

Proyecto de Ley 4642/2022-PE “Ley que crea la Autoridad Nacional de Infraestructura”

Comisión de Descentralización, Regionalización,
Gobiernos Locales y Modernización
de la Gestión del Estado

NELSON SHACK YALTA
CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA



LIMA, 10 DE MAYO DE 2023

Situación de las inversiones públicas y obras paralizadas



Inversiones Públicas: Situaciones adversas identificadas en fase de ejecución

POR CATEGORÍA



Las principales situaciones adversas identificadas en fase de Ejecución corresponden a penalidades no ejecutadas (25.0%), deficiencias en infraestructura construida (15.6%) y aspectos procedimentales (14.6%).

	Cantidad	Porcentaje		Cantidad	Porcentaje
Penalidades no ejecutadas	4 028	25.0%	Procedimental	2 348	14.6%
Inadecuada seguridad de obra	737	4.6%	Registro INFOBRAS	506	3.1%
Ausencia de personal clave en obra	693	4.3%	Registro SEACE	208	1.3%
Cuaderno de obra	347	2.2%	Registro otros	80	0.5%
Retrasos del contratista	293	1.8%	Cuaderno de obra	34	0.2%
Ausencia de seguro de riesgo	83	0.5%	Resto de casos	1 520	9.4%
Resto de casos	1 875	11.7%			
Deficiencias en infraestructura construida	2 514	15.6%			
Infraestructura no acorde a expediente técnico	559	3.5%			
Deficiencias constructivas	284	1.8%			
Deterioro en infraestructura	152	0.9%			
Infraestructura no acorde a normativa	101	0.6%			
Daños en infraestructura	97	0.6%			
Resto de casos	1 321	8.2%			

Inversiones Públicas: Responsabilidades identificadas durante el control posterior

TIPOLOGÍA RESPONSABILIDAD CIVIL POR CATEGORÍA

	Cantidad	Porcentaje
Aprobar adicionales de obra, ampliaciones de plazo sin sustento técnico legal.	140	20.4%
Omitir funciones, pronunciamientos fuera de plazo por parte del personal a cargo de la supervisión, recepción de las inversiones o del cumplimiento de los contratos.	136	19.9%
Otorgar conformidad pese a que no cumplió con especificaciones contratadas.	115	16.8%
Aprobar expediente técnico con deficiencias, sin cumplir normas técnicas.	102	14.9%
Inaplicar penalidades o calcular penalidades de manera irregular, pago por partidas no ejecutadas.	88	12.8%
Autorizar ejecución de obra sin disponibilidad de terreno, ni estudios técnicos mínimos.	35	5.1%
Aprobar valorizaciones con deficiencias.	31	4.5%
Aprobar liquidación de obra pese a que obra presenta observaciones no levantadas.	13	1.9%
Recepcionar obra pese a que no se encuentra culminada.	11	1.6%
Deficiencias en proceso de selección.	10	1.5%
Otros	4	0.6%
TOTAL GENERAL	685	100%



Las principales tipologías de responsabilidad civil identificadas son: Aprobar adicionales de obra, ampliaciones de plazo sin sustento técnico legal y omitir funciones, pronunciamientos fuera de plazo por parte del personal a cargo de la supervisión, recepción de las inversiones o del cumplimiento de los contratos.

Inversiones Públicas: Responsabilidades identificadas durante el control posterior

TIPOLOGÍA RESPONSABILIDAD PENAL POR CATEGORÍA

	Cantidad	Porcentaje
Negociación incompatible o aprovechamiento indebido de cargo	737	69.2%
Colusión simple / agravada	266	25.0%
Peculado	24	2.3%
Omisión, rehusamiento o demora de actos funcionales	15	1.4%
Falsedad Ideológica / genérica	10	0.9%
Malversación	5	0.5%
Usurpación de función pública	3	0.3%
Responsabilidad de funcionario público por otorgamiento ilegal de derechos	2	0.2%
Ejercicio ilegal de la profesión	2	0.2%
Encubrimiento personal	1	0.1%
TOTAL GENERAL	685	100%



Las principales tipologías de responsabilidad penal son: **Negociación incompatible o aprovechamiento indebido del cargo y colusión simple o agravada que representan el 69.2% y 25.0%, respectivamente.**

Inversiones Públicas: Responsabilidades identificadas durante el control posterior

TIPOLOGÍA RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA POR CLASIFICACIÓN

	Cantidad	Porcentaje
Irregularidades y/o deficiencias en la etapa de actos preparatorios, etapa de procedimiento de selección para la contratación de bienes y/o servicios.	740	30.0%
Cálculo deficiente o inaplicación de penalidades / Valorización, liquidación de obra o similar, con deficiencias / Autorización de pago de partidas no ejecutadas adecuadamente.	552	22.4%
Actualización de normativa, o cumplimiento de la existente, o implementación de mecanismos de control.	395	16.0%
Irregularidades de suscripción de contrato, ejecución de contrato en la elaboración y/o aprobación de expediente técnico.	281	11.4%
Aprobación de ampliaciones de plazo y/o adicionales de obra sin sustento técnico legal, contraviniendo lo establecido en normativa de contrataciones.	185	7.5%
Comunicar al titular de la entidad que es competencia de la CGR el deslinde de responsabilidad administrativa funcional.	69	2.8%
Implementación y mejora del Sistema de Control Interno de la entidad.	67	2.7%
Inexistente o no adecuada carta fianza.	42	1.7%
Cautela adecuada del acervo documentario.	37	1.5%
Irregularidades en la disponibilidad de terreno para obra o proyecto	35	1.4%
Adquisiciones directas irregulares	30	1.2%
Uso irregular de presupuesto	17	0.7%
Recepción de obra pese a que no se encuentra culminada.	11	0.5%
Pagos de beneficios que no corresponden	6	0.3%
TOTAL GENERAL	2 466	100%



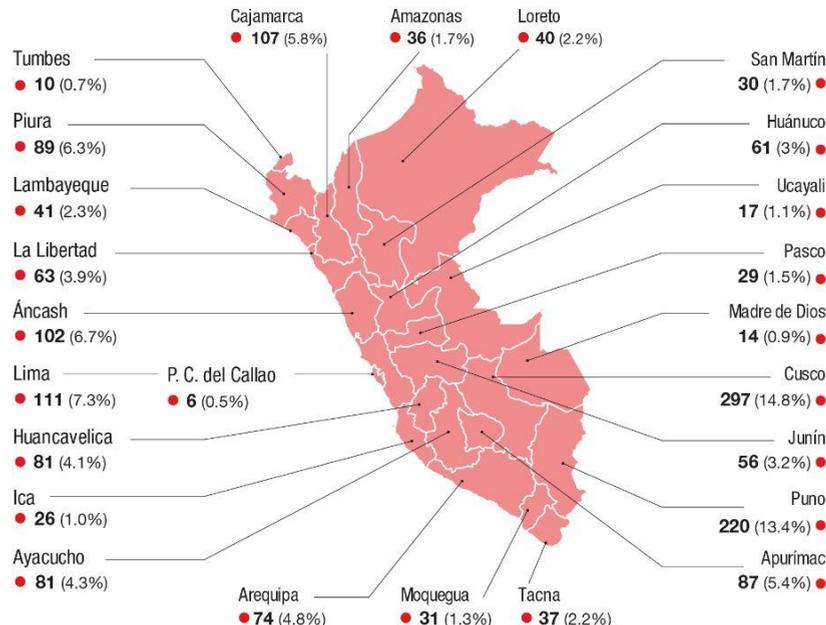
Las principales tipologías en responsabilidades administrativas son: irregularidades y/ deficiencias en los actos preparatorios (30%), inaplicación de penalidades 22.4% y, cumplimiento de la normativa vigente 16%.

Existen 1746 obras paralizadas por más de S/ 22 mil millones

REPORTE DE OBRAS PARALIZADAS EN EL TERRITORIO NACIONAL N° 003-2023-CG/SESNC



1746
(100% Obras paralizadas)



PRINCIPALES HECHOS IDENTIFICADOS



FECHA DE EMISIÓN: Marzo 2023



ALCANCE: Nacional

Obras paralizadas

Existen 1746 obras públicas paralizadas a nivel nacional, con un costo actualizado de más de S/ 22 mil millones y para concluir las se requiere más de S/ 10 724 millones, al 31 de marzo de 2023.

Causales

Las principales causales de la paralización de obras, reportadas por las entidades, son: falta de recursos financieros y liquidez (19.9%), incumplimientos contractuales (17.6%), discrepancias, controversias y arbitrajes (5.5%), entre otros.

Nivel de gobierno

El mayor número de obras paralizadas corresponde a gobiernos locales (1252) y, en menor medida, a entidades del gobierno nacional (313) y gobiernos regionales (181).

Obras paralizadas: Nivel de avance físico, costo actualizado y saldo de inversión

RANGO SEGÙN AVANCE FÍSICO %

	Cantidad de obras paralizadas	%	Costo actualizado S/	%	Saldo de inversión por ejecutar S/	% Saldo de inversión
90 - 100	215	12.3%	1 981 114 482	8.7%	368 989 586	3.4%
80 - 90	202	11.6%	1 281 833 611	5.6%	363 687 090	3.4%
70 - 80	179	10.3%	1 803 202 327	7.9%	290 480 144	2.7%
60 - 70	213	12.2%	1 832 542 224	8.0%	622 739 071	5.8%
50 - 60	191	10.9%	1 047 776 257	4.6%	295 721 584	2.8%
40 - 50	156	8.9%	1 176 444 789	5.1%	452 170 036	4.2%
30 - 40	140	8.0%	2 572 331 739	11.2%	1 294 117 963	12.1%
20 - 30	142	8.1%	5 689 914 868	24.8%	3 606 026 277	33.6%
10 - 20	128	7.3%	1 231 561 518	5.4%	683 355 139	6.4%
0 - 10	180	10.3%	4 286 066 502	18.7%	2 746 879 090	25.6%
TOTAL	1 746	100%	22 902 788 317	100%	10 724 165 979	100%

Obras paralizadas

TOP 5 DE OBRAS PARALIZADAS POR DEPARTAMENTO



Los sectores más afectados son Transporte y Comunicaciones con 472 obras paralizadas, seguido de Vivienda construcción y Saneamiento con 403 obras paralizadas.

FUENTE: Reporte de obras paralizadas en el territorio nacional a marzo 2023.

PRINCIPALES CAUSAS QUE MOTIVAN LA SUSPENSIÓN DE ACTIVIDADES



Inversiones con devengado 2022

POR RANGO A COSTO

En millones de soles	Cantidad	Costo actualizado (En millones de soles)	Devengado 2022 (En millones de soles)	Saldo (En millones de soles)
0 - 1	21 254	8 389	3 241	3 372
1 - 5	13 760	33 279	7 816	16 541
5 - 10	4 310	30 555	5 272	16 083
10 - 100	4 270	107 739	12 791	62 849
100 - 200	265	37 677	3 116	22 493
200 - 300	94	22 758	1 338	12 725
300 - 500	92	34 465	2 167	19 270
500 - 1000	53	35 164	1 470	21 734
+ 1000	34	77 097	1 968	49 823
TOTAL	44 132	387 123	39 178	224 889

Todas las inversiones

POR RANGO A COSTO

En millones de soles	Cantidad	Costo actualizado (En millones de soles)	Devengado 2022 (En millones de soles)	Saldo (En millones de soles)
0 - 1	143 029	50 447	3 241	26 012
1 - 5	67 207	155 747	7 816	101 427
5 - 10	17 199	121 180	5 271	84 697
10 - 100	12 236	285 843	12 790	213 898
100 - 200	535	75 224	3 116	53 480
200 - 300	189	46 589	1 337	33 780
300 - 500	151	57 216	2 167	40 372
500 - 1000	92	61 145	1 469	46 747
+ 1000	56	126 545	1 967	99 253
TOTAL	240 694	979 939	39 178	699 671

**Opinión en relación al Proyecto de Ley 4642/2022-PE
“Ley que crea la Autoridad Nacional de Infraestructura”**



Proyecto de Ley N° 4642/2022-PE "Ley que crea la Autoridad Nacional de Infraestructura" Presentado el lunes 3 de abril de 2023

ARTÍCULO 1. OBJETO

La presente Ley tiene por objeto crear la Autoridad Nacional de Infraestructura y establecer disposiciones para la formulación, ejecución y mantenimiento de proyectos o programas de inversión emblemáticos o estratégicos a nivel nacional, en adelante proyectos o programas de inversión, con la finalidad de garantizar la efectiva prestación de servicios públicos, dinamizar la economía, así como contribuir al desarrollo del país, con enfoque territorial, de prevención y de sostenibilidad ambiental.

ARTÍCULO 2. CREACIÓN DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

- 2.1** Se crea la Autoridad Nacional de Infraestructura, en adelante la Autoridad, como un organismo público ejecutor adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros para la formulación, ejecución y mantenimiento de proyectos o programas de inversión.
- 2.2** La Autoridad cuenta con autonomía funcional, administrativa, técnica y económica, constituyéndose como un Pliego Presupuestal.
- 2.3** Los proyectos o programas de inversión se ejecutan con altos estándares de calidad, eficiencia, sostenibilidad y transparencia, mediante la articulación de esfuerzos públicos y privados y con personal calificado, que promuevan la innovación y buenas prácticas de gestión.

Contraloría General: Análisis y comentarios al Proyecto de Ley

- 1 En contraste con la propuesta legislativa de crear la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANI), se plantea la creación de un Ministerio de Infraestructura que asuma la rectoría y la coordinación de distintos ministerios, entidades y programas en esta materia. Aquí alguno de los argumentos:
- Es preciso integrar competencias hoy dispersas en diversas entidades para una gestión más eficiente y coordinada de la infraestructura a nivel nacional, y generar agilidad en la toma de decisiones, evitar duplicidades y reducir costos de coordinación.
 - Se garantiza mayor autonomía para la gestión en materia de infraestructura, ya que orienta, formula, dirige, coordina, determina, ejecuta, supervisa y evalúa las políticas nacionales y sectoriales a su cargo.
 - Se dota de facultades, presencia y participación más activas en las coordinaciones multisectoriales y la toma de decisiones en sesiones de Consejo de Ministros, lo que permite una mejor articulación y coordinación con otros sectores, y una mayor capacidad de liderazgo en la formulación de políticas y toma decisiones.

Contraloría General: Análisis y comentarios al Proyecto de Ley

- 2 La figura de un ministro de Estado resulta más adecuada para la gestión eficiente de políticas y proyectos integrales a nivel nacional, especialmente en materia de infraestructura, donde se requiere coordinación y liderazgo a nivel interinstitucional y de distintos niveles de gobierno para su implementación.
- 3 Existen países y modelos referentes por la estructuración de sus sistemas de infraestructura, entre los cuales se encuentran Chile, Canadá y Austria, que cuentan con un ministerio dedicado a la infraestructura. Esta tendencia demuestra que contar con un ministerio específico para la gestión de infraestructura es una opción acertada que puede mejorar la eficacia y eficiencia de la gestión pública en la materia.
- 4 En relación con el Procedimiento Especial de Contratación, este se podría aplicar a un nuevo Ministerio de Infraestructura. Por ende, su creación deberá estar acompañada de una revisión y actualización de las normas y reglamentos que rigen el sistema de contrataciones del Estado, con el fin de garantizar la transparencia, la eficiencia y la probidad en la ejecución de los proyectos de inversión.
- 5 Estamos de acuerdo con la iniciativa legislativa de incluir al Órgano de Control Institucional (OCI) en la estructura orgánica de la entidad encargada de la gestión de la infraestructura pública a nivel nacional, ya sea la ANI o un ministerio. El OCI, gracias a sus principios de autonomía funcional, objetividad y materialidad, enfocaría su labor en el núcleo de la entidad y sus operaciones más importantes.

GRACIAS