

INFORME DE VIGILANCIA CIUDADANA

PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA

MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA VARIANTE DE UCHUMAYO

ENTRE EL PUENTE SAN ISIDRO Y
LA VÍA DE EVITAMIENTO,
DISTRITOS SACHACA,
YANAHUARA Y CERRO COLORADO,
PROVINCIA DE AREQUIPA-
REGIÓN AREQUIPA

AREQUIPA

Las pequeñas
acciones, generan
grandes cambios

Con el apoyo de :





INFORME DE VIGILANCIA CIUDADANA

PROYECTOS DE VIGILANCIA CIUDADANA

MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA VARIANTE DE UCHUMAYO,
ENTRE EL PUENTE SAN ISIDRO Y LA VÍA DE EVITAMIENTO, DISTRITOS SACHACA,
YANAHUARA Y CERRO COLORADO, PROVINCIA DE AREQUIPA-REGIÓN AREQUIPA

ÍNDICE

▶ Introducción	4
▶ Presentación del proyecto	7
▶ Análisis	12
▶ Conclusiones	20
▶ Recomendaciones	21

Presidente del Directorio

Federico Tenorio Calderón

Coordinador Ejecutivo

Epifanio Baca Tupayachi

Cuidado de edición

Nelly Carrasco

Diseño

www.digitalworldperu.com

Diagramación y digitalización

www.dccomunicaciones.pe

Con el apoyo:



Esta publicación ha sido posible gracias al apoyo del pueblo de los Estados Unidos, a través de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID). Las opiniones expresadas por los autores no reflejan necesariamente el punto del vista de USAID ni del Gobierno de los Estados Unidos.

INFORME DE VIGILANCIA CIUDADANA

PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA

MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA VARIANTE DE UCHUMAYO

ENTRE EL PUENTE SAN ISIDRO Y
LA VÍA DE EVITAMIENTO,
DISTRITOS SACHACA,
YANAHUARA Y CERRO COLORADO,
PROVINCIA DE AREQUIPA-
REGIÓN AREQUIPA

AREQUIPA

Autoras

- ▶ María Estefani Huancollo Coila
- ▶ Shirley Paola Perez Jaramillo

Agosto 2020

INTRODUCCIÓN



La Variante de Uchumayo es la vía de ingreso a la ciudad de Arequipa. A inicios de esta década, la capacidad de la Variante de Uchumayo había colapsado. Por eso, en el 2013 se iniciaron las obras de mejoramiento que se suponía, iban a durar 18 meses de acuerdo al primer expediente técnico con un presupuesto de 162 849 millones de soles. Han pasado más de seis años y su presupuesto bordea los 630 millones de soles. Debido a ello, decidimos vigilar este proyecto.

Esta obra es muy importante para la ciudad de Arequipa. Además, tiene un costo altísimo que ha ido elevándose con forme el pasar del tiempo. La contraloría ha encontrado varias irregularidades.

RECUESTO HISTÓRICO

En enero de 2013, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) emite la Resolución Ministerial N° 057-2013-MTC/02 donde reclasifican la ruta y le transfiere la competencia al gobierno regional. En la gestión del gobernador regional, Juan Manuel Guillén se divide la variante en tres tramos.

TRAMO I

Comprende 1,2 km desde el Intercambio de la Vía Evitamiento hasta La Progresiva. Se inició a mediados de 2013 y en nueve meses debió culminarse, pero se presentaron problemas con el expediente técnico y la compra de los predios. Los estudios de suelos de la obra no detectaron la existencia de aguas subterráneas en la zona. Hallaron dos bolsones de reserva hídrica de tres metros de profundidad.

El expediente técnico del proyecto valuado en S/ 411.000 no detectó la presencia de agua en el subsuelo. El error del primer estudio le generó adicionales a la Gerencia Regional de Arequipa (GRA). A ello se sumó la resistencia de algunos propietarios para ceder sus predios bajo negociación directa y varios optaron por procesos judiciales y arbitrajes. Esta obra ejecutada por administración directa debía demorar nueve meses, pero duró dieciséis meses.

Al exgobernador regional, Juan Manuel Guillén, apenas le alcanzó su periodo de gestión para dejar el primer tramo y ni siquiera lo pudo inaugurar. De acuerdo a la Resolución Gerencial General N° 085-2015-GRA/GR-GGR, la obra terminó costando S/82 millones 715 mil, casi el doble de lo presupuestado. De ese monto S/25 millones 189 mil fueron directamente para expropiar los predios que se requerían.

TRAMO III

Para evitar que se repitan las malas experiencias el MTC dispuso que los dos tramos siguientes debieran ejecutarse por contrata y con una empresa supervisora. En el 2015 asume la gobernación Yamila Osorio Delgado cuya promesa principal de campaña era culminar la Variante. Su gestión decide ejecutar primero el tramo III. Este trayecto es de 1,5 km, desde el puente San Isidro hasta la Av. Fernandini.

A fin de demostrar transparencia la gestión de Osorio contrata, en septiembre de 2015, al Organismo Internacional para las Migraciones (OIM) para que se encargue del proceso de licitación de la ejecutora y de la supervisora de la obra. Por este servicio, la OIM recibió S/ 927.427.

En diciembre de ese mismo año, la OIM entregó la buena pro del tramo III de la Variante a Ingenieros Civiles y Contratistas Generales (ICCGSA), por un monto de S/ 92 millones 604 mil 122. El plazo de ejecución sería de 335 días (10 meses). También entregó la buena pro de la supervisión al Consorcio Supervisor Arequipa (integrado por Servicios Consultores Andinos y FYNSA). Eso lo realizó en febrero 2016 y el contrato fue por 395 días.



TRAMO II

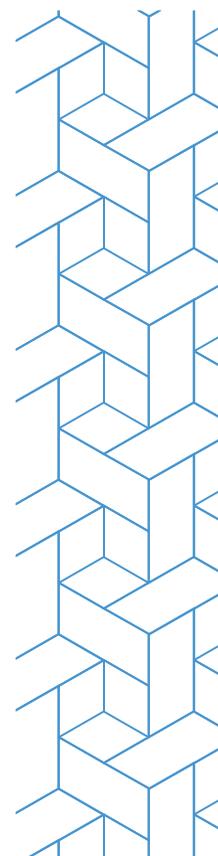
Aun no se terminaba el tramo III cuando la gestión de Yamila Osorio licitó el tramo II que comprende dos kilómetros. En diciembre 2017 el GRA firmó contrato con el Consorcio Uchumayo, integrada por las empresas Extraco Sucursal Perú, Constructora MPM S.A y Constructora & Contratistas Generales Philadelphia SAC. por un monto de S/ 119 millones. La obra debió culminarse en siete meses, en julio de 2018.

En el día de la firma del contrato la ex gobernadora Yamila Osorio se comprometió hacer cumplir los plazos y aseguró que no se repetiría la mala experiencia de ICCGSA. Pero una de las empresas del consorcio ya venía con antecedentes negativos.

Cuando ejecutaba la obra, la constructora encontró pozos de agua subterránea que no fueron advertidas en el expediente del tramo II, pese a que ya había antecedentes en el tramo I. La gestión de Yamila Osorio dio ampliaciones de plazo y adendas a la empresa. Además, el gobierno regional asumió directamente seis millones de soles mediante la modalidad de reducción de prestaciones. La empresa no avanzaba con la ejecución y por el contrario demandaba más adicionales, todos basados en un expediente mal hecho. Ante las insistentes demandas a la empresa se le adicionó S/ 13.7 millones más.

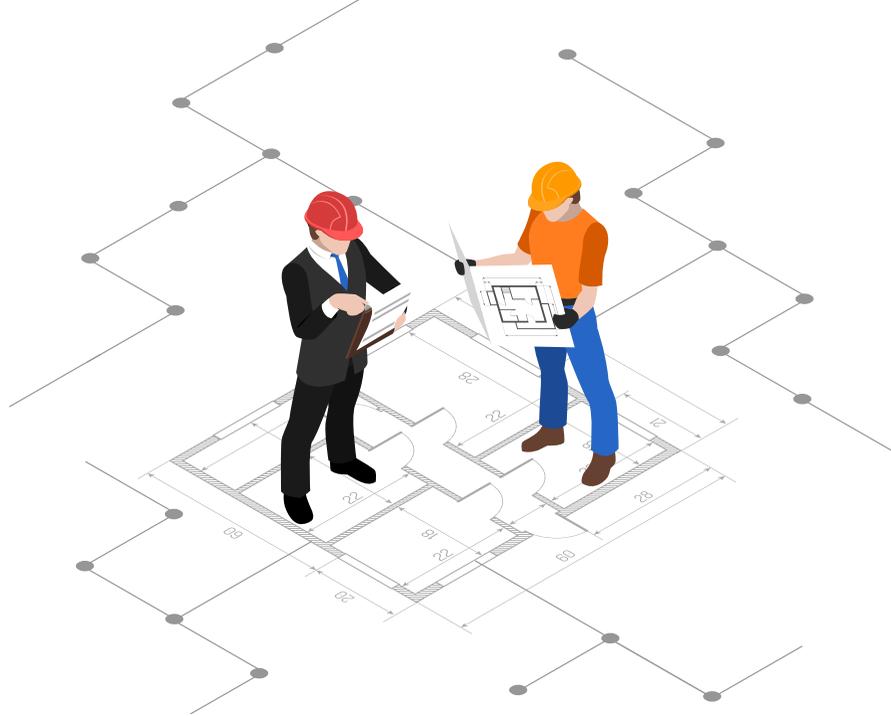
Ingresó al gobierno Elmer Cáceres Llica (2019) prometió culminar la obra en tres meses y denunciar a todos los ex funcionarios por las irregularidades que generaron costos millonarios al Estado. Sin embargo la obra no avanza y cada vez se aumenta más el presupuesto.

PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



a) DATOS GENERALES

DATOS	HALLAZGOS
Proyecto:	Mejoramiento de la carretera variante de Uchumayo, entre el puente San Isidro y la vía de evitamiento, distritos Sachaca, Yanahuara y Cerro Colorado, provincia de Arequipa-región Arequipa
Código único de inversiones:	2178454
Código SNIP:	249565
Fecha de viabilidad:	06/06/2013
Inicio de la obra:	06/06/2013
Entidad evaluadora y formuladora:	Gobierno Regional Arequipa / OPI de la región Arequipa
Nivel de gobierno ejecutor:	Gobierno Regional de Arequipa
Fuente de financiamiento:	Recursos ordinarios Recursos directamente recaudado Donaciones y transferencias Canon y sobrecanon, regalías, renta de aduanas y participaciones Recursos por operaciones oficiales de crédito
Población beneficiaria:	1'265,175 personas
Objetivo a nivel de factibilidad:	Adecuadas condiciones para el acceso y transitabilidad vehicular-peatonal



b) COMPONENTES:

COMPONENTE I: PUENTES / VÍAS

Vía Libre de Transporte Nacional, vía de Transporte Urbano, las vías locales se articulan con la vía libre de alta velocidad, mediante intercambios a desnivel y puentes ubicados en Calle Taboada, Calle José Santos Atahualpa, Av. Circunvalación, Puente Arrayanes. Rampa de ingreso a la vía libre, rampa de salida. Accesos intermedios a la vía libre, con vías de aceleración y desaceleración.

COMPONENTE II: INTERCAMBIOS

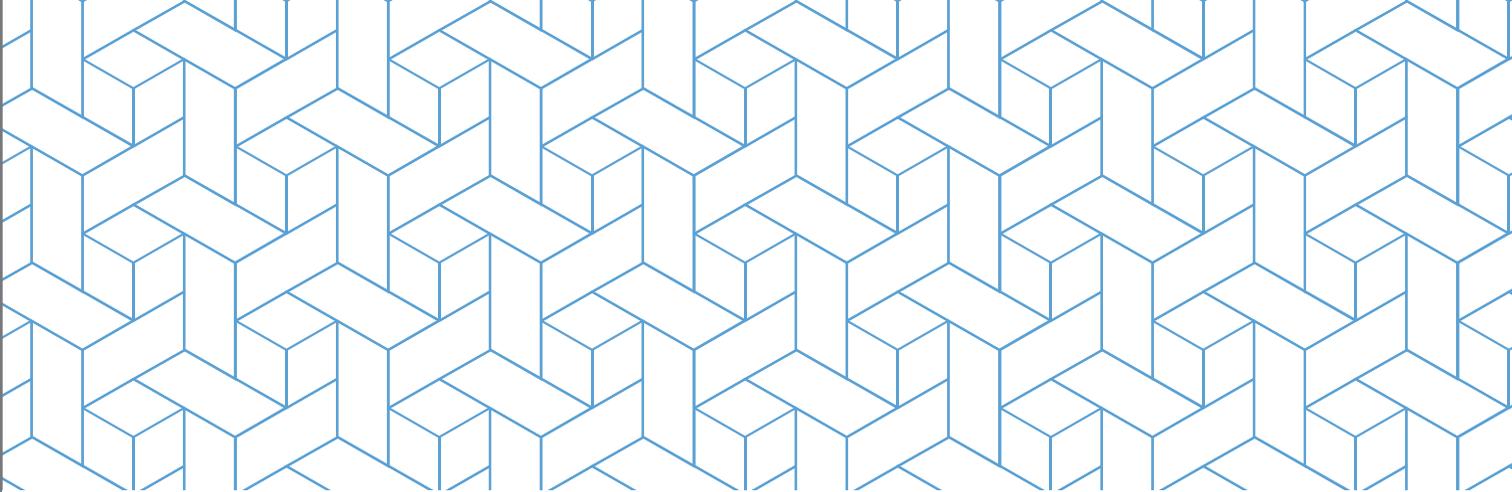
El intercambio av. Fernandini a desnivel y compuestos por 3 puentes. El Intercambio Evitamiento compuesta de ramales que articulan el movimiento de estas 2 vías.

COMPONENTE III: INTERFERENCIAS

Comprende trabajos relacionados a la reubicación, adecuación y mejoramiento de las instalaciones existentes, estas interferencias son Sanitarias, Eléctricas, de Telefonía, Movimiento de Tierras, Obras Provisionales y Obras preliminares.

COMPONENTE IV: SENSIBILIZACIÓN

Orientadas a evitar posibles desacuerdos y conflictos con las poblaciones, actividades de sensibilización y de prevención.



JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Ahorro de tiempo en movilización a centros laborales. Reducción de riesgos por accidentes de tránsito. Adecuado nivel de seguridad de la población peatonal. Implantación de una imagen de modernidad a los visitantes. Medio ambiente protegido. Adecuada continuidad al transporte de pasajeros y carga. Tránsito vehicular y peatonal ininterrumpido. Reducción de tiempos de circulación y transporte. Zonas urbanas aledañas con acceso mejorado.



c) EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA:

Monto viable

S/ 162'849,000.00

Monto actualizado

S/ 624'113,773.11

Monto ejecutado acumulado

S/ 533'331,935.66

Primer y último mes de ejecución financiera

- Julio 2013 S/ 261,976.69
- Julio 2020 S/ 496,043.55

El avance físico acumulado es de 85.3 %

Contrataciones

- 4 consultorías de obra
 - 3 obras
 - 106 bienes
 - 36 servicios
-



d) DEL PROYECTO

INFORMACIÓN DE OBRAS

Las obras en el presente año se encuentran en su mayoría en paralizaciones y/o retrasos, estando cerca a ser culminadas.

- ▶ CONSTRUCCIÓN DE ESPACIOS DE CIRCULACIÓN HORIZONTAL HABILITACIÓN DE RUTAS ALTERNAS PARA EL PLAN DE DESVIÓ - TRAMO II, los conflictos sociales contribuyeron a una ampliación en el plazo. Actualmente se encuentra paralizado por el Estado de Emergencia.
- ▶ INTERFERENCIAS - CULMINACIÓN DE METAS TRAMO I - ACCIONES NECESARIAS PARA DESARROLLAR INTERFERENCIAS EN EL SISTEMA DE RIEGO, la ejecución tenía oposición por parte de los vecinos. Se encuentra paralizada por el Estado de Emergencia.
- ▶ CONSTRUCCIÓN DE ESPACIOS DE CIRCULACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL EJECUCIÓN DE PARTIDAS EN VÍAS AUXILIARES DEL TRAMO II ENTRE LAS PROGRESIVAS 1+468 AL 2+490, se tiene el retraso de materiales solicitados a la contratista del proyecto principal. debido a los componentes de saneamiento e instalaciones eléctricas existe problemas de interferencias ya que algunos trabajos están vinculados directamente. Estuvo paralizada por el Estado de Emergencia.
- ▶ REMEDIACIÓN DE SISTEMA DE TELECOMUNICACIONES INTERFERENCIA DE TELECOMUNICACIONES DEL TRAMO III, se ha solicitado dos ampliaciones y en la última aún están a la espera.
- ▶ CONSTRUCCIÓN DE OBRAS EXTERIORES CULMINACIÓN DE METAS DEL TRAMO III, El proyecto está en la etapa de culminación, ejecutándose el saldo del componente eléctrico es decir la puesta en servicio y energización de las redes.

ANÁLISIS

EVALUACIÓN DEL CRONOGRAMA DE EJECUCIONES

La obra en un inicio debió de culminarse en 18 meses.

- ▶ TRAMO I: debió culminarse en 9 meses, pero se presentaron problemas con el expediente técnico y la compra de predios, culminando a los 16 meses (2013).
- ▶ TRAMO III: En febrero (2016) se debió de iniciar, pero se inició la obra en septiembre por problemas con la empresa, en enero del 2018, la empresa abandona la obra. Esta obra debió de culminarse en 10 meses. Pero continua si culminarse al 100%.
- ▶ TRAMO II : Se celebra un contrato para acabar la obra en siete meses sin embargo por problemas de estudios técnicos al igual que el Tramo II no se terminó la obra solicitándose ampliaciones.

PARALIZACIONES

Si ha habido pero la mayoría por casos imprevisto que no fueron tomados en cuenta por el perfil técnico del proyecto al desarrollar la estructura en el papel, uno del suceso imprevisto que más retrasó la obra fue el encontrar un pozo de agua que no se pudo ver por el mal estudio de suelos que tuvo el proyecto.

AFLORACIÓN DE AGUAS SUBTERRÁNEAS NO PREVISTAS EN EL EXPEDIENTE TÉCNICO

“El tramo II tuvo tres postergaciones, en abril del 2018 se detectó la afloración de aguas subterráneas entre el puente Taboada y Atahualpa” (Estatales, 2019). Pero hay que considerar que este mismo problema aún continúa vigente en el Tramo III.

La variante tuvo problemas en su desarrollo y avance por las lluvias que en un principio no se admitió, pero luego se vio como la obra comenzó a ser inundada por el agua de la lluvia, aunque el suceso de la lluvia parezca obvio al parecer la obra no tomó en cuenta este hecho ya que en medio de la lluvia e inundaciones recién se tomaron acciones para evitar la inundación.

Siendo atribuible la responsabilidad técnica y funcional al expediente elaborado en el 2013 en el gobierno de Guillen. la capa freática estaría a 15 metros de profundidad. No obstante, en la realidad, esta agua subterránea se encontró a cuatro metros, lo que afectó las excavaciones en 610 metros de la vía pública, ampliando la culminación de la obra. Actualmente se sigue la investigación de 5 funcionarios y extrabajadores del GRA, entre ellos proyectistas y responsables de la elaboración y aprobación de expedientes técnicos. Responsabilidad administrativa y civil que llevaron al error a la empresa Geopersis.

HUELGAS DE LOS OBREROS DE CONSTRUCCIÓN

Por no respetar los contratos, y por despidos arbitrarios a obreros. En la ejecución del TRAMO II y III hubo paralizaciones de más de 30 días pues no se llegaba a un acuerdo entre la empresa y los obreros.

CASO DE CORRUPCIÓN ODEBRECHT

La empresa encargada de la obra ICCGSA estaba relacionada con Odebrecht, a causa de este hecho se tuvo que revisar y terminar el contrato con la empresa ICCGSA y buscar a otra empresa para continuar con la obra.

OPOSICIÓN DE LOS VECINOS PARA AVANZAR CON LA OBRA

Casi 40 viviendas fueron afectadas por la ejecución de las obras de la variante de Uchumayo. Vecinos cerraron sus negocios por lentitud en las obras de la Variante Uchumayo.

LUCRO CESANTE

Son 85 negocios varios de ellos grifos los que se afectaron económicamente y, en la mayoría de casos durante la ejecución del Tramo II.

El TRAMO I que comprendía 1.2 kms, desde el intercambio vial a la altura de la vía de evitamiento, donde se haría un by pass. Fue estimado sin considerar el monto de las expropiaciones necesarias- en cerca de 46 millones y un plazo de 285 días. Iniciado sin el saneamiento previo de los terrenos como estipula la norma, se gastó 25 millones en la compra de terrenos y acabó con un costo de 82 millones, en un lapso de 495 días.

En el TRAMO II sucedió lo mismo, 102 inmuebles por expropiar, valorizados en 85 millones, además del valor de los predios se abonó a los propietarios el lucro cesante y daño emergente, según el caso. Pero esos gastos no se vieron.

- ▶ Estado de emergencia.
- ▶ Abandono por la empresa ICCGSA.
- ▶ Las constantes peticiones de aumento de presupuesto.

Detallaremos las razones:

- ▶ Modificaciones en el presupuesto por aumento de precios de los materiales, costes mayores.
- ▶ Incremento en 2 millones 629 mil soles añadida para subsanar las deficiencias encontradas en el expediente técnico del proyecto.
- ▶ El Consorcio Ejecutor Uchumayo solicitó el adicional para mejorar la pavimentación de la vía, mezcla del concreto del pavimento rígido. El GRA accedió al requerimiento mediante la Resolución Ejecutiva N° 464-2018.
- ▶ Posteriormente se aprobó un aumento de 729 203 fundamentando en que el expediente técnico no se completó como parte de las interferencias de una serie de canales lo que impedía tener disponibilidad del terreno.
- ▶ Un informe de la Contraloría General de la República reveló que el presupuesto del tramo III de la Variante de Uchumayo, en Arequipa, se incrementó en S/ 10 millones de manera irregular y sin justificación alguna. Se aprobó en mayo de 2015 el expediente con S/ 77 millones 877 mil 446, sin embargo, dos meses después, en julio de 2015, el GRA modificó la cifra y aprobó el mismo expediente con un monto de S/ 88 millones 373 mil 934, casi S/ 10 millones más que el anterior (aumento del 13,48%).

EVALUACIONES DE CONTRATACIONES REALIZADAS

Sobre las contrataciones Directas, se ha realizado varias teniendo en cuenta que esta solo se puede dar en situaciones de excepción tal como señala la ley:

- ▶ Artículo 27 de la Ley 30225, Ley de Contrataciones del Estado
- ▶ Inciso 2° del artículo 85 del Reglamento de la Ley 30225, aprobado por Decreto Supremo 350-2015-EF

Se suscribió un convenio con OIM (Organismo Internacional para las Migraciones) para encargarle la realización de los procesos de selección para la contratación del ejecutor y supervisor de la obra, sin contar con la disponibilidad física del terreno, requisito para convocar el proceso, y sin acreditar la necesidad y viabilidad del encargo, ocasionando el incremento del presupuesto de inversión la postergación del inicio de la obra y el derecho de reconocimiento de gastos generales. El perjuicio se calcula en S/ 927,000.00. Directa responsabilidad de la unidad ejecutora PIP.

Se pagó al contratista el adelanto de materiales N° 1 del gobierno de Yamila Osorio sin haberse iniciado la ejecución de la obra. Se ocasionó que se beneficie al contratista con liquidez financiera por S/ 19 millones 500 mil.

Se ejecutó la partida pavimento de concreto hidráulico sin utilizar la fibra de polipropileno, situación que fue permitida por la supervisión y por la entidad, quienes tramitaron y aprobaron su pago por S/ 7 millones 90 mil, ocasionando pagos por trabajos que no corresponden a lo contratado con un perjuicio económico de S/ 122 mil, además de penalidades sin cobrar a la supervisión por su deficiente servicio ascendente a S/ 16,200.00.

Extraco Sucursal Perú había dejado abandonado una obra de S/ 93 millones en Cajamarca, además de que tenía una sanción del Tribunal de Contrataciones del Estado. Y a pesar de ello el GRA celebros contrato con ella.

Encontramos más de 10 contrataciones donde no hay documentaciones e información al respecto, debe destacar que de estos no hay información sobre la convocatoria o sobre las empresas que compitieron para obtener estas contrataciones, esto es importante para comparar las propuestas que otros ofrecen y ver porque al final se escogió una.



AMPLIACIONES Y MODIFICACIONES OBRA

Se ha pedido en total 12 Ampliaciones de plazo, se ha pedido aumento del presupuesto en total ocho veces.

- ▶ 10/07/2013 ascendía a S/ 162'848,634.79
- ▶ 07/11/2014 ascendía adicional de S/ 596,853.00 no se muestra información respecto al motivo de su estimación.
- ▶ 14/05/2015 ascendía a S/ 35'993,262.44
- ▶ 28/05/2015 ascendía a S/ 44'115,105.48
- ▶ 14/09/2015 ascendía a S/ 12'309,012.27
- ▶ 30/03/2016 ascendía a S/ 1'424,832.40
- ▶ 01/03/2017 presupuesto actualizado a S/ 445'737,633.22
- ▶ 12/06/2017 presupuesto actualizado a S/ 521'014,301.58
- ▶ 13/08/2020 presupuesto actualizado a S/ 629'889,646.24

PROBLEMAS EN LA CALIDAD DE LA OBRA

N° 049-2018-CG: (CONTRALORIA, 2018)

“El plan de desvíos no contempla ruta alterna para vehículos de transporte público urbanos y movilidades escolares que circulan entre Cerro Colorado y Sachaca, ni ingreso y salida de vehículos particulares cuyo centro laboral se ubica en el tramo II. Esta situación generaría congestión vehicular y malestar entre los transeúntes. Cambio de sentido en la ruta 2 de la Av. Arancota, hacia la costa, perjudicaría el libre tránsito vehicular, más aún los fines de semana por temporada de verano cuando se incrementa la cantidad de autos particulares y transporte público que salen o llegan de las playas.

Las rutas no contarían con suficiente señalización informativa, lo que ocasionaría incertidumbre en conductores y congestión vehicular, y podría generar el incremento de riesgos de accidentes.”

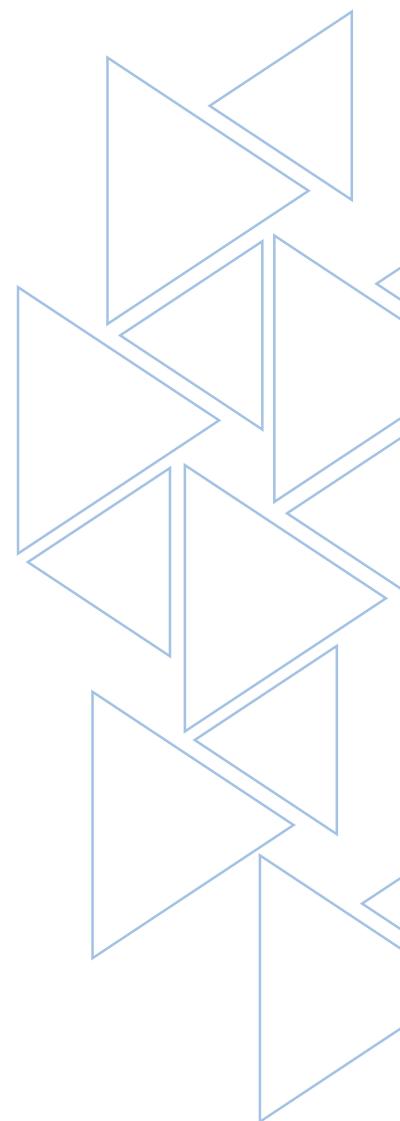
N° 035-2018-CG: (CONTRALORIA, 2018)

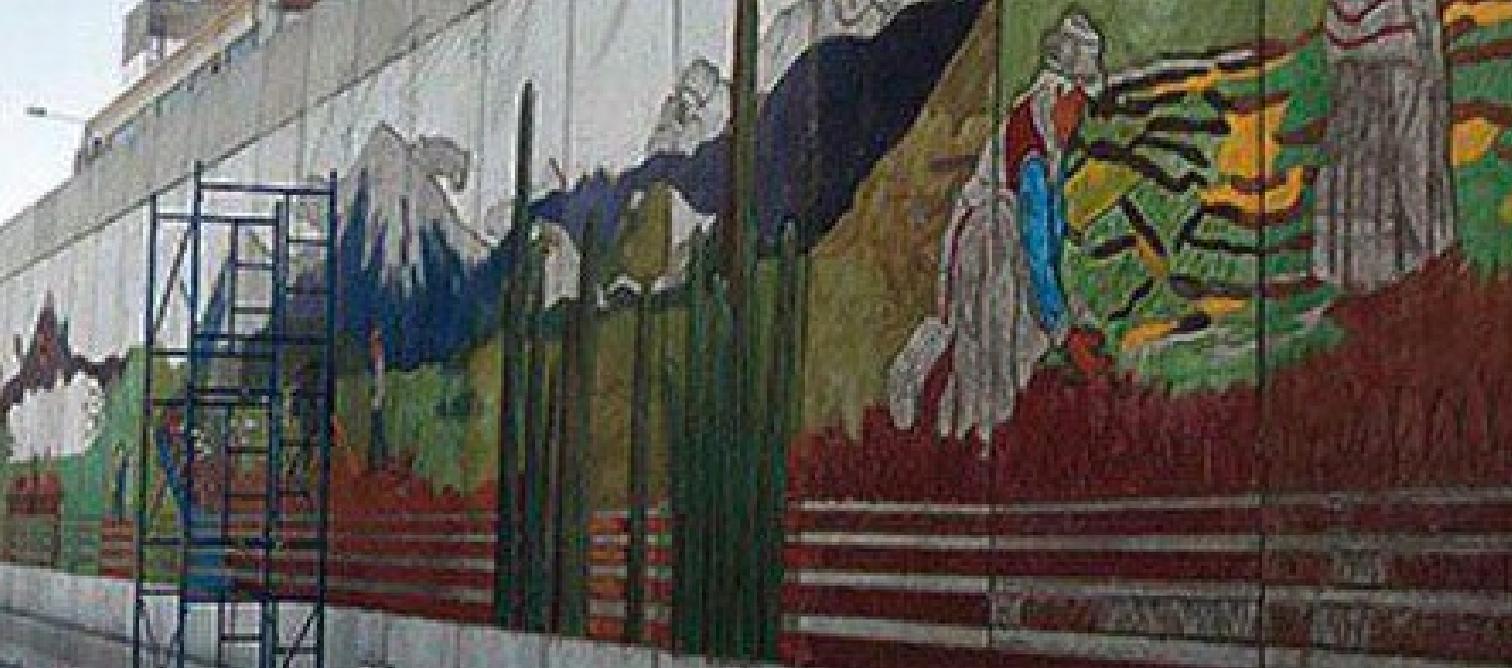
“Zanjas abiertas, con inadecuada señalización en diversas partes de la obra, son propensas a que sus paredes laterales sufran deslizamientos, lo que conllevaría a un trabajo adicional por una partida ya ejecutada.

El drenaje pluvial ubicado en la vía rápida de la Variante de Uchumayo (Tramo III) se encuentra inconcluso, encontrándose dicho tramo a zanja abierta, siendo que la tubería colocada en el drenaje no se encuentra conectada y de suscitarse precipitaciones pluviales no conduciría el agua de manera apropiada, generando el riesgo de sufrir erosión hídrica de las paredes de la zanja.”

En varios tramos de la obra, las veredas se encuentran inconclusas advirtiéndose únicamente el encofrado de las mismas, el cual en la calle Pérez Aranibar ya ha sido dañado, hecho que pone en riesgo el pago a efectuarse por dichos trabajos, considerando que se tendría que realizar nuevamente.

Otra deficiencia es la inexistencia de un Estudio de Impacto Ambiental que una obra de esta magnitud requiere. En los optimistas cálculos iniciales y el afán por abreviar los plazos, el GRA de Guillén optó por presentar únicamente una Declaración de Impacto ambiental (DIA), aprobada por la Autoridad Regional de Medio Ambiente (ARMA) a cargo de su subordinado y allegado familiar, Aníbal Díaz Robles, en un tiempo récord de 10 días, según denunció la prensa en aquel momento.





OPINIONES Y EXPECTATIVAS DE LA POBLACIÓN, BENEFICIARIOS, AUTORIDADES Y FUNCIONARIOS

Para esta parte del informe hemos consultado a principales medios periodísticos en internet e consultado con nuestros parientes.

Ana Romero, una de las vecinas de la zona manifestó que desde hace una año y medio todos los días tiene que caminar varias cuadras para tomar el transporte urbano y poder ir al mercado y de regreso tiene que tomar taxi porque la zona se volvió muy peligrosa.

“¿Cuándo terminará la obra el Gobernador? Los vecinos ya estamos cansados, yo tengo que caminar hasta Pampa de Camarones para tomar el carro y de regresó tomo taxi por temor a que me roben, gastó 30 soles semanales”.

Un caso similar es el que vive David G. que explicó que ya no hay trabajo desde que están haciendo el tramo II de la Variante de Uchumayo porque no hay a quien ofrecer sus servicios de cambio de llantas porque no pasan carros.

“No hay trabajo, nadie pasa por aquí solo me queda cerrar mi tienda y buscarme trabajitos momentáneos. Ojala Dios escuche las palabras del Gobernador, solo nos queda creerle y tener optimismo”.

Una situación más preocupante es la que tiene la vecina María Q. que tiene una deuda con el banco y no sabe de dónde sacar dinero porque tuvo que cerrar su negocio por la misma razón.

“Hace un año y cuatro meses tuve que cerrar mi local, yo tengo deudas en el banco y si no fuera por mi esposo nos hubiesen embargado mi casa. Señor Gobernador estamos sin trabajar le pido que termine la obra y cumpla su palabra”.

Edy Ñaca exjefe de Supervisión y Liquidaciones del Gobierno Regional señala que en la Variante se tenían expedientes dejados por la anterior gestión, pero no estuvieron bien estructurados y que el estudio del drenaje de aguas subterráneas es lo que demandó el retraso, pero desconoce la sanción a la consultora quien realizó el estudios de suelo y a los exfuncionarios responsables del monitoreo. (Estatales, 2019).

Parlamentaria Aramayo al inspeccionar la obra el 24 de octubre del 2017 dijo: “Venimos recorriendo y no encontramos nadie trabajando. Si esto que está abandonado no figura en el cuaderno de obra, el supervisor está cometiendo negligencia en agravio del estado”. (Del Mar, 2017).



El contralor Nelson Shack al inspeccionar la obra el 24 de octubre del 2017 dijo: “Efectivamente, necesitamos mejorar los procesos de coordinación con el Gobierno Regional. Los procesos de control se van a fortalecer significativamente. Eso es parte del trabajo que venimos a hacer aquí”. (Del Mar, 2017).

El proyecto Mejoramiento de la Variante de Uchumayo, pasará a la historia de Arequipa, no solo por ser el más costoso sino porque su ejecución comprenderá tres gestiones del gobierno regional. Y para redondear la exageración, su beneficio se podría diluir en el tiempo... Hasta el momento, según el asesor legal del proyecto Augusto Riveros Chávez, ya se desembolsó S/ 515.3 millones, pero el costo final con las obras pendientes y otros gastos colaterales superará los S/ 630 millones. Un detalle más, todo ese dinero se invertirá para mejorar la transitabilidad en un tramo de menos de 4 km de largo. (Wilca Begazo, 2019).

CONCLUSIONES

- ▶ El proyecto Mejoramiento de la Variante de Uchumayo (entre el puente San Isidro y la vía de Evitamiento), se programó ejecutar en tres tramos. El tramo I (S/ 82.7 millones) estuvo a cargo de la gestión de Juan Manuel Guillén, el tramo III (S/ 144 millones) y parte del tramo II se llevó a cabo con Yamila Osorio. Ahora Elmer Cáceres, debe concluir el tramo II donde ya invirtió más de S/ 236.8 millones.
- ▶ Entre las obras ejecutadas están: el corredor central (zanjón), intercambios viales, vías auxiliares, instalación de puentes peatonales, cambios de redes de agua, desagüe y electricidad, entre otros. En el presupuesto se incluyó también el costo de la adquisición de predios y el pago de lucro cesante.
- ▶ La obra de variante de Uchumayo ha atenido contratiempos sociales y ambientales hicieron que la obra aumentara su tiempo de desarrollo y su costo.
- ▶ Contraloría también entro para investigar los actos de corrupción que se estaban desarrollando dentro de la obra que llevo a que varios gobernantes terminarán siendo investigados como la ex gobernante Yamila denunciada por presunta colusión agravada como también el candidato a la alcaldía distrital de Sachaca, Emilio Días Pinto. El motivo: una transacción irregular detrás de la expropiación de terrenos para la construcción de la Variante de Uchumayo. El Ministerio Publico se encuentra investigando los actos de corrupción de funcionarios en los tres gobiernos por los cuales paso la obra.
- ▶ Por actos irresponsables por parte de algunas autoridades se ha aumentado el presupuesto de forma desmesurada, a lo largo de la vigilancia se ha podido también evidenciar que así como la contraloría ha presentado, hemos encontrado aumento de presupuesto sin justificación, negligencia por parte de funcionarios, varios de ellos, la mayoría hasta el momento no han sido investigados.
- ▶ Se ostenta lo fácil e interactiva que son las plataformas que permiten hacer vigilancia ciudadana, pero al hacer este seguimiento durante casi dos meses, fueron contadas las veces en las que hemos podido ver las informaciones de la plataforma INFO OBRAS, en la plataforma de SSI y del SEACE no hemos encontrado todos los documentos, lo que ha ocasionado que aun tengamos dudas, hipótesis de lo que pudo haber pasado que no hemos resuelto. Se debería dar un seguimiento a la información que la ley obliga a las entidades colocar las principales plataformas de transparencia.



RECOMENDACIONES

- ▶ Necesitamos planes que trasciendan a los gobiernos y estén bien fundamentados. Las obras con frecuencia empiezan en una campaña electoral cuando los candidatos prometen acciones a cambio de recursos o apoyo, como fue en la presente obra.
- ▶ Bases de datos completas y públicas, A partir de que se decide realizar una obra, se debe hacer pública toda su información. Esto incluye el recuento de todo el procedimiento para adjudicar un contrato, cuántas personas participaron, cuántas juntas se efectuaron, qué dudas hubo en los términos de la contratación, quién ganó y por qué, si se descalificó a los participantes y por qué razones, así como los requerimientos para los concursantes, la agenda y el diagnóstico.
- ▶ Hay obligación de publicar los datos de los contratos, pero de la ejecución de contratos no hay informes de rendición de cuentas, cuando en otros países es información pública. Tendríamos que tener información a nivel contrato del porcentaje de avance físico y financiero de esos contratos.
- ▶ Los legisladores deben asumir la responsabilidad histórica de convertir las leyes de obras y las leyes de adquisiciones en verdaderos instrumentos anticorrupción, y crear mecanismos para asegurarnos de que estas leyes apliquen a nivel nacional y no se dejen resquicios a la corrupción en ningún municipio o localidad.

SOCIOS DEL GRUPO PROPUESTA CIUDADANA



Asociación
ARARIWA



Centro de Estudios
para el Desarrollo
Regional - CEDER



Centro de Estudios
para el Desarrollo y
la Participación - CEDEP



Centro de Estudios
Regionales Andinos
"Bartolomé de las
Casas" - CBC



Centro de Estudios
y Promoción del
Desarrollo - DESCO



Centro Ecuménico
de Promoción y
Acción Social Norte -
CEDEPAS NORTE



Centro de Investigación
Social y Educación
Popular - ALTERNATIVA



Centro de Investigación
y Promoción del
Campesinado - CIPCA



Centro Peruano de
Estudios Sociales -
CEPES



Instituto de Estudios
Peruanos - IEP



www.propuestaciudadana.org.pe
Teléfonos: 920 860 005
contacto@propuestaciudadana.org.pe