a mirar los riesgos que hab3an generado que no hayan postores. Por ejemplo, uno de los riesgos m3s importantes tiene que ver con el hecho de que una obra cuando se est3 implementando tiene que tener todo el proceso de expropiaciones, todo el proceso de superaci3n de las dificultades. Y obviamente el municipio no era el 3nico actor que ten3a que resolver eso. Una empresa privada mira eso y dice ¿cu3l es mi riesgo de que los tiempos no se cumplan? Y dice "no, no me presento porque no voy a poder hacer la tarea". (...)
*Entonces, ah3, el Estado, a trav3s del ministerio, decide hacer dos concursos: uno por obra p3blica, ya no hay recursos privados ah3, y otro por concesi3n, donde s3 hay recursos privados. (...)*⁷²⁶ *(resaltado agregado)*

Enrique Javier Cornejo Ram3rez, form3 parte del Instituto de la Deuda Externa⁷²⁷ junto con Jorge Cuba, en su declaraci3n ante la Comisi3n Investigadora, seal3 que 3l y Jorge Cuba fueron convocados por Alan Garc3a P3rez entre los a1os 1991 y 1992, evidenci3ndose una muy antigua relaci3n.

El 29 de noviembre de 2008 Enrique Javier Cornejo Ram3rez fue designado Ministro de Transportes y comunicaciones. Un mes despu3s de su designaci3n, el 29 de diciembre de 2008, design3 a Jorge Cuba como asesor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El 19 de febrero de 2009, se realiz3 la sesi3n extraordinaria del Consejo de Ministros donde se aprob3 el proyecto del Decreto de Urgencia N° 032-2009. El 28 de febrero de 2009 se public3 el Decreto de Urgencia N° 032-2009, y once d3as despu3s, el 11 de marzo de 2009 Jorge Cuba es designado viceministro de Comunicaciones, luego de lo cual se van incorporando Luyo Barrientos, Chau Novoa, Mariella Huerta y Miguel Navarro Portugal al proyecto del Tren El3ctrico, cada uno en posiciones y cargos distintos.

El 03 de diciembre de 2014, tal como se desprende de la Partida Registral N° 13355481 de la Oficina Registral de Lima de la SUNARP, se constituy3 la

⁷²⁶ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 64° Sesi3n p3blica (transcripci3n). Lima: 14 de noviembre de 2017, p. 42.

⁷²⁷ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 64° Sesi3n p3blica (transcripci3n). Lima: 14 de noviembre de 2017, p. 22.



Asociación Nueva Política, la misma que a la fecha se encuentra de baja como se da cuenta en la SUNAT⁷²⁸. Esta asociación como figura en su partida registral estuvo presidida por Enrique Javier Cornejo Ramírez, Jorge Menacho como Secretario General, Jorge Cuba Hidalgo como Director Ejecutivo, Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumi⁷²⁹ como Director de Asuntos Internacionales y Jesús Wilfredo Munive Taquia como vocal de asuntos jurídicos entre otros.

Oficina: LIMA, Partida: 13355481, Pág. 2/2

ZONA REGISTRAL N° IX, SEDE LIMA
OFICINA REGISTRAL LIMA
N° Partida: 13355481

sunarp
Superintendencia Nacional de los Registros Públicos

**INSCRIPCIÓN DE ASOCIACIONES
ASOCIACIÓN NUEVA POLÍTICA**

FIRMAR DOCUMENTOS, TÍTULOS-VALORES, A NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN, Y TODO LO NECESARIO PARA LA BUENA MARCHA DE LA ASOCIACIÓN; DE LA PREVILO VISTO BUENO DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DIRECTIVO EN EL DOCUMENTO DE SOPORTE Y EL DIRECTOR DE ECONOMÍA Y FINANZAS CUANDO SE TRATE DE INGRESOS, GASTOS Y FINANCIAMIENTOS, ENTRE OTROS.

(ART. 29°) EL PRESENTE ESTATUTO ENTRA EN VIGENCIA A PARTIR DE LA INSCRIPCIÓN DE LA ASOCIACIÓN EN LOS REGISTROS PÚBLICOS DE LIMA.

(OTORGAMIENTO DE PODER): RATIFICAR O REITERAR AL ASOCIADO Y VOCAL DE ASUNTOS JURÍDICOS, SEÑOR JESUS WILFREDO MUNIVE TAQUIA, EL PODER QUE SE LA HA OTORGADO CON TODAS LAS FACULTADES PARA TRAMITAR Y SUSCRIBIR DOCUMENTOS DE LA ASOCIACIÓN NUEVA POLÍTICA (...), QUE SEAN NECESARIOS PARA LA FORMALIZACIÓN ANTE EL NOTARIO PÚBLICO, LA SUNARP, LA MUNICIPALIDAD, LA SUNAT Y TODA OTRA AUTORIDAD.

En esta misma Asamblea, se acordó elegir al Primer Consejo Directivo (03/12/2014 al 02/12/2019), conformado por:

PRESIDENTE: ENRIQUE JAVIER CORNEJO RAMÍREZ con D.N.I N° 08201280.
SECRETARIO GENERAL: JORGE LOIS MENACHO PÉREZ con D.N.I N° 06275826.
DIRECTOR EJECUTIVO: JORGE LUIS CUBA HIDALGO con D.N.I N° 07665659.
DIRECTOR DE ECONOMÍA Y FINANZAS: DANIEL VILLANUEVA CISNEROS con D.N.I N° 09162320.
DIRECTOR DE ASUNTOS INTERNACIONALES: HJALMAR RICARDO MARANGUNICH RACHUMI con D.N.I N° 07603345.
VOCAL DE EDUCACIÓN, CIENCIA Y TECNOLOGÍA: HUMBERTO ORLANDO MENESES ARANCIBIA con D.N.I N° 09298064.
VOCAL DE INNOVACIÓN Y JUVENTUD: LUIS HUMBERTO CHIA RAMÍREZ con D.N.I N° 42618412.
VOCAL DE ASUNTOS JURÍDICOS: JESUS WILFREDO MUNIVE TAQUIA con D.N.I N° 09159891.

Libro de Actas de Asamblea General N° 01, legalizado el 14/11/2014, por ante Notario de Lima Oscar Leyton Zárate, bajo el N° 003199-2014 (fojas 03 al 21; 22 al 25).

El título fue presentado el 03/12/2014 a las 10:56:30 AM horas, bajo el N° 2014-01208030 del Tomo Diario 0492. Derechos cobrados S/78.00 nuevos soles con Recibo(s) Número(s) 00097003-35.-LIMA, 07 de Enero de 2015.

Jesús Wilfredo Munive Taquia
MUNIVE TAQUIA JESUS WILFREDO
Registrador Público
Zona Registral N° IX - Sede Lima

Resolución del Superintendente Nacional de los Registros Públicos N° 124-97-SUNARP

Página Número 2

- Relación de viajes de Enrique Javier Cornejo Ramírez al Brasil⁷³⁰

Se ha podido determinar que Enrique Javier Cornejo Ramírez ha realizado viajes a Brasil⁷³¹ en fechas muy cercanas a hitos relevantes del caso, como, por ejemplo, la aprobación del valor referencial del contrato de ejecución del primer tramo, el otorgamiento de la buena pro o los depósitos efectuados a favor de HISPAMAR, empresa *offshore* vinculada a Jorge Cuba:

⁷²⁸ La Asociación Nueva Política está identificada con RUC N° 20600918169. Información disponible en: <http://www.sunat.gob.pe>

⁷²⁹ Fue designado por Enrique Cornejo como Director General de la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministro de Transportes y Comunicaciones mediante la Resolución Ministerial N° 935-2008-MTC/01, del 30 de diciembre de 2008. Posteriormente se desempeñó como Vice Ministro de Transportes de la gestión de Cornejo.

⁷³⁰ Para información en prensa al respecto, puede revisarse *Cornejo viajó ocho veces a Brasil entre 2009 y 2014*. En Exitosa Noticias. Lima: 25 de enero de 2017. Disponible en: <https://exitosanoticias.pe/cornejo-viajo-ochoveces-a-brasil-entre-2009-y-2014/>

⁷³¹ Información tomada de los reportes de movimiento migratorio de las personas mencionadas, entregadas a la Comisión (Carpeta Registros Migratorios).



Primer viaje

El 12 de octubre de 2009, por Resolución Secretarial N° 337-2009-MTC/04, se aprobó un nuevo y último valor referencial por US \$ 455'783,334.86 de la Contratación de la Licitación Pública N° 003-2009-MTC/20, para la ejecución del tramo 1. A los 26 días de esta aprobación, Cornejo viajó a Brasil, el 8 de noviembre de 2009, y retornó el 11 de noviembre de 2009. Un día antes de su retorno, el 10 de noviembre de 2009, se celebró el contrato de supervisión para el Tramo 1. Asimismo, a los 24 días del mismo viaje, el 2 de diciembre de 2009, se le otorgó la buena pro del Tramo 1 al Consorcio Tren Eléctrico Lima.

Segundo viaje

Enrique Javier Cornejo Ramírez viajó al Brasil del 3 al 6 de noviembre de 2010, hecho que coincidió con el viaje que Jorge Henrique Simoes Barata también hizo a Brasil del 3 al 5 de noviembre de 2010.

Tercer viaje

Enrique Javier Cornejo Ramírez viajó al Brasil del 6 al 9 de noviembre de 2011 y Jorge Henrique Simoes Barata viajó del 4 al 6 de diciembre de 2011. El 7 de diciembre de 2011, la *offshore* Hispamar, vinculada a Jorge Luis Cuba Hidalgo, recibió un depósito de US \$ 1'000,000.00 y el 21 de diciembre del mismo año, se abrió una cuenta a nombre de Martín Luyo Barrientos, en la Banca Privada D'Andorra como titular de la empresa Oblong International Inc⁷³².

Cuarto viaje

El 1 de agosto de 2012, Hispamar, vinculada a Jorge Cuba, recibió una transferencia de US\$ 2'000,000.00 a cargo de Sociedad Aeon Group⁷³³, y Enrique Javier Cornejo Ramírez, 9 días después, viajó al Brasil del 10 al 18 de agosto de 2012.

Quinto viaje

Enrique Javier Cornejo Ramírez viajó al Brasil del 26 de julio al 5 de agosto de 2013. Coincidentemente, Hispamar, vinculada a Cuba Hidalgo, recibió dos transferencias el 31 de julio de 2013: la primera por US \$ 495,000.00 de Sociedad Aeon Group, y la segunda por US \$ 505,000.00 de la misma sociedad, haciendo entre las dos un pago de US \$ 1'000,000.00⁷³⁴.

⁷³² Fiscalía identifica transferencias de Odebrecht a funcionarios del gobierno aprista. En: El Comercio. Lima: 15 de agosto de 2017. Disponible en:<https://elcomercio.pe/politica/fiscalia-identifica-transferencias-odebrecht-funcionarios-gobierno-aprista-noticia-450253>

⁷³³ Fiscalía identifica transferencias de Odebrecht a funcionarios del gobierno aprista. En: El Comercio. Lima: 15 de agosto de 2017. Disponible en:<https://elcomercio.pe/politica/fiscalia-identifica-transferencias-odebrecht-funcionarios-gobierno-aprista-noticia-450253>

⁷³⁴ Fiscalía identifica transferencias de Odebrecht a funcionarios del gobierno aprista. En: El Comercio. Lima: 15 de agosto de 2017. Disponible en:<https://elcomercio.pe/politica/fiscalia-identifica-transferencias-odebrecht-funcionarios-gobierno-aprista-noticia-450253>

Sexto viaje

El 11 de abril de 2014, Hispamar, vinculada a Jorge Cuba, recibió un depósito de US\$ 1'000,000.00⁷³⁵ y Cornejo Ramírez viajó a Brasil al día siguiente, del 16 al 25 de abril de 2014.

A continuación, se presenta un gráfico que resume la relación de viajes e hitos coincidentes que se acaban de describir:



Fuente: prensa
Elaboración: Comisión Investigadora

- Enrique Javier Cornejo Ramírez ordenó la contratación de Edwin Martín Luyo Barrientos y Mariella Jannete Huerta Minaya

El ex director de Provías Nacional, Raúl Torres Trujillo, en su presentación ante la Comisión Investigadora⁷³⁶, entregó el Memorándum N° 067-2009⁷³⁷, suscrito por Enrique Javier Cornejo Ramírez, como ministro de Transportes y Comunicaciones. En este documento, Cornejo dispuso la contratación como personal de apoyo para el proyecto del Tren Eléctrico de Edwin Luyo Barrientos, hoy con prisión preventiva, y de Mariella Huerta Minaya, con orden de captura, a pesar de que negó haberlos conocido en su presentación ante la Comisión Investigadora, el 14 de noviembre de 2017⁷³⁸.

⁷³⁵ Fiscalía identifica transferencias de Odebrecht a funcionarios del gobierno aprista. En: El Comercio. Lima: 15 de agosto de 2017. Disponible en: <https://elcomercio.pe/politica/fiscalia-identifica-transferencias-odebrecht-funcionarios-gobierno-aprista-noticia-450253>

⁷³⁶ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 83° Sesión pública (Transcripción). Lima: 27 de febrero de 2018, p.39.

⁷³⁷ Memorándum N° 067-2009 (Registro N° 1165, p. 2)

⁷³⁸ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 64° Sesión pública (Transcripción). Lima: 14 de noviembre de 2017, p. 58 y 59.



La contratación ordenada por Enrique Javier Cornejo Ramírez hizo posible que el entonces secretario general de dicho ministerio, Jorge Luis Menacho Pérez, disponga, por Memorándum N° 1381-2009⁷³⁹, del 21 de julio de 2009, que Edwin Luyo Barrientos y Mariela Huerta Minaya pasen a laborar, directamente, a Provías Nacional. En respuesta, por Memorándum N° 2166-2009-MTC/20⁷⁴⁰, enviado al día siguiente – esto es, el 22 de julio de 2009- el ex director ejecutivo de Provías Nacional, Raúl Torres, agradece el envío de dos profesionales de apoyo e indica que destaco a Mariella Huerta a la Unidad Gerencial de Obras del Tren, y a Edwin Luyo a la Oficina de Proyectos Especiales, a fin de que apoyen en los procesos de selección y con los documentos técnicos de la licitación.

Posteriormente, ello también permitió que se haya podido designar a Edwin Luyo Barrientos y Mariela Huerta Minaya como miembros titulares del comité especial para la licitación de la obra del Tramo 2 y para la selección del Supervisor también de Tramo 2. Además, Mariella Huerta fue, también miembro suplente en la licitación de la obra del Tramo 1.

Sobre el particular, es de resaltar las expresiones del gerente de la Unidad Gerencial de Obras de Provías Nacional, Marco Garnica Arenas, mediante Memorándum N° 143-2011-MTC/20.5, del 13 de enero de 2011⁷⁴¹, sobre el papel fundamental de Edwin Luyo como asesor y enlace en el proceso de licitación del tramo 1: *“Merece comentario especial la propuesta para el Caso del Ing. Edwin Luyo, quien, si bien no fue suplente en el Proceso del Tramo 1, actuó como Asesor y además de enlace entre el MTC y el AATE, durante todo este proceso licitatorio (...)”, con lo cual se describe la labor realizada por Luyo Barrientos.*

- **Comisión Sectorial para coordinaciones con entidades públicas y privadas, y condecoraciones**

Durante la ejecución de la obra, mediante Resolución Ministerial N° 047-2010-MTC/01, publicada el 01 de febrero de 2010, Enrique Javier Cornejo Ramírez, creó la Comisión Sectorial encargada de realizar coordinaciones con consorcios y diversas entidades públicas y privadas en relación con el Proyecto Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, figurando como miembros de la misma el viceministro de Transportes Hjalmar Ricardo Marangunich Rachumí, como presidente; Jorge Cuba Hidalgo (viceministro de Comunicaciones), Magdalena Bravo, Santiago Chau Novoa, Juan Valdivia Romero y Edwin Luyo Barrientos.

De dicha resolución se desprende que, a los miembros de la citada comisión, se les concedió facultades para poder reunirse y coordinar con el consorcio CESEL-POYRY (consorcio Supervisor en mérito al Contrato N° 118-2009-MTC/20, correspondiente al Tramo 1), y el Consorcio Tren Eléctrico (Odebrecht y Graña y Montero, por el contrato N° 146-2009-MTC/20, correspondiente al Tramo 1 y las diversas entidades públicas y privadas que tengan vinculación directa en la ejecución de los citados contratos.

Siguiendo un orden cronológico, Enrique Cornejo, en su condición de Ministro de Transportes y Comunicaciones, suscribió también la Resolución Ministerial N° 081-

⁷³⁹ Memorándum N° 1381-2009 (Registro N° 55, CD, Tomo 5, p. 223).

⁷⁴⁰ Memorándum N° 2166-2009-, MTC/20. (Registro N° 55, CD, Tomo 5, p. 222).

⁷⁴¹ Memorándum N° 143-2011-MTC/20.5. (Registro N° 55, CD, Tomo I del expediente del proceso de licitación pública 001-2011, p.23)



2010-MTC/01, publicada el 15 de febrero de 2010 en el Diario Oficial El Peruano, mediante la cual se otorga la condecoración “**Orden al Mérito de Transportes y Comunicaciones**”⁷⁴² con mención en Estímulo en la Innovación⁷⁴³ a las siguientes personas: Oswaldo Duber Plasencia Contreras, Jesús Wilfredo Munive Taquía, Santiago Andrés Chau Novoa, Magdalena Bravo Hinojosa, Miguel Ángel Navarro Portugal, Mariela Huerta Minaya y Edwin Luyo Barrientos, por su participación en el proyecto del tramo 1 del tren eléctrico.

Al respecto, hay que mencionar que la mitad de los miembros de los comités especiales de los tramos 1 y 2 condecorados por el ex Ministro de Transportes y Comunicaciones, Enrique Javier Cornejo Ramírez, se encuentran en calidad de investigados por delitos relacionados a los pagos de coimas en el proyecto del Tren Eléctrico: Edwin Luyo con prisión preventiva, Mariella Huerta Minaya y Santiago Chau con orden de captura, y Oswaldo Dúber Plasencia como investigado.

➤ *Posible indicio de incremento patrimonial injustificado*

De las declaraciones juradas del impuesto a la renta y transacción financiera informado por la SUNAT a la Comisión⁷⁴⁴, se ha evidenciado que entre los años 2011 a 2014, Enrique Cornejo realizó transacciones financieras – calculadas en base al impuesto a las transacciones financieras (ITF)-considerablemente mayores a sus ingresos declarados, tal como se muestra en el cuadro adjunto:

INFORMACION REPORTADA POR LA ADMINISTRACION TRIBUTARIA										
Fuente: Declaraciones Juradas de Impuesto a la Renta										
Período: 2014 al 2008										
Persona Natural Investigada	Periodo	1ra Categoría	2da Categoría	4ta Categoría	5ta Categoría	ITF	Transacción Financiera	Dividendos recibidos	Renta de 3ra categoría	Renta Exoneradas y/o inafectas
Enrique Javier Cornejo Ramírez	2014			343,330	169,736	29	580,000			
Enrique Javier Cornejo Ramírez	2013	-		358,157	155,543	74	1,480,000	-	-	-
Enrique Javier Cornejo Ramírez	2012	-		833,022	138,690	111	2,220,000	-	-	-
Enrique Javier Cornejo Ramírez	2011	-		78,640	168,319	60	1,200,000	-	-	-
Enrique Javier Cornejo Ramírez	2010	-	1,562	18,150	241,815	130	260,000	-	-	-
Enrique Javier Cornejo Ramírez	2009	-		9,988	238,567	108	216,000	-	-	-
Enrique Javier Cornejo Ramírez	2008	-		25,826	247,066	95	190,000	-	-	-
TOTAL REPORTADO			1,562	1,667,113	1,359,736	607	6,146,000			

Fuente: SUNAT
Elaboración: Comisión Investigadora

De la información reportada se evidenció que en el año 2011 sus ingresos declarados (de fuente dependiente e independiente) ascendieron a S/. 246,959.00 soles, pero realizó transacciones financieras por un monto ascendente a S/.1'200,000.000 nuevos soles, lo que representa un exceso en S/. 953,041.00, respecto de sus ingresos declarados.

⁷⁴² Dicha orden se creó mediante la Resolución Ministerial N° 709-2009-MTC/01 publicada el 20 de octubre de 2009, también suscrita por Enrique Cornejo, como símbolo del reconocimiento a aquellas personas naturales o jurídicas, que hayan tenido una destacada labor en el ámbito del transporte y las comunicaciones a nivel nacional.

⁷⁴³ La distinción, de acuerdo con el texto de la norma, se otorgó por apoyar al Sector Transportes, en la viabilización de los procesos de selección correspondientes a la Licitación Pública N° 003-2009-MTC/20 y al Concurso Público N° 0009-2009-MTC/20 (Tramo 1 del Metro).

⁷⁴⁴ Declaraciones juradas de impuesto a la renta (Registro N° 1970, Tomo 5, p. 48-51 y 485-519).



En el año 2012, reportó que sus ingresos ascendieron a S/. 971,712.00, pero realizó transacciones financieras por S/. 2'220,000.00 nuevos soles, lo que representa un exceso en S/. 1'248,288.00.

En el año 2013, reportó ingresos por S/. 513,700.00, pero realizó transacciones financieras por S/. 1'480,000.00, lo que representa un exceso en S/. 966,300.00.

En el año 2014, reportó ingresos por S/. 513,066, pero realizó transacciones financieras por S/. 580,000, lo que representa un exceso en S/. 66,934.00.

8.3 Jorge Luis Cuba Hidalgo

Jorge Luis Cuba Hidalgo fue viceministro de Comunicaciones entre el 2009 y 2011, en el periodo que Enrique Cornejo fue Ministro de Transportes y Comunicaciones y Alan García Pérez era Presidente de la República.

De acuerdo con la información contenida en su hoja de vida⁷⁴⁵ y la información publicada en prensa, se han determinado las siguientes coincidencias laborales y académicas con otras personas involucradas en este caso:

- Alrededor del año 1991⁷⁴⁶, Cuba Hidalgo se desempeñó como investigador en el Instituto para la Deuda Externa para Latinoamericana (IDEL). Esta institución, creada en 1990, estuvo presidida por Alan García, el vicepresidente era Abel Salinas, y el Director Ejecutivo era Enrique Cornejo.
- Entre julio de 1988 y junio de 1991, Cuba Hidalgo fue gerente de Supervisión de Comercio Exterior en el Instituto de Comercio Exterior (ICE). Durante ese periodo Jesús Wilfredo Munive Taquía fue jefe del ICE, en 1990, y entre 1986 a 1990 fue Jefe de la oficina de asesoría legal de la Gerencia Central de Operaciones y Jefe de la Oficina Central de Asesoría Jurídica⁷⁴⁷, es decir, Munive Taquía fue jefe de Cuba Hidalgo durante un periodo de tiempo de por lo menos dos años. Vale recordar que Munive fue miembro del comité de selección para el tramo 1 y tramo 2, donde también participaron Mariella Huerta y Edwin Luyo.
- También se desempeñó como Jefe de Plan de Gobierno Municipal de la candidatura de Enrique Cornejo Ramírez a la Municipalidad Metropolitana de Lima⁷⁴⁸ en las elecciones municipales de 2014. Asimismo, ostentó el cargo de director ejecutivo de la Asociación Nueva Política, en la cual era presidente Enrique Cornejo Ramírez, conjuntamente con Jesús Wilfredo Munive Taquía (vocal de asuntos jurídicos), y Jorge Menacho Pérez (secretario general de Nueva Política)⁷⁴⁹.

⁷⁴⁵ Hoja de Vida de Jorge Luis Cuba Hidalgo (Registro N° 0467,CD, Cuba, p.10)

⁷⁴⁶ Jorge Cuba trabajó en el instituto creado por García y Cornejo. En: El Comercio. Lima: 29 de enero de 2017. Disponible en: <https://elcomercio.pe/politica/actualidad/jorge-cuba-instituto-creado-garcia-cornejo-401742>

⁷⁴⁷ Hoja de Vida de Jesús Munive Taquía (Registro N° 0467,CD, Munive, p.3)

⁷⁴⁸ Enrique Cornejo presenta plan de gobierno y equipo de trabajo. En: Andina agencia Peruana de Noticias. Lima: 21 de julio de 2014. Disponible en: <http://andina.pe/agencia/noticia.aspx?id=515614>

⁷⁴⁹ Enrique Cornejo formó asociación con prófugo Jorge Cuba. En: El Comercio. Lima: 24 de enero de 2017. Disponible en: <https://elcomercio.pe/politica/justicia/enrique-cornejo-formo-asociacion-profugo-jorge-cuba-401589>



- Durante el segundo mandato presidencial de Alan García Pérez, Jorge Cuba fue Gerente de Planeamiento y Presupuesto de Sierra Exportadora (2007-2008).

En lo que compete propiamente a la obra materia del presente informe se tiene que:

- Cuba Hidalgo fue convocado por Enrique Cornejo como su asesor⁷⁵⁰ en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Tres meses después del anterior nombramiento, fue designado como viceministro de comunicaciones⁷⁵¹, cargo que ejerció desde el 2009 al 2011⁷⁵².
- Mediante Resolución Ministerial N° 047-2010-MTC/01, publicada el 01 de febrero de 2010, Enrique Cornejo lo designó como miembro de la Comisión Sectorial encargada de realizar coordinaciones con consorcios y diversas entidades públicas y privadas en relación con el Tren Eléctrico, es decir, se le concedió facultades para poder reunirse y coordinar con las empresas Odebrecht y Graña y Montero, entre otras, pese a que era viceministro de Comunicaciones, y dicha acción no era de su competencia.
- Por disposición de Alan García, Javier Velásquez Quesquén, y Enrique Cornejo, Jorge Cuba viajó a Japón⁷⁵³ y Brasil⁷⁵⁴ en comisión de servicios, acompañado de Jhonny Garro Fernandini, exgerente de la Unidad Gerencial de Operaciones y Mantenimiento de la AATE, para realizar coordinaciones, así como determinar la factibilidad de incorporar unidades de trenes al proyecto. Como se precisó en el párrafo precedente, Cuba Hidalgo era competente respecto del sector Comunicaciones, no del sector Transportes.
- Jorge Cuba fue condecorado por Enrique Cornejo con la “Orden al Mérito de Transportes y Comunicaciones”, mediante Resolución N° 082-2010-MTC/01 de fecha 12 de febrero de 2010, al *“haber apoyado decididamente en el Sector Comunicaciones, para la adopción del estándar de la Televisión Digital Terrestre en el Perú”* y encontrarse trabajando en la implementación del mismo.
- En relación a su intervención en el proyecto del Tren Eléctrico, Edwin Luyo declaró que Jorge Cuba, pese a ejercer el cargo de viceministro de Comunicaciones, en realidad se encontraba “empoderado” para vincularse y participar en temas del sector transportes, y que ello respondería a la confianza que guardaba por el entonces Ministro de Transportes, Enrique Cornejo:

El señor LUYO BARRIENTOS, Edwin Martín. — En realidad para mí también era una incógnita, porque yo tampoco lo entendía por qué estaba alguien de comunicaciones viendo cosas de transportes, porque las funciones en el ministerio son completamente diferentes. Comunicaciones es una cosa, transportes es otra. Cuando yo llegué ya estaban más o menos las cosas así

⁷⁵⁰ Designado mediante Resolución Ministerial N° 934-2008 MTC/01, publicada el 30 de diciembre de 2008 (Registro N° 0467,CD, Cuba, p.1)

⁷⁵¹ Designado mediante Resolución Suprema N° 008-2009-MTC publicada el 12 de marzo de 2009, suscrita por Alan García como Presidente, y Enrique Cornejo como Ministro de Transportes y Comunicaciones (Registro N° 0467,CD, Cuba, p.2).

⁷⁵² Mediante Resolución Suprema 031-2011-MTC, publicada 27 de julio de 2011, se aceptó la renuncia al cargo de Viceministro de Comunicaciones.

⁷⁵³ Por Resolución Suprema N° 027-2010-MTC, publicada el 10 de marzo de 2010.

⁷⁵⁴ Por Resolución Suprema N° 002-2011-MTC, publicada el 08 de febrero de 2011.



y realmente en el transcurso del tiempo me parece que fue all3 donde me di cuenta que era por cuestiones de confianza, me parece, confianza entre el ministro Cornejo y el viceministro Cuba.

El se1or COSTA SANTOLALLA (PPK). — Pero d3game, en relaci3n con la L3nea 1, ¿el viceministro de Transportes s3 estaba empoderado o tambi3n Cuba ten3a el mismo rol que en relaci3n con el tramo 2?

El se1or LUYO BARRIENTOS, Edwin Mart3n. — Asumiendo de que estamos en una sesi3n discreta, realmente no ten3a poder el viceministro de Transportes sobre la L3nea 1⁷⁵⁵.

Adem3s, se1al3 que si el form3 parte del Comit3 de Selecci3n, fue porque Jorge Cuba lo design3, y que 3l fue quien se lo comunic3:

El se1or LUYO BARRIENTOS, Edwin Mart3n. — Una aclaraci3n, creo que Oswaldo Plasencia no era de Ositran, sino era el asesor, 3l me dijo que era el asesor de Alan Garc3a. No me dijo que era de Ositran, nada. Segundo, me parece que la propuesta para integrar el comit3 fue hecha directamente por Cuba, debido a que 3l me lo comunic3⁷⁵⁶.

Asimismo, Johnny Garro, ex funcionario de la AATE, tambi3n corrobor3 en su declaraci3n, la injerencia de Jorge Cuba en el proyecto del tren el3ctrico, pese a no ser de su competencia:

El se1or GARRO FERNANDINI, Johnny Enrique. — De acuerdo. Aqu3 esto es un informe que nosotros elevamos al entonces gerente general de la AATE que en ese momento todav3a pertenec3a formalmente al municipio de Lima, todav3a no estaba bajo la administraci3n del ministerio, pero s3 trabaj3bamos armando el proceso de licitaci3n con estos funcionarios del ministerio, el ingeniero Oswaldo Plasencia, con el se1or Jorge Cuba y en ese 3nterin mientras trabaj3bamos por un lado para que preparen la licitaci3n, porque esto se le encarg3 a Prov3as Nacional⁷⁵⁷.

En relaci3n a las investigaciones y/o procesos penales iniciados contra Cuba Hidalgo se ha identificado lo siguiente:

- El 19 de septiembre de 2006, se interpuso denuncia penal contra Jorge Cuba por los delitos de colusi3n y negociaci3n incompatible. El proceso penal, signado con el Expediente N3 1003-2007, estuvo a cargo de la Cuarta Sala Penal Liquidadora⁷⁵⁸.

El 03 de noviembre de 2016, la Sala a cargo decidi3 absolver a Cuba, quedando consentida la decisi3n el 22 de noviembre de 2016⁷⁵⁹.

- El 11 de abril de 2008, se interpuso denuncia penal contra Jorge Cuba por el delito de colusi3n. El proceso penal, signado con el Expediente N3 00001-2008,

⁷⁵⁵ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 13 Sesi3n extraordinaria (reservada), p. 6 y 7.

⁷⁵⁶ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 13 Sesi3n extraordinaria (reservada), p.7.

⁷⁵⁷ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 313 Sesi3n ordinaria (p3blica), p.12.

⁷⁵⁸ Reporte de procesos judiciales a nivel nacional (Registro N3 2272, CD).

⁷⁵⁹ Oficio N3 5743-2018-SG-CS-PJ, de la Corte Suprema de Justicia de la Rep3blica (Registro N3 2521, p. 15)



estuvo a cargo del Cuarto Juzgado Penal de Reos Libres de Lima, el que se encuentra en ejecución.

- El 24 de enero de 2017, se realizó la audiencia de prisión preventiva contra Jorge Cuba⁷⁶⁰ por los delitos de tráfico de influencias y lavado de activos. En la audiencia, la Fiscalía le atribuyó haber ofrecido ayudar a que la empresa Odebrecht gane la licitación para la elaboración del Expediente Técnico y la ejecución de los tramos 1 y 2 del Metro de Lima, utilizando para ello la colaboración de algunos miembros del comité de selección.
- Esta audiencia ha sido consecuencia de la colaboración de los directivos de Odebrecht. En esa medida, en la declaración ante la Procuraduría Federal de Bahía (Brasil), Jorge Barata señaló a Jorge Cuba como el funcionario que le ofreció a Carlos Nostre, director de contratos de Odebrecht, ayuda para ganar la licitación de la Línea 1 del Metro de Lima. Este ofrecimiento fue trasladado a Jorge Barata, quien autorizó el pago, según su propia declaración⁷⁶¹.

Por el tramo 1, Cuba Hidalgo habría solicitado US\$ 1'400,000.00 dólares. La ayuda se habría realizado a través de personas de su confianza que participarían como miembros del Comité de Selección: Santiago Chau y Edwin Luyo. Barata también señaló que los pagos se harían a través del departamento de Operaciones Estructuradas en un banco de Andorra luego de haber ganado la licitación. En lo relativo al Tramo 2, Barata señaló que el mecanismo sería el mismo, solo que esta vez el pago a Cuba ascendería a US\$ 6'700,000.00 dólares, haciendo un total de US\$ 8'100,000.00 dólares.

- Casi la totalidad del relato de Jorge Barata habría sido corroborado a través de la información revelada por la Fiscalía. En esa línea, en la audiencia de prisión preventiva, el Juzgado citó como prueba contra Jorge Cuba la carta entregada por Lourdes Carreño Carcelén, apoderada de Odebrecht Sucursal del Perú, del 17 de enero de 2017, donde da cuenta de los pagos por la ayuda a ganar la licitación del Tren Eléctrico. Además, señaló que los pagos se realizaron de manera “escalonada”, es decir, por partes de acuerdo al avance de la obra, a cuentas en la Banca Privada D'Andorra, utilizando la empresa *offshore* HISPAMAR International Corporation y Oblong International (utilizada también por Edwin Luyo).
- En relación a Hispamar, le corresponde la cuenta N° AD350060008201200424149, abierta el 19 de febrero de 2010 y cancelada el 11 de abril de 2014, y la BPA ha indicado que el representante era Víctor Enrique Muñoz Cuba⁷⁶², sobrino de Jorge Cuba⁷⁶³. Esta cuenta recibió depósitos que, en total, ascendieron a US\$ 6'699,872,43 que se desagregan en las siguientes operaciones: a) cuatro transferencias que sumadas dan un total de US\$ 449,872.42; b) una transferencia del 15 de marzo de 2010 por parte de Klienfeld.

⁷⁶⁰ Audiencia de prisión preventiva del 24 de enero de 2017. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=DXQ998Qh5E8>

⁷⁶¹ Mella, Romina. Cómo Odebrecht pactó las coimas del Metro de Lima. En: IDL-Reporteros. Lima: 19 de febrero de 2018. Disponible en: <https://idl-reporteros.pe/como-odebrecht-pacto-las-coimas-del-metro-de-lima/>

⁷⁶² Audiencia de prisión preventiva de Víctor Muñoz Cuba, del 29 de septiembre de 2017. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=m66xrgOmhbW>.

⁷⁶³ Víctor Muñoz es hijo de la hermana de Jorge Cuba, Carmen Cuba Hidalgo.



- Services por US\$ 830,000.00; c) y siete depósitos de AEON GROUP INC, que se detallan en el siguiente cuadro⁷⁶⁴:

Fecha	Monto (en dólares)
01/08/12	2'000.000.00
30/11/12	300,000.00
11/12/12	120,000.00
11/07/13	495,000.00
03/07/13	505,000.00
07/12/13	1'000,000.00
11/04/14	1'000,000.00
Total:	5'420,000.00

Fuente: prensa
Elaboración: Comisión Investigadora

- Asimismo, de acuerdo a una nota del diario Gestión⁷⁶⁵ y a lo señalado por el Ministerio Público en la audiencia de prisión preventiva contra Jorge Cuba⁷⁶⁶, previo a la cancelación de la cuenta AD350006000-8201200424149 de la *offshore* Hispamar– vinculada a Jorge Cuba, los US\$ 7'033,107.57 que se depositaron allí fueron transferidos a una cuenta en el Banco BSI de Lugano, en Suiza, a nombre de la sociedad panameña Coneng Assets INC, el 5 de mayo del 2014, según detalle:

Transferencia a cuenta en el Banco BSI de Lugano en Suiza a nombre de la Sociedad panameña Coneng Assets INC

TIPOS DE FONDOS	US \$
Valor monetario	2'400,000.00
Activos invertidos en títulos y/o valores	4'633,107.00
Total:	7'033,107.00

Fuente: periodística
Elaboración: Comisión Investigadora

⁷⁶⁴ Información de redacción y elaboración de cuadro tomada de Diario La República (<https://larepublica.pe/politica/1009276-sobornos-se-abonaron-a-cuentas-de-firmas-offshore-en-europa=>), IDL Reporteros (<https://idl-reporteros.pe/como-odebrecht-pacto-las-coimas-del-metro-de-lima/>), El Comercio (<https://elcomercio.pe/politica/fiscalia-identifica-transferencias-odebrecht-funcionarios-gobierno-aprista-noticia-450253>) y audio de la audiencia de prisión preventiva contra Cuba Hidalgo.

⁷⁶⁵ Odebrecht: dictan prisión preventiva contra sobrino de Jorge Cuba por caso Metro de Lima. En Gestión. Lima: 29 de septiembre de 2017. Disponible en: <https://gestion.pe/peru/politica/odebrecht-dictan-prision-preventiva-sobrino-jorge-cuba-caso-metro-lima-144506>

⁷⁶⁶ Ver el minuto 14:16 de la audiencia de prisión preventiva contra Víctor Muñoz Cuba.



El cierre de la cuenta de Hispamar y la transferencia a la empresa Coneng Assets Inc, fue por requerimiento de Víctor Muñoz Cuba, titular de la cuenta de Hispamar. El Ministerio Público señaló en la audiencia de prisión preventiva que, en el marco de colaboración de parte de la Confederación Suiza, se ha determinado que Coneng Assets Inc tiene como beneficiarios finales a Víctor Muñoz Cuba y a Jorge Cuba Hidalgo.

La *offshore* Coneng Assets se cerró el 4 de octubre de 2016 y los fondos se transfirieron al Inteligo Bank, con sede en Panamá⁷⁶⁷.

- Según señaló Miguel Navarro, exasesor del viceministerio de Comunicaciones, en la audiencia de prisión preventiva en su contra, constituyó la empresa JULSON a pedido de Jorge Cuba, el 03 de agosto de 2011 en Panamá, y reconoció haber creado la empresa y abierto una cuenta en el BPA. Asimismo, según señaló Víctor Muñoz en la audiencia de prisión preventiva en su contra, la firma de documentos para la apertura y cierre de la cuenta de HISPAMAR se hizo a petición de Jorge Cuba⁷⁶⁸.
- En relación a la vinculación familiar de Jorge Cuba con el proyecto, se ha identificado que Eduardo Jesús Cuba Hidalgo, hermano de Jorge Cuba, fue contratado por el Consorcio Tren Eléctrico como asesor legal, tanto para el tramo 1 como el tramo 2, percibiendo S/. 75,555.50 nuevos soles por ambos tramos⁷⁶⁹.

➤ *Información financiera y posible indicio de incremento patrimonial injustificado*

En relación a los movimientos bancarios registrados por parte de Jorge Cuba, entre los años 2007 al 2012, se reportaron las siguientes transacciones a través del Banco de Crédito del Perú⁷⁷⁰:

N°	Operación	Moneda	Importe	Fecha de emisión
1	Transferencia	Dólares	15,000.00	15/01/07
2	Transferencia	Dólares	5,630.97	01/03/07
3	Transferencia	Dólares	10,000.00	18/06/07
4	Transferencia	Dólares	26,127.36	05/01/09
5	Transferencia	Dólares	141,803.36	23/11/09
6	Transferencia	Dólares	141,163.88	30/01/09
7	Transferencia	Soles	15,301.59	25/09/09
8	Transferencia	Dólares	43,527.97	25/09/09
9	Transferencia	Dólares	55,910.33	03/11/11

⁷⁶⁷ Ver minuto 14:40 de la audiencia de prisión preventiva contra Víctor Muñoz Cuba.

⁷⁶⁸ Ver minuto 1:50:08 de la la audiencia de prisión preventiva contra Víctor Muñoz Cuba.

⁷⁶⁹ Contrato de servicios OS-CTEL-ML-174-2010 entre el Consorcio Tren Eléctrico Lima y Eduardo Jesús Cuba Hidalgo por 17 meses, suscrito el 01 de enero de 2010. (Registro N° 2281,CD, Caja 433042)

⁷⁷⁰ Comunicación del Banco de Crédito del Perú del 13 de febrero de 2018 (Registro N° 1065)



10	Transferencia	Soles	587,502.22	07/02/12
11	Transferencia	Dólares	20,892.56	27/03/12
12	Transferencia	Soles	182,164.64	14/02/13
13	Transferencia	Dólares	2,217.80	13/08/14
14	Transferencia	Dólares	135,570.38	07/02/14

Fuente: BCP
Elaboración: Comisión Investigadora

Asimismo, de las declaraciones juradas del impuesto a la renta y transacción financiera informado por la SUNAT a la Comisión⁷⁷¹, se ha evidenciado que los años 2009 y 2010 son los únicos años en los que Jorge Cuba presentó correspondencia entre sus ingresos percibidos (de fuente dependiente e independiente) y sus transacciones financieras.

A partir del año 2011 al 2016, según el reporte de SUNAT, ha realizado transacciones, en algunos casos, por más de 2 millones de soles, cuando sus ingresos declarados fueron menores, tal como se muestra en el cuadro adjunto:

INFORMACION REPORTADA POR LA ADMINISTRACION TRIBUTARIA										
Fuente: Declaraciones Juradas de Impuesto a la Renta										
Periodo: 2009 al 2016										
Persona Natural Investigada	Periodo	1ra Categoría	2da Categoría	4ta Categoría	5ta Categoría	ITF	Transacción Financiera	Dividendos recibidos	Renta de 3ra categoría	Renta Exoneradas y/o inafectas
Jorge Luis Cuba Hidalgo	2016	-	-	665,635	-	75	1,500,000	-	-	-
Jorge Luis Cuba Hidalgo	2015	-	-	551,103	-	107	2,140,000	-	-	-
Jorge Luis Cuba Hidalgo	2014	-	-	300,434	-	83	1,660,000	-	-	-
Jorge Luis Cuba Hidalgo	2013	-	489	360,033	5,045	36	720,000	-	-	-
Jorge Luis Cuba Hidalgo	2012	-	4,466	260,709	17,725	123	2,460,000	-	-	-
Jorge Luis Cuba Hidalgo	2011	-	-	161,589	118,218	27	540,000	-	-	-
Jorge Luis Cuba Hidalgo	2010	-	-	62,400	210,000	123	246,000	-	-	-
Jorge Luis Cuba Hidalgo	2009	-	-	25,095	173,837	95	190,000	-	-	-
TOTAL REPORTADO DE 2009 AL 2016			4,955	2,386,998	524,825	669	9,456,000			

Fuente: SUNAT
Elaboración: Comisión Investigadora

En el año 2011, Jorge Cuba declaró ingresos (de fuente dependiente e independiente) por S/.279,807.00, pero realizó transacciones financieras por S/. 540,000.00.

En el año 2012, declaró ingresos por S/. 282,900.00, pero realizó transacciones financieras por S/.2'460,000.00, es decir, más del triple del monto declarado.

En el año 2013, declaró ingresos por S/. 365,567, pero realizó transacciones por S/. 720,000.00, equivalente a casi el doble de sus ingresos declarados.

En el año 2014, declaró ingresos solo de fuente independiente por S/. 300,434.00, pero realizó transacciones por S/. 1'660,000.00, es decir, más del triple de sus ingresos declarados.

En el año 2015, declaró ingresos solo de fuente independiente por un monto de S/. 551,203.00, pero realizó transacciones financieras por S/. 2'140,000.00, es decir, más del triple de sus ingresos declarados.

⁷⁷¹ Declaraciones juradas de impuesto a la renta (Registro N° 0980, Tomo I, Tomo II, Tomo III).



En el año 2016, declaró ingresos solo de fuente independiente por un monto de S/. 665,635.00, pero realizó transacciones financieras por S/. 1'500,000.00, es decir, casi el doble del monto declarado como ingreso.

8.4 Edwin Martín Luyo Barrientos

Su vinculación con los funcionarios involucrados en este proyecto se corrobora con las siguientes actividades:

- El 23 de diciembre de 2005, fue designado como gerente de Planificación de Transporte del Instituto Metropolitano Protransporte de Lima. Hasta esa fecha, ese cargo venía siendo ocupado por Jorge Luis Cuba Hidalgo⁷⁷², quien se desempeñó en adelante como gerente general⁷⁷³. En dicha institución permaneció hasta el 2007, donde coincidió con: a) Wilfredo Munive Taquía⁷⁷⁴, quien en el 2007 fue jefe de la Oficina de Asesoría Legal de Protransporte, b) Miguel Ángel Navarro Portugal⁷⁷⁵, quien fue asistente en Infraestructura Vial de la gerencia a cargo de Luyo Barrientos en 2006; y c) Mariella Huerta Minaya⁷⁷⁶, quien laboró en Protransporte del 2005 al 2007.
- Edwin Luyo laboró como consultor e ingeniero adjunto en CESEL S.A., empresa que formó parte del consorcio ganador de la buena pro para ejercer labores de supervisora de la ejecución de los tramos 1 y 2 de la obra⁷⁷⁷. Además, dentro de sus referencias profesionales, consignó a Jorge Cuba Hidalgo, en ese entonces viceministro de Comunicaciones.

En relación a su ingreso al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y luego al proyecto Tren Eléctrico, se tiene que:

- De acuerdo con la declaración de Edwin Luyo ante la Comisión Investigadora, el ingresó a laborar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por invitación de Oswaldo Plasencia, ex asesor de Alan García y exdirector ejecutivo de la AATE:

El señor LUYO BARRIENTOS, Edwin Martín. — No, congresista. De allí seguí con mis trabajos privados y luego en el año 2009 fui llamado por el Ministerio de Transportes desde el mes de enero aproximadamente y como sabía que era una llamada de parte de Cuba para serle sincero no era muy afín a él, solamente cuando me hicieron una llamada de parte de otra persona fue que asistí al ministerio.

El señor COSTA SANTOLALLA (PPK). — ¿Nos podría decir quién fue la persona que llamó?

⁷⁷² Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 36-2005-MML/PROTRANSPORTE/IMPL/PE, del 30 de diciembre de 2005. Disponible en: <http://www.protransporte.gob.pe/pdf/transparencia/personal/resoluciones/2005/036-PE.pdf>

⁷⁷³ Hoja de Vida de Jorge Luis Cuba Hidalgo (Registro N° 0467,CD, Cuba, p.5)

⁷⁷⁴ Hoja de Vida de Wilfredo Munive Taquia(Registro N° 0467,CD, Munive, p.6)

⁷⁷⁵ Hoja de Vida de Miguel Angel Navarro Portugal (Registro N° 0467,CD, Navarro, p.5)

⁷⁷⁶ Hoja de Vida de Mariella Huerta Minaya (Registro N° 0467,CD, Huerta, p.312)

⁷⁷⁷ De acuerdo con su hoja de vida, fue consultor para el Consorcio CESEL –The Louis Berger Group, por cinco meses en el 2003, fue consultor para el Consorcio Pacific Consultant International-CESEL por casi dos años, hasta el 2004; y fue ingeniero adjunto en CESEL S.A. durante dos años. Tomado de: *Hoja de vida de Edwin Luyo Barrientos* (Registro N° 0467, p.136 en adelante)



El se1or LUYO BARRIENTOS, Edwin Mart3n. — S3, el ingeniero Oswaldo Plasencia⁷⁷⁸.

En contraste, Oswaldo Plasencia se1al3 que lo anterior es incorrecto, pues Luyo habr3a ingresado por acci3n de Jorge Cuba, exviceministro de Comunicaciones:

El se1or PLASENCIA CONTRERAS, Oswaldo D3ber. — El se1or Edwin Luyo lleg3 al Ministerio de Transportes a trav3s del se1or Cuba, 3l fue quien trajo al se1or Luyo. Yo no recuerdo haberlo recomendado para que 3l forme parte del Comit3 Especial, no ten3a tampoco esa facultad yo para poder recomendar esa operaci3n. Lo que s3 habr3a que reconocerle, en todo caso, en ese momento al se1or Luyo, es que era un t3cnico capaz en gestionar proyectos, porque ten3a experiencia. 3l hab3a trabajado conjuntamente, creo, con el se1or Cuba en Protransporte⁷⁷⁹.

Ambas declaraciones coinciden, sin embargo, en que fue Jorge Cuba el que desde el inicio intervino y tuvo injerencia para el ingreso de Edwin Luyo al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, pese a que no detentaba el cargo de ministro u otro an3logo que le permita realizar esa acci3n de manera formal y oficial.

- De otro lado, el ingreso de Luyo al proyecto del Tren El3ctrico fue dispuesto por Enrique Cornejo Ram3rez, exministro de Transportes y Comunicaciones, mediante el memor3ndum N3 067-2009-MTC/01, del 27 de mayo de 2009. Asimismo, el 6 de diciembre de 2010, previo al inicio de los procesos de selecci3n para el Tramo 2, el exviceministro de Transportes, Hjalmar Marangunich, dispuso que Edwin Luyo, asesor de dicho viceministerio, pase a apoyar en los procesos del proyecto del Tren en Prov3as Nacional⁷⁸⁰.

Antes de ello, se desempe13 desde el 07 de junio de 2010, como asesor del viceministerio de Transportes⁷⁸¹.

- En el 2010, mediante Resoluci3n Ministerial N3 047-2010-MTC/01, publicada el 1 de febrero de 2010, Enrique Cornejo design3 a Luyo como miembro de la Comisi3n Sectorial encargada de realizar coordinaciones con consorcios y diversas entidades p3blicas y privadas en relaci3n con el Proyecto Sistema El3ctrico de Transporte masivo de Lima y Callao.
- Fue condecorado por Enrique Cornejo con la Orden al M3rito de Transportes y Comunicaciones con menci3n en est3mulo en la innovaci3n, al haber apoyado en el sector Transporte en la viabilizaci3n de los procesos de selecci3n del tren el3ctrico.

⁷⁷⁸ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 13 Sesi3n extraordinaria (transcripci3n) Lima: 5 de junio de 2017. p. 3.

⁷⁷⁹ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 393 Sesi3n p3blica (transcripci3n) Lima: 12 de julio de 2017. p. 31.

⁷⁸⁰ Memorandum N3 2517-2010-MTC.02, del Exviceministro de Transportes a Ra3l Torres Trujillo, ex Director Ejecutivo de Prov3as Nacional (Registro N3 1149, CD, Carpeta 0004-2011, Carpeta Proceso de Supervisi3n 0004-2011, Tomo 2, p.175).

⁷⁸¹ Informe N3 343-2017-MTC/10.7, del 27 de julio de 2017 (Registro N3 0467, p.9)



- Por resolución secretarial N° 004-2011-MTC/04 fue designado por Jorge Menacho como miembro del Comité Especial que llevaría a cabo el proceso de selección correspondiente a la Licitación Pública N° 001-2011-AATE para la “Elaboración del Expediente Técnico y Ejecución de las Obras Civiles y Electromecánicas del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Tramo 2, Avenida Grau – San Juan de Lurigancho que, finalmente, adjudicó la buena pro al consorcio integrado por Odebrecht y Graña y Montero.
- Fue miembro del Comité de Selección para la elección de la supervisión de la ejecución del Tramo 2.

Ahora bien, en relación a la investigación iniciada en su contra se ha identificado lo siguiente⁷⁸²:

- El 22 de enero de 2017 se realizó la audiencia de prisión preventiva que solicitó el Ministro Público contra Luyo Barrientos⁷⁸³, donde se le atribuyó la comisión de los delitos de cohecho pasivo propio y lavado de activos.
- En esta audiencia, Luyo aceptó haber recibido US\$ 196,000, el 11 de julio de 2013, y US\$ 304.000, el 11 de abril de 2014, a través de la *offshore* Oblong International INC, con cuenta en la Banca Privada D’Andorra (BPA). La cuenta en el BPA fue abierta por Edwin Luyo y Mariella Huerta Minaya.
- Los depósitos se hicieron a través de otra *offshore*, denominada Aeon Group INC, la que sería manejada por Odebrecht para realizar transferencias provenientes de coimas.
- En agosto de 2017 se identificó un depósito adicional, desde Aeon Group por US\$ 700,000 dólares, realizado el 19 de abril de 2012.
- El 14 de enero de 2015 se liquidó la cuenta y se hizo un depósito a nombre de Edwin Luyo por US\$1’230,840.08 a la cuenta AD8300031101117760410101, según reportó la BPA.
- En la audiencia de prisión preventiva se dio cuenta que, además, se halló en el domicilio de Luyo un contrato de cuenta corriente de BPA-Andorra, que tiene como titular a Luyo, y un documento del mismo banco que muestra sus movimientos bancarios correspondientes a la cuenta AD760006000822120057297. Esta cuenta se apertura dos años antes de los depósitos.

CADELU S.A.

De acuerdo con la información tomada de Registros Públicos, CADELU S.A. es una empresa dedicada a prestar servicios de asesoría y consultorías en temas de ingeniería y arquitectura, fue constituida por Edwin Luyo Barrientos y su hermano William Luyo Barrientos.

⁷⁸² Fiscalía identifica transferencias de Odebrecht a funcionarios del gobierno aprista. En: El Comercio. Lima: 15 de agosto de 2017. Disponible en: <https://elcomercio.pe/politica/fiscalia-identifica-transferencias-odebrecht-funcionarios-gobierno-aprista-noticia-450253>

⁷⁸³ Audiencia de prisión preventiva. Lima: 22 de enero de 2017. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=CPVsUfho7p8>



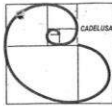
De acuerdo con la resolución que ordenó el mandato de prisión preventiva contra Jessica Tejada y Mariella Huerta⁷⁸⁴, en esa misma dirección (av. República de Chile N° 295, interior 505), se encontraron documentos de la Banca Privada D´Andorra, entre ellos, los formatos de declaración jurada de beneficiario final donde suscriben como titulares de la cuenta Jessica Tejada (35%), Edwin Luyo (27.5%), Miguel Ángel Navarro (27.5%), y Mariella Huerta (10%).

Asimismo, se encontraron copia de los pasaportes de las personas antes mencionadas.

De los documentos remitidos a la Comisión, se ha determinado que CADELU, representada por Edwin Luyo, fue contratada por el Consorcio Tren Eléctrico para proveer el servicio de levantamiento topográfico de la av. próceres de la independencia (desde Av. 9 de octubre a la Av. Bayóvar) en el tramo 2, por el que se le pagó un total de US\$ 85,000.00⁷⁸⁵, más impuestos, como se ve a continuación:

⁷⁸⁴ Audiencia de prisión preventiva. Lima: 04 de febrero de 2017. Disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=08wY0kKGfDY>

⁷⁸⁵ Contrato de servicio CTE2-VAR-GC-018-2012, suscrito el 25 de abril de 2012 entre Antonio Carlos Nostre Junior y Augusto Ganoza Rodríguez, por el Consorcio Tren Eléctrico, y Edwin Luyo Barrientos, en representación de CADELU S.A.C. (Registro N° 2309, CD, Caja 425333).



CADELUSA
Consultoría, Proyecto y Construcción

Cal. Samuel Varnish N° 144 Urb. Piñonate
San Martín de Porres - Lima
Telf.: 425-0451 Cel.: 9995-7810

DETRACCION BCO. NACION
N° 00-000-421928

R.U.C. 20432297021

FACTURA

003 - N° 000283

Señor(es): CONSORCIO TREN ELECTRICO

Dirección: Av. Andres Bolognesi N° 280 ca 502. SAN ISIDRO Lima, 06 de JULIO del 2012

R.U.C. 20524191408

Guía de Remisión:

CANT.	DESCRIPCIÓN	P. UNIT.	IMPORTE
	SERVICIO DE LEVANTAMIENTO TOPOGRAFICO DE LA AV. PROGRESO DE LA INDEPENDENCIA (DE LA AV. 9 DE OCTUBRE A LA AV. BAYONAR) EN EL DISTRITO DE SAN JUAN DE LURIGANCHO - TERCERO INFORME		

Son: TRICENTA MIL NOVENTA DOS ^{00/100} DOLARES USA

CANCELADO

Lima, de del 200.....

Montesa
Del Edificio Montesa Oficina
R.U.C.: 10061737311 - 330-6254
Serie 003 - del 001 al 001
Aut. 6844203023 P.I. 09-11-2007

p. CADELUSA

SUB-TOTAL \$ 25.500 =
I.G.V. % 4.590 =
TOTAL \$ 30.090 =

ADQUIRENTE O USUARIO



CADELUSA
Consultoría, Proyecto y Construcción

Cal. Samuel Varnish N° 144 Urb. Piñonate
San Martín de Porres - Lima
Telf.: 425-0451 Cel.: 9995-7810

DETRACCION BCO. NACION
N° 00-000-421928

R.U.C. 20432297021

FACTURA

003 - N° 000267

Señor(es): CONSORCIO TREN ELECTRICO

Dirección: Av. Victor Andres Bolognesi N° 280-05502-5 ISIDRO Lima, 09 de MAYO del 2012

R.U.C. 20524191408

Guía de Remisión:

CANT.	DESCRIPCIÓN	P. UNIT.	IMPORTE
	SERVICIO DE LEVANTAMIENTO TOPOGRAFICO DE LA AV. PROGRESO DE LA INDEPENDENCIA (DE LA AV. 9 DE OCTUBRE A LA AV. BAYONAR) EN EL DISTRITO DE SAN JUAN DE LURIGANCHO - PRIMERO INFORME		

Son: CUARENTA MIL CINCO VEINTE ^{00/100} DOLARES USA

CONSORCIO TREN ELECTRICO
25 MAY 2012
RECIBO CANCELADO
CUENTAS X PAGAR

Lima, de del 200.....

Montesa
Del Edificio Montesa Oficina
R.U.C.: 10061737311 - 330-6254
Serie 003 - del 001 al 001
Aut. 6844203023 P.I. 09-11-2007

p. CADELUSA

SUB-TOTAL \$ 34.000 =
I.G.V. % 6.120 =
TOTAL \$ 40.120 =

ADQUIRENTE O USUARIO



CADELUSA
Consultoría, Proyecto y Construcción

Cal. Samuel Varnish N° 144 Urb. Piñonate
San Martín de Porres - Lima
Telf.: 425-0451 Cel.: 9995-7810

R.U.C. 20432297021
FACTURA
003 - N° 000278

Señor(es): CONSORCIO TREN ELECTRICO
Dirección: A. VICTOR ANDRES BELAUNO 230 #501 SAN JUAN DE LIMA Lima, 09 de JUNIO del 2012
R.U.C. 90594191408 Guía de Remisión:

CANT.	DESCRIPCIÓN	P. UNIT.	IMPORTE
	SERVICIO DE LEVANTAMIENTO TOPOGRAFICO DE LA AV. PROCEDE DE LA INDEPENDENCIA (DE LA AV. 9 DE OCTUBRE A LA AV. BOYOVAR) EN EL DISTRITO DE SAN JUAN DE LIMA - SEGUNDO TRAMO		

Son: TREINTA MIL NOVENTA DOL. 14 JUN 2012
Lima, de del 20012

RECEBIDO
CONSORCIO TREN ELECTRICO
11 JUN 2012
HORA 10:36
NO NECESARIAMENTE CONFORME

RECEBIDO
CANCELADO
PAGAR

Sub-TOTAL: 25.500 =
I.G.V. % 4.590 =
TOTAL: 30.090 =

p. CADELUSA S.A.

Finalmente, de acuerdo a la resolución N° 17, del 19 de febrero de 2018, en el Expediente N° 00243-2010, seguido contra Edwin Luyo y otros por el delito de lavado de activos⁷⁸⁶, se señaló lo siguiente respecto de esta empresa:

- CADELU y CONCRELU recibieron, en total, S/. 3'720,406 y US\$ 743,836.00, de consorcios, entre los cuales se encontró el Consorcio Tren Eléctrico Lima, encargado de la ejecución de los tramos 1 y 2 de la Línea 1 del Metro, y compuesta por Odebrecht y GyM.
- CADELU y CONCRELU tuvieron contratos con el Estado entre los años 2005 a 2016, periodo en el cual Luyo Barrientos formó parte de comités de selección.
- Jorge Cuba y Mariella Huerta cobraron cheques con fondos provenientes de la cuenta de CADELU, por un total de S/. 142,869.00.
- En la audiencia de prisión preventiva contra Miguel Navarro Portugal, la Fiscalía señaló que en el allanamiento al inmueble de Jorge Cuba Hidalgo, se encontró un contrato de asesoramiento de consultoría de CADELU, donde en el anexo 1 referido al equipo de trabajo de consultor se menciona a Víctor Cuba Hidalgo, Edwin Luyo Barrientos y Miguel Ángel Navarro Portugal⁷⁸⁷.

⁷⁸⁶ Resolución N° 17, del 19 de febrero de 2018, emitida por la Primera Sala Penal de Apelaciones Nacional. Disponible en:

https://www.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/9869b78044888ffcbbf7fb01a4a5d4c4/Exp.+243-2017-22_Edwin+Lugo_Caso+Odebrecht.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=9869b78044888ffcbbf7fb01a4a5d4c4

⁷⁸⁷ Audiencia de prisión preventiva del 26 de enero de 2017. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=nJOF06X70NA>, (ver minuto 16:05).



CONCRELU S.A.

Constructores Creativos S.A.C. es otra empresa de la cual Edwin Luyo es propietario, detentando un 99.3% de acciones. El porcentaje restante le pertenece a Leonardo Luyo Moraes, según se estableció en la constitución de la empresa.



SOCIOS FUNDADORES:

- 1.- **EDWIN MARTIN LUYO BARRIENTOS**, DE NACIONALIDAD PERUANA, ESTADO CIVIL CASADO CON RINA MARITZA GONZALES DIAZ. QUIEN MANIFIESTA SER DE PROFESIÓN INGENIERO CIVIL, SUSCRIBE 50,200 ACCIONES
- 2.- **LEONARDO LUYO MORALES**, DE NACIONALIDAD PERUANA, ESTADO CIVIL CASADO CON LEONOR YRENE MORALES SIANCAS DE LUYO, QUIEN MANIFIESTA SER DE PROFESIÓN ADMINISTRADOR, SUSCRIBE 350 ACCIONES



Como puede verse de la ficha RUC de CONCRELU, esta empresa también tiene como domicilio fiscal la av. República de Chile N° 295, interior 505, donde se encontró documentación de la Banca Privada D'Andorra, como se detalló previamente.

Resultado de la Consulta:	
RUC:	20537351285 - CONSTRUCTORES CREATIVOS LUYO SOCIEDAD ANÓNIMA CERRADA
Tipo Contribuyente:	SOCIEDAD ANÓNIMA CERRADA
Nombre Comercial:	CONCRELU S.A.C.
Fecha de Inscripción:	2019/05/24
Estado:	ACTIVO
Condición:	LIBRE
Domicilio Fiscal:	AV. REPUBLICA DE CHILE NRO. 295 INT. 505 LIMA - LIMA
Actividad(es) Económica(s):	Primaria - CBU 4202 - CONSTRUCCION EDIFICIOS COMPLETOS Secundaria 1 - CBU 70109 - ACTIVIDADES INMOBILIARIAS Secundaria 2 - CBU 74216 - ACTVIDE ARQUITECTURA E INGENIERIA
Comprobante de Pago creat. de Impresión (F. 805 u 815):	FACTURA NOTA DE CREDITO
Sistema de Emisión Electrónica:	-
Afiliado al PLE desde:	01/01/2018
Padrones:	NINGUNO

Fecha consulta: 20/04/2019 15:39



Al igual que con CADELU, CONCRELU también habría registrado depósitos de consorcios constructores, y también se habrían registraron egresos a favor de Jorge Cuba⁷⁸⁸.

- *CADELU y CONCRELU hicieron pagos por S/.160,000.00 a Miguel Navarro y Jorge Cuba en el año 2013*

De acuerdo a la información remitida por SUNAT⁷⁸⁹ a la Comisión Investigadora, se ha identificado que CADELU realizó pagos por servicios prestados a Jorge Cuba y a Miguel Navarro, en el año 2013, según el siguiente detalle:

Periodo	Nombre	RUC	Nombre del proveedor	Actividad	Monto (S/.)
2013	CADELU	10076656598	Jorge Luis Cuba Hidalgo	Asesoría de empresa	160,000
2013	CADELU	10400214102	Miguel Angel Navarro Portugal	Asesoría de empresa ⁷⁹⁰	72,000
2013	Constructores Creativos Luyo	10400214102	Miguel Angel Navarro Portugal	Asesoría de empresa ⁷⁹¹	88,000
TOTAL:					320,000

Fuente: SUNAT

Elaboración: Comisión Investigadora

Hacia el año 2013, Cuba Hidalgo ya no tenía el cargo de viceministro de Comunicaciones, y Navarro Portugal también había dejado de ser asesor en el Viceministerio de Comunicaciones. Sin embargo, coincidentemente, en dicho año ocurrieron depósitos de Odebrecht en las empresas *offshore* vinculadas a las personas mencionadas, como se desarrolló en el punto anterior.

Como se desprende de la información provista por SUNAT, Jorge Cuba y Miguel Navarro recibieron de las empresas de Edwin Luyo S/. 160,000 cada uno, haciendo un total de S/. 320,000, por servicios de asesoría prestados.

- *Posibles indicios de incremento patrimonial injustificado*

De las declaraciones juradas del impuesto a la renta y transacción financiera informado por la SUNAT a la Comisión⁷⁹², se ha evidenciado que entre el 2009 al 2016, Edwin Luyo reportó transacciones financieras significativamente mayores a

⁷⁸⁸ De acuerdo a la Resolución N° 17, del 19 de febrero de 2018, emitida por la Primera Sala Penal de Apelaciones Nacional. Disponible en: https://www.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/9869b78044888ffcbbf7fb01a4a5d4c4/Exp.+243-2017-22_Edwin+Lugo_Caso+Odebrecht.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=9869b78044888ffcbbf7fb01a4a5d4c4

⁷⁸⁹ Oficio N° 0329-2018-SUNAT/1000000 recibido el 30 de julio de 2018 (Registro 2517, Anexo 1).

⁷⁹⁰ Clasificado por SUNAT como "otras actividades empresariales NCP (74145)" que podría corresponder a asesoramiento empresarial o de gestión

⁷⁹¹ Clasificado por SUNAT como "otras actividades empresariales NCP (74145)" que podría corresponder a asesoramiento empresarial o de gestión

⁷⁹² Declaraciones juradas de impuesto a la renta (Registro N° 0980, Tomo I, Tomo II, Tomo III).



los ingresos declarados (de fuente dependiente e independiente), tal como se muestra en el cuadro adjunto:

INFORMACION REPORTADA POR LA ADMINISTRACION TRIBUTARIA										
Fuente: Declaraciones Juradas de Impuesto a la Renta										
Peri3do: 2016 al 2009										
Persona Natural Investigada	Peri3do	1ra Categoría	2da Categoría	4ta Categoría	5ta Categoría	ITF	Transacci3n Financiera	Dividendos recibidos	Renta de 3ra categoría	Renta Exoneradas y/o inafectas
Edwin Mart3n Luyo Barrientos	2016	-		48,000	24,000	68	1,360,000	-	-	-
Edwin Mart3n Luyo Barrientos	2015	-		8,000	24,000	24	480,000			
Edwin Mart3n Luyo Barrientos	2014	-		13,200	24,000	29	1,360,000			
Edwin Mart3n Luyo Barrientos	2013	-		32,534	12,000	30	600,000	-	-	-
Edwin Mart3n Luyo Barrientos	2012	-		40,000	0	8	160,000	-	-	-
Edwin Mart3n Luyo Barrientos	2011	-		97,066	0	47	940,000	-	-	-
Edwin Mart3n Luyo Barrientos	2010	-		90,480	0	195	390,000	-	-	-
Edwin Mart3n Luyo Barrientos	2009	-		74,800	0	592	1,184,000	-	-	-
TOTAL REPORTADO			0	404,080	84,000	993	6,474,000			

Fuente: SUNAT

Elaboraci3n: Comisi3n Investigadora

En el a3o 2009, declar3 ingresos solo de fuente independiente por S/. 74,800, pero realiz3 transacciones financieras por S/. 1'184,000.00, es decir, por un monto superior a 10 veces m3s lo percibido en ese a3o.

En el a3o 2010 declar3 ingresos de fuente independiente por S/. 90,480.00, pero realiz3 transacciones financieras por S/. 390,000.00.

En el a3o 2011 declar3 ingresos de fuente independiente por S/. 97,066.00, pero realiz3 transacciones financieras por S/. 940,000.00.

En el a3o 2012 declar3 ingresos de fuente independiente por S/. 40,000.00, pero realiz3 transacciones financieras por S/. 160,000.00.

En el a3o 2013 declar3 ingresos de fuente dependiente e independiente por S/. 44,534.00, pero realiz3 transacciones financieras por S/. 600,000.00.

En el a3o 2014 declar3 ingresos de fuente dependiente e independiente por S/. 37,200.00, pero realiz3 transacciones financieras por S/. 1'360,000.00, es decir, super3 en m3s de 10 veces el monto de ingresos declarados.

8.5 Mariella Janette Huerta Minaya

En relaci3n a Mariella Janette Huerta Minaya, se encontr3 lo siguiente:

- Coincidi3 en labores en Protransporte con Edwin Mart3n Luyo Barrientos, Jes3s Wilfredo Munive Taquía y Miguel 3ngel Navarro Portugal⁷⁹³, entre el 2005 al 2007.
- De acuerdo a su hoja de vida, trabaj3 en CADELU S.A., empresa de Edwin Luyo, de septiembre de 2007 a febrero de 2009⁷⁹⁴, para luego pasar a laborar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

⁷⁹³ Huerta Minaya trabaj3 en Protransporte del 2005 al 2007. (Registro N3 0467, p.312)

⁷⁹⁴ Hoja de Vida de Mariella Huerta Minaya (Registro N3 0467, p.312)



- Fue contratada por Enrique Cornejo como consultora en el proyecto “Apoyo a la modernización del MTC”, donde éste último firmó como director nacional del proyecto. En el contrato se estableció que el periodo de servicios iría del 1 de junio de 2009 al 31 de diciembre de 2009⁷⁹⁵.
- El 05 de abril de 2011 fue contratada en Provías Nacional como Especialista en Obra para la Red Vial Nacional. Su contrato estuvo suscrito por Santiago Andrés Chau Novoa como Gerente de la Unidad Gerencial de Administración de Provías Nacional, concluyendo esta labor el 31 de diciembre de 2011.
- Al igual que con Edwin Luyo, la contratación que permitió su ingreso al proyecto del Tren Eléctrico fue dispuesta por Enrique Cornejo mediante el memorándum N° 067-2009-MTC/01.
- Dentro del proyecto Tren Eléctrico, participó como miembro suplente del Comité Especial para la ejecución del Tramo 1, y fue miembro titular, conjuntamente con Edwin Luyo, en el Comité Especial para la ejecución del Tramo 2 y para la selección del Supervisor del Tramo 2. En Provías Nacional tuvo el cargo de Especialista en Obras de la Unidad Gerencial de Obras⁷⁹⁶.

En relación a la investigación iniciada en su contra, se conoce lo siguiente:

- El 4 de febrero de 2017 se realizó la audiencia de prisión preventiva, requerida por el Ministerio Público, contra Mariella Huerta y Jessica Tejada Guzmán⁷⁹⁷. La imputación contra Huerta fue por el delito de cohecho y lavado de activos.
- En dicha audiencia, la Fiscalía señaló que se cuenta con un documento denominado “beneficiario final de la cuenta”, donde Mariella Huerta aparece como titular del 10% de la misma.
- La cuenta de Oblong International INC, creada el 21 de diciembre de 2011 y cerrada el 14 de enero de 2015, pertenece a Mariella Huerta y a Edwin Luyo. En esta cuenta se hicieron tres depósitos que en total ascendieron a US\$ 1'200,000 dólares, dinero que finalmente fue depositado solo a favor de Edwin Luyo por US\$ 1'230,840.08.
- De acuerdo con la Fiscalía, Miguel Ángel Navarro Portugal declaró que Minaya, Luyo y él acordaron participar en una consultoría a favor de Odebrecht, comandada por Jorge Cuba, quien además habría determinado el porcentaje de participación de cada uno y la apertura de cuentas en el exterior⁷⁹⁸.

Mariella Huerta tiene mandato de captura nacional e internacional. Se encontraba fuera del país a la fecha de la audiencia de prisión.

⁷⁹⁵ Contrato de consultoría del 01 de junio de 2009. (Registro N° 55, CD, Tomo 5, p. 227)

⁷⁹⁶ Memorándum N° 2986-2017-MTC/20, del 03 de agosto de 2017 (Registro N° 0467, P.5)

⁷⁹⁷ Audiencia de prisión preventiva. Lima: 04 de febrero de 2017. Disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=08wY0kKGfDY>

⁷⁹⁸ Información tomada de la resolución de prisión preventiva dictada por el Juez Richard Concepción Carhuacho, en la audiencia de febrero de 2017. Disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=08wY0kKGfDY>



El 4 de enero de 2018, con Resolución Suprema N° 001-2018-JUS, se accedió a la solicitud de extradición contra Mariella Huerta Minaya, formulada por el Primer Juzgado de Investigación Preparatoria Nacional de la Sala Penal Nacional, y declarada procedente por la Segunda Sala Penal Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República, para ser procesada por la Segunda Sala Penal Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República, por la presunta comisión de los delitos de: i) Cohecho Pasivo Propio, ii) Lavado de Activos, y iii) Colusión, en agravio del Estado, por el caso del Metro de Lima⁷⁹⁹.

8.6 Santiago Andrés Chau Novoa

Santiago Andrés Chau Novoa fue funcionario en Provías Nacional, donde tenía el cargo de gerente de la Unidad Gerencial de Administración⁸⁰⁰.

En relación al proyecto del Tren Eléctrico, Santiago Chau Novoa fue miembro titular del Comité Especial para la ejecución del Tramo 1 de la Línea 1 del Metro de Lima, y miembro suplente para la ejecución del Tramo 2 de la Línea 1. Fue también miembro titular para la selección de la supervisión del Tramo 1 y miembro suplente para la selección de la supervisión del Tramo 2.

En la audiencia de prisión preventiva⁸⁰¹, el Ministerio Público sostuvo que Chau Novoa está siendo investigado por presuntamente haber recibido el pago de sobornos de la empresa Odebrecht, ascendentes a US \$ 400 mil en una cuenta en la Banca Privada d'Andorra (BPA) abierta a favor de la empresa Ulton Finance Limited⁸⁰², a cambio de favorecerlos en la licitación por la construcción del Metro de Lima. Esta imputación fue reconocida por Chau, a través de las declaraciones que brindó en prensa su defensa técnica⁸⁰³.

Por tal hecho, el 22 de diciembre de 2017, Chau Novoa, recibió 18 meses de prisión preventiva, por la presunta comisión de los delitos de cohecho, colusión y lavado de activos.

Aunado a ello, cabe destacar que Jorge Henrique Simoes Barata, representante de Odebrecht en Perú, cuando fue consultado sobre los pagos para el proyecto Tren Eléctrico, señaló que Cuba Hidalgo habría solicitado una contraprestación para favorecer a Odebrecht en la licitación, lo que se haría efectivo a través de la evaluación técnica favorable de dos personas de confianza que se encontraban en el Comité de Selección, que serían Santiago Chau y Edwin Luyo⁸⁰⁴.

⁷⁹⁹ Resolución Suprema N° 001-2018-JUS, publicada el 04 de enero de 2018, en el Diario Oficial El Peruano. Disponible en:

<http://busquedas.elperuano.pe/download/full/4j3maCmla6L9OwgxJeobLx>

⁸⁰⁰ Memorandum N° 2986-2017-MTC/20, del 03 de agosto de 2017 (Registro N° 0467, P.5)

⁸⁰¹ Audiencia de prisión preventiva. Lima: 22 de diciembre de 2017. Disponible en La audiencia puede verse en <https://www.youtube.com/watch?v=gBbUtxjM-Fs>

⁸⁰² Odebrecht: dictan prisión preventiva para Santiago Chau. En: El Comercio. Lima: 22 de diciembre de 2017. Disponible en: <https://elcomercio.pe/politica/odebrecht-dictan-18-meses-prision-preventiva-ex-funcionar-santiago-chau-noticia-483628>

⁸⁰³ Ex funcionario de Metro de Lima reconoce que recibió US\$ 400 mil ilícitos de Odebrecht. En: Perú 21. Lima: 21 de diciembre de 2017. Disponible en: <https://peru21.pe/politica/ex-funcionario-metro-lima-reconoce-recibio-pago-ilicito-odebrecht-389100>

⁸⁰⁴ Mella, Romina. Cómo Odebrecht pactó las coimas del Metro de Lima. En: IDL-Reporteros. Lima: 19 de febrero de 2018. Disponible en: <https://idl-reporteros.pe/como-odebrecht-pacto-las-coimas-del-metro-de-lima/>



8.7 Raúl Antonio Torres Trujillo

Raúl Antonio Torres Trujillo fue director ejecutivo de Provías Nacional desde marzo de 2007, hasta el 05 de enero de 2017, fecha en que se aceptó su renuncia al cargo, por Resolución Ministerial N° 004-2017-MTC/01.02⁸⁰⁵. Durante el periodo en que ejerció la función de Director de Provías Nacional, fueron presidentes de la República Alejandro Toledo Manrique, Alan García Pérez y Ollanta Humala Tasso.

Como ha sido indicado, si bien el ingreso al proyecto Tren Eléctrico de los funcionarios Edwin Luyo y Mariella Huerta fue posible por requerimiento del exministro de Transportes y Comunicaciones, Enrique Cornejo, la designación de estos funcionarios como miembros del Comité Especial de Selección para los procesos de la supervisión y el contratista del Tramo 2 fue posible por la intervención de Raúl Torres Trujillo.

En efecto, por Memorando N° 135-2011-MTC/04⁸⁰⁶, recibido por Provías Nacional el 13 de enero de 2011 Jorge Menacho Pérez, secretario general del MTC, remitió a Raúl Torres los dos expedientes de contratación de la Licitación N° 001-2011-AATE y CP N° 004-2011-AATE, a fin de que realice una propuesta de miembros titulares y suplentes para el Comité Especial.

Por Memorándum N° 135-2011-MTC/20⁸⁰⁷, recibido por la Secretaría General del MTC el 13 de enero de 2011, Raúl Torres envió a Jorge Menacho la relación de las personas que proponía para formar parte de los comité de selección para la ejecución del Tramo 2 y de la Supervisión para dicha obra. El informe adjunto, Memorándum N° 143-2011-MTC/20.5⁸⁰⁸, del mismo día 13 de enero de 2011, elaborado por Marco Garnica Arenas -Gerente de la unidad gerencial de obras de Provías Nacional- y remitido a Torres Trujillo, propuso a las siguientes personas y cargos:

Ejecución de Expediente Técnico y Obra:

- Mariella Janette Huerta Minaya (Presidente)
- Lázaro Emigdio Rivera del Carpio (Miembro)
- Edwin Martín Luyo Barrientos (Miembro)

Suplentes:

- Magdalena Bravo Hinojosa (Presidente)
- Santiago Andrés Chau Novoa (Miembro)
- Selvi Renato Ruberto Vargas (Miembro)

Supervisión para el Tramo 2:

⁸⁰⁵ Resolución Ministerial N° 004-2017-MTC/01.02, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 06 de enero de 2017. Disponible en: <http://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/encargan-funciones-de-director-ejecutivo-de-la-direccion-eje-resolucion-ministerial-no-004-2017-mtc0102-1470928-1/>

⁸⁰⁶ Memorando N° 135-2011-MTC/04. (Registro N° 55, Tomo I, p.49)

⁸⁰⁷ Memorándum N° 135-2011-MTC/20. (Registro N° 55, CD, Tomo I del expediente del proceso de licitación pública 001-2011, p.22)

⁸⁰⁸ Memorándum N° 143-2011-MTC/20.5. (Registro N° 55, CD, Tomo I del expediente del proceso de licitación pública 001-2011, p.23)



- Mariella Janette Huerta Minaya (Presidente)
- Lázaro Emigdio Rivera del Carpio (Miembro)
- Edwin Martín Luyo Barrientos (Miembro)

Suplentes:

- Magdalena Bravo Hinostroza (Presidente)
- Santiago Andrés Chau Novoa (Miembro)
- Selvi Renato Ruberto Vargas (Miembro)

Ese mismo día, 13 de enero de 2011, Jorge Menacho remitió a la Oficina general de asesoría Jurídica del MTC la propuesta de miembros del Comité, los cuales coinciden en todos los miembros propuestos por Raúl Torres, excepto en un integrante: Jesús Wilfredo Munive Taquia, en lugar de Lázaro Emigdio Rivera del Carpio⁸⁰⁹.

Finalmente, al día siguiente, se emitió la Resolución Secretarial N° 004-2011-MTC/04⁸¹⁰, suscrita por Jorge Menacho, designando como miembros del Comité de Selección a las personas mencionadas.

Cabe destacar que Provías Nacional, bajo la dirección de Torres Trujillo, estuvo a cargo del proceso de selección para la Supervisión del Tramo 2 y para el proceso de selección del contratista para la ejecución del tramo 2⁸¹¹.

Lo mencionado, sin embargo, no es el único trámite administrativo que se resolvió en un solo día, donde intervino Raúl Torres. Lo mismo ocurrió con el aumento del valor referencial para el tramo 1 donde, según ya se ha detallado, en un solo día (el 22 de junio de 2009) se emitieron 14 documentos sustentatorios del aumento del valor referencial.

Consultado por esta rápida aprobación en sesión N° 83, de fecha 27 de febrero de 2018, Raúl Torres no supo explicar cómo era posible que, en solo horas, sus expertos de Provías Nacional puedan haber revisado y validado los cientos de partidas y sub partidas para poder determinar que correspondía incrementar el valor referencial. Ante la pregunta, respondió, textualmente, lo siguiente:

El señor TORRES TRUJILLO, Raúl Antonio. — *Pero acá. No, no, digo, hay la costumbre y los procedimientos para trabajar duramente, pero, de todas maneras, claro, 14 documentos, llama la atención, y la única explicación es que se hayan estado trabajando de manera simultánea, de manera paralela, y yo puedo confirmar con los que han hecho los documentos esta situación.*⁸¹²

⁸⁰⁹ Memorandum N° 0139-2011.MTC/04. (Registro N° 55, CD, Tomo 1, p.16)

⁸¹⁰ Resolución Secretarial N° 004-2011-MTC/04. (Registro N° 55, CD, Tomo 1, p.06)

⁸¹¹ SEACE. Información del proceso de selección. Disponible en: <http://prodapp2.seace.gob.pe/seacebus-uiwd-pub/fichaSeleccion/fichaSeleccion.xhtml?ptoRetorno=LOCAL>

⁸¹² COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 83° Sesión pública (transcripción). Lima: 27 de febrero de 2018, p. 48.



➤ *Visitas vinculadas a Raúl Antonio Torres Trujillo*

- ✓ Raúl Torres registra visitas a Luis Nava Guibert, exsecretario General de Palacio de Gobierno, el día 23 de febrero de 2009, en la misma fecha en que se reunió con el señor José Graña Miro Quesada, presidente del directorio de la Compañía Graña y Montero (empresa consorciada con Odebrecht que obtuvo la buena pro) y en las fechas que se estaba por publicar el Decreto de Urgencia N° 032-2009, que permitió una forma especial de contratación no prevista en la norma, y transfirió el control de las licitaciones al MTC⁸¹³.
- ✓ Raúl Torres, mientras fue Director Ejecutivo de Provías Nacional, recibió visitas de Edwin Luyo, Carlos Nostre y Miguel Navarro Portugal, según el siguiente detalle⁸¹⁴:

N°	Fecha	Ingreso	Salida	Visitante	Empresa	Visitado
1°	31/09/2014	10:12	11:15	Jorge Amaru López ⁸¹⁵	Consortio Juliaca	Raúl Torres
				Edwin Luyo Barrientos		
2°	15/04/2014	11:10	11:15	Miguel Navarro Portugal	CADELU S.A.C.	Raúl Torres
3°	18/08/2014	8:30	8:40	Carlos Nostro ⁸¹⁶	Odebrecht	Raúl Torres

De los datos consignados del registro de visitas se evidencia que:

- Edwin Luyo, exmiembro del Comité de Selección para el Tramo 2, y Amaru López, gerente de la Gerencia de Estudios y Proyectos de Provías Nacional y quien emitió dos informes favorables al aumento del valor referencial en el Tramo 1 en un solo día (22 de junio de 2009)⁸¹⁷, habrían formado parte del Consorcio Juliaca, tiempo después de que se dieran las licitaciones del tramo 1 (2009) y el tramo 2 (2011).

De acuerdo con el registro en SUNAT, el Consorcio Juliaca señaló el mismo domicilio fiscal de CADELU y su apoderado es Edwin Luyo.

⁸¹³ Registro de Visitas a Palacio de Gobierno. (Registro N° 0250, DVD, Visitas, p. 15741)

⁸¹⁴ Registro de visitas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de Provías Nacional (Acervo documentario de la Comisión Pari. En Pari/ PC01/ Folder 345 MTC/ Reporte Sede Central y Reporte Provías Nacional)

⁸¹⁵ El registro de visitas señala "Jorge Amaru López" pero se ha identificado que Amaru López Benavides era el Gerente de Estudios y Proyectos de Provías Nacional y las visitas a él fueron registradas como "Amaru López". Una búsqueda en RENIEC ha permitido identificar que la persona de "Jorge Amaru López" no existe, de modo que es probable que el nombre "Jorge" haya sido agregado con la finalidad de no registrar el nombre real.

⁸¹⁶ El propio registro de visitas indica "Carlos Nostro", pero debió decir "Carlos Nostre".

⁸¹⁷ Informe N° 00217-2009-MTC/20.6 del 22 de junio de 2009 y Memorando N° 2310-2009-MTC/20.6, de 22 de junio de 2009



Número de RUC:	20556815977 - CONSORCIO JULIACA
Tipo Contribuyente:	CONTRATOS COLABORACION EMPRESARIAL
Nombre Comercial:	-
Fecha de Inscripción:	06/03/2014
Estado del Contribuyente:	SUSPENSION TEMPORAL
Condición del Contribuyente:	HABIDO
Dirección del Domicilio Fiscal:	AV. REPUBLICA DE CHILE NRO. 295 DPTO. 505 LIMA - LIMA - LIMA
Sistema de Emisión de Comprobante:	MANUAL
Sistema de Contabilidad:	MANUAL
Actividad(es) Económica(s):	74145 - ACTIV.DE ASESORAMIENTO EMPRESARIAL ▼
Comprobantes de Pago c/aut. de impresión (F. 806 u 816):	NINGUNO ▼
Sistema de Emisión Electrónica:	-
Emisor electrónico desde:	-
Comprobantes Electrónicos:	-
Afiliado al PLE desde:	01/01/2016
Padrones :	NINGUNO ▼

De

Nombre	Cargo
LUYO BARRIENTOS EDWIN MARTIN	APODERADO

acuerdo con la información publicada en el portal SEACE, el Consorcio Juliaca obtuvo la buena pro en un concurso público licitado por Proviás Nacional en febrero de 2014, con un valor referencial de S/. 1'349,574.18⁸¹⁸.

- Del registro de visitas se evidencia, además que Raúl Torres fue visitado por Miguel Navarro, quien se registró como miembro de CADELU, empresa de Edwin Luyo que, además, le realizó depósitos por S/. 160,000 soles en el año 2013.
- Raúl Torres también fue visitado por Carlos Nostre, director de Contratos de Odebrecht, y quien habría acordado con Jorge Cuba el pago de coimas en el proceso del Tren Eléctrico.

8.8 Magdalena Bravo Hinostroza

Su participación en la obra materia de la presente investigación, fue en su calidad de presidenta del comité especial del proceso de Selección del Tramo 1, que fuera designado por Jorge Menacho Pérez, en su calidad de secretario general del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el año 2009.

Es una de las personas condecoradas por el ex ministro Enrique Cornejo con la "Orden al Mérito en Transportes y Comunicaciones" con mención de estímulo en la Innovación mediante Resolución N° 081-2010-MTC/01, del 12 de febrero de 2010, al haber apoyado decididamente en el sector transportes, para colaborar de manera relevante en el proceso de selección de la Licitación Pública N° 003-2009-MTC/20 y el Concurso Público N° 009-2009-MTC/20, relativo al proyecto del tren eléctrico.

⁸¹⁸ El concurso se denominó "Estudio de preinversión a nivel de perfil para la elaboración del proyecto de mejoramiento de la carretera Juliaca. Putina- Oriental- Sandía- San Ignacio-Punta de Carretera-Moho-Conima-Mililaya-Frontera con Bolivia-Tilali-Frontera con Bolivia por niveles de servicio".



Asimismo, mediante Resoluci3n Ministerial N° 047-2010-MTC/01, publicada el 1 de febrero de 2010, Enrique Cornejo la design3 como Miembro de la Comisi3n Sectorial encargada de realizar coordinaciones con consorcios y diversas entidades p3blicas y privadas en relaci3n con el Proyecto Sistema El3ctrico de Transporte masivo de Lima y Callao, es decir, se le concedi3 facultades para poder reunirse y coordinar con las empresas Odebrecht y Graña y Montero, entre otras.

Elabor3 el Informe N° 046-2009-MTC/20.5 del 24 de febrero de 2009 en su calidad de subgerente de la Unidad Gerencial de Obras (e) que sirvi3 de sustento para el Decreto de Urgencia N° 032-2009 y el marco legal habilitante de la obra L3nea 1 del Metro de Lima, variando las normas del proceso de contrataci3n del Tren El3ctrico de Lima, de concesi3n con recursos privados a obras p3blicas con recursos p3blicos.

8.9 Miguel 3ngel Navarro Portugal

- Miguel 3ngel Navarro Portugal trabaj3 en Protransporte desde marzo de 2006 a julio de 2007, periodo en el cual Jorge Luis Cuba Hidalgo era gerente general de dicha entidad. Tambi3n coincidieron en Sierra Exportadora en septiembre de 2008, fecha en la cual era Cuba era gerente de Planeamiento y Presupuesto.
- Fue funcionario del MTC desde febrero de 2009, seg3n se desprende de su Hoja de Vida y legajo personal enviado a la Comisi3n⁸¹⁹.
- En febrero de 2009 fue contratado para realizar labores de manejo de base de datos en el viceministerio de Comunicaciones.
- Antes de formar parte del MTC, Navarro Portugal trabaj3 para Edwin Luyo Barrientos. Seg3n su Hoja de Vida, fue consultor independiente, entre julio de 2007 a diciembre de 2008, en la empresa CADELU S.A., de propiedad de Edwin Luyo.
- El 15 de junio de 2009, Miguel Navarro fue contratado como consultor para laborar en el Viceministerio de Comunicaciones⁸²⁰, cuando Jorge Cuba Hidalgo era viceministro de dicho sector. Esta labor se extendi3 hasta el 30 de septiembre de 2011, habi3ndose modificado el plazo contractual a trav3s de siete adendas al contrato CAS. Es decir, Navarro Portugal fue consultor/asesor del despacho viceministerial de Cuba Hidalgo por dos a3os, hasta la salida de este 3ltimo.
- En las sesiones realizadas ante esta Comisi3n, Johnny Garro Fernandini⁸²¹ manifest3 que Navarro formaba parte del equipo de trabajo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que colaboraba con la Autoridad Aut3noma del Tren El3ctrico y los Comit3s de Selecci3n designados para la adjudicaci3n del proyecto Sistema El3ctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.

⁸¹⁹ Hoja de Vida de Miguel 3ngel Navarro (Registro N° 0467, CD, Navarro, p. 5)

⁸²⁰ Contrato CAS N° 01631-2009-MTC/10, del 15 de junio de 2009. (Registro N° 0467, CD, Navarro, p. 7)

⁸²¹ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 21ª Sesi3n p3blica (transcripci3n). Lima: 24 de mayo de 2017, p.17.



- Miguel Navarro recibió, en total, S/. 160,000 por concepto de asesorías por parte de las empresas de Edwin Luyo, como se indicó en el acápite correspondiente a las empresas CADELU y CONCRELU.

La relación de inmueble y vehículos, identificados a través de Registros Públicos, permite también corroborar una relación cercana entre Cuba y Navarro, así como una creciente adquisición de bienes entre los años 2012 y 2015:

Adquisición de inmuebles

- 1) Miguel Navarro aparece como propietario de un inmueble que perteneció a una sucesión intestada integrada por la hermana de Jorge Cuba:

Inmueble ubicado en el jirón Emilio del Solar N° 404 departamento 404 –Lurigancho⁸²²			
Vendedor	Comprador	Fecha de registro	Precio
Carmen Cuba Hidalgo ⁸²³	Rodrigo Cuba Piedra	17/04/2012	S/.63,180.00
Rodrigo Cuba Piedra ⁸²⁴	Luisa Eugenia Rojas del Valle Vda. de Piotraszewski	12/11/2012	S/. 65,000.00
Luisa Eugenia Rojas del Valle Vda. de Piotraszewski	Miguel Ángel Navarro Portugal	15/12/2015	US\$ 25,000.00

- 2) Miguel Navarro compró un departamento en el edificio donde el 28 de junio de 2011 Jessica Tejada Guzmán también adquirió un inmueble. Navarro adquirió el Departamento 503 y Jessica Tejada el departamento 303.

Inmueble ubicado en Av. Manuel Cipriano Dulanto 550-Pueblo Libre ⁸²⁵			
Vendedor	Comprador	Fecha de registro	Precio
Edificaciones Inmobiliarias S.A.C.	Miguel Ángel Navarro Portugal	20/11/2012 ⁸²⁶	S/.176,900.00

Adquisición de vehículos

En las Partidas Registrales N° 51985764, 51550179 y 51667028, se verifica que Navarro aparece como propietario de tres vehículos, donde en dos casos también se relacionó con Jorge Cuba:

⁸²² Partida Registral N°42818801 (Registro N° 3025)

⁸²³ Hermana de Jorge Cuba Hidalgo

⁸²⁴ Hijo de Jorge Cuba Hidalgo

⁸²⁵ Partida Registral N°12920514 (Registro N° 3025)

⁸²⁶ Según el Asiento C00002, la escritura pública es del 20 de mayo de 2011. Recién, casi un año y medio después, se solicitó el registro del inmueble a nombre de Navarro.



Automovil Honda Accord ⁸²⁷			
Vendedor	Comprador	Fecha de registro	Precio
-	Jorge Cuba Hidalgo	28/6/2010	US\$ 32,490.00
Jorge Cuba Hidalgo	Miguel Ángel Navarro Portugal	10/10/2012	US\$ 25,000.00

Automovil Jeep Liberty ⁸²⁸			
Vendedor	Comprador	Fecha de registro	Precio
-	Víctor Muñoz Det y Carmen Cuba Hidalgo ⁸²⁹	27/5/2008	US\$ 9,000.00
Víctor Muñoz Det y Carmen Cuba Hidalgo	Miguel Ángel Navarro Portugal	9/4/2010	US\$ 15,000.00

Automovil Volkswagen Bora ⁸³⁰			
Vendedor	Comprador	Fecha de registro	Precio
-	Miguel Ángel Navarro Portugal	6/3/2009	US\$ 18,125.00

Audiencia de prisión preventiva

El 26 de enero de 2017 se llevó a cabo la audiencia de prisión preventiva en su contra⁸³¹, por el delito de lavado de activos, donde se ordenó su internamiento por 18 meses en el penal Ancón I. Es de precisar que en dicha audiencia, Navarro Portugal se acogió a la confesión sincera, es decir, aceptó la imputación de la Fiscalía y reconoció los cargos y su responsabilidad en los hechos⁸³².

Además, señaló en la declaración tomada por el Ministerio Público: 1) que las declaraciones juradas de beneficiario final de la Banca Privada D'Andorra encontradas en el allanamiento a su domicilio le fueron entregados por Jorge Cuba; 2) que es apoderado de la *offshore* Julson porque en noviembre de 2011 Jorge Cuba le habría dicho que realizarían una consultoría para Odebrecht. Para este fin, Cuba habría convocado también a Edwin Luyo y Mariella Huerta, quienes no podían

⁸²⁷ Partida Registral N°51985764 (Registro N° 3025, p. 17)

⁸²⁸ Partida Registral N°51550179 (Registro N° 3025, p. 26)

⁸²⁹ Padres de Víctor Muñoz Cuba, beneficiario y titular de la *offshore* HISPAMAR.

⁸³⁰ Partida Registral N°51667028 (Registro N° 3025, p. 47)

⁸³¹ Audiencia de prisión preventiva del 26 de enero de 2017. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=nJOF06X70NA> (minuto 27:18)

⁸³² Odebrecht: Miguel Navarro admite delito y se acoge a confesión sincera. En: RPP Noticias. Lima: 26 de enero de 2017. Disponible en: <http://rpp.pe/peru/actualidad/odebrecht-miguel-navarro-admite-delito-y-se-acoge-a-la-confesion-sincera-noticia-1026581>



aparecer como beneficiarios de Julson por ser miembros del Comité de Selección⁸³³.

➤ *Vinculación adicional entre Miguel Navarro, Edwin Luyo y Jorge Cuba Hidalgo*

Se ha identificado que, en el año 2014 y 2015, Miguel Angel Navarro mantenía vínculos con Edwin Luyo y Jorge Cuba en proyectos diferentes al Metro de Lima, pero aún relacionados con el sector transportes, según el siguiente detalle⁸³⁴:

N°	Fecha	Ingreso	Salida	Visitante	Empresa	Visitado
1°	17/06/2014	10:45	12:48	Jorge Cuba Hidalgo	DATA TURS	Henry Zaira Rojas ⁸³⁵
				Miguel Navarro Portugal		
2°	30/02/2015	17:47	18:37	Edwin Luyo Barrientos	Consorcio Casma	José Gallardo Ku ⁸³⁶
				Miguel Navarro Portugal		

De la información referida se desprende lo siguiente:

- En el 2014, mientras aún se encontraba en ejecución el tramo 2 del Metro de Lima, Miguel Navarro y Jorge Cuba se reunieron con el entonces viceministro de Transportes, identificándose como parte de una empresa registrada como "Data Turs"⁸³⁷. No ha encontrado una empresa con ese nombre registrada en SUNAT, de modo que no se tiene certeza de su fecha de creación y su giro de negocio.
- En el año 2015, Miguel Navarro y Edwin Luyo se reunieron con el entonces ministro de Transportes José Gallardo, siendo registrados como parte del Consorcio Casma.

Al igual que el Consorcio Juliaca antes comentado, el Consorcio Casma (conformado por CADELU S.A.) también ganó un concurso público licitado por Provías Nacional donde se les adjudicó la buena pro por el monto de su propuesta económica, ascendente a S/. 1'448,965.13, en mayo de 2014⁸³⁸.

⁸³³ Audiencia de prisión preventiva del 26 de enero de 2017. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=nJOF06X70NA> (minuto 30:17)

⁸³⁴ Registro de visitas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de Provías Nacional (Acervo documentario de la Comisión Pari. En Pari/ PC01/ Folder 345 MTC/ Reporte Sede Central y Reporte Provías Nacional)

⁸³⁵ A dicha fecha, viceministro de Transportes

⁸³⁶ A dicha fecha, ministro de Transportes

⁸³⁷ Se presume que el nombre debió ser DATA TOOLS S.A. SUCURSAL CALLAO, con RUC N° 20521035766, empresa que ha registrado pagos a Jorge Cuba Hidalgo, según información proporcionada por SUNAT a la Comisión Investigadora.

⁸³⁸ El concurso se denominó "Contratación del servicio de consultoría Estudio de preinversión a nivel de perfil para la elaboración del proyecto de mejoramiento de la carretera Casma-Huaraz-Huari-Huacaybamba-Jircan-Tingo María-Monzon por niveles de servicio"



8.10 Oswaldo D3ber Plasencia Contreras

Oswaldo D3ber Plasencia Contreras fue Director Ejecutivo de Prov3as Nacional entre el 2006, hasta el a3o 2007⁸³⁹. Posteriormente, fue asesor del Despacho Presidencial en el segundo gobierno aprista (julio 2007 - diciembre 2008)⁸⁴⁰ y asesor del Despacho del Ministro de Transportes y Comunicaciones (27/01/2009 - 15/07/2009)⁸⁴¹, durante la gesti3n de Enrique Cornejo frente a dicho ministerio.

3l ha se3alado que durante su labor como asesor del exministro Conejo, se encarg3 del proceso de transferencia de la competencia del proyecto del Tren El3ctrico de la Municipalidad de Lima al Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

El se3or PLASENCIA CONTRERAS, Oswaldo Duber. — S3, yo no ocupaba el cargo todav3a. Yo estaba como asesor del ministro Cornejo y estaba b3sicamente a cargo de la transferencia del Municipio de Lima hacia el Ministerio de Transportes de la AATE, ese era mi encargo. Posteriormente ya me he hecho cargo de la Direcci3n Ejecutiva y he tomado posesi3n de la obra, digamos as3, en el momento en el cual se firma el contrato de obra con el contratista⁸⁴².

Con relaci3n a su labor como asesor presidencial, si bien Garc3a P3rez, ante esta Comisi3n Investigadora, neg3 que Plasencia haya sido su asesor, ello no solo ha sido contradicho por el propio Plasencia, sino que Edwin Luyo tambi3n ha declarado que Plasencia le dijo que era asesor de Garc3a, y que en esa 3poca lo invit3 a ingresar al MTC:

El se3or LUYO BARRIENTOS, Edwin Mart3n. — Una aclaraci3n, creo que Oswaldo Plasencia no era de Ositrán, sino era el asesor, 3l me dijo que era el asesor de Alan Garc3a. No me dijo que era de Ositrán, nada. Segundo, me parece que la propuesta para integrar el comit3 fue echa directamente por Cuba, debido a que 3l me lo comunic3.

Mediante Resoluci3n Ministerial N3 510-2009-MTC/01, publicado el 20 de julio de 2009, fue designado como director ejecutivo de la Autoridad Aut3noma del Tren El3ctrico, cargo que ocup3 hasta agosto del 2013. De acuerdo a su propia declaraci3n, esta designaci3n fue por acci3n de Enrique Cornejo, exministro de Transportes y Comunicaciones:

El se3or PLASENCIA CONTRERAS, Oswaldo Duber. — Quien me design3 fue el ministro Enrique Cornejo⁸⁴³.

3l tambi3n fue condecorado por Enrique Cornejo, con la "Orden al M3rito de Transportes y Comunicaciones", con menc3n en est3mulo en la Innovaci3n por su participaci3n en el proyecto del tren el3ctrico.

⁸³⁹ Designado mediante Resoluci3n Ministerial N3 704-2006-MTC/01, del 07 de septiembre de 2006

⁸⁴⁰ Ficha personal de Oswaldo Plasencia publicado por la AATE. Disponible en: https://www.aate.gob.pe/transparencia_aate/fichas/01_FichaPersonalOswaldoPlasencia.pdf y Relaci3n de Funcionarios del MTC (Registro 1379, p. 9)

⁸⁴¹ Designado por Resoluci3n Ministerial N3 058-2009-MTC/01, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 28 de enero de 2009. Disponible en: <http://diariooficial.elperuano.pe/Normas>

⁸⁴² COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 393 Sesi3n ordinaria (p3blica), p. 28.

⁸⁴³ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 393 Sesi3n ordinaria (p3blica), p. 26.



Debido a los cuestionamientos a su gestión, la Contraloría General de la República, lo ha considerado como responsable en varios informes de control, al haber emitido resoluciones y suscrito adendas mediante las cuales se incrementaron los costos iniciales de manera injustificada, en la ejecución del Tramo 1.

Suscribió las resoluciones que aprueban el reconocimiento de mayores costos, pagos irregulares y ampliación de plazo sin sustento técnico, tal como fue determinado por la Contraloría. Tampoco cobró una penalidad de 50 millones de soles al consorcio integrado por Odebrecht, hecho que ya ha sido detallado.

El Ministerio Público ha abierto una investigación preliminar en contra de Plasencia, Alan García y Enrique Cornejo por la presunta comisión del delito de Tráfico de Influencias respecto a los hechos relacionados con la obra Línea 1 del Metro de Lima, tramos 1 y 2.

8.11 Jorge Luis Menacho Pérez

El 1 de diciembre de 2008, Jorge Menacho fue designado, por Enrique Cornejo, como secretario general del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial N° 884-2008-MTC/01⁸⁴⁴, cargo que detentó hasta el 28 de julio de 2011, cuando se aceptó su renuncia⁸⁴⁵. Es decir, Menacho fue el secretario general del MTC durante el tiempo en que se licitaron los tramos 1 y 2 del Metro de Lima.

Previamente, se había desempeñado como secretario general del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, del 2 de enero a inicios de diciembre de 2008, a cargo en ese tiempo de Enrique Cornejo. También desempeñó el cargo de asesor de la Presidencia del Consejo de Ministros, entre 1986 a 1990, durante el primer gobierno de Alan García.

Ahora bien, cuando Menacho Pérez fue secretario general del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, designó a los miembros de los Comités Especiales⁸⁴⁶ de los procesos de Selección del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Tramo 1 y 2, en los años 2009 y 2011 respectivamente. De acuerdo con la declaración de Enrique Cornejo ante la Comisión, su función era designar a los miembros del Comité, y además se trata de una persona a la que conocía hace mucho tiempo:

El señor CORNEJO RAMÍREZ, Enrique Javier. — Menacho es una persona que conozco hace mucho tiempo y que desarrolló esa tarea en el Ministerio de Transportes.

El señor COSTA SANTOLALLA (PPK). — ¿Y Menacho es el encargado de constituir los comités encargados de otorgar [...?]?

⁸⁴⁴ Hoja de Vida de Jorge Menacho (Registro N° 0467, CD, Menacho, p. 1)

⁸⁴⁵ La renuncia de Jorge Menacho fue aceptada por Resolución Ministerial N° 574-2011-MTC/01, del 27 de julio de 2011, donde se indica que lo dispuesto de hará efectivo el 28 de julio del mismo año. Tomado de Hoja de Vida de Jorge Menacho (Registro N° 0467, CD, Menacho, p. 2)

⁸⁴⁶ **Tramo 1:** Luis Alfonso Barrantes Mann, reemplazado por Magdalena Bravo Hinostroza, Santiago Andrés Chau Novoa y Jesús Wilfredo Munive Taquia. **Tramo 2:** Mariela Huerta Minaya, Edwin Luyo Barrientos y Jesús Wilfredo Munive Taquia.



El señor CORNEJO RAMÍREZ, Enrique Javier. — De acuerdo a la Ley Orgánica del Ministerio de Transportes, que es un tema que venía ya antiguo, es la Secretaría General la que se encarga de esos temas⁸⁴⁷.

En los documentos reseñados se evidenció que Menacho Pérez designó a Wilfredo Munive Taquía como miembro del comité de selección, pues en la lista de personas propuestas por el director ejecutivo de Provías Nacional, Torres Trujillo, no se encontraba Munive, sino el señor Lázaro Rivera del Carpio.

En relación a la ejecución de la obra, el 24 de abril de 2009 se aprobó el expediente de contratación de la Licitación Pública N° 003-2009-MTC/20 y el Valor Referencial por la suma de US \$ 344'427,561.00. Sin embargo, el 22 de junio de 2009, se modificó el valor referencial a US\$ 431'867,579.99, a pedido de la Gerencia de Operaciones y Oficina de Construcciones y Obras, mediante Informe N° 073-2009-AATE/GO suscrito por Wálter Arboleda Gordon, Svetlana Tarasova y Johnny Garro Fernandini, representando un aumento de US\$ 87'440,018.

Este incremento no fue debidamente sustentado porque se obvió verificar y validar cada partida sin explicar la diferencia del incremento del 25% en sólo dos meses. No obstante, mediante Resolución Secretarial N° 098-2009-MTC/04 del 22 de junio de 2009, Menacho Pérez dejó sin efecto la aprobación el Expediente de Contratación y su valor referencial que ascendía a US \$ 344'427,561.00 y aprobó el nuevo Expediente de Contratación y el nuevo valor referencial que ascendió a US\$ 431'867,579.99. Téngase en cuenta que, para tal efecto, en el mismo día (22 de junio de 2009) se emitieron 14 documentos (informes y memos) que fueron validados inverosímilmente en pocos minutos de diferencia y en lugares distantes (Villa El Salvador y Cercado de Lima).

Finalmente, fue integrante del primer consejo directivo de la Asociación Nueva Política de Enrique Cornejo, detentando el cargo de secretario general.⁸⁴⁸

8.12 Jesús Wilfredo Munive Taquia

Durante su gestión como presidente del Instituto de Comercio Exterior (ICE) durante el primer gobierno de Alan García Pérez, Munive trabajó con Jorge Luis Cuba.

En la sesión ante la Comisión, del 26 de mayo de 2017, declaro que⁸⁴⁹:

- Fue director general de Control y Supervisión de Comunicaciones.
- Fue asesor en el Congreso de la República por cinco años, y asesor en la comisión de Comercio Exterior y Turismo.

⁸⁴⁷ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 64° Sesión ordinaria (pública), p. 58.

⁸⁴⁸ Enrique Cornejo formó asociación con Jorge Cuba. En: El Comercio. Lima: 24 de enero de 2017. Disponible en: <https://elcomercio.pe/politica/justicia/enrique-cornejo-formo-asociacion-profugo-jorge-cuba-401589>

⁸⁴⁹ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 32° Sesión pública (transcripción), p. 3, 6, 4, 10, 12,21.



- Declaró tener una “larga amistad” con Enrique Cornejo.
- Fue profesor de Jorge Menacho en la Universidad Federico Villareal.
- Conoció a Edwin Luyo en Protransporte.
- Fue miembro de la Comisión de Política Municipal de la campaña de Enrique Cornejo a la alcaldía de Lima en 2014.

En el año 2014, ejerció como vocal de asuntos jurídicos del primer Consejo Directivo de la Asociación Nueva Política, presidida por Enrique Cornejo, y se le otorgó poderes para encargarse de la tramitación e inscripción de dicha asociación ante Notario Público, SUNAT, SUNARP, la Municipalidad o cualquier otra autoridad que corresponda.

Participó en la obra Metro de Lima como miembro titular de los dos comités especiales de los procesos de selección (Tramo 1 y Tramo 2). Cabe reiterar que los miembros de los comités fueron, en última instancia, designados por Jorge Menacho Pérez, en su calidad de secretario general del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el 2009 y 2011, respectivamente.

Es una de las personas condecoradas con la “Orden al Mérito en Transportes y Comunicaciones” con mención de estímulo en la Innovación por su intervención en el proyecto del tren eléctrico, como se ha indicado en líneas precedentes.

Finalmente, Miguel Ángel Navarro Portugal declaró ante el Ministerio Público, según la nota publicada por el semanario *Hildebrant en sus Trece*, que Jesús Munive habría recibido US\$ 100,000 de parte de Jorge Cuba. Se entiende que ello habría sido por su participación como miembro del Comité de Selección de los Tramos 1 y 2 del Metro de Lima.

➤ *Posibles indicios de incremento patrimonial injustificado*

De las declaraciones juradas del impuesto a la renta y transacción financiera informado por la SUNAT a la Comisión⁸⁵⁰, se ha evidenciado que, en el año 2009, Jesús Munive percibió ingresos de fuente dependiente e independiente por S/. 114,908 mil nuevos soles y, sin embargo, realizó transacciones financieras por S/ 216,000 nuevos soles, es decir, por montos mayores a los declarados.

Esta misma diferencia de ingresos y transacciones financieras ocurrió en los años siguientes, 2010 y 2011, precisamente los años en los que se licitó y ejecutó los tramos 1 y 2 del Metro de Lima, tal como se muestra en el cuadro adjunto:

⁸⁵⁰ Declaraciones juradas de impuesto a la renta (Registro N° 0980, Tomo I, Tomo II, Tomo III).



INFORMACION REPORTADA POR LA ADMINISTRACION TRIBUTARIA										
Fuente: Declaraciones Juradas de Impuesto a la Renta										
Período: 2016 y 2015 y 2011 al 2009										
Persona Natural Investigada	Periodo	1ra Categoría	2da Categoría	4ta Categoría	5ta Categoría	ITF	Transacción Financiera	Dividendos recibidos	Renta de 3ra categoría	Renta Exoneradas y/o inafectas
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2016	-	-	0	53,329	1	20,000	-	-	-
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2015	-	-	0	48,339	0	0	-	-	-
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2014	NO REPORTADO								
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2013	NO REPORTADO								
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2012	NO REPORTADO								
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2011	-	-	105,625	18,787	41	820,000	-	-	-
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2010	-	-	141,760	3,070	123	246,000	-	-	-
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2009	-	-	107,160	7,748	108	216,000	-	-	-
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2008	NO REPORTADO								
TOTAL REPORTADO		0	354,545	131,273	131,273	273	1,302,000			

Fuente: SUNAT

Elaboración: Comisión Investigadora

Sin embargo, se ha identificado que en entre los años 2012 a 2014 no habría cumplido con declarar el impuesto a la renta.

Terceros

8.13 Jessica Carola Tejada Guzmán

Jessica Carola Tejada Guzmán es la única involucrada que no ha sido funcionaria del MTC ni de la AATE. Su intervención en los hechos del caso ha sido como pareja sentimental de Jorge Cuba Hidalgo y su vinculación con las cuentas extranjeras que se utilizaron para recibir el dinero transferido por Odebrecht.

De acuerdo con el movimiento migratorio de Tejada⁸⁵¹, habría realizado viajes en compañía de Jorge Cuba en el lapso de cinco años, según las siguientes coincidencias de entradas y salidas del país de Tejada y Cuba:

- 1. Octubre 2010:** Jorge Cuba sale del país el 3 de octubre de 2010 con destino a México. Jessica Tejada viaja a México cinco días después, esto es, el 08 de octubre de 2010. Ambos retornan el 12 de octubre de 2010 de México en la misma aerolínea.
- 2. Noviembre 2010:** Cuba y Tejada salen hacia Holanda el 7 de noviembre de 2010 y retornan el 14 de noviembre de 2010, en la misma aerolínea.
- 3. Diciembre 2010:** Cuba y Tejada salen del país el 27 de diciembre de 2010 hacia Panamá y retornan el 2 de enero de 2011, en la misma aerolínea.
- 4. Agosto 2011:** Cuba y Tejada salen del país el 19 de agosto de 2011 hacia Estados Unidos y retornan el 29 de agosto de 2011, en la misma aerolínea.
- 5. Junio 2012:** Cuba y Tejada salen del país el 13 de junio de 2012 hacia República Dominicana y retornan el 18 de junio de 2012, en la misma aerolínea.
- 6. Mayo 2013:** Tejada sale el 21 de mayo de 2013 del país hacia Estados Unidos. Cuba sale al día siguiente, 22 de mayo de 2013, también a Estados Unidos. Tejada regresa el 03 de junio de 2013 procedente de Estados Unidos, mientras que Cuba retorna el mismo día con procedencia de Colombia.

⁸⁵¹ Revisado en el acervo documentario recibido por la Comisión Investigadora.



7. **Diciembre 2013:** Cuba y Tejada salen del país el 28 de diciembre de 2013 hacia República Dominicana y retornan el 4 de enero de 2014, en la misma aerolínea.
8. **Diciembre 2014:** Cuba y Tejada salen del país el 30 de diciembre de 2014 hacia México y retornan el 05 de enero de 2015, en la misma aerolínea.
9. **Octubre 2015:** Cuba y Tejada salen del país el 26 de octubre de 2015. Cuba viaja con destino a México y Tejada con destino a Brasil. Ambos retornan el 01 de noviembre de 2015 de México, en la misma aerolínea.
10. **Julio 2016:** Cuba y Tejada salen del país el 27 de julio de 2016 hacia Estados Unidos y retornan el 1 de agosto de 2016, en la misma aerolínea.
11. **Octubre 2016:** Cuba y Tejada salen del país el 13 de octubre de 2016 hacia Estados Unidos y retornan el 20 de octubre de 2016, en la misma aerolínea.
12. **Diciembre 2016:** Cuba y Tejada salen del país el 24 de diciembre de 2016 hacia Estados Unidos. Cuba retornó el 31 de enero de 2017 y Tejada el 3 de febrero de 2017.

El 4 de febrero de 2017, al día siguiente de su retorno de Estados Unidos, se realizó la audiencia de prisión preventiva en su contra por el delito de lavado de activos, donde se le impuso 18 meses de prisión preventiva⁸⁵².

El mandato de prisión preventiva fue objeto de impugnación, el mismo que fue resuelto por la Primera Sala Penal de Apelaciones, el 2 de febrero de 2018, mediante resolución N° 9⁸⁵³. En esta resolución, se dan a conocer los siguientes hechos relevantes respecto de Tejada:

- La Fiscalía fundamentó su imputación contra Tejada por el dinero transferido por Odebrecht, a través de Aeon Group Inc, a la cuenta en la Banca Privada D'Andorra de Julson International Inc- domiciliada en Panamá-, ascendente a US\$ 500,000.00.
- En Julson, Tejada era titular del 56% de participación, mientras que Miguel Navarro era titular del 44%. Se entiende que Tejada tenía mayor porcentaje porque a través de ella se recibía el porcentaje correspondiente a Jorge Cuba.
- El 2 de agosto de 2011 se protocolizó el certificado de constitución de Julson, y el 24 de noviembre de 2011 se otorgó poderes generales a Miguel Navarro Portugal.

⁸⁵² Audiencia de prisión preventiva del 04 de febrero de 2017. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=08wY0kKGfDY>

⁸⁵³ La resolución de la Sala Superior declaró infundado el pedido de cese de prisión preventiva, por lo este se sigue cumpliendo. En: Resolución N° 9, del 02 de febrero de 2018, emitida por la Primera Sala Penal de Apelaciones Nacional. Disponible en: https://www.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/a4eb190044793b149123db01a4a5d4c4/Exp.+243-2017-24_Confirma_Infundado+cese+PP_Jessica+Tejada.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=a4eb190044793b149123db01a4a5d4c4



- El 23 de noviembre de 2011, Julson abrió la cuenta AD3300060008291200523169 en la Banca Privada D'Andorra, cuyos beneficiarios según el contrato de apertura eran Miguel Navarro, Jessica Tejada, Edwin Luyo, y Mariella Huerta.
- Jessica Tejada tenía el 35% de participación en otra cuenta abierta en Andorra, donde también participaban Edwin Luyo, Mariella Huerta y Miguel Navarro. Se infiere que esta cuenta debe corresponder a Oblong International.
- Jorge Cuba, ante la Fiscalía, reconoció que Tejada es su pareja sentimental desde el año 2011 hasta la fecha de su detención. Jessica Tejada, por su parte, confirmó ello al rendir su declaración ante el Ministerio Público.



III. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

1. Análisis

✓ *Contexto de actos de corrupción*

Es de suma relevancia aclarar que los actos de corrupción cometidos por empresas constructoras no se limitaron a las acciones de la empresa brasileña Odebrecht. A partir de la operación policial denominada “Lava Jato” en Brasil, se determinó que, desde aproximadamente 1997, operaba desde dicho país una red de corrupción y lavado de activos que involucraba a varias empresas constructoras. Estas empresas – en el denominado “club de la construcción”- se dividían las obras públicas, y fidelizaban a los personajes públicos estratégicos a través de diversas modalidades. Una de ellas era el aporte en campañas y la dación de pagos indebidos.

Asimismo, debe quedar claro que las investigaciones penales en los países latinoamericanos, así como las declaraciones como consecuencias de colaboraciones premiadas no han concluido, de modo que los hallazgos obtenidos son importantes pero inacabados.

Dicho ello, el primer nivel del análisis del caso es el contexto de actos de corrupción que se han evidenciado desde que estos hechos se hicieron públicos, en el 2014.

En efecto, las investigaciones y notas periodísticas dan cuenta que el objetivo de la empresa constructora Odebrecht era la obtención de proyectos de obra que le permitan generar mayor ganancia⁸⁵⁴. El mecanismo para asegurar la obtención de proyectos era dar pagos o beneficios económicos a personajes estratégicos con capacidad de gestionar el otorgamiento de obras a Odebrecht. Dado que estos pagos o ventajas económicas son ilícitos, se buscaba ocultarlos, lo que hizo que desde la alta dirección de Odebrecht se generen complejas redes de acumulación y transferencia de activos, tendientes a dificultar el rastreo. Una modalidad de pago era la creación de empresas en paraísos fiscales, con barreras de reserva.

Los pagos indebidos, sin embargo, no se limitaban a transferencias dinerarias a cuentas bancarias en el extranjero, a través de la creación de empresas off shore. Los pagos se hacían, incluso, desde que el funcionario objetivo no asumía función pública. Podía tratarse de un candidato presidencial, o un directivo de empresa. La finalidad era que luego, al ocupar una posición clave, la acción anterior sea el puente para lograr los objetivos.

⁸⁵⁴ La BBC reportó, por ejemplo, lo siguiente:

“El jueves, ejecutivos de Odebrecht, la empresa constructora brasileña, reconocieron ante las autoridades judiciales estadounidenses que la firma había cometido actos de corrupción incluyendo el pago de cerca de US\$788 millones en sobornos. El objetivo: facilitar la consecución de contratos para más de 100 proyectos en distintas naciones de la región.” En: “Lo que se sabe de la enorme red de sobornos de la compañía Odebrecht en 10 países de Latino América”. BBC NEWS. Disponible en: <http://www.bbc.com/mundo/noticias-38410759>



Los pagos, incluso, eran en especie. Odebrecht realizaría fiestas, pagaba gastos de los funcionarios, lo que podía incluir gastos personales como regalos para las parejas (formales o no), incluso solución de problemas económicos relativos a divorcios.

Rodrigo Tacla, exabogado del Departamento de Operaciones Estructuradas de Odebrecht, en el marco de un procedimiento de colaboración, señaló que la empresa solía financiar campañas de políticos, y estos colocaban en sus planes de gobierno los proyectos en los que Odebrecht estaba interesado. Incluso, Odebrecht habría asesorado a los gobiernos para adquirir financiamiento de organismos internacionales⁸⁵⁵.

En relación a otro tipo de ventajas, diferentes a dinero, Tacla dijo⁸⁵⁶:

Odebrecht también organizaba fiestas. Y enviaba mujeres desde Brasil a celebraciones con políticos en Panamá y República Dominicana. Era la forma de la constructora de expresar su agradecimiento. Aunque luego eso también se convertía en un chantaje...

P. *¿Se hacían fotos en esas fiestas?*

R. *Sí. Y se guardaban. El responsable de Odebrecht en Panamá, André Rabello, sabía cómo utilizar esas fotos. Rabello también manejaba información sobre las esposas y las relaciones extraconyugales de los políticos panameños. La constructora hacía regalos a sus mujeres.*

Señaló también que la Banca Privada D'Andorra tuvo un papel neurálgico en las transferencias de dinero. Este banco era el elegido para abrir cuentas bancarias a funcionarios públicos, calificados como Personas Expuestas Políticamente (PEP).

Esto último ha sido también corroborado por José María Irujo, jefe del Equipo de Investigación del Diario El País de España⁸⁵⁷:

¿Cómo es que ellos llegaron a la Banca Privada D'Andorra?
Los funcionarios peruanos no llegaron a esa banca porque se les ocurrió. Odebrecht eligió a la Banca Privada D' Andorra para pagar las coimas a funcionarios de diversos países. El propio banco creaba para estos clientes las cantidades que habían ingresado y los pagos de dos sociedades de Odebrecht: Aeon Group y Clamfield.

Todos estos desembolsos dinerarios para atender asuntos del fuero privado, generaba en las personas una relación cercana y un compromiso con la empresa, que finalmente resultaba en la entrega de obras públicas a su favor, de donde Odebrecht generaba su retorno.

⁸⁵⁵ "El abogado de Odebrecht: La constructora sobornó a más de 1000 personas en el mundo". En: El País. Disponible en: https://elpais.com/internacional/2017/07/25/actualidad/1500995904_099704.html

⁸⁵⁶ "El abogado de Odebrecht: La constructora sobornó a más de 1000 personas en el mundo". En: El País. Disponible en: https://elpais.com/internacional/2017/07/25/actualidad/1500995904_099704.html

⁸⁵⁷ "Jefe de Investigación de El País de España: Odebrecht eligió banco para coimas". En: Perú 21. Disponible en: <https://peru21.pe/politica/jefe-investigacion-pais-espana-odebrecht-eligio-banco-coimas-406081>



A la fecha, se sabe que los países latinoamericanos y centroamericanos donde se han reportado estos casos han sido México, Argentina, Colombia, Perú, Brasil, República Dominicana, Ecuador, Guatemala, Panamá y Venezuela.

✓ **Declaraciones de Jorge Barata**

Como se ha indicado en acápites precedentes, Jorge Henrique Simoes Barata declaró en Brasil sobre los pagos indebidos realizados en Perú, y dijo lo siguiente al ser entrevistado en el marco del procedimiento de delación premiada en Brasil⁸⁵⁸:

“Carlos Nostre me trasladó esa información a mí. Porque sí nos interesaba un proyecto importante, con mucha visibilidad y queríamos participar en él. Continuamos con el proceso de licitaciones y las conversaciones con Jorge Cuba fueron avanzando en el sentido que él decía que podía crear una serie de condiciones técnicas en el proyecto y algunas de las subjetivas para pudiésemos tener mayor puntaje técnico y con eso ser beneficiados en el proceso de licitación. (...) Cuba le hizo una propuesta [a Nostre], de que él podía ayudarnos a cambio de una contrapartida de 1.4 millones de dólares para que seamos ganadores de ese proceso. Carlos Nostre me informó y yo lo autoricé”.

“Eso fue en 2008” (...). “A la hora de presentar un precio al 90 por ciento, con el compromiso de Jorge Cuba que era dar el mayor puntaje técnico, teníamos la certeza de ser ganadores de la licitación”

“Cuando hablamos de ese proceso, él mencionó que habían dos personas en la Comisión que eran de confianza y que permitirían que ganáramos el proceso. Porque el señor Jorge Cuba no estaba en la línea del proceso. No era ministro de Transportes, él era viceministro de Comunicaciones. No tenía una línea de gestión directa sobre el proceso de licitación. Había un comité encargado de eso. ¿Cuál era la garantía que ese comité nos daría el puntaje adecuado? Él dijo que tenía dos personas. Ahí mencionó el nombre de Santiago Chau y Edwin Luyo Barrientos. Y esas dos personas hicieron la validación técnica de nuestro proceso”.

Varios de los elementos del relato hecho por Barata, tales como el pago de, aproximadamente, US\$ 8 millones, la intervención de Santiago Chau y Edwin Luyo en cargos estratégicos, la intervención de Jorge Cuba aunque el sector no era de su competencia, etc, han sido ya corroborados por el Ministerio Público.

✓ **Relación entre funcionarios y sus ubicaciones en puestos estratégicos**

En detalle se ha descrito a partir del punto 8 en adelante, el cargo y/o la intervención de las personas que han tenido relación relevante con el proyecto del Metro de Lima, por lo que solo se hará un resumir ejecutivo de las actividades más relevantes que evidencian el rol crucial que cumplieron en el proyecto:

⁸⁵⁸ “Cómo Odebrecht pactó las coimas del Metro de Lima”. En: IDL Reporteros. Disponible en: <https://idl-reporteros.pe/como-odebrecht-pacto-las-coimas-del-metro-de-lima/>



Persona	Cargo	Intervención
Alan García Pérez	Presidente de la República	Convocó la reunión extraordinaria de Ministros, donde se aprobó el proyecto del Decreto de Urgencia N° 032-2009 y aprobó el decreto de urgencia.
Enrique Javier Cornejo Ramírez	Ministro de Transportes y Comunicaciones	Designó a Jorge Cuba como viceministro de Comunicaciones pese a que tenía procesos penales en curso, y permitió que participe en un proyecto que no estaba dentro de su competencia. Requirió el ingreso de Edwin Luyo y Mariella Huerta al proyecto.
Jorge Luis Cuba Hidalgo	Viceministro de Comunicaciones	Intervino, de facto, en el proyecto del Tren Eléctrico pese a no tener competencia funciona. Ello con la anuencia del entonces Ministro de Transportes. Se le vincula con cuatro empresas offshore, de manera directa o indirecta: Oblong, Hispamar, Julson y Coneng Assets. Estas empresas habrían recibido depósitos de dinero provenientes de Odebrecht, y fueron abiertas por personas con relación sentimental, amical y familiar con él.
Edwin Luyo Barrientos	Miembro del Comité de Selección del Tramo 2	Ha reconocido la vinculación con Oblong y haber recibido depósitos de Odebrecht. Sus empresas CADELU y CONCRELU contrataron como consultores a Miguel Navarro y Jorge Cuba en el año 2013.
Mariella Huerta Minaya	Presidenta del Comité de Selección del Tramo 2	Vinculada a la empresa <i>offshore</i> Oblong
Santiago Chau Novoa	Miembro del Comité de Selección del Tramo 1	Vinculado a la <i>offshore</i> ULTON. Ha reconocido haber recibido transferencias de Odebrecht y estar vinculado a dicha <i>offshore</i> .
Raúl Antonio Torres Trujillo	Director Ejecutivo de Provias Nacional	Entre Provias y la AATE se aprobó, en un día, el incremento del valor referencial del tramo 1. Durante su gestión, se permitió la participación de Edwin Luyo y Mariella Huerta en el proyecto.
Miguel Ángel Navarro Portugal	Consultor del Viceministerio de Comunicaciones.	Vinculado a las empresas offshore Oblong y Julson. Reconoció su vinculación y haber recibido depósitos.



Jessica Carola Tejada Guzmán	Pareja de Jorge Cuba	Vinculada por ser beneficiaria final de Oblong y Julson
Oswaldo Dúber Plasencia Contreras	Director Ejecutivo de la AATE	Fue asesor de Alan García y de Enrique Cornejo. Entre Provias y la AATE se aprobó, en un día, el incremento del valor referencial del tramo 1.
Jorge Luis Menacho Pérez	Secretario General del MTC	Suscribió las designaciones de los miembros de los comités de selección.
Jesús Wilfredo Munive Taquia	Miembro del Comité de Selección del Tramo 2	Fue incorporado como miembro del Comité por Menacho Pérez sin haber sido propuesto por la Dirección Ejecutiva de Provias Nacional, como en todos los otros casos. Fue la única persona miembro de ambos comité de selección (tramo 1 y 2).

✓ **Creación de empresas offshore en la Banca Privada D'Andorra (BPA) y recepción de pagos indebidos por parte de Odebrecht**

Se ha determinado que se crearon tres empresas *offshore* en la BPA, que recibieron depósitos de **AEON GROUP**, de Odebrecht: **HISPAMAR**, **OBLONG** y **JULSON**. Además de una empresa adicional con Santiago Chau como único beneficiario (**ULTON**).

La BPA ha reportado a los titulares o beneficiarios finales de estas empresas, quienes coincidentemente guardan relación, directa o indirecta, con Jorge Cuba Hidalgo, quien a la fecha de los hechos era viceministro de Comunicaciones, sin competencia para intervenir en asuntos de transportes.

Algunas páginas del informe de la BPA fueron dados a conocer a la opinión pública, de los cuales los siguientes corresponden a los hechos de esta línea de investigación⁸⁵⁹:

⁸⁵⁹ "Los sobornos de Odebrecht en Perú al descubierto". En: IDL Reporteros. Disponible en: <https://idl-reporteros.pe/los-sobornos-de-odebrecht-en-peru-al-descubierto/>



Polícia d'Andorra

INFORME

Lloc	Data	Funcionari/s
A Escaldes-Engordany	8/05/2017	Caporal PO166

ÀREA / UNITAT / GRUP

Àrea de Policia Judicial i Investigació Criminal, Unitat d'Investigació Criminal Especialitzada 2, Grup de Delictes de blanqueig de diners o viors.

OBJECTE

Presumpte delicta contra l'administració de justícia.

REFERÈNCIES

8000199/2015 (OPERACIÓ PERNAMBUCO / PERÚ).

IMPLICATS

RANDALEE INVESTMENTS SA
RELTON HOLDING SA
MAXCRANE FINANCE SA
Juan Carlos ZEVALLOS UGARTE

En continuació a les investigacions que es porten a terme per descobrir l'entramat de suborns propiciats per **Marcelo ODEBRECHT**, magnat de la construcció a Llatinoamèrica a través de la Constructora ODEBRECHT, pagaments que s'encetaren des d'entitats bancàries del Principat i més concretament des de **BANCA PRIVADA D'ANDORRA** i en compliment de l'ofici amb la referència indicada a l'encapçalament, de data 5 de novembre de 2015, de l'Hble. Sra. Batlle Candeló MINGORANCE CAIRAT, informem:

• En data 28/04/2017 (veure dossier tramés amb la nostra referència I-183/17), trametrem un informe amb un ampli anàlisi sobre els moviments financers de tres societats representades per persones vinculades amb l'obra pública de la República del Perú, que haurien rebut fons en concepte de suborns per part d'ODEBRECHT, a saber:

1.- **AMMARIN INVESTMENT** (compte núm. 1200289077).
Representada per **Faresah Miguel ATALA HERRERA** (Vicepresident de petrolis de Perú PETROPERU).

Rep per ordres d'ODEBRECHT un global d'1.312.000 USD.

2.- **JULSON INTERNACIONAL** (compte núm. 1200523169).

Representat per **Miguel Angel NAVARRO PORTUGAL** (funcionari del Ministeri de Transport i Comunicacions, durant el mandat ministerial d'Enrique CORNEJO).

Són els darrers beneficiaris del compte:

Edwin Martín LUYO BARRIENTOS (titular del Comitè Especial de licitació pel tram 2 del metro de Lima).

Mariella Janetta HUERTA MINAYA (Presidenta del Comitè de licitació del tram 2 de la línia de metro de Lima).

Jessica Carolina TEJADA GUZMAN (parella del vice-ministre Jorge CUBA HIDALGO)

El compte rep per ordres d'ODEBRECHT, la suma total de 500.000 USD

D-18
V.2

C/la de l'Esplanada, 40 - Edif. Administratiu de l'Ofic. - ADO700 Escaldes-Engordany - Principat d'Andorra
Tel: +376 872 000 - Fax: +376 872 001 - E-mail: policia@pja.ad

Pàgina 1 de 12



Polícia d'Andorra

3.- **HISPAMAR INTERNATIONAL CORP** (compte número 1200424148).
Representat per Victor Enrique MUNOZ CUBA (havia estat consultor per a la constructora ODEBRECHT, en el projecte de la línia I i II del metro de Lima. Els diners que hauria rebut el compte sota la seva representació acabarien en mans de Jorge CUBA HIDALGO viceministre de Transports i Comunicacions del Govern peruà).

El compte rep per ordres d'ODEBRECHT, la suma total de 6.699.872,43 USD.

4.- **OBLONG INTERNATIONAL INC** (compte número. 1200527297).

Representat per Edwin Martin LUYO BARRIENTOS i Mariella Janette HUERTA MINAYA.

El compte rep per ordres d'ODEBRECHT, la suma total d' 1.200.000 USD.

En total els quatre comptes van rebre **9.711,872,43 USD**

• En el transcurs de les investigacions s'identifiquen quatre comptes més, sota la titularitat de persones jurídiques i físiques, amb compte a **BANCA PRIVADA D'ANDORRA**, vinculats amb l'obra pública a la República del Perú, que han rebut fons presumptament d'origen il·lícit, per part de la constructora ODEBRECHT, a saber :

- RELTON HOLDING SA
- RANDALEE INVESTMENTS SA
- MAXCRANE FINANCE SA
- Juan Carlos ZEVALLOS UGARTE

EXAMEN DELS MOVIMENTS BANCARIS :

• **RELTON HOLDING SA.**

Societat constituïda a Panamà, que obre un compte a BPA, el 09/08/2013, amb número **AD30 0006 0008 2812 0061 7071**.

Consta com a únic representant, **Gabriel PRADO RAMOS¹**.

Dipòsit sense saldos, amb un deute amb l'entitat de 171,80 EUR.

L'interessat es presenta com a consultor d'empreses i inversionista, amb intencions d'ingressar inicialment un milió de dòlars nord-americans.

Segons els document KYC (qüestionari de coneixement del client), fou presentat a l'entitat bancària per **AEON GROUP INC**.

*Segons les fonts d'informació consultades a través d'Internet, **Gabriel PRADO**, era Director de Seguretat Ciutadana de la municipalitat de Lima (Perú) i també President - Gerent, del Director i de la junta d'accionistes de l'empresa pública-municipal EMAPE (Empresa Municipal Administradora de Peaje - Municipalidad de Lima).*

EMAPE, és una corporació pública municipal, quin objectiu és la construcció, remodelació, conservació i administració de les vies de trànsit ràpid i municipal de Lima, així com de les vies d'accés, ponts, passos a nivell, zones de serveis i altres infraestructures municipals.

Resum operatiu del compte:

El dipòsit pràcticament no ha tingut moviments, tan sols una operació el 15/01/2015, d'ingrés a través de traspàs, que prové del compte de **BPA SERVEIS**, import de per valor de **3.048 EUR**.

¹ **Gabriel PRADO**, nascut el 28/05/1975 a Ayacucho (Perú), de nacionalitat peruana, amb passaport número 5162745.

D-16
V.2



Como puede verse, de acuerdo al informe de la BPA:

- **JULSON** es una empresa con cuenta abierta por Miguel Ángel Navarro Portugal y que tiene como beneficiarios a Edwin Luyo Barrientos, Mariella Huerta Minaya y Jessica Tejada, además del propio Navarro Portugal.
- **HISPAMAR** es una empresa con cuenta abierta por su beneficiario Víctor Enrique Muñoz Cuba, sobrino de Jorge Cuba Hidalgo.
- **OBLONG** es una empresa con cuenta abierta en el BPA cuyos beneficiarios finales son Edwin Luyo Barrientos y Mariella Huerta Minaya.

Por información revelada por el Ministerio Público, se conoce que las cuentas antes indicadas recibieron depósitos de **AEON GROUP**. **JULSON** recibió un depósito de US\$ 500,000 dólares; **HISPAMAR** recibió depósitos que, en total, ascendieron a US\$ 6'699,872.43 que se desagregan en las siguientes operaciones: a) cuatro transferencias que sumadas dan un total de US\$ 449,872.42; b) una transferencia del 15 de marzo de 2010 por parte de Klienfeld Services por US\$ 830,000.00; c) y siete depósitos de AEON GROUP INC, que se detallan de la siguiente manera⁸⁶⁰:

Fecha	Monto (en dólares)
1/8/12	2'000.000.00
30/11/12	300,000.00
11/12/12	120,000.00
11/7/13	495,000.00
3/7/13	505,000.00
7/12/13	1'000,000.00
11/4/14	1'000,000.00
Total:	5'420,000.00

OBLONG, por su parte, recibió US\$ 1'230,840.08⁸⁶¹. Estos montos, sumados, dan como resultado los más de 8 millones de dólares que, de acuerdo con el relato de Jorge Simoes Barata, Jorge Cuba habría solicitado como pago indebido por ayudar a Odebrecht a ganar la licitación del tramo 1 y tramo 2 de la Línea 1 del Metro de Lima, como se ve en el siguiente gráfico:

⁸⁶⁰ Información de redacción y elaboración de cuadro tomada de Diario La República (<https://larepublica.pe/politica/1009276-sobornos-se-abonaron-a-cuentas-de-firmas-offshore-en-europa=>), IDL Reporteros (<https://idl-reporteros.pe/como-odebrecht-pacto-las-coimas-del-metro-de-lima/>), El Comercio (<https://elcomercio.pe/politica/fiscalia-identifica-transferencias-odebrecht-funcionarios-gobierno-aprista-noticia-450253>) y audio de la audiencia de prisión preventiva contra Cuba Hidalgo.

⁸⁶¹ Como indicamos en el acápite correspondiente, Oblong recibió tres depósitos de US\$ 196,000, US\$304,000 y US\$ 700,000. Cuando se liquidó la cuenta, se liquidó con un adicional de US\$ 30,480, dando un total de 1'230,840.



Fuente: Prensa
Elaboración: Comisión Investigadora

Si al monto recibido por **HISPAMAR**, se le adiciona el monto recibido por **OBLONG** ascendente a US\$ 1'230,840.08⁸⁶², se obtiene un total de US\$ 7'930,712.51. Si a este resultado, se le adiciona los US\$ 500,000 dólares recibidos por Jorge Cuba el 17 de abril de 2013 de parte de **JULSON**⁸⁶³, el total que se obtiene asciende a US\$ 8'430,712.51, es decir, aproximadamente los US\$ 8'100,000.00 que, supuestamente, habría negociado Cuba Hidalgo con Odebrecht.

Se ha determinado, además, que el monto recibido por **HISPAMAR**, fue re enviado a la *offshore* panameña Coneng Assets Inc, vinculada a Víctor Muñoz y Jorge Cuba, según afirmó la Fiscalía en la audiencia de prisión preventiva de Víctor Muñoz.

✓ **Reconocimiento de pagos de parte de Odebrecht**

Se ha indicado ya con detalle que Miguel Ángel Navarro, Edwin Luyo Barrientos y Santiago Chau Novoa reconocieron ser titulares o beneficiarios de las cuentas de la BPA, relacionadas con las *offshore* **HISPAMAR**, **OBLONG** y **JULSON**. En el caso de Chau Novoa, a él se le vincula con la *offshore* **ULTON**, donde también se recibieron pagos de Odebrecht reconocidos por él, provenientes de **AEON GROUP**.

⁸⁶² Como indicamos en el acápite correspondiente, Oblong recibió tres depósitos de US\$ 196,000, US\$304,000 y US\$ 700,000. Cuando se liquidó la cuenta, se liquidó con un adicional de US\$ 30,480, dando un total de 1'230,840.

⁸⁶³ De acuerdo con El Comercio, la cuenta está vinculada a Edwin Luyo, Miguel Navarro, Mariella Huerta y Jessica Tejada. En: Fiscalía identifica transferencias a funcionarios del gobierno aprista. En: Diario El Comercio. Lima: 15 de agosto de 2017. Disponible en: <https://elcomercio.pe/politica/fiscalia-identifica-transferencias-odebrecht-funcionarios-gobierno-aprista-noticia-450253>



En esa medida, se tiene que algunos de los principales actores del caso ya han reconocido haber recibido dinero de Odebrecht en las cuentas abiertas en Andorra, a nombre de empresas *offshore*.

Es relevante reiterar que Jorge Cuba, Miguel Navarro y Edwin Luyo, en términos laborales y de negocios conjuntos, fueron personas cercanas a lo largo del tiempo. Entre otras coincidencias ya descritas, se tienen las siguientes:

- CADELU y CONCRELU, empresas de Edwin Luyo, contrataron a Jorge Cuba y a Miguel Navarro como consultores, y en el año 2013, ambos recibieron, en total, S/. 160,000.00 cada uno.
- Miguel Navarro y Jorge Cuba, en el año 2014, se entrevistaron con el entonces viceministro de Transportes y se identificaron como miembros de la empresa "DATA TURS" cuya existencia no ha podido ser comprobada.
- Miguel Navarro y Edwin Luyo fueron parte del Consorcio Casma, que ganó la buena pro en una obra licitada por Provias Nacional.
- Miguel Navarro visitó en 2014 a Raúl Torres Trujillo, Director Ejecutivo de Provias Nacional, identificándose como miembro de CADELU, empresa de Edwin Luyo.
- Miguel Navarro fue contratado como asesor del viceministerio de Comunicaciones, cuando Jorge Cuba tenía el cargo de Viceministro.

✓ ***Patrón de modalidad de retorno de pago de empresas consorciadas***

La teoría esbozada por el Ministerio Público – que proviene de las declaraciones de Jorge Henrique Simoes Barata y otros colaboradores en el marco del procedimiento de colaboración eficaz- establece que las empresas constructoras peruanas con las que Odebrecht formó consorcios habrían conocido los actos de corrupción de la empresa brasileña, y aceptaron distribuir entre ellas el costo del pago indebido. El mecanismo que se habría utilizado para disfrazar la devolución de su parte correspondiente fue el ceder utilidades (ganancia) a Odebrecht, justificando ello en el reconocimiento de los mayores riesgos que éste habría asumido.

De hecho, en la audiencia de prisión preventiva contra los directivos de las empresas peruanas consorciadas para el caso de la Interoceánica, la Fiscalía sostuvo que el acuerdo de distribución de utilidades diferenciado era el mecanismo de devolución de coimas. Si bien aún no hay certeza absoluta de que estos acuerdos hayan sido la vía de devolución, hay sospecha grave suficiente al respecto.

En lo que compete a esta línea de investigación, la empresa GyM S.A. – que forma parte del Grupo Graña y Montero- conformó el Consorcio Tren Eléctrico Lima con Odebrecht, en el año 2009 y se liquidó en el año 2015, cuando se concluyó y entregó el tramo 2 de la Línea 1 del Metro de Lima. Precisamente, en ese año se realizó un último acuerdo de distribución diferenciada de utilidades, donde se reconoció el mayor riesgo asumido por Odebrecht.

El representante de Grupo Graña y Montero, José Alejandro Graña Miro Quesada, señaló ante la Comisión que nunca se supo sobre los acuerdos ilícitos para el pago



de ventajas económicas de Odebrecht⁸⁶⁴. Sin embargo, se conoce que distintas subsidiarias del Grupo Graña y Montero formaron consorcios con Odebrecht en más de un proyecto, a lo largo de más de diez años, por ejemplo, en Chavimochic, la carretera Interoceánica Norte, los tramos 2 y 3 de la carretera Interoceánica Sur, y en el Gasoducto del Sur y, por supuesto, en el Tren Eléctrico. En el caso de las IIRSA, en 2011, y luego en el Tren Eléctrico, en 2015 se hicieron reparto diferenciado de utilidades, donde los consorciados del Grupo GyM cedieron sus ganancias a Odebrecht, según las actas remitidas por el propio grupo Graña y Montero, de modo que el desconocimiento de ésta práctica indebida de la empresa brasileña por parte de su consorciada peruana es poco verosímil, considerando no solo la cantidad de años en que formaron consorcios, sino la cantidad de subsidiarias del Grupo Graña y Montero que participaron en obras con las empresas brasileñas.

Es de destacar que inicialmente Jorge Barata declaró que, en lo que respecta a coimas, actuó solo y sin conocimiento de sus consorciadas peruanas. Sin embargo, una investigación periodística ha señalado que otros colaboradores eficaces del Ministerio Público informaron, consistentemente, que Odebrecht informó a sus consorciadas de los pagos ilícitos, especialmente, del que habría recibido el expresidente Alejandro Toledo⁸⁶⁵ y señalaron que la forma de devolución era a través de estos acuerdos de distribución diferenciada.

De lo anterior, se desprende que se ha determinado, a partir de hechos indiciarios de conducta criminal, que funcionarios públicos del Estado peruano recibieron montos dinerarios indebidos provenientes de la empresa Odebrecht, como consecuencia de actos de corrupción.

Ello proviene del análisis, conjunto y concurrente con los otros elementos antes descritos, y que a continuación se listan:

El primer elemento es que la empresa Odebrecht, a través de su principal miembro, ha reconocido haber tenido una larga práctica de corrupción, implementada como forma regular y recurrente para operar en los distintos países donde ha intervenido, con la finalidad de garantizar la ejecución de obra pública y, en definitiva, generar ganancias.

El segundo elemento es que, en ese contexto de corrupción confesada, la empresa brasileña Odebrecht – a través de Constructora Norberto Odebrecht Sucursal del Perú S.A.- fue la empresa líder dentro del Consorcio Tren Eléctrico Lima, el cual se encargó de la ejecución de los tramos 1 y 2 de la Línea 1 del Metro. La otra empresa constructora, fue GyM S.A., subsidiaria del Grupo Graña y Montero, con quien Odebrecht ya se habría consorciado en otros proyectos.

El tercer elemento, es que los miembros del Comité de Selección encargado de la elección del contratista fueron personas que, por un lado, se encontraban relacionadas profesionalmente con Jorge Cuba Hidalgo, viceministro de Comunicaciones, y por otro, son personas que han admitido haber abierto empresas off shore con cuentas en la BPA y haber recibido pagos de la empresa

⁸⁶⁴ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 17° Sesión (transcripción). Lima, 10 de marzo de 2017, p. 3.

⁸⁶⁵ “Obtención de resultados”. En: IDL-Reporteros. Disponible en: <https://idl-reporteros.pe/obtencion-de-resultados/>



Odebrecht. Uno de ellos, Miguel Ángel Navarro Portugal, señaló que las cuentas se abrieron a pedido de Jorge Cuba.

El cuarto elemento es que las personas que no formaron parte de los Comités de Selección, pero que se encuentran vinculados a Jorge Cuba Hidalgo también recibieron dinero de Odebrecht en cuentas abiertas también en el BPA, que corresponden a empresas *offshore*. Estas personas son Víctor Muñoz Cuba – relacionado con Hispamar- hijo de la hermana de Jorge Cuba, y Jessica Tejada Guzman – relacionada con Oblong y Julson- pareja sentimental de Jorge Cuba por más de cuatro años.

El quinto elemento, es que Jorge Luis Cuba Hidalgo asumió el cargo de viceministro de Comunicaciones en fecha posterior a reuniones del entonces presidente de la República con los directivos de Odebrecht. Su designación la hizo el entonces Ministro de Transportes y Comunicaciones, Enrique Cornejo Ramírez. Como es evidente, Cuba Hidalgo – al ser del sector comunicaciones- no debería haber tenido injerencia en el sector transportes. Sin embargo, ante la Comisión se ha señalado que el sí participaba del proyecto del Tren Eléctrico⁸⁶⁶.

El sexto elemento es que en este caso, se utilizó el denominado “riesgo adicional” para justificar el que la consorciada peruana entregue parte de sus ganancias (utilidades) a Odebrecht. Modalidad que también se aplicó en el caso de la Interoceánica.

Todo ello lleva a determinar que, en este caso, existen indicios graves de la comisión de conductas criminales por parte de los funcionarios públicos intervinientes, así como por parte de los privados (personas naturales o jurídicas) que tuvieron participación directa en los hechos.

Asimismo, se ha identificado un conjunto de hechos que no han sido tipificados en un delito específico porque requieren mayores actos de investigación, pero que analizados de manera conjunta y concurrente podrían evidenciar indicios criminales.

✓ Interés político en la obra

La obra del Tren Eléctrico fue una obra prioritaria durante el segundo gobierno de Alan García Pérez. Esto fue reconocido por el ante la Comisión Investigadora Multipartidaria. El interés fue concluir la misma antes del fin del segundo mandato, lo que iba a ocurrir dentro de los 18 meses posteriores al inicio de la ejecución del proyecto.

En el Perú, según han declarado los expertos ante la Comisión, no se tenía experiencia en la construcción de un proyecto tan grande y específico como lo fue el Tren Eléctrico. La experiencia anterior, a cargo del consorcio Tralima, quedó inconclusa y constituyó un fracaso del primer gobierno de Alan García.

En esa medida, no es extraño que haya resultado urgente para el gobierno de turno concluir la obra en 18 meses. La empresa que, según se ha relatado, ofreció cumplir con dicha labor en corto tiempo fue Odebrecht, de modo que su elección como constructor fue, probablemente, casi inevitable.

⁸⁶⁶ En acápites anteriores se han citado las declaraciones de los intervinientes en el proyecto, donde señalan la participación de Jorge Cuba Hidalgo.



✓ Declaración de Jorge Henrique Simoes Barata

Ha sido ya citada la declaración que Jorge Simoes Barata hizo ante la Procuraduría de Bahía, donde señaló que en 2008 se ofreció a Odebrecht el otorgamiento de la buena pro de los dos tramos que componían la Línea 1 del Metro de Lima. A cambio, Jorge Cuba habría solicitado el pago de, aproximadamente, US\$ 8'100,000.00 dólares por ambos tramos.

Según el relato, el ofrecimiento lo hizo Jorge Cuba Hidalgo, cuando aún no asumía el cargo de viceministro de Comunicaciones, a Carlos Nostre, quien lo traslado a Jorge Barata. Este último reconoció haber aceptado el acuerdo. Indicó, además, que Cuba señaló a Edwin Luyo y a Santiago Chau como personas de confianza que colaborarían con la gestión, y que el pago se haría a través de un sobrino de Jorge Cuba.

Todos los hechos descritos han sido corroborados en el caso.

Secuencia de hechos consecutivos en el tiempo

En el año 2008, año indicado por Jorge Henrique Simoes Barata como el tiempo en el cual se habría realizado el acuerdo ilícito, ocurrieron los siguientes hitos concatenados:

- a. El 11 de septiembre de 2008, Alan García Pérez, como presidente de la República, se reunió con Emilio Odebrecht, Marcelo Odebrecht, Jorge Barata y Luiz Mameri en Palacio de Gobierno.
- b. El 29 de noviembre de 2008, dos meses después de la precitada reunión, Enrique Cornejo fue designado como Ministro de Transportes y Comunicaciones.
- c. El 01 de diciembre de 2008, dos días después de la designación de Enrique Javier Cornejo Ramírez, Jorge Menacho Pérez fue designado, por el propio Enrique Cornejo, como secretario general del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Previamente, se había desempeñado como secretario general del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, a cargo en ese tiempo también de Enrique Cornejo.
- d. El 30 de diciembre de 2008, tres meses después de la reunión indicada, Enrique Cornejo designó a Jorge Cuba Hidalgo como asesor en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, pese a encontrarse en curso un proceso por delitos de corrupción de funcionarios.
- e. En el 2008, Edwin Luyo ha reportado haber laborado como consultor para el proyecto de mejoramiento de la avenida Nestor Gambetta, en la empresa JNR CONSULTORES S.A. Esta empresa fue una de incluidas en las investigaciones por los casos de corrupción detectados, precisamente, en la obra denominada "proyecto Nueva Gambetta", durante la gestión como gobernador de Felix Moreno⁸⁶⁷.

⁸⁶⁷ Odebrecht será tercero civil responsable en dos denuncias abiertas en Perú. Lima, 08 de noviembre de 2017. Disponible en <https://gestion.pe/economia/empresas/odebrecht-sera-tercero-civil-responsable-dos-denuncias-abiertas-peru-150017>. También, Denuncian a Félix Moreno por coludirse con constructoras comprendidas en Caso Lava Jato. Lima, 19 de enero de 2017.



En el año 2009 ocurrieron los siguientes hechos sucesivos:

- a. El 19 de febrero de 2009 se realizó la sesión extraordinaria del Consejo de Ministros, donde se aprobó la base del futuro Decreto de Urgencia N° 032-2009
- b. Al día siguiente, el 20 de febrero de 2009, a través del convenio de cooperación institucional, se transfirió el control de los procesos al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entidad que, a su vez, delegó el control de los procesos de contratación a Provías Nacional (Raúl Torres Trujillo) y a la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (Oswaldo Dúber Plasencia Contreras).
- c. El 27 de febrero de 2009, Miguel Ángel Navarro Portugal ingresó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al ser contratado para realizar labores de manejo de base de datos en el Viceministerio de Comunicaciones. Cabe destacar que, apenas un mes antes de esta contratación, Navarro trabajó con Edwin Luyo en CADELU S.A., empresa de la que éste último es dueño.
- d. El 12 de marzo de 2009, Jorge Cuba fue promovido a viceministro de Comunicaciones.
- e. El 28 de abril de 2009 se conformó el Comité de Selección del Tramo 1, donde estuvieron Santiago Chau y Jesús Munive.
- f. El 27 de mayo de 2009, Enrique Javier Cornejo Ramírez le indicó a Raúl Torres Trujillo la contratación de Edwin Martín Luyo Barrientos y Mariella Janette Huerta Minaya en el proyecto del Tren Eléctrico.
- g. El 1 de junio de 2009, Mariella Janette Huerta Minaya fue contratada por Enrique Javier Cornejo Ramírez como consultora en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Apenas cuatro meses antes, Huerta había formado parte de CADELU S.A. (entre septiembre de 2007 a febrero de 2009).
- h. El 15 de junio de 2009, Jorge Luis Cuba Hidalgo designó a Miguel Ángel Navarro Portugal como asesor del viceministerio de Comunicaciones.
- i. El 22 de junio de 2009 se aprobó el aumento del valor referencial de la licitación del tramo 1 en tan solo un día. En dicho día se emitieron alrededor de 14 documentos sustentatorios del aumento, y fueron entregados en Provías Nacional y en la AATE, cuyas sedes se encontraban en distritos extremos (Lima Centro y Villa El Salvador⁸⁶⁸).
- j. El 15 de julio de 2009, por Resolución Ministerial N° 510-2009-MTC/01, se designó a Oswaldo Dúber Plasencia Contreras como director ejecutivo de la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico, cargo que ocupó hasta agosto del 2013. Antes de ser nombrado en ese cargo, fue asesor de Alan García, en el Despacho Presidencial y luego asesor del Despacho del Ministro de Transportes y Comunicaciones, a cargo de Enrique Cornejo.

Disponible en <https://redaccion.lamula.pe/2017/01/19/odebrecht-lava-jato-corrupcion-felix-moreno-denuncia-fiscalia/redaccionmulera/>

⁸⁶⁸ En el año 2009, la AATE se encontraba en Jr. Solidaridad, cuadra B s/n, Parque Industrial de Villa El Salvador. Actualmente, se encuentra en el distrito de Miraflores.

k. El 22 de julio de 2009, Raúl Torres, agradece el envío de dos profesionales de apoyo e indicó que destaco a Mariella Huerta a la Unidad Gerencial de Obras del Tren, y a Edwin Luyo a la Oficina de Proyectos Especiales, a fin de que apoyen en los procesos de selección y con los documentos técnicos de la licitación. Posteriormente, ambos formarían parte del Comité de Selección del Tramo 2.

✓ **Funcionarios públicos intervinientes en la obra**

Según el relato de hechos precedente, el gobierno de turno designó a a funcionarios de confianza en puestos relevantes dentro de la ejecución de proyecto del Tren Eléctrico, según el siguiente gráfico:



Elaboración: Comisión Investigadora

Como se ha relatado, la mayoría de personas que aparecen en el gráfico, y cuya intervención fue necesaria para la obtención del fin principal (elección de Odebrecht), se encuentran vinculadas entre sí o han tenido vinculaciones entre ellas, sea a nivel profesional-laboral, político, de confianza o incluso de negocios conjuntos.

✓ **Intervención del exviceministro de Comunicaciones en una obra del sector Transportes**

Existe en el caso suficientes indicios que permiten razonablemente afirmar que Jorge Luis Cuba Hidalgo, pese a haber tenido el cargo de viceministro de Comunicaciones, tenía intervención, capacidad de mando, injerencia y empoderamiento en el proyecto de la Línea 1 del Metro de Lima.

Ello es corroborado por la declaración de Edwin Martín Luyo Barrientos y de Johnny Garro Fernandini (ambas citadas en el acápite correspondiente), y en la delegación que Enrique Cornejo hizo a favor de Jorge Cuba, permitiéndole realizar viajes en comisión de servicio sobre temas relativos a la compra de trenes, sin que él haya tenido el *expertise* necesario para ello.

Es especialmente relevante, además, lo declarado por Luyo Barrientos, pues indicó que la explicación a este hecho anómalo sería la confianza que Jorge Cuba y Enrique Cornejo se tendrían, extracto de la declaración que ya ha sido citado.

En ningún caso se dio una explicación coherente a las consultas sobre por qué el viceministro de Comunicaciones estaba ejerciendo, de facto, las funciones del



viceministro de Transportes. Lo cierto es que dicha irregularidad permiti3 que Jorge Cuba tenga un nivel de control sobre el proyecto del Tren El3ctrico, lo que es coherente con la declaraci3n de Jorge Simoes Barata, resumida.

✓ Declaraci3n de Miguel Angel Navarro Portugal ante el Ministerio P3blico

El 10 de agosto de 2018, una investigaci3n periodística public3 extractos de la declaraci3n que Miguel 3ngel Navarro Portugal hizo ante la Fiscalía, en el marco de su proceso de colaboraci3n⁸⁶⁹. Debe indicarse que las declaraciones y, en general, los resultados de la investigaci3n del Ministerio P3blico tienen el car3cter de reservado, por lo que no han sido compartidos incluso con esta Comisi3n.

En la nota periodística se citan extractos de la declaraci3n de Navarro Portugal que harían concluir que Jorge Cuba Hidalgo y Enrique Javier Cornejo Ram3rez trabajaron de manera conjunta refuerzan la hip3tesis que la obra del Tren El3ctrico, y todo lo que su conclusi3n supuso, fue conocido por el expresidente García, 3l fue la persona que impuls3 y presion3 para que se logre el fin cometido. El m3vil, como ya se ha seÑalado, fue el enorme inter3s pol3tico que tenía el expresidente de concluir la obra en cortos 18 meses.

Textualmente, la nota periodística seÑal3 lo siguiente: *“En el aÑo 2008 se estaba dando la licitaci3n del Tren El3ctrico y, en ese momento, el presidente de la Rep3blica Alan García estaba preocupado porque no hubo postores, pues había muchos riesgos en la concesión. En esas circunstancias, Oswaldo Plasencia, quien era asesor de Palacio, coordinaba con Jorge Luis Cuba y le pedía consejo a Edwin Luyo, debido a la experiencia que Jorge Cuba le reconocía en el tema de transporte”*⁸⁷⁰

(...) “Seg3n el testigo lo m3s importante para Alan García era inaugurar algo antes del 28 de julio. Las condiciones impuestas por el expresidente hicieron t3cnicamente imposible que ninguna empresa constructora, salvo Odebrecht, pudiera participar en la licitaci3n p3blica. Fue, en suma, un concurso hecho a la medida de los brasileÑos”⁸⁷¹

(...) “En ese momento Oswaldo Plasencia y Jorge Cuba ya tenían claro que se debía licitar la obra civil junto con la electromecánica y la reparaci3n de los trenes existentes. El problema era que t3cnicamente no se podía hacer en el tiempo que pedía Alan García” (...) “Cuba y Plasencia convocaron a algunos empresarios del sector al MTC para preguntarles en cu3nto tiempo podrían realizar las obras. Ellos contestaron que en 24 meses como m3nimo, lo que entorpecía los planes del expresidente García. “Entonces Jorge Cuba les dijo: nos interesa que todo se termine en 18 meses. ¿Pueden hacerlo? La mayoría dijo que era imposible. En ese momento se levant3 Carlos Nostre, de Odebrecht, y dijo que ellos podían hacerlo en ese tiempo”.

Seg3n la secuencia de la declaraci3n, luego de esta reuni3n, es que Jorge Cuba se encontr3 lo suficientemente empoderado como para ser quien gestione las coimas con Odebrecht, así como el detalle necesario para lograr que sean ellos quienes obtengan la buena pro.

⁸⁶⁹ Testigo clave en la pista de AG. En: Hildebrant en sus trece. AÑo: 9, N3 407. Lima: 10 de agosto de 2018.

⁸⁷⁰ Testigo clave en la pista de AG. En: Hildebrant en sus trece. AÑo: 9, N3 407. Lima: 10 de agosto de 2018, p3g. 6

⁸⁷¹ Testigo clave en la pista de AG. En: Hildebrant en sus trece. AÑo: 9, N3 407. Lima: 10 de agosto de 2018, p3g. 7



Del relato de Navarro, citado por la nota periodística, se evidencia también que Enrique Cornejo, al igual que Jorge Cuba, se comprometió a lograr que el proyecto del Tren Eléctrico sea concluido en el tiempo exigido, y que trabajó en coordinación con Jorge Cuba. Sobre él se dijo *“Alan García estaba furioso, sabía que ese proyecto tenía que terminarlo en su mandato sino nadie y llama a Enrique Cornejo Ramírez para que proponga soluciones (...)”*. Dijo además sobre el compromiso de Cornejo y Cuba con el proyecto que *“los dos dijeron que sí, pero necesitarían de empoderamiento y un tiempo para plantearle la mejor manera de realizar el proceso, Alan García les dio unos días para que presenten un cronograma de trabajo y lo que necesitaban durante el proceso”*.

Asimismo, también se evidenció que Jorge Luis Cuba Hidalgo trabajó en coordinación con Oswaldo Dúber Plasencia Contreras cuando aún era asesor.

Finalmente, es de destacar una repartición de US\$ 1'000,000.00 descrita por Navarro⁸⁷², según la cita de la nota, que se habría realizado de la siguiente manera:

- Jorge Cuba: US\$ 500,000.00
- Edwin Luyo: US\$ 275,000.00
- Mariella Huerta: US\$ 100,000.00
- Jesús Munive: US\$ 100,000.00
- Miguel Navarro: US\$ 25,000.00

Como ya ha sido señalado, Edwin Luyo, Mariella Huerta y Jesús Munive fueron los tres miembros del Comité de Selección del Tramo 2. No se descarta que Jesús Munive haya recibido, probablemente, algún monto adicional pues él fue la única persona que formó parte de los dos Comité que se conformaron para el Tren Eléctrico, hecho que deberá ser investigado por el Ministerio Público.

✓ ¿Posible coordinación y direccionamiento?

Según se evidencia de la cronología de hechos relevantes ocurridos entre el 2008 y 2009, de la vinculación entre los intervinientes, y de la declaración que brindara Miguel Navarro a la Fiscalía, se evidencia una secuencia temporal entre las personas que se empezaron a designar luego de la reunión que el expresidente tuvo en septiembre de 2008 con los altos funcionarios del grupo Odebrecht, y se evidencia la vinculación que existió entre estas personas.

Según se ha identificado, cada una de estas personas, al poco tiempo de haber sido nombradas, contribuyeron a:

- (i) Que el Consorcio Tren Eléctrico obtenga la buena pro en ambos tramos de la Línea 1;
- (ii) Que Edwin Luyo, Santiago Chau, Jesús Munive y Mariella Huerta sean nombrados como miembros del Comité de Selección;

⁸⁷² Debe tenerse presente que, a la fecha de cierre del informe, las declaraciones de Miguel Navarro Portugal se deben encontrar en fase de corroboración, la misma que es una de las primeras etapas del procedimiento de colaboración eficaz. Ello supone que lo declarado contra terceros solo puede ser utilizado en su contra una vez corroborada esa información. (Art. 481-A del Código Procesal Penal y Art. 25, d), del Decreto Supremo N° 007-2017-JUS, Reglamento del proceso especial de colaboración eficaz).



- (iii) Que se creen condiciones favorables de contratación para el contratista en perjuicio del Estado, a través de la exoneración del SNIP, la creación del “concurso oferta a precios unitarios”, y la no inversión de fondos por parte del privado, sino solo por parte del Estado. Ninguna de estas acciones, por cierto, hubieran sido posibles sin la intervención, autorización y control de los funcionarios de mayor jerarquía que estaban interesados en el desarrollo pronto y viable del proyecto.

En esa medida, la evidencia factual permite plantear que es probable que haya existido una aparente coordinación entre el expresidente García, el exministro Cornejo y el exviceministro Cuba Hidalgo, con la finalidad de que el proyecto Tren Eléctrico sea concluido en 18 meses. También habría podido existir un presunto interés en que el proyecto sea ejecutado por el Consorcio Tren Eléctrico, pero hasta el momento solo se ha determinado que ese interés existió por parte del exviceministro Jorge Cuba Hidalgo.

Con posterioridad a la reunión de septiembre de 2008 entre el expresidente García y los directivos de Odebrecht, se realizaron nombramientos y contrataciones estratégicas que, finalmente, consiguieron que Odebrecht obtenga la buena pro del proyecto: Enrique Cornejo, Jorge Cuba, Oswaldo Plasencia, Edwin Luyo, Miguel Navarro, Mariela Huerta. Ello, por supuesto, no era posible sin la intervención de Jorge Menacho, Raúl Torres Trujillo, Santiago Chau, y Jesús Munive Taquía. Todas las personas mencionadas tienen, en común, el haber coincidido, entre ellos, en labores o en agrupaciones políticas.

Es decir, entre García, Cornejo y Cuba, se habría gestado el plan tendiente a lograr que el proyecto se concluya en los 18 meses exigidos por el expresidente, y para ello se necesitó que la obra sea ejecutada por la única empresa que habría ofrecido lograrlo: Odebrecht. Para que ello ocurra, habría sido necesario que las entidades intervinientes tengan como “cabeza” o líder a personas cercanas o “de confianza” que puedan contribuir a la realización del plan.

En esa medida, los funcionarios públicos intervinientes de mayor jerarquía se desinteresaron por realizar la obra siguiendo los más altos estándares de control anti soborno, cuya observancia es obligatoria para el Estado y, relajando las barreras de control, permitieron que la obra se concluya a través de prácticas corruptas. Ello determina la responsabilidad de quienes intervinieron de manera directa (solicitando, otorgando o recibiendo el soborno) como de quienes intervinieron por omisión (permitiendo que los actos de corrupción ocurran, omitiendo ejercer actos de supervisión, lo que luego permitiría que justifiquen su alegada irresponsabilidad sobre los hechos, en base a un desconocimiento doloso de los mismos).

Esta hipótesis, sin embargo, de considerarlo relevante requiere una investigación exhaustiva por el Ministerio Público para poder ser corroborada.



2. Determinaci3n de responsabilidades

2.1 Aspecto pol3tico: Infracciones constitucionales

El objetivo de la Comisi3n Investigadora es la determinaci3n de responsabilidad pol3tica de altos funcionarios. En esa medida, el art3culo 99° de la Constituci3n restringe la acusaci3n por infracci3n constitucional a los siguientes funcionarios: a) Presidente de la Rep3blica; b) representantes del Congreso; c) Ministros de Estado; d) miembros del Tribunal Constitucional; e) miembros del Consejo Nacional de la Magistratura; f) vocales de la Corte Suprema; g) Fiscales supremos; h) Defensor del Pueblo; y i) Contralor General.

Adem3s, restringe la posibilidad de formular acusaci3n constitucional a un plazo m3ximo de cinco a3os posteriores al cese de funciones.

En el caso investigado, solo son pasibles de acusaci3n constitucional Alan Garc3a P3rez, en el ejercicio de sus funciones como Presidente de la Rep3blica, y Enrique Cornejo Ram3rez, en el ejercicio de sus funciones como Ministro de Transportes y Comunicaciones. No obstante, es necesario anotar que el l3mite temporal para formular acusaci3n constitucional ha sido excedido pues ambos funcionarios identificados concluyeron funciones en el a3o 2011, por lo que el plazo para formular v3lidamente acusaci3n constitucional finaliz3 en el a3o 2016.

Sin embargo, el transcurso del plazo para iniciar acciones no impide que se se3alen los actos que se han identificado como vulneradores de disposiciones de la Constituci3n Pol3tica, en aras de informar sobre su ocurrencia, lo que se proceder3 a hacer a continuaci3n:

a. Alan Gabriel Ludwig Garc3a P3rez

El expresidente de la Rep3blica habr3a infringido el numeral 1 del art3culo 118° de la Constituci3n Pol3tica, que se3ala lo siguiente:

Art3culo 118.- *Corresponde al Presidente de la Rep3blica:*

1. Cumplir y hacer cumplir la Constituci3n y los tratados, leyes y dem3s disposiciones legales.

La infracci3n a la citada disposici3n supone la remisi3n a normas o tratados espec3ficos que, a su vez, hayan sido infringidos. En esa medida, se tiene que la Ley N° 27815, Ley del C3digo de 3tica de la Funci3n P3blica, establec3a que es fin de la funci3n p3blica la obtenci3n de mayores niveles de eficiencia, as3 como la optimizaci3n del uso de los recursos p3blicos

El art3culo 6° de la misma norma se3alaba que el funcionario o servidor p3blico deb3a actuar con probidad, priorizando los intereses del Estado y evitando la ventaja o el inter3s personal

Art3culo 6.- Principios de la Funci3n P3blica

El servidor p3blico actúa de acuerdo a los siguientes principios:

(...)

2. Probidad

Actúa con rectitud, honradez y honestidad, procurando satisfacer el inter3s general y desechando todo provecho o ventaja personal, obtenido por s3 o por interp3sita persona.



El art3culo 7° dispon3a que el funcionario p3blico est3 obligado a actuar con neutralidad, es decir, con imparcialidad pol3tica o de cualquier otra 3ndole, lo que incluye el inter3s personal.

Art3culo 7.- Deberes de la Funci3n P3blica

El servidor p3blico tiene los siguientes deberes:

1. Neutralidad

Debe actuar con absoluta imparcialidad pol3tica, econ3mica o de cualquier otra 3ndole en el desempe~o de sus funciones demostrando independencia a sus vinculaciones con personas, partidos pol3ticos o instituciones.

Hasta este punto se ha determinado que cualquier funcionario o servidor p3blico, sin importar jerarqu3a, estaba obligado a actuar en favor del inter3s p3blico, y a excluir cualquier acci3n u omisi3n contraria a dicho principio. Asimismo, estaba impedido de hacer predominar cualquier tipo de inter3s personal o pol3tico.

Siendo ello as3, se tiene que el expresidente Garc3a P3rez habr3a vulnerado los art3culos 6.2 y 7.1 del C3digo de 3tica de la Funci3n P3blica y el art3culo 118° de la Constituci3n, al haber impulsado la construcci3n de la L3nea 1 del Metro de Lima en 18 meses, como consecuencia del inter3s pol3tico de concluir la obra antes de que culmine su segundo periodo de gobierno. La rapidez con la que se construy3 el megaproyecto gener3 que se eleven los costos del primer tramo, pues el valor referencial se adecu3, entre otras razones, por la rapidez con la que se busc3 trabajar.

Asimismo, la b3squeda de acortar plazos gener3 que se exonere al proyecto de la primera fase del SNIP, lo que signific3 exonerar al Estado de justificar la viabilidad del proyecto y prever un costo probable de la obra. Esto habr3a permitido contar con estudios actualizados que disminuyan las posibilidades de sobrecostos en la obra. La exoneraci3n, en lo que respecta al tramo 1, fue tambi3n irregular porque se realiz3 mientras la obra estaba en marcha.

Finalmente, aprob3 el Decreto de Urgencia N° 032-2009 que, entre otros, cre3 el sistema de contrataci3n “concurso oferta a precios unitarios”, en lugar de utilizar el ya existente “concurso oferta a suma alzada”. Se precisa que la infracci3n no se sustenta en una mera aprobaci3n de una norma, sino en la creaci3n de un sistema nuevo, que no presentaba justificaci3n ni utilidad demostrada mediante informes pertinentes, y que permiti3 otorgar costos en exceso al contratista. En la medida en que el presidente de la Rep3blica es el m3ximo representante del Estado, est3 obligado a verificar que las normas que apruebe coincidan con el fin de la funci3n p3blica, cual es el servicio al Estado y el cuidado del inter3s p3blico. Sin embargo, omiti3 cumplir con esta funci3n

A continuaci3n, un extracto de la declaraci3n brindada por Alan Garc3a ante la Comisi3n, a partir del cual se evidencia que su labor se limit3 a depositar su confianza en el exministro, sin ejercer control posterior:

Al ser consultado sobre la intervenci3n del exviceministro de Comunicaciones en temas del sector transporte, indic3:

El se~or GARC3A P3REZ, Alan Gabriel Ludwig. — Esa es una decisi3n del ministro de Transportes y yo he dado confianza al ministro de Transportes⁸⁷³.

El se~or GARC3A P3REZ, Alan Gabriel Ludwig. — Gracias.

⁸⁷³ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 71° Sesi3n P3blica. P, 56



Básicamente me encargo de la labor de los ministros y son ellos los que distribuyen el trabajo dentro de su equipo de confianza.

Al ser consultado sobre la elección del exviceministro de Comunicaciones Jorge Cuba, señaló:

El señor GARCÍA PÉREZ, Alan Gabriel Ludwig. — Debo haber tomado conocimiento, pero forma parte de las atribuciones del Ministro de Transportes⁸⁷⁴.

Además, el expresidente reconoció ante la Comisión que hay ciertos criterios que se evalúan cuando un ministro propone un viceministro, entre ellos, el verificar si se tienen procesos en perjuicio del Estado:

El señor GARCÍA PÉREZ, Alan Gabriel Ludwig.— A ver, cuando un ministro le propone la designación de un funcionario que va a trabajar con él, que es de su confianza, y que va a ser su subordinado, lo único que hace la Presidencia del Consejo de Ministros, su secretario, es verificar si tiene juicio por alimentos, si golpeó a la esposa, si tiene juicios con el Estado, si es que atropelló a una persona y no ha satisfecho su responsabilidad, etcétera; todo eso está en su prontuario, y todo eso está en su... lo que no puede hacer el secretario de la Presidencia del Consejo de Ministros, que es el encargado de esto, el señor Zavala, es precaver que dentro de 9 años se va a descubrir que este hombre recibió un millón doscientos mil, yo qué sé lo que ocurrirá con las personas que están aquí, sin faltarles el respeto.
De manera que, cumplo mi responsabilidad, haciendo confianza a las personas en las que tengo confianza, los ministros son personas en las que tengo confianza, yo no le he impuesto nunca al señor Luis Carranza, un viceministro, él sabe con quién trabaja, quien tiene calidades económicas o tributarias para asesorarlo a él y ayudarlo, su secretario general, su jefe de control interno, etcétera; ¿no?⁸⁷⁵

b. Enrique Javier Cornejo Ramírez

El exministro de Transportes y Comunicaciones habría infringido el segundo párrafo del artículo 126° de la Constitución Política, que señala lo siguiente:

Acuerdos del Consejo de Ministros

Artículo 126.- Todo acuerdo del Consejo de Ministros requiere el voto aprobatorio de la mayoría de sus miembros, y consta en acta.

Los ministros no pueden ejercer otra función pública, excepto la legislativa.

Los ministros no pueden ser gestores de intereses propios o de terceros ni ejercer actividad lucrativa, ni intervenir en la dirección o gestión de empresas ni asociaciones privadas.

Como primer sustento de la infracción, se tiene que Enrique Cornejo propuso en la sesión del Consejo de Ministros el sistema de contratación de concurso oferta a precios unitarios. Al respecto, García Pérez señaló lo siguiente:

⁸⁷⁴ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 71° Sesión Pública. P, 56

⁸⁷⁵ COMISIÓN INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 71° Sesión Pública. P, 71



El se1or GARCÍA PÉREZ, Alan Gabriel Ludwig. — Respuesta y muy clara. Usted seguramente tiene en sus manos el informe de la Corporaci3n Andina de Fomento, sobre los esfuerzos del Municipio de Lima para hacer un concurso y una licitaci3n.

La conclusi3n de la Corporaci3n Andina de Fomento es que era imposible convocar a un concurso para 22 kil3metros, 16 estaciones y todo el material electromecánico a costa exclusiva de un inversor, porque tendría imposibilidad de recuperar en ene a1os su inversi3n.

Entonces, era clarísimo que el viaducto tenía que hacerse con obra p3blica, y luego concesionar el funcionamiento y el material electromecánico de 18 trenes m1s, etc3tera.

Si el acta dice eso, es lamentablemente un error, porque ya se había concordado y se había estudiado con el Municipio de Lima, el ministro de Transportes y Comunicaciones, que era imposible hacer un concurso que iba a ser declarado desierto nuevamente.

De manera que por eso el decreto, ya estudiado por el ministro m1s all1 del proyecto, estudiado por el ministro de Economía y concretado por el ministro de Transportes, estableci3 esta modalidad de concurso oferta a precios unitarios con participaci3n p3blica.⁸⁷⁶ (resaltado agregado)

Adem1s de proponerlo, aprob3 el Decreto de Urgencia N° 032-2009. Tal como se indic3 para el caso del expresidente García, la infracci3n no se fundamenta en la sola expedici3n de un decreto de urgencia, sino en la creaci3n de un sistema de contrataci3n que, lejos de ser beneficioso para el Estado, contribuy3 a que el contratista genere incrementos injustificados de los costos de la obra, e incluso utilice los recursos econ3micos destinados al proyecto para el beneficio de funcionarios p3blicos (caso de la arena fina comprada por el contratista y “donada” a la gesti3n de Susana Villar1n).

Como segundo sustento, se tiene que Enrique Cornejo design3 primero como asesor y luego como viceministro de Comunicaciones a Jorge Cuba Hidalgo en el a1o 2009. Cornejo tenía el deber funcional de designar para los puestos indicados a personas id3neas, pero adem1s tenía el deber de supervisar la labor de sus viceministros, pues se trata de cargos de confianza. No obstante lo indicado, el exministro omiti3 dolosamente tomar en cuenta que Cuba tenía dos procesos penales en curso por delitos contra la administraci3n p3blica antes de otorgarle la confianza. En efecto, el 17 de septiembre de 2006 se denunci3 a Jorge Cuba por los delitos de colusi3n y negociaci3n incompatible (Expediente N° 1003-2007), y el 11 de abril de 2008 tambi3n se denunci3 a Cuba por colusi3n (Expediente N° 00001-2008)⁸⁷⁷. Es decir, Enrique Cornejo design3 en cargos de confianza a Jorge Cuba pese a que tenía procesos abiertos por delitos de corrupci3n; y, si bien la presunci3n de inocencia rige mientras la culpabilidad no sea declarada, a efectos de ejercer funci3n p3blica este hecho debe ser tomado en cuenta, por lo menos, para mantener mayor control sobre los actos del funcionario, lo que en este caso no ocurri3.

Como tercer sustento, se tiene que Cornejo intervino directamente en la contrataci3n de Edwin Luyo y Mariela Huerta para el proyecto del Tren El3ctrico, a trav3s del Memor1ndum N° 067-2009 antes desarrollado. Ha quedado establecido que ambas personas formaron parte del comit3 de selecci3n que decidi3 otorgar la

⁸⁷⁶ COMISI3N INVESTIGADORA MULTIPARTIDARIA-BARTRA. 71° Sesi3n P3blica. P, 61

⁸⁷⁷ Reporte de procesos judiciales enviado por el Poder Judicial a la Comisi3n Investigadora (Registro N° 2272, CD)



buena pro al Consorcio Tren Eléctrico, y además son beneficiarios de cuentas bancarias en la Banca Privada D'Andorra donde Odebrecht hizo depósitos dinerarios.

Finalmente, es de indicar que el ministro es responsable por los actos del presidente que haya refrendado, en aplicación del artículo 128° de la Constitución Política.

2.2 Aspecto penal

El artículo 88°, literal g), del Reglamento del Congreso, señala lo siguiente:

Artículo 88 del Reglamento del Congreso

g) Cuando de las investigaciones que realizan las Comisiones de Investigación aparezca la presunción de la comisión de delito, el informe de la Comisión establece hechos y consideraciones de derecho, con indicación de las normas de la legislación penal que tipifiquen los delitos que se imputan al investigado o a los investigados, concluyendo con la formulación de denuncia contra los presuntos responsables. Si los imputados fueran altos funcionarios del Estado, comprendidos en el artículo 99 de la Constitución Política, el informe debe concluir formulando denuncia constitucional.

En atención a lo dispuesto en el citado artículo, corresponde señalar los elementos de sospecha identificados que permiten inferir una posible actividad criminal.

Sin perjuicio de ello, el Ministerio Público, en el ejercicio de sus funciones, ya ha iniciado investigaciones penales y ya ha realizado una atribución de cargos contra las personas involucradas en este caso, según el siguiente detalle:

- Investigación N° 07-2017, contra Alan García Pérez, Enrique Cornejo Ramírez, y Oswaldo Dúber Plasencia, por el delito de Tráfico de Influencias. Este caso se encuentra en investigación preliminar, según información actualizada a abril de 2018.
- Investigación N° 19-2017, seguida contra Jorge Luis Cuba Hidalgo, Edwin Martin Luyo Barrientos, Mariella Janette Huerta Minaya, Jessica Carola Tejada Guzmán, Miguel Ángel Navarro Portugal, Santiago Andrés Chau Novoa y Víctor Enrique Muñoz Cuba, por los delitos de Cohecho Pasivo Propio, Colusión, Tráfico de Influencias, y Lavado de Activos. Este caso se encuentra en investigación preparatoria, según información actualizada a abril de 2018.
- Expediente N° 47-2015, contra Oswaldo Plasencia, Walter Héctor Arboleda Gordon, Jorge Alberto Urdanivia Davelouis, Johnny Enrique Garro Fernandini, y Robert Kurt Jungkind, todos como autores por el delito de negociación incompatible, en agravio del Estado, representado por la AATE.

En esa medida, los hechos relatados a lo largo del informe permiten afirmar que en este caso se dieron elementos de sospecha suficientes para la continuación de las investigaciones penales que ya se encuentran en curso, las mismas que se recomienda que incluyan:



- (i) Las irregularidades identificadas en la etapa previa al inicio de los procesos de selección para la elaboración del Expediente Técnico y ejecución de los Tramos 1 y 2 del Metro de Lima;
- (ii) Las irregularidades identificadas en los procesos de selección tanto para la elección del contratista como del consorcio supervisor;
- (iii) Las irregularidades en la ejecución de las obras (tramo 1 y tramo 2 de la Línea 1 del Metro de Lima).

Enrique Cornejo Ramírez

Se ha determinado la existencia de indicios que permiten presumir la participación de Enrique Cornejo Ramírez en la presunta comisión del delito de colusión, tipificado en el artículo 384º del Código Penal, conforme a la redacción incorporada por la Ley N° 26713, del 27 de febrero de 1996, que decía:

Colusión

Artículo 384.- *El funcionario o servidor público que, en los contratos, suministros, licitaciones, concurso de precios, subastas o cualquier otra operación semejante en la que intervenga por razón de su cargo o comisión especial defrauda al Estado o entidad u organismo del Estado, según ley, concertándose con los interesados en los convenios, ajustes, liquidaciones o suministros será reprimido con pena privativa de libertad no menor de tres ni mayor de quince años.*

Su intervención habría sido en calidad de cómplice al haber realizado los siguientes actos:

- (i) Enrique Cornejo designó, primero como asesor y luego como viceministro de Comunicaciones a Jorge Cuba Hidalgo, quien a la fecha de los hechos tenía procesos en curso por delitos de corrupción de funcionarios. Este hecho, lejos de impedir darle a Cuba un cargo de dirección, hizo que incluso sea promovido de asesor a viceministro y se le permita la participación de facto en el proceso de licitación y ejecución de la obra, pese a que él se encontraba encargado del sector comunicaciones, no transporte.
- (ii) Enrique Cornejo, en su cargo como ministro, requirió la incorporación de Edwin Luyo y Mariela Huerta en el proyecto del Tren Eléctrico sin mayor justificación, a través del Memorandum N° 067-2009. En este documento, Cornejo dispuso la contratación como personal de apoyo para el proyecto del Tren Eléctrico de Edwin Luyo Barrientos, hoy con prisión preventiva, y de Mariella Huerta Minaya, con orden de captura internacional.
- (iii) Enrique Cornejo, en su labor como ministro, también propuso, estudió y aprobó un nuevo sistema de contratación (concurso oferta a precios unitarios), omitiendo los ya establecidos en la Ley de Contrataciones con el Estado vigente a dicha fecha. Esta norma, lejos de beneficiar al Estado, fue favorable a intereses particulares, porque permitió que el contratista (Consortio Tren Eléctrico) eleve los costos de la obra, por omisiones imputables a ellos mismos.



- (iv) Enrique Cornejo también acordó que el MTC se haga cargo de las licitaciones del Tren, retirando la competencia de la Municipalidad de Lima. Esto permitió que el control sobre la obra sea del Ministerio de Transportes.
- (v) De acuerdo a sus declaraciones juradas de impuesto a la renta, presenta diferencias de exceso con sus transacciones financieras en los años 2011, 2012, 2013 y 2014. En 2011 era Ministro de Transportes y Comunicaciones, y en los años 2012 a 2014 se habrían realizado los depósitos a las empresas *offshore* vinculadas a Jorge Cuba Hidalgo, descritas precedentemente.

Enrique Cornejo Ramírez, Mariela Huerta, Miguel Navarro, Jessica Tejada, Edwin Luyo y Jorge Cuba

Las personas indicadas están siendo investigadas por los delitos de Cohecho Pasivo Propio, Colusión, Tráfico de Influencias, y Lavado de Activos. Sin embargo, no se aprecia que la Fiscalía haya incluido el delito de asociación ilícita, vigente al momento de los hechos, o el de organización criminal, delito que actualmente criminaliza la conducta que antes se encontraba tipificada por el delito de asociación ilícita. En esa medida, se aprecia que existen elementos para incluir un delito adicional, según se expone a continuación.

En la fecha de los hechos (2009-2014), el delito de asociación ilícita para delinquir se encontraba vigente, y su redacción era la siguiente:

Artículo 317.- Asociación ilícita

El que forma parte de una organización de dos o más personas destinada a cometer delitos será reprimido por el sólo hecho de ser miembro de la misma, con pena privativa de libertad no menor de tres ni mayor de seis años.

Cuando la organización esté destinada a cometer los delitos previstos en los artículos 152 al 153-A, 200, 273 al 279-D, 296 al 298, 315, 317, 318-A, 319, 325 al 333; 346 al 350 o la Ley N° 27765 (Ley Penal contra el Lavado de Activos), la pena será no menor de ocho ni mayor de quince años, de ciento ochenta a trescientos sesenta y cinco días-multa e inhabilitación conforme al artículo 36 incisos 1, 2 y 4, imponiéndose además, de ser el caso, las consecuencias accesorias del artículo 105 numerales 2) y 4), debiéndose dictar las medidas cautelares que correspondan para garantizar dicho fin.

Para la configuración del delito de asociación ilícita se requería que el grupo de personas, con permanencia en el tiempo, tengas un fin inicial delictivo, aunque los delitos no se lleguen a cometer. Se sancionaba la sola pertenencia, y debía diferenciarse de la mera coautoría en delitos⁸⁷⁸.

La redacción de este delito fue modificado en octubre de 2016 por el Decreto Legislativo N° 1244, por la actual redacción del delito de organización criminal (artículo 317) que dispone lo siguiente:

Artículo 317.- Organización Criminal

El que promueva, organice, constituya, o integre una organización criminal de tres o más personas con carácter estable, permanente o por tiempo indefinido, que de manera organizada, concertada o coordinada, se repartan diversas tareas o funciones, destinada a cometer delitos será reprimido con pena privativa de libertad no menor de ocho ni mayor de quince años y con ciento ochenta a trescientos sesenta y cinco días - multa, e inhabilitación conforme al artículo 36, incisos 1), 2), 4) y 8).

⁸⁷⁸ Acuerdo Plenario N° 4-2006/CJ-116, del 13 de octubre de 2006.



La nueva redacción del anterior delito de asociación ilícita precisa en su texto que, para su configuración, se requieren por lo menos tres personas que, de manera coordinada, se reúnan por tiempo prolongado y estable, con la finalidad principal de cometer delitos. Se mantiene la no exigencia de la comisión efectiva del delito y la criminalización de la sola pertenencia.

En esa medida, se propone al Ministerio Público evaluar la posibilidad de incluir en su investigación el delito de asociación ilícita vigente al momento de los hechos, cuya redacción y denominación se encuentra actualmente modificada a "organización criminal". Debe tenerse en cuenta que si bien los elementos del tipo han sido precisados, y la denominación modificada, el injusto tipificado nunca dejó de ser tal. No estamos ante un caso común de derogación donde el hecho criminal deja de ser reprochado por la sociedad y ya no es más considerado como ilícito. Por el contrario, el *nomen iuris* cambió, y la descripción se especificó, pero el injusto se mantuvo como tal a lo largo del tiempo.

En relación al caso específico, la imputación por asociación ilícita es posible en la medida en que la acción penal no ha prescrito, pues su redacción original preveía una pena máxima de 15 años cuando el delito fin era el lavado de activos, plazo prescriptorio que, en este caso, concluiría en el 2024.

Los elementos del tipo se advierten en este caso según la siguiente descripción: en principio se advierte una organización coordinada entre Enrique Cornejo Ramírez, Mariella Huerta, Miguel Navarro, Jessica Tejada, Edwin Luyo y Jorge Cuba.

El primero, en su condición de Ministro de Transportes y Comunicaciones, designó a Jorge Cuba Hidalgo como viceministro de Comunicaciones cuando, a dicha fecha, tenía dos procesos penales por corrupción de funcionarios en curso. También designó a Oswaldo Plasencia Contreras, como Director Ejecutivo de la AATE, y a Jorge Menacho Pérez, como Secretario General del MTC. Además, propuso y suscribió el Decreto de Urgencia N° 032-2009, mediante el cual se encargó al MTC las licitaciones para los tramos 1 y 2 del Metro de Lima y se creó el sistema de contratación de concurso oferta a precios unitarios que generó aumentos en los montos de los contratos de obra para cada tramo. También ordenó al entonces Director Ejecutivo de Proviás Nacional el ingreso de Mariella Huerta Minaya y Edwin Luyo Barrientos al proyecto del Tren Eléctrico, lo que permitió que, posteriormente, sean designados como miembros del Comité de Selección que otorgó la Buena Pro al Consorcio Tren Eléctrico Lima.

Asimismo, se han identificado presuntos incrementos patrimoniales injustificados en los años 2011 a 2014 en base a la información proporcionada por SUNAT sobre las declaraciones juradas de impuesto a la renta y el impuesto a las transacciones financieras (ITF). En esa medida, se tiene que en el año 2011, los ingresos declarados de Enrique Cornejo (de fuente dependiente e independiente) ascendieron a S/. 246,959.00 soles, pero realizó transacciones financieras por un monto ascendente a S/. 1'200,000.000 nuevos soles, es decir, por un monto que superó a sus ingresos en S/. 953,041.00, conforme al cálculo del ITF.

Entre enero de 2011 y julio de ese mismo año, Cornejo ocupaba el cargo de Ministro de Transportes y Comunicaciones, y durante ese periodo se encontraba en ejecución el tramo 1 del Tren Eléctrico y se inició la licitación del Tramo 2.



En los años 2012, 2013 y 2014 también se evidenciaron incongruencias entre sus declaraciones juradas de impuesto a la renta y sus transacciones financieras calculadas a partir del impuesto a las transacciones financieras (ITF). Durante dichos años, Enrique Cornejo ya no detentaba el cargo de ministro, pero, coincidentemente, se hicieron los pagos de la *offshore* **AEON GROUP** a las *offshore* **HISPAMAR, OBLONG Y JULSON**, vinculadas indirectamente a Jorge Cuba Hidalgo.

INFORMACION REPORTADA POR LA ADMINISTRACION TRIBUTARIA										
Fuente: Declaraciones Juradas de Impuesto a la Renta										
Periodo: 2014 al 2008										
Persona Natural Investigada	Periodo	1ra Categoría	2da Categoría	4ta Categoría	5ta Categoría	ITF	Transacción Financiera	Dividendos recibidos	Renta de 3ra categoría	Renta Exoneradas y/o inafectas
Enrique Javier Cornejo Ramírez	2014			343,330	169,736	29	580,000			
Enrique Javier Cornejo Ramírez	2013	-		358,157	155,543	74	1,480,000	-	-	-
Enrique Javier Cornejo Ramírez	2012	-		833,022	138,690	111	2,220,000	-	-	-
Enrique Javier Cornejo Ramírez	2011	-		78,640	168,319	60	1,200,000	-	-	-
Enrique Javier Cornejo Ramírez	2010	-	1,562	18,150	241,815	130	260,000	-	-	-
Enrique Javier Cornejo Ramírez	2009	-		9,988	238,567	108	216,000	-	-	-
Enrique Javier Cornejo Ramírez	2008	-		25,826	247,066	95	190,000	-	-	-
TOTAL REPORTADO			1,562	1,667,113	1,359,736	607	6,146,000			

Fuente: SUNAT

Elaboración: Comisión Investigadora

Por su parte, Mariella Huerta, Miguel Navarro, Jessica Tejada, Edwin Luyo son beneficiarios de la cuenta bancaria en la BPA de la empresa offshore Oblong. Además, Miguel Navarro y Jessica Tejada son beneficiarios de la offshore Julson. Miguel Navarro declaró que se abrieron cuentas en Andorra a pedido de Jorge Cuba, lo que coincidió con la declaración de su sobrino Víctor Muñoz, respecto de la offshore Hispamar.

Es claro que la finalidad de la apertura de dichas cuentas en la Banca Privada de Andorra era para la recepción de dinero proveniente de actos de corrupción, lo que se desprenden de:

- (i) Los depósitos se hicieron por AEON GROUP, empresa *offshore* de Odebrecht;
- (ii) Edwin Luyo ha reconocido haber recibido esos depósitos por parte de Odebrecht;
- (iii) Jorge Barata, al declarar ante la Procuraduría de Brasil, señaló a Luyo, a Chau y a Cuba como quienes iban a participar en los actos de corrupción.
- (iv) En las oficinas de CADELU S.A., empresa de Luyo, la Fiscalía encontró declaraciones juradas de beneficiarios finales de la Banca Privada D'Andorra.

En esa medida, existen indicios que harían presumir que Enrique Cornejo, Jorge Cuba, Mariella Huerta, Miguel Navarro, Jessica Tejada, y Edwin Luyo se organizaron y concertaron para lograr que el Consorcio Tren Eléctrico obtenga la buena pro en los tramos 1 y 2 de la Línea 1 del Metro, lo que se habría realizado a través de la presunta comisión de los delitos de colusión, cohecho pasivo propio y lavado de activos.

Así, Enrique Cornejo habría estado a cargo de las designaciones del Director Ejecutivo de la AATE, encargada de la ejecución del proyecto, del Secretario General del MTC, a cargo de la aprobación de las modificaciones en los presupuestos de obra, y de designar a Jorge Cuba Hidalgo como viceministro de



Comunicaciones y empoderarlo para participar en una obra que no correspondía a su sector.

Edwin Luyo y Mariella Huerta fueron miembros del Comité de Selección, Miguel Navarro Portugal creó empresas *offshore* para la recepción del dinero y Jessica Tejada actuó en representación de Jorge Cuba a fin de que el no fuera identificado. La finalidad habría sido, en primer lugar, lograr que el Consorcio Tren Eléctrico obtenga la buena pro en ambos tramos de la Línea 1 del Metro de Lima. En segundo lugar, y como consecuencia del paso anterior, el fin habría sido recibir dinero producto de actos de corrupción, evitando su identificación y repartirlo para el uso del mismo, lo que constituye una modalidad de lavado de activos. Finalmente, para el logro de estos fines se habrían cometido presuntos actos de colusión y cohecho pasivo propio.

El requisito cuantitativo se cumple pues los intervinientes fueron 6 personas. También se cumple el requisito de la permanencia en el tiempo, porque los hechos iniciaron en el año 2009 y el último pago reportado en prensa data del 2014, lapso de tiempo en el cual se habría coordinado y logrado el otorgamiento de la buena pro a Odebrecht y a su socia GyM S.A. para los dos tramos que conforman la Línea 1 del Metro de Lima. Además, se crearon empresas *offshore*, se abrieron cuentas en el extranjero y se recibieron pagos que provenían de presuntos actos de corrupción.

Finalmente, no debe descartarse la intervención de otras personas que también participaron en el proyecto del Tren Eléctrico, cuyo preciso accionar, hasta ahora no evidenciado, debería ser materia de investigación del Ministerio Público.

Jorge Cuba Hidalgo

Contra Cuba Hidalgo, exviceministro de Comunicaciones, ya existe una investigación iniciada por los delitos de Cohecho Pasivo Propio, Colusión, Tráfico de Influencias, y Lavado de Activos⁸⁷⁹. Además, como consecuencia de esta investigación, al cierre del presente informe se encontraba cumpliendo un mandato de prisión preventiva. Los hechos que se le atribuyen han sido también informados por el Ministerio Público en la audiencia de prisión preventiva en su contra.

Siendo que todos los posibles delitos cometidos por Cuba Hidalgo ya están siendo investigados, se propone incluir dos hechos adicionales que no han sido mencionado en la audiencia de prisión preventiva:

- (i) La contratación del hermano de Cuba, Eduardo Jesús Cuba Hidalgo, como asesor legal del Consorcio Tren Eléctrico, para el tramo 1 y el tramo 2, percibiendo S/. 75,555.50 nuevos soles por ambos tramos. Este hecho formaría parte del beneficio obtenido como consecuencia de los actos de cohecho cometidos por Jorge Cuba.
- (ii) La recepción de un pago como consultor, en el año 2013, por parte de CADELU S.A., empresa de propiedad de Edwin Luyo Barrientos, ascendente a S/.

⁸⁷⁹ Siendo que ya existe una investigación por lavado de activos donde se investigará el presunto aumento patrimonial injustificado presentado por Jorge Cuba, no se está realizando una posible atribución de cargos por el delito de Enriquecimiento Ilícito. Esta misma premisa se aplica para el caso de Edwin Luyo Barrientos.



160,000.00. Aunado a ello, se sugiere incluir también la recepción de un pago, por el mismo concepto y año, por parte de Miguel Navarro Portugal por S/. 72,000.00, pues podrían estar vinculados.

Jesús Munive Taquía

✓ Enriquecimiento ilícito

El delito de enriquecimiento ilícito tenía la siguiente redacción en el año 2009 hasta inicios de 2012⁸⁸⁰:

Artículo 401.- Enriquecimiento ilícito

El funcionario o servidor público que ilícitamente incrementa su patrimonio, respecto de sus ingresos legítimos durante el ejercicio de sus funciones y que no pueda justificar razonablemente, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cinco ni mayor de diez años e inhabilitación conforme a los incisos 1 y 2 del artículo 36 del Código Penal.

Si el agente es un funcionario público que haya ocupado cargos de alta dirección en las entidades u organismos de la administración pública o empresas estatales, o esté sometido a la prerrogativa del antejuicio y la acusación constitucional, la pena será no menor de ocho ni mayor de dieciocho años e inhabilitación conforme a los incisos 1 y 2 del artículo 36 del Código Penal.

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

El delito de enriquecimiento ilícito es un delito subsidiario de otros que también criminalizan el beneficio patrimonial que proviene de fuente ilícita. Este delito se configura cuando el funcionario o servidor público, abusando del cargo que detenta, incrementa su patrimonio o, según la jurisprudencia, disminuye sus pasivos.

La propia norma establece que constituye un indicio de enriquecimiento ilícito el incremento injustificado del patrimonio.

De las declaraciones juradas del impuesto a la renta y transacción financiera informado por la SUNAT a la Comisión⁸⁸¹, se ha evidenciado que, en el año 2009, Jesús Munive percibió ingresos de fuente dependiente e independiente por S/. 114,908 mil nuevos soles y, sin embargo, realizó transacciones financieras por S/ 216,000 nuevos soles, es decir, por montos mayores a los declarados.

En el año 2010, percibió ingresos de fuente dependiente e independiente por S/. 144,830 mil nuevos soles y, sin embargo, realizó transacciones financieras por S/ 246,000 nuevos soles, es decir, por montos mayores a los declarados.

⁸⁸⁰ Redacción incorporada mediante Ley N°29758, vigente del 22 de julio de 2011 hasta el 26 de noviembre de 2013. Del 2004 al 2011 existió una redacción diferente, que preveía la inhabilitación, de modo que, siguiendo la interpretación más favorable, es aplicable la redacción indicada.

⁸⁸¹ Declaraciones juradas de impuesto a la renta (Registro N° 0980, Tomo I, Tomo II, Tomo III).



En el año 2011, percibió ingresos de fuente dependiente e independiente por S/. 124,412 mil nuevos soles y, sin embargo, realizó transacciones financieras por S/ 820,000 nuevos soles, es decir, más del triple de sus ingresos de ese año.

Durante los años 2009 a 2011, Jesús Munive fue funcionario del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, teniendo el cargo de director general de Control y Supervisión de Comunicaciones y, en ese interín, ejerció como miembro del Comité de Selección del Tramo 1 y del Comité de Selección del Tramo 2. Fue la única persona que integró ambos comités.

INFORMACION REPORTADA POR LA ADMINISTRACION TRIBUTARIA										
Fuente: Declaraciones Juradas de Impuesto a la Renta										
Periodo: 2016 y 2015 y 2011 al 2009										
Persona Natural Investigada	Periodo	1ra Categoría	2da Categoría	4ta Categoría	5ta Categoría	ITF	Transacción Financiera	Dividendos recibidos	Renta de 3ra categoría	Renta Exoneradas y/o inafectas
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2016	-	-	0	50,329	1	20,000	-	-	-
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2015	-	-	0	48,339	0	0	-	-	-
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2014	NO REPORTADO								
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2013	NO REPORTADO								
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2012	NO REPORTADO								
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2011	-	-	105,625	18,787	41	820,000	-	-	-
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2010	-	-	141,760	3,070	123	246,000	-	-	-
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2009	-	-	107,160	7,748	108	216,000	-	-	-
Jesús Wilfredo Munive Taquia	2008	NO REPORTADO								
TOTAL REPORTADO			0	354,545	128,273	273	1,302,000			

✓ Colusión

Como ha sido previamente mencionado, en el marco de su proceso de colaboración, Miguel Navarro declaró ante la Fiscalía que Jesús Munive recibió de Jorge Cuba US\$ 100,000.00, por la participación que habría tenido en el proceso de selección donde resultó ganador el Consorcio Tren Eléctrico.

Este hecho, de ser corroborado, constituiría actos de colusión. La atribución en su contra sería como autor de los delitos mencionados, en su calidad de funcionario público y miembro de la Comité Especial del Selección para el Tramo 1 y del Comité Especial de Selección del Tramo 2, contexto en el cual habría concertado dolosamente con Edwin Luyo, Santiago Chau, Mariela Huerta y Jorge Cuba, para favorecer en las licitaciones para ambos tramos al Consorcio Tren Eléctrico, del que formaba parte la empresa Odebrecht, generando un perjuicio al Estado, representado por la AATE.

✓ Cohecho pasivo propio

En la línea anterior, la presunta recepción de un monto dinerario por su intervención como miembro del Comité de Selección permitiría atribuírsele el delito de cohecho pasivo propio, en calidad de autor, al haber aceptado y recibido una ventaja económica, como consecuencia de haber faltado a su obligación de actuar con independencia e imparcialidad en el cumplimiento de su rol como miembro del Comité Especial del Selección para el Tramo 1 y del Comité Especial de Selección del Tramo 2.



Responsabilidad respecto al caso de la arena fina

El caso de la compra y donación de arena fina a la Municipalidad de Lima, mientras Susana Villarán detentaba el cargo de alcaldesa de dicho municipio resulta una situación diferente a las comentadas, pues no se trata de un defecto en la ejecución del proyecto, sino en la utilización de los recursos destinados a la obra del Metro de Lima, para favorecer a un proyecto municipal (remodelación de la playa La Herradura).

De este modo, se generaron responsabilidades tanto por los miembros del Consorcio Tren Eléctrico que realizaron la adquisición de la arena, como de la funcionaria que, en el año 2015, aceptó la donación. Esto último es especialmente sensible pues el objeto de investigación del presente informe no tiene dentro de sus alcances el análisis de la responsabilidad de la exalcadesa Susana Villarán, sin embargo, resulta necesario indicarlo.

Lamentablemente, las acciones penales que se hubieran podido iniciar han cumplido su plazo de prescripción, por lo que a la fecha es imposible perseguir penalmente estos hechos.

Cabe indicar, sin perjuicio de lo anterior, de no haberse cumplido el plazo de prescripción, se habría podido iniciar una investigación contra Antonio Carlos Nostre Junior y Augusto Ganoza Rodríguez por el delito de Apropiación Ilícita, recogido en el artículo 190° del Código Penal:

Artículo 190°.- El que, en su provecho o de un tercero, se apropia indebidamente de un bien mueble, una suma de dinero o un valor que ha recibido en depósito, comisión, administración u otro título semejante que produzca obligación de entregar, devolver, o hacer un uso determinado, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de dos ni mayor de cuatro años. Si el agente obra en calidad de curador, tutor, albacea, síndico, depositario judicial o en el ejercicio de una profesión o industria para la cual tenga título o autorización oficial, la pena será privativa de libertad no menor de tres ni mayor de seis años. Cuando el agente se apropia de bienes destinados al auxilio de poblaciones que sufren las consecuencias de desastres naturales u otros similares la pena será privativa de libertad no menor de cuatro ni mayor de diez años.

Las personas indicadas fueron quienes suscribieron, en representación del Consorcio Tren Eléctrico, la Orden de Servicio N° OS-CTE2-GC-037-2011, que ordenó la adquisición de la arena fina. Al hacer ello, se habría configurado en delito pues se apropiaron indebidamente de US\$ 37,199.33 dólares que correspondían al presupuesto de la obra del Tren Eléctrico para adquirir la arena fina y así beneficiar a Susana Villarán con la misma

Asimismo, la exalcadesa Susana Villarán habría podido ser investigada por el delito de receptación, previsto en el artículo 194° del Código Penal que dispone lo siguiente:

Artículo 194°.- El que adquiere, recibe en donación o en prenda o guarda, esconde, vende o ayuda a negociar un bien de cuya procedencia delictuosa tenía conocimiento o debía presumir que provenía de un delito, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de cuatro años y con treinta a noventa días-multa



Susana Villarán recibió, como donación del Consorcio Tren Eléctrico, la arena final que colocó en la playa La Herradura, con la finalidad de inaugurar esa obra durante su gestión municipal.

Personas jurídicas

✓ Aplicación de consecuencias accesorias

CADELU, al ser empresa de propiedad de Edwin Luyo, el lugar donde se ubicaron documentos provenientes de la Banca Privada D'Andorra, y la empresa que contrató indebidamente con el Consorcio Tren Eléctrico, podría ser pasibles de la aplicación de consecuencias accesorias para la persona jurídica, establecidas en el artículo 105° del Código Penal⁸⁸², que van desde la aplicación de una multa hasta la disolución de la empresa. Para ello, deberá instaurarse una audiencia de aplicación de consecuencias accesorias, de acuerdo al artículo 90° del Código Procesal Penal⁸⁸³.

⁸⁸² El artículo 105° del Código Penal dispone lo siguiente:

Artículo 105.- Medidas aplicables a las personas jurídicas

Si el hecho punible fuere cometido en ejercicio de la actividad de cualquier persona jurídica o utilizando su organización para favorecerlo o encubrirlo, el Juez deberá aplicar todas o algunas de las medidas siguientes:

1. Clausura de sus locales o establecimientos, con carácter temporal o definitivo. La clausura temporal no excederá de cinco años.
2. Disolución y liquidación de la sociedad, asociación, fundación, cooperativa o comité.
3. Suspensión de las actividades de la sociedad, asociación, fundación, cooperativa o comité por un plazo no mayor de dos años.
4. Prohibición a la sociedad, fundación, asociación, cooperativa o comité de realizar en el futuro actividades, de la clase de aquellas en cuyo ejercicio se haya cometido, favorecido o encubierto el delito.

La prohibición podrá tener carácter temporal o definitivo. La prohibición temporal no será mayor de cinco años.

5. Multa no menor de cinco ni mayor de quinientas unidades impositivas tributarias.

Cuando alguna de estas medidas fuera aplicada, el Juez ordenará a la autoridad competente que disponga la intervención de la persona jurídica para salvaguardar los derechos de los trabajadores y de los acreedores de la persona jurídica hasta por un período de dos años.

El cambio de la razón social, la personería jurídica o la reorganización societaria, no impedirá la aplicación de estas medidas

⁸⁸³ El artículo 90° del Código Penal dispone lo siguiente:

Artículo 90 Incorporación al proceso.- Las personas jurídicas, siempre que sean pasibles de imponérseles las medidas previstas en los artículos 104 y 105 del Código Penal, deberán ser emplazadas e incorporadas en el proceso, a instancia del Fiscal.



La aplicación de las consecuencias accesorias dependerá de la determinación de responsabilidad de Edwin Luyo.

✓ **Tercero Civil Responsable**

CADELU y CONCRELU, al ser empresas de Edwin Luyo, podrían responder civilmente por la reparación civil que eventualmente se exija como pago a su exgerente general como consecuencia de la determinación judicial de responsabilidad penal de Luyo.

Su incorporación como tercero civil debe ser requerida por la Procuraduría, a cargo de la pretensión civil.

✓ **Supervisión de obra: Consorcio Cesel-Poyry**

Como fue detallado previamente, el Consorcio Supervisor estuvo conformado por CESEL S.A. y POYRY. Actualmente, están en curso procesos civiles por indemnización de daños y perjuicios a favor de la AATE, como consecuencia de las omisiones de la Supervisión durante la ejecución del Tramo 1, así como un proceso penal por negociación incompatible contra el representante del consorcio, también por los hallazgos en el Tramo 1.

Sin embargo, no se ha incluido al Consorcio Supervisor en las investigaciones, pese a que su intervención contribuyó al favorecimiento al Consorcio Tren Eléctrico. En efecto, se ha determinado que el Consorcio Supervisor no observó el aumento injustificado del presupuesto final de obra, al momento de aprobar el expediente técnico definitivo, correspondiente al Tramo 1, así como tampoco recomendó la aplicación de penalidades por cambio de profesionales. Por este hecho, podría iniciarse una investigación por la presunta participación como cómplice del delito de colusión a los representantes del Consorcio Cesel-Poyry, el Sr. Robert Kurt Jungkind y el Sr. Duilio Eduardo Ayaipoma Nicolini.

Se requiere, asimismo, que la Contraloría General de la República concluya la auditoría del Tramo 2, a fin de identificar con mayor precisión las omisiones que ocurrieron en dicho tramo, y se puedan iniciar las acciones pertinentes como consecuencia.



3. CONCLUSIONES

Sobre el Decreto de Urgencia N° 032-2009 y el Concurso Oferta a Precios Unitarios

1. Se creó un sistema de contratación pública hasta ese momento no prevista en la Ley de Contrataciones del Estado (Decreto Legislativo N° 1017): el concurso oferta a precios unitarios donde el contratista elabora el Expediente Técnico, es decir determina los elementos a trabajar, así como los costos, y el pago de éste se realiza por tramo trabajado.
2. En esa medida, se ha determinado que esta nueva forma de contratación – concurso oferta a precios unitarios- permitió que el Consorcio Tren Eléctrico pueda solicitar aumentos de presupuesto por trabajos no previstos inicialmente y solicitar el pago por dichos trabajos adicionales.
3. Se ha determinado que, inicialmente, el proyecto de la Línea 1 del Tren Eléctrico se gestó como concesión – donde el riesgo es de cargo del concesionario- pero, finalmente, se aprobó como concurso público, donde el Estado financia con recursos públicos la construcción de una obra. Este cambio de modalidad ocurrió entre el 19 de febrero de 2009 – fecha en la que ocurrió la reunión extraordinaria del Consejo de Ministros- y el 27 de febrero de 2009 – fecha en la que se expidió el Decreto de Urgencia N° 032-2009.
4. Se ha determinado que el Decreto de Urgencia N° 032-2009 favoreció al contratista, Consorcio Tren Eléctrico Lima, en perjuicio del Estado, pues permitió la elevación de costos y de montos del contrato, algo que no hubiera ocurrido si se hubiera utilizado el Sistema de Concurso Oferta a Suma Alzada, que sí se encontraba previsto en la Ley de Contrataciones con el Estado.

Sobre el encargo al MTC del desarrollo del proyecto

5. Aproximadamente tres meses después de que Enrique Cornejo Ramírez asumió el cargo de Ministro de Transportes y Comunicaciones⁸⁸⁴, se celebró el Acuerdo de Concejo de la Municipalidad Metropolitana de Lima N° 064, el 19 de febrero de 2009. Al día siguiente, el 20 de febrero de 2009, se celebró el denominado “Convenio Marco de cooperación interinstitucional entre la Municipalidad Metropolitana de Lima y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones”.
6. A través de este convenio, se entregó el control de los procesos de selección de contratista y supervisión, así como de los procesos de contratación al MTC, que se encontraba bajo la dirección de Enrique Cornejo. De este modo, el MTC pudo delegar a Provías Nacional, dirigido por Raúl Torres Trujillo, los procesos de contratación, trabajando en conjunto con la AATE, dirigido a dicha fecha por Oswaldo Dúber Plasencia Contreras.

⁸⁸⁴ Enrique Cornejo Ramírez fue designado como Ministro de Transportes y Comunicaciones mediante Resolución Suprema N° 332-2008-PCM de fecha 29/11/2008



7. Este convenio sirvió para que el control de las acciones de selección y contratación sean entregadas al MTC, pues antes estaba a cargo de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Sobre el control de la inversión pública

8. El proyecto del Tren Eléctrico – y 2 megaproyectos más⁸⁸⁵- fueron exonerados del SNIP, cuya finalidad era controlar y verificar la utilidad y mejor inversión del tesoro público. La exoneración de estos proyectos significó disminuir las barreras de control sobre el mismo, ya que se omitió superar la primera etapa del SNIP: la preinversión.
9. En el caso del Tramo 1, la exoneración fue irregular porque se dio cuando el proyecto ya había iniciado su ejecución, en el año 2010.
10. La exoneración, sin embargo, se encontraba prevista en el artículo 10, numeral 5, de la Ley N° 27293, Ley del SNIP, que señalaba lo siguiente:

10.5 Cualquier excepción a lo previsto en el numeral precedente se realizará a través de decreto supremo refrendado por el Ministro del Sector correspondiente y por el Ministro de Economía y Finanzas.

Esa disposición permitió que la justificación sobre la exoneración sea mínima, convirtiéndolo en un proceso sencillo, sin la motivación y justificación que la exoneración de una obra de gran envergadura requiere.

11. Actualmente, la Ley del SNIP se encuentra derogada y, en su lugar, se emitió el Decreto Legislativo N° 1252, que creó INVIERTE.PE, con la intención – a grandes rasgos- de contribuir al control de la inversión, pero sin las desventajas del SNIP. Se advierte que el DL N° 1252 tiene una disposición muy similar a la que tenía la ley del SNIP, y con la misma redacción amplia que permitiría exoneraciones injustificadas.
12. El escenario ideal sería que ningún proyecto, especialmente los de mayor inversión y de gran envergadura, sean exonerados sin mayor justificación, basados en las laxas permisiones que brinda la norma. De lo contrario, se continuaría permitiendo que, a futuro, los intereses políticos de un gobierno de turno busquen exonerar las obras públicas del sistema de control, con cualquier finalidad que les beneficie y que no se justifiquen en la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos.

Sobre el aumento del Valor Referencial para el Tramo 1 de la Línea 1 del Metro de Lima

13. Se ha determinado que tres días antes de iniciarse la licitación⁸⁸⁶ para el tramo 1 de la Línea 1 del Metro de Lima, se decidió aumentar el valor referencial de

⁸⁸⁵ El proyecto Olmos y el proyecto Interoceánica.

⁸⁸⁶ Mediante Resolución Secretarial N° 104-2009-MTC/04, de fecha 24 de junio de 2009, se aprobaron las bases administrativas de Licitación Pública N° 003-2009-MTC/20. Al día siguiente, el 25 de junio de 2009, Provías Nacional convocó el concurso mediante el Sistema Electrónico de Adquisiciones y Contrataciones del Estado – SEACE, por concurso oferta a precios unitarios.



la obra⁸⁸⁷ de US\$ 344'427,561.00 a US\$ 431'867,579.99, lo cual representó un aumento de US\$ 111'355, 773.86, de los cuales US\$ 83'187,317.78 se encontrarían injustificados.

14. La decisión de aumentar el valor referencial se realizó en un solo día, esto es, el 22 de junio de 2009. A lo largo de este día, entre Provías Nacional y la AATE, se expidieron por lo menos catorce documentos tendientes a sustentar el incremento del valor referencial por una supuesta omisión de conceptos. Es improbable que en tan corto tiempo se haya realizado un real análisis del sustento del aumento.
15. Entre los rubros que incrementaron el valor referencial existen algunos que no cuentan con cálculos que justifiquen el incremento:
 - La aplicación de un factor de ajuste por ejecución en plazo extraordinario la obra para incrementar el presupuesto de las obras civiles del viaducto.
 - Las aplicaciones de factores de incidencia incrementaron el costo directo de las obras civiles en dos estaciones de pasajeros.
 - Considerar que los imprevistos y contingencias que se pueden presentar en el equipamiento electromecánico debe ser el 6% de su costo directo, y
 - El incremento excesivo de los gastos generales de las obras civiles (60%), excediendo los porcentajes usuales.

Sobre las liquidaciones de obra (costo final de obra)

16. El 27 de diciembre de 2011, se aprobó la liquidación final de la obra por la ejecución del tramo 1, mediante Resolución Directoral N° 93-2011-MTC/33⁸⁸⁸. La liquidación se aprobó por un monto ascendente a US\$ 519'127,951.46, de los cuales se consignaron pagados US\$ 504'111,651.19, restando un saldo a favor del Consorcio Tren Eléctrico ascendente a US\$ 15'016,300.27.
17. El 13 de noviembre de 2014, se aprobó la liquidación final de la obra por la ejecución del tramo 2, mediante Resolución Directoral N° 162-2014-MTC/33⁸⁸⁹. La liquidación se aprobó por un monto ascendente a US\$ 885'154,813.16, de los cuales se consignó un saldo a favor del Consorcio Tren Eléctrico ascendente a US\$ 11'978,495.18.
18. En ese sentido, se ha determinado que el tramo 2, pese a tener la mitad de kilómetros que el tramo 1, costó el doble. El tramo 1 tuvo, aproximadamente, 22 kilómetros a lo largo de los cuales hay 16 estaciones. El tramo 2 tuvo, aproximadamente, 12 kilómetros y 10 estaciones. De acuerdo a la liquidación final de cada tramo, el tramo 1 tuvo un costo total de US\$ 519'127,951.46, mientras que el tramo 2 tuvo un costo final de US\$ 885'154,813.16. De esto se desprende que el tramo 2 costó casi el doble del tramo 1, pese a que en distancia representa la mitad.

⁸⁸⁷ Mediante Resolución Secretarial N° 098-2009-MTC/04, de 22 de junio de 2009, se aprobó el expediente de contratación con un nuevo valor referencial de **US\$ 431'867, 579.99**

⁸⁸⁸ Resolución Directoral N° 93-2011-MTC/33 (Registro N° 0037, Tomo 31, p. 562).

⁸⁸⁹ Resolución Directoral N° 162-2014-MTC/33. Disponible en: https://www.aate.gob.pe/transparencia_aate/upload_obras/RD_162_2014_MTC_33.pdf



Sobre la ejecución del Tramo 2 de la Línea 1 del Metro de Lima

19. A la fecha de cierre del informe, la Contraloría General de la República informó que la auditoría sobre el Tramo 2 aún se encuentra en proceso de estudio, pues la complejidad y magnitud de la obra así lo demanda⁸⁹⁰.
20. Sin perjuicio de ello, la Comisión ha determinado algunas irregularidades en la determinación del presupuesto final de obra, que justificó un aumento en casi 300 millones de dólares. Así, se evidenció lo siguiente:
 - El incremento mayor correspondió a las partidas de obras civiles, y en segundo término, a las electromecánicas.
 - De ellas, 13 partidas se elevaron en más del 50% del costo inicialmente presupuestado. El costo estimado por interferencias y por administración de interferencias también se elevó a más del 50% del monto inicial.
 - De las 13 partidas referidas, 5 elevaron su costo en más del 100% del presupuesto inicial, 2 elevaron su costo en más del 200%, y 1 elevó su costo en más del 400% del presupuesto inicial. El costo por interferencias se elevó en más del 200%.
 - Se creó una nueva partida por construcción de una “alameda cultural”, por la que se aprobó un presupuesto de US\$ 4'962,888.92. Esta partida no estaba prevista en el presupuesto inicial de la obra.

El detalle de este incremento se encuentra en el acápite correspondiente⁸⁹¹.

Sobre la intervención del consorcio supervisor

21. En relación a la ejecución de la obra y elaboración del expediente técnico para el tramo 1 y el tramo 2, resalta la labor del consorcio supervisor compuesto por las empresas CESEL S.A., POYRY INFRA S.A. y POYRY INFRA AG, denominado Consorcio Cesel-Poyry. La Supervisión tenía como función verificar la correcta ejecución de la obra, teniendo la potestad de observar irregularidades en la misma. Sin embargo, como ha determinado la Contraloría General de la República, en la ejecución del tramo 1 se concedió al Consorcio Tren Eléctrico Lima montos dinerarios adicionales por trabajos no justificados, así como se le exoneró del cobro de penalidades por incumplimientos contractuales. En estos casos, el consorcio supervisor omitió observar estas falencias.
22. En relación al tramo 2, se ha determinado un aumento en el costo final de la labor de supervisión. El contrato de supervisión establecía que el costo del servicio de supervisión ascendería a US\$ 26'778,769.47, a todo costo, incluido IGV. Sin embargo, el 26 de julio de 2013, mediante Resolución Directoral N° 063-2013-MTC/33⁸⁹², se aprobó un incremento de US\$

⁸⁹⁰ Oficio N° 00959-2018-CG/DC, remitido por Humberto Ramírez Trucios, Vicecontralor de Integridad, el 09 de julio de 2018. (Registro N° 2358)

⁸⁹¹ Ver cuadro de la página 168

⁸⁹² Resolución Directoral N° 063-2013-MTC/33 (Registro N° 1012, CD, Carpeta “Relación y copias de resoluciones emitidas”, Resoluciones 2013, p. 172)



5'650,436.78, resultando el nuevo monto contractual en US\$ 32'429,206.25, como fue consignado al momento de liquidar el contrato⁸⁹³, el 13 de noviembre de 2014. De acuerdo con la resolución que aprobó el incremento, éste respondió al aumento de días de trabajo así como a la incorporación de nuevas partidas a supervisar, como consecuencia de la aprobación de ampliaciones de plazo y del Expediente Técnico Definitivo.

Sobre la labor desempeñada por los miembros de Comités de Selección y funcionarios de entidades estatales

23. Se ha determinado que el Comité de Selección, encargado de la adjudicación de la buena pro al consorcio contratista y al consorcio supervisor, para el tramo 1 y 2, estuvo integrado por personas que han reconocido haber recibido depósitos provenientes de la empresa Odebrecht, en cuentas en el extranjero a través de empresas *offshore*: Edwin Luyo Barrientos y Santiago Chau Novoa. Estos pagos, en investigación fiscal a la fecha de cierre del informe, habrían sido consecuencia de un acuerdo para favorecer al consorcio conformado por Odebrecht y permitirle obtener la buena pro en los procesos de selección, lo que deberá corroborarse en el proceso penal correspondiente.
24. De acuerdo con la declaración brindada por Miguel Navarro Portugal ante el Ministerio Público, Jesús Munive Taquí también habría recibido dinero producto de actos de soborno. Jesús Munive fue el único funcionario miembro de los dos Comité de Selección que se conformaron en este caso.
25. Se ha determinado que el entonces Ministro de Transportes y Comunicaciones, Enrique Cornejo Ramírez, dispuso el ingreso a Provías Nacional de Edwin Luyo Barrientos y Mariella Huerta Minaya, quienes actualmente tienen mandatos de prisión preventiva en su contra al haberse determinado que figuran como beneficiarios de cuentas en la Banca Privada de Andorra. La orden de contratación se hizo a través del memorándum N° 067-2009-MTC/01, del 27 de mayo de 2009.
26. Se ha determinado que personas de larga vinculación laboral o personal con Enrique Cornejo Ramírez se encontraron ubicados en puestos estratégicos: Raúl Torres Trujillo era Director Ejecutivo de Provías Nacional, Oswaldo Dúber Plasencia era Director Ejecutivo de la AATE, Jorge Cuba Hidalgo era Viceministro de Comunicaciones y fue designado por Cornejo Ramírez, y Jorge Menacho Pérez era Secretario General del MTC. Además, la mayoría de las personas mencionadas han coincidido en labores alguna vez, antes de formar parte del MTC, Provías Nacional o AATE.
27. Se ha determinado que la empresa Odebrecht realizó pagos a los miembros del Comité de Selección de manera escalonada, y conforme al avance de la obra. Estos pagos no pueden ser sino consecuencia de haberlos favorecidos para obtener la buena pro en las licitaciones para el Tramo 1 y el Tramo 2 de la Línea 1 del Metro de Lima.

⁸⁹³ La liquidación del contrato de supervisión del Tramo 2 se aprobó el 13 de noviembre de 2014, mediante Resolución Directoral N° 161-2014-MTC/33. Disponible en: https://www.aate.gob.pe/transparencia_aate/upload_obras/RD_161_2014_MTC_33.pdf



Sobre el reparto diferenciado de utilidades entre las empresas consorciadas del Consorcio Tren Eléctrico Lima

28. Se ha determinado que la empresa GyM S.A. cedió sus utilidades a favor de Constructora Norberto Odebrecht Sucursal del Perú S.A., utilizando para ello acuerdos de repartición diferenciada de utilidades por el riesgo adicional que habría asumido esta última. Este mecanismo, de acuerdo con la tesis planteada por el Ministerio Público para el caso de la Interoceánica, habría sido el utilizado por las empresas consorciadas para reintegrar a Odebrecht el monto por pagos indebidos a funcionarios públicos. En este proyecto, GyM cedió a Odebrecht, aproximadamente, S/.20'263,084.82 nuevos soles.

Sobre el pago de montos dinerarios injustificados

29. En relación a los pagos irregulares identificados, se ha determinado la existencia de tres empresas *offshore*, donde los beneficiarios finales – esto es, la persona que controla la cuenta- son personas que han formado parte del procedimiento de selección del contratista, o que se han encontrado en cargos de dirección, o personas vinculadas a éstos.

Así, se creó **HISPAMAR**, **OBLONG** y **JULSON**. La primera tenía como único beneficiario a Víctor Muñoz Cuba, sobrino de Jorge Cuba Hidalgo. La segunda tenía como beneficiarios finales a Miguel Ángel Navarro Portugal, Jessica Tejada Guzmán, Mariella Huerta y Edwin Luyo, y la tercera a Miguel Navarro y Jessica Tejada. En todos los casos, hay una relación indirecta con Jorge Cuba Hidalgo.

Se creó, además, **ULTON**, *offshore* vinculada a Santiago Andrés Chau Novoa, miembro del Comité de Selección para el Tramo 1.

30. Víctor Muñoz Cuba dispuso el cierre de la cuenta de **HISPAMAR** y la transferencia del dinero a la *offshore* **CONENG ASSETS**, constituida en Panamá. Esta última es una empresa vinculada a Jorge Cuba Hidalgo y Víctor Cuba Muñoz.
31. Edwin Luyo Barrientos, Miguel Ángel Navarro Portugal y Santiago Chau Novoa, directamente o a través de sus defensas técnicas, han reconocido haber recibido montos dinerarios provenientes de Odebrecht.
32. Es altamente probable que la declaración de Jorge Henrique Simoes Barata ante la Procuraduría Federal de Bahía (Brasil), pueda ser corroborada en todos sus extremos. En dicha declaración, Barata señaló que Jorge Cuba ofreció ayuda para ganar la licitación de los tramos 1 y 2 de la Línea 1 del Metro de Lima. Barata señaló que Jorge Luis Cuba Hidalgo habría solicitado US\$ 1'400,000.00 dólares, por el Tramo 1 y US\$ 6'700,000.00 dólares, por el Tramo 2, haciendo un total de US\$ 8'100,000.00 dólares.

En esa línea, si al monto recibido por **HISPAMAR**, se le adiciona el monto recibido por **OBLONG** (cuenta manejada por Edwin Luyo) ascendente a US\$ 1'230,840.08, se obtiene un total de US\$ 7'930,712.51. A este monto hay que adicionarle los US\$ 500,000 dólares recibidos por Jorge Cuba el 17 de abril de 2013 de parte de **JULSON** International S.A. El total que se obtiene



asciende a US\$ 8'430,712.51, es decir, los US\$ 8'100,000.00 que, supuestamente, habría negociado Cuba Hidalgo con Odebrecht.

Este hecho debe analizarse en conjunto con otros tres: i) los miembros de los Comités de Selección para el Tramo 1 y 2 estaban conformados por personas vinculadas a Jorge Cuba Hidalgo, y que además han reconocido haber recibido pagos por parte de Odebrecht; ii) el consorcio conformado por Odebrecht, finalmente, obtuvo la buena pro; iii) Miguel Ángel Navarro Portugal declaró ante la Fiscalía que Alan García Pérez estaba muy interesado en que el proyecto se concluya en 18 meses, y que la única empresa que ofreció cumplir con ese plazo fue Odebrecht. Señaló, además, que García encargó a Enrique Cornejo y a Jorge Cuba todo el cronograma y diseño necesario para cumplir con el fin común de inauguración de la obra.

Sobre los viajes y reuniones con funcionarios de la empresa Odebrecht

33. Se ha determinado que el expresidente Alan García tuvo al menos una reunión con Marcelo Odebrecht, Jorge Henrique Simoes Barata y Luiz Mameri en Palacio de Gobierno, en el 2008. Se determinó, además, que se reunió, por lo menos, 15 veces con Jorge Henrique Simoes Barata también en Palacio de Gobierno.
34. Se han determinado 4 viajes a Brasil realizados por Enrique Cornejo Ramírez en fecha cercana a depósitos bancarios que Odebrecht, a través de **AEON GROUP**, realizó a **HISPAMAR**, *offshore* vinculada a Jorge Cuba, y de titularidad de su sobrino Víctor Muñoz Cuba⁸⁹⁴.

Sobre el perjuicio económico causado al Estado

35. La Procuraduría Ad Hoc reportó que, en el proceso seguido por los delitos de colusión, cohecho y otros, por el caso de la Línea 1 del Metro de Lima el Primer Juzgado de Investigación Preparatoria aceptó la constitución en actor civil y accedió al embargo por S/. 1'690,000.00 por concepto de reparación civil⁸⁹⁵.

Si bien se entiende que el pedido realizado por la Procuraduría es parcial, debe notarse que el monto solicitado por la defensa del Estado no alcanza aún al monto, hasta el momento, determinado como perjuicio económico, como consecuencia de los sobrecostos identificados en la ejecución de la obra. Estos sobrecostos fueron consecuencia directa de los actos indebidos cometidos por los funcionarios involucrados.

En base a la información alcanzada a la Comisión Investigadora, se ha logrado determinar que, hasta el momento, el perjuicio que se le habría causado al Estado asciende a, aproximadamente US\$ 146'929,947.66 desglosado de la siguiente manera:

⁸⁹⁴ Ver relación de viajes a partir de la página 86

⁸⁹⁵ Informe N° 01-2010 remitido por la Procuraduría AD Hoc el 05 de julio de 2018 (Registro N° 2351, p. 11)



TRAMO 1	
Incremento sin sustento del Valor Referencial	US\$ 87'470,018.99
Incremento sin sustento del presupuesto de obra (Expediente Técnico) determinado por la CGR	US\$ 59'459,928.67
Total:	US\$ 146'929,947.66

En relación al Tramo 2, a la fecha de cierre del presente informe, la Contraloría General de la República informó que por la complejidad y magnitud del proyecto, se decidió, en junio de 2018, trasladar la auditoría de cumplimiento del Tramo 2 a la Subgerencia de Control de Megaproyectos⁸⁹⁶, de modo que este estudio se encuentra, aún, en elaboración. Su resultado es determinante para identificar el monto final de perjuicio económico al Estado.

Sobre el aspecto penal

36. De lo expuesto en el punto relacionado a las acciones coordinadas entre funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se ha determinado la existencia de indicios suficientes que permiten establecer que Enrique Cornejo Ramírez, Jorge Luis Cuba Hidalgo, Edwin Martin Luyo Barrientos, Mariella Janette Huerta Minaya, Jessica Carola Tejada Guzmán, y Miguel Ángel Navarro Portugal estarían inmersos en la presunta comisión del delito de Asociación ilícita para delinquir, el mismo que, a la fecha de los hechos, se encontraba previsto en el artículo 317° del Código Penal⁸⁹⁷, conforme a la modificación incorporada por el Decreto Legislativo N° 982, del 22 de julio de 2007. En esa medida, se ha determinado que existen indicios de actos coordinados y organizados tendientes a cometer tres actividades criminales principales: delito de colusión (por acuerdo con el privado en la elección del Consorcio conformado por Odebrecht), delitos de cohecho (por recepción de sobornos) y lavado de activos, por la creación de empresas *offshore* para la recepción de pagos ilícitos por parte de Odebrecht.
37. Se ha determinado que existen suficientes indicios de la presunta comisión del delito de Colusión, previsto y sancionado en el artículo 384° del Código Penal, conforme a la modificación incorporada por la Ley N° 26713, publicada el 27 de diciembre de 1996⁸⁹⁸, en calidad de cómplice del Sr. Enrique Cornejo Ramírez, conjuntamente con los señores Jorge Luis Cuba Hidalgo, Edwin Martin Luyo Barrientos, Mariella Janette Huerta Minaya, y Jesús Munive Taquí, que habrían intervenido en calidad de autores.

⁸⁹⁶ Oficio N° 00959-2018-CG/DC, remitido por Humberto Ramírez Trucios, Vicecontralor de Integridad, el 09 de julio de 2018. (Registro N° 2358)

⁸⁹⁷ Como ha sido indicado en la parte pertinente, en el año 2016, el Decreto Legislativo N° 1244 modificó el texto del delito así como su denominación, siendo actualmente el delito de Organización Criminal.

⁸⁹⁸ Redacción vigente durante la adjudicación de la buena pro del tramo 1. Tres días antes de la adjudicación del Tramo 2 se modificó la redacción del delito mediante Ley N° 29703, publicada el 10 de junio de 2011. Sin embargo, se está considerando que el presunto acuerdo colusorio ocurrió con anterioridad a la adjudicación de la buena pro del tramo 2.



38. De lo expuesto en el punto relacionado al Sr. Jesús Wilfredo Munive Taquía, se ha determinado la existencia de indicios suficientes de la presunta comisión del delito de Enriquecimiento Ilícito, previsto y sancionado en el artículo 401° del Código Penal, conforme a la redacción incorporada Ley N° 29758, vigente del 22 de julio de 2011 hasta el 26 de noviembre de 2013⁸⁹⁹. El indicio se fundamenta en un posible incremento patrimonial injustificado en los ingresos y transacciones financieras, según el siguiente detalle:
- De las declaraciones juradas del impuesto a la renta y transacción financiera informado por la SUNAT a la Comisión⁹⁰⁰, se ha evidenciado que, en el año 2009, Jesús Munive percibió ingresos de fuente dependiente e independiente por S/. 114,908 mil nuevos soles y, sin embargo, realizó transacciones financieras por S/ 216,000 nuevos soles, es decir, por montos mayores a los declarados.
 - En el año 2010, percibió ingresos de fuente dependiente e independiente por S/. 144,830 mil nuevos soles y, sin embargo, realizó transacciones financieras por S/ 246,000 nuevos soles, es decir, por montos mayores a los declarados.
 - En el año 2011, percibió ingresos de fuente dependiente e independiente por S/. 124,412 mil nuevos soles y, sin embargo, realizó transacciones financieras por S/ 820,000 nuevos soles, es decir, más del triple de sus ingresos de ese año.

Durante los años 2009 a 2011, Jesús Wilfredo Munive Taquía fue funcionario del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, teniendo el cargo de director general de Control y Supervisión de Comunicaciones y, en ese interín, ejerció como miembro del Comité de Selección del Tramo 1 y del Comité de Selección del Tramo 2.

39. Se ha determinado que existen suficientes indicios de la presunta comisión del delito de Colusión, previsto y sancionado en el artículo 384° del Código Penal, conforme a la modificación incorporada por la Ley N° 26713, publicada el 27 de diciembre de 1996⁹⁰¹, por parte de Jesús Wilfredo Munive Taquía, en calidad de autor, al haber sido el único funcionario público que conformó dos comités de selección (tramo 1 y 2). Asimismo, existen indicios de la presunta comisión del delito de Cohecho pasivo propio, previsto y sancionado en el artículo 393° del Código Penal, conforme a la modificación incorporada por la Ley N° 28355 del 6 de octubre de 2004, como consecuencia de la declaración que, como candidato a colaborador eficaz, brindó Miguel Angel Navarro Portugal, donde declaró que Jesús Munive habría recibido US\$ 100,000 por parte de Jorge Cuba Hidalgo, lo que corresponde ser corroborado por el Ministerio Público.

⁸⁹⁹ Del 2004 al 2011 existió una redacción diferente, que preveía la inhabilitación, de modo que, siguiente la interpretación más favorable, es aplicable la redacción indicada.

⁹⁰⁰ Declaraciones juradas de impuesto a la renta (Registro N° 0980, Tomo I, Tomo II, Tomo III).

⁹⁰¹ Redacción vigente durante la adjudicación de la buena pro del tramo 1. Tres días antes de la adjudicación del Tramo 2 se modificó la redacción del delito mediante Ley N° 29703, publicada el 10 de junio de 2011. Sin embargo, se está considerando que el presunto acuerdo colusorio ocurrió con anterioridad a la adjudicación de la buena pro del tramo 2.



40. Se ha determinado que existen suficientes indicios de la presunta comisión del delito de colusión, en calidad de cómplices, del Sr. Robert Jungkind y el Sr. Duilio Eduardo Ayaipoma Nicolini, delito previsto y sancionado en el artículo 384° del Código Penal, conforme a la modificación incorporada por la Ley N° 30111, publicada el 26 de noviembre de 2013⁹⁰², como consecuencia de la presunta omisión dolosa de sus funciones como supervisor de obra, en base a la cual debió advertir los incrementos irregulares del presupuesto de obra y recomendar su no aprobación, así como en relación a la penalidad no impuesta al contratista. El acuerdo colusorio habría ocurrido con Jorge Luis Cuba Hidalgo, en su condición de viceministro de Comunicaciones, con la finalidad de beneficiar al Consorcio Tren Eléctrico en la ejecución del tramo 1 de la Línea 1 del Metro de Lima.
41. Conforme se ha señalado en la sección pertinente, se han identificado indicios de la presunta comisión de los delitos de tráfico de influencias, previsto en el 400° artículo del Código Penal; negociación incompatible, previsto en el artículo 399° del Código Penal; y colusión agravada, previsto en el artículo 384° del Código Penal, por parte de Raúl Antonio Torres Trujillo, entonces Director Ejecutivo de Provias Nacional, quien conjuntamente con Oswaldo Dúber Plasencia Contreras hicieron posible que, en un solo día, se aumente el valor referencial de la obra justo antes de la convocatoria a licitación, beneficiando económicamente con ello al consorcio ganador conformado por Constructora Norberto Odebrecht Sucursal del Perú S.A. y GyM S.A. Además, tuvieron injerencia directa en el nombramiento de los miembros del comité de selección.
42. Conforme se ha señalado en la sección pertinente, se han identificado indicios de la presunta comisión de los delitos de negociación incompatible y colusión agravada, previsto en los artículos 399° y 384° del Código Penal, contra Oswaldo Dúber Plasencia Contreras, quien fuera asesor en Palacio de Gobierno durante la gestión presidencial de Alan Gabriel Ludwig García Pérez, así como de Enrique Javier Cornejo Ramírez, para luego ser nombrado como Director Ejecutivo de la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico.
43. Conforme se ha señalado en la sección pertinente, se han identificado indicios de la presunta comisión de los delitos de colusión agravada, previsto en el artículo 384° del Código Penal, contra Jorge Luis Menacho Pérez, quien fue Secretario General del Ministerio de Transportes y Comunicaciones durante la gestión del exministro Enrique Cornejo Ramírez, ocupando así un cargo de confianza. Éste, a su vez, fue quien designó a los miembros de los comités especiales para los tramos 1 y 2 de la Línea 1 del Metro de Lima.
44. Conforme se ha señalado en la sección pertinente, se han identificado indicios de la presunta comisión de colusión, previsto en el artículo 384° del Código Penal, por parte de los miembros del Consorcio Tren Eléctrico, quienes habrían actuado a través de sus representantes. En esa medida, se han identificado indicios de presuntos actos irregulares por parte de la empresa

⁹⁰² Durante la ejecución de los tramos 1 y 2 de la obra se dieron tres modificaciones al delito de Colusión, siendo la indicada la última aplicable al corresponden con la fecha de entrega del tramo 2. Además, dado en conflicto de normas en el tiempo, la indicada resulta ser la más favorable al investigado.



consorciada GyM S.A, quienes habría actuado como cómplices primarios en el delito de colusión, en agravio del Estado.



IV. RECOMENDACIONES

1. Remitir el presente informe a la Fiscalía de la Nación, a efectos de que, conforme a sus atribuciones, emita el pronunciamiento correspondiente respecto de los hallazgos del presente informe, y puedan ser tomados en cuenta en las investigaciones penales que se encuentran actualmente en curso.
2. Remitir el presente informe a la Fiscalía de la Nación, a efectos de que conforme a sus atribuciones, emita el pronunciamiento correspondiente respecto de los indicios de la comisión del delito de Colusión agravada, Cohecho Pasivo Propio y Enriquecimiento Ilícito tipificados en los artículos 384⁹⁰³, 393⁹⁰⁴ y 401⁹⁰⁵ del Código Penal que habría cometido Jesús Wilfredo Munive Taquía (DNI N° 09159891), como autor en su calidad de miembro del Comité de Selección del Tramo 1 y Tramo 2 de la Línea 1 del Metro de Lima.
3. Remitir el presente informe a la Fiscalía de la Nación, a efectos de que, conforme a sus atribuciones, emita el pronunciamiento correspondiente respecto de los indicios de la comisión del delito de Colusión tipificado en el artículo 384 del Código Penal que habrían cometido Robert Kurt Jungkind (Pasaporte N° C4FNRCMKK), de nacionalidad alemana, y de Duilio Eduardo Ayaipoma Nicolini (DNI N° 07937703) como cómplices en su calidad de representantes del Consorcio Supervisor Cesel- Poyry.
4. Remitir el presente informe a la Fiscalía de la Nación, a efectos de que, conforme a sus atribuciones, emita el pronunciamiento correspondiente respecto de los indicios de la comisión del delito de Colusión agravada, tipificado en el artículo 384 del Código Penal que habría cometido Enrique Javier Cornejo Ramírez (DNI N° 08201280), como cómplice en su calidad de Ministro de Transportes y Comunicaciones.
5. Remitir el presente informe a la Fiscalía de la Nación, a efectos de que, conforme a sus atribuciones, emita el pronunciamiento correspondiente respecto de los indicios de la comisión del delito de Asociación Ilícita para Delinquir, previsto en el artículo 317 del Código Penal, conforme a la modificación incorporada por el Decreto Legislativo N° 982, del 22 de julio de 2007, que habrían cometido Enrique Javier Cornejo Ramírez (DNI N° 08201280); Mariella Janette Huerta Minaya (DNI N° 07269609); Miguel Ángel Navarro Portugal (DNI N° 40021410); Jessica Carola Tejada Guzmán (DNI N° 07476491); Edwin Martín Luyo Barrientos (DNI N° 25670093); y, Jorge Luis Cuba Hidalgo (DNI N° 07665659), como autores en su calidad de funcionarios públicos y privado que se organizaron con la finalidad de cometer los delitos de Colusión, Cohecho y Lavado de activos.

⁹⁰³ Conforme a la modificación incorporada por la Ley N° 26713, del 27 de diciembre de 1996.

⁹⁰⁴ Conforme a la modificación incorporada por la Ley N° 28355, del 6 de octubre de 2004.

⁹⁰⁵ Conforme a la modificación incorporada por la Ley N° 29758, vigente del 22 de julio 2011 hasta el 26 de noviembre de 2013



6. A la Contraloría General de la República se recomienda celeridad en la emisión del informe de auditoría sobre la elaboración del expediente técnico y la ejecución del tramo 2 de la Línea 1 del Metro de Lima por ser relevante para conocer los posibles actos irregulares que se hayan cometido en la ejecución de la obra.
7. Se recomienda remitir el presente informe a la Procuraduría *Ad Hoc* a cargo de la defensa del Estado en los procesos vinculados a las empresas brasileñas involucradas en actos de corrupción, a fin de que sea revisado y actúen conforme a sus atribuciones.
8. Se amplíe la investigación preliminar contra Raúl Antonio Torres Trujillo (DNI N° 07192012), por la presunta comisión del delito de tráfico de influencias, negociación incompatible y colusión agravada, previstos en los artículos 400, 399 y 384 del Código Penal, respectivamente, entonces Director Ejecutivo de Provías Nacional, quien conjuntamente con Oswaldo Dúber Plasencia Contreras hicieron posible que, en un solo día, se aumente el valor referencial de la obra justo antes de la convocatoria a licitación, beneficiando económicamente con ello al consorcio ganador conformado por Constructora Norberto Odebrecht Sucursal del Perú S.A. y GyM S.A. Además, tuvieron injerencia directa en el nombramiento de los miembros del comité de selección.
9. Se amplíe investigación contra Oswaldo Dúber Plasencia Contreras (DNI N° 08647425), quien fuera asesor en Palacio de Gobierno durante la gestión presidencial de Alan Gabriel Ludwig García Pérez, así como de Enrique Javier Cornejo Ramírez, para luego ser nombrado como Director Ejecutivo de la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico, por la presunta comisión del delito de negociación incompatible y colusión agravada, previsto en los artículos 399° y 384° del Código Penal, respectivamente.
10. Remitir el presente informe a la Fiscalía de la Nación a fin de que, en el marco de sus funciones, determine acciones contra Jorge Luis Menacho Pérez (DNI N° 06275826), quien fue secretario general del Ministerio de Transportes y Comunicaciones durante la gestión del exministro Enrique Cornejo Ramírez, ocupando así un cargo de confianza. Éste, a su vez, fue quien designó a los miembros de los comités especiales para los tramos 1 y 2 de la Línea 1 del Metro de Lima, como autor de la presunta comisión del delito de colusión agravada, previsto en el artículo 384° del Código Penal.
11. Remitir el presente informe a la Fiscalía de la Nación a fin de que actúe de acuerdo a sus funciones para incorporar a la empresa GyM S.A como cómplice primario en el delito de colusión, en agravio del Estado.



V. PROPUESTA LEGISLATIVA

Se propone evaluar la modificación del numeral 4, del artículo 4, del Decreto Legislativo N° 1252, Decreto Legislativo que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones y deroga la Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, cuya redacción es la siguiente:

Las decisiones de inversión no basadas en lo dispuesto en la presente norma, deben ser autorizadas mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro del Sector correspondiente y el Ministro de Economía y Finanzas.

La redacción actual de la indicada disposición no prevé requisitos de cumplimiento obligatorio tendientes a controlar la exoneración de los proyectos de inversión, corriéndose el riesgo de que éstos se den sin un control proporcional a la magnitud del proyecto. En esa medida, se recomienda incorporar requisitos a cumplir por aquel que solicite la exoneración, a fin de garantizar que éste se realizará con fines justificados. La justificación debe ser técnica, económica y de impacto social.