

**UNIVERSIDAD PRIVADA ANTENOR ORREGO**

**ESCUELA DE POSGRADO**



**TESIS PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRA  
EN GERENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN MODERNA**

---

**Análisis del proceso de contratación en el marco G2G para la  
Asistencia Técnica del proyecto del Aeropuerto Internacional de  
Cusco**

---

**Área de Investigación**

Gestión de Proyectos en Construcción

**Autor:**

Br. Alcántara Julca, Flor Vanessa

**Jurado Evaluador:**

**Presidente:** Narváez Aranda Ricardo Andrés

**Secretario:** Vega Benites Jorge Antonio

**Vocal:** Galicia Guarniz William Conrad

**Asesor:**

Dr. Hurtado Zamora, Oswaldo

**Código Orcid:** <https://orcid.org/0000-0003-2612-3298>

**TRUJILLO – PERÚ  
2023**

**Fecha de sustentación: 2023/03/08**

## **DEDICATORIA**

Quiero dedicar esta tesis de postgrado a Dios por permitirme culminar con éxito mi maestría, darme buena salud y fortaleza en todo momento. A mi querida familia, mis padres: Dilma y Amado por su amor incondicional y a mis hermanas Nataly y Anahy.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a Dios por el cuidado que me ha brindado todo este tiempo. A mi asesor y docentes, así como a la Universidad Privada Antenor Orrego por los conocimientos otorgados durante el estudio de la Maestría.

## RESUMEN

Este estudio titulado “Análisis del proceso de contratación en el marco G2G para la asistencia técnica del proyecto del aeropuerto internacional de Cusco” es de tipo descriptivo Correlacional, tiene como objetivo principal analizar el proceso de contratación que realizó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en representación del Estado Peruano y KOTRA-KAC en representación del Gobierno de Corea del Sur en el año 2019. La metodología usada para esta investigación fue el análisis documental de toda la información publicada en el SEACE referente a este proceso de contratación, además de ello están los documentos solicitados al MTC mediante el acceso de información pública de acuerdo a la Ley N° 27806 y toda la información recabada de fuentes como el banco de proyectos, los reportes de seguimiento a la ejecución de la inversión y otros. Siendo un tipo de contratación diferente el marco G2G o acuerdo de gobierno a gobierno las disposiciones de la Ley de contrataciones del Estado no le son aplicables, éste se rige bajo la vigésima primera disposición complementaria final del texto único ordenado de la ley 30225 donde menciona que esta contratación se regula por normas y principios del derecho internacional, cumpliendo lo mencionado, como primer paso nuestro país declaró de interés nacional el objeto de contratación de este proyecto con Decreto Supremo 021-2019-MTC, realizándose una indagación de mercado donde cinco países resultaron interesados en brindar la asistencia técnica para la ejecución del aeropuerto de Chincheros, siendo ellos Francia, Turquía, Canadá, España y Corea del Sur, siendo este último el Estado ganador y celebrando contrato con nuestro gobierno el 24 de octubre del 2019 por un monto de \$ 30,194,389.00

(Treinta millones ciento noventa y cuatro mil trescientos ochenta y nueve con 00/100 dólares) y teniendo como plazo de ejecución de cinco años, iniciando en noviembre del 2019 y terminando en octubre del 2024. Las bases administrativas establecidas en el proceso de contratación limitan su desarrollo en cuatro fases, siendo la fase 01- Revisión del EDI, fase 02- Procura Internacional, fase 03- Gestion de contratos del proyecto y fase 04- Puesta en operación. El proyecto aún se encuentra en ejecución, siendo los ganadores de la fase 2 del proceso de adjudicación el Consorcio AICC responsable de la supervisión y el Consorcio Natividad de Chincheros encargado de la ejecución. Actualmente, el proyecto se encuentra en la Fase 3 del ciclo de vida, donde el Gobierno de Corea del Sur a través de su PMO (Oficina de Gestión de proyectos) viene brindando asistencia técnica, monitoreo y control oportuno referente a la ejecución y supervisión del proyecto del aeropuerto de Chincheros – Cusco.

## **ABSTRACT**

This study entitled "Analysis of the contracting process in the G2G framework for the technical assistance of the Cusco international airport project" is of a descriptive Correlational type, its main objective is to analyze the contracting process carried out by the Ministry of Transport and Communications on behalf of of the Peruvian State and KOTRA-KAC on behalf of the Government of South Korea in 2019. The methodology used for this investigation was the documentary analysis of all the information published in SEACE regarding this contracting process, in addition to this there are the documents requested from the MTC through access to public information in accordance with Law No. 27806 and all the information collected from sources such as the project bank, follow-up reports on the execution of the investment and others. As the G2G framework or government-to-government agreement is a different type of contracting, the provisions of the State Procurement Law are not applicable to it, it is governed by the twenty-first final complementary provision of the single ordered text of Law 30225 where it mentions that This contracting is regulated by norms and principles of international law, complying with the aforementioned, as a first step our country declared the object of contracting this project to be of national interest with Supreme Decree 021-2019-MTC, carrying out a market investigation where five countries were found to be interested in providing technical assistance for the execution of the Chincheros airport, being France, Turkey, Canada, Spain and South Korea, the latter being the winning State and celebrating a contract with our government on October 24, 2019 for an amount of \$30,194,389.00 (Thirty million one hundred ninety-four thousand

three hundred eighty-nine with 00/100 dollars) and ten The execution period is five years, starting in November 2019 and ending in October 2024. The administrative bases established in the contracting process limit its development in four phases, being phase 01- EDI Review, phase 02- Procurement International, phase 03-Management of project contracts and phase 04- Commissioning. The project is still in progress, with the winners of phase 2 of the award process being the AICC Consortium responsible for supervision and the Natividad de Chincheros Consortium in charge of execution. Currently, the project is in Phase 3 of the life cycle, where the Government of South Korea through its PMO (Project Management Office) has been providing technical assistance, monitoring and timely control regarding the execution and supervision of the project. Chincheros – Cusco airport project.

## ÍNDICE

### Contenido

I.	INTRODUCCION .....	1
1.1.	Realidad Problemática .....	1
1.2.	Enunciado del problema.....	3
1.3.	Justificación .....	4
1.3.1.	Justificación por conveniencia: .....	4
1.3.2.	Justificación por implicaciones prácticas:.....	4
1.3.3.	Justificación por el valor teórico:.....	4
1.3.4.	Justificación por utilidad metodológica: .....	5
1.4.	Objetivos.....	5
1.4.1.	Objetivo General .....	5
1.4.2.	Objetivos Específicos.....	5
II.	MARCO TEÓRICO .....	6
2.1.	Antecedentes.....	6
2.2.	Marco Teórico.....	11
2.2.1.	Proceso de Contratación de Obras Públicas en el Perú.....	11
2.2.2.	Acuerdo de Gobierno a Gobierno (G2G).....	24
2.2.3.	Asistencia Técnica en la ejecución de proyectos en el Marco G2G 32	
2.3.	Marco Conceptual .....	32
III.	METODOLOGÍA .....	33
3.1.	Población:.....	33
3.2.	Muestra:.....	33
3.3.	Operacionalización de Variables .....	33
3.4.	Técnicas e Instrumentos de Recolección de datos:.....	35
3.5.	Procedimientos:.....	35
3.6.	Diseño de Contrastación:.....	36
3.7.	Procesamiento y Análisis de datos: .....	36
3.8.	Consideraciones éticas: .....	36
IV.	RESULTADOS.....	37
V.	DISCUSION.....	84
VI.	CONCLUSIONES .....	91
VII.	RECOMENDACIONES.....	94
VIII.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	94
IX.	ANEXOS .....	100



## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> .....	11
<b>Figura 2</b> .....	17
<b>Figura 3</b> .....	18
<b>Figura 4</b> .....	18
<b>Figura 5</b> .....	22
<b>Figura 6</b> .....	24
<b>Figura 7</b> .....	26
<b>Figura 8</b> .....	39
<b>Figura 9</b> .....	42
<b>Figura 10</b> .....	44
<b>Figura 11</b> .....	47
<b>Figura 12</b> .....	48
<b>Figura 13</b> .....	60
<b>Figura 14</b> .....	61
<b>Figura 15</b> .....	62
<b>Figura 16</b> .....	66
<b>Figura 17</b> .....	72
<b>Figura 18</b> .....	86
<b>Figura 19</b> .....	87
<b>Figura 20</b> .....	88

## INDICE DE TABLAS

Tabla 1.....	30
Tabla 2.....	33
Tabla 3.....	67
Tabla 4.....	73
Tabla 5.....	78
Tabla 6.....	82

## **I. INTRODUCCION**

### **1.1. Realidad Problemática**

“Actualmente, la necesidad de invertir en infraestructura en el mundo es muy grande, especialmente en Latinoamérica. Frente a esta problemática, se presentan los acuerdos Gobierno a Gobierno, también conocidos como G2G por sus siglas en ingles” (EY, 2020).

Esta alternativa surge debido a que “La contratación pública resulta ser tan compleja como variada, siendo difícil concebir un régimen jurídico unitario que agrupe y contenga todas las formas contractuales a las que acude el Estado para alcanzar sus fines” (Medina, 2019). Por ello, “actualmente existen diversos mecanismos o formas de contratación que escapan al régimen general de contratación pública, como es el caso de los acuerdos de Gobierno a Gobierno” (Medina, 2019).

De acuerdo al reporte de la "Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN), de 49 hospitales adjudicados para construcción por obra pública del 2010 al 2019, solo 17 han sido concluidos y entregados y apenas 15 de ellos están en funcionamiento” (Maraví, 2020). Es muy alarmante la situación que refleja el sector salud respecto a los mecanismos de contratación de obra pública tradicional, sobre todo al haber tenido “los exitosos Juegos Panamericanos realizados en el Perú en el año 2019. Los G2G se han posicionado como una gran alternativa para concretar grandes obras de

infraestructura y cerrar la brecha existente en el sector” (EY, 2020). Es por ello que, “el Gobierno del Perú acude de manera cada vez más frecuente al mecanismo de Acuerdos Gobierno a Gobierno para el desarrollo de una infraestructura pública” (Maraví, 2020).

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones no es ajeno a los nuevos mecanismos que se vienen desarrollando en nuestro país, es por eso que para los proyectos que el MTC gestiona como es el caso de la asistencia técnica del Proyecto del Aeropuerto Internacional de Chincheros en Cusco RPP Noticias (2020), mencionó que “se eligió los contratos de Gobierno a Gobierno debido a la magnitud, complejidad y especialidad de los proyectos, que no se pudieron realizar directamente, a través de los procesos de contratación comunes”. Asimismo, el Ministro de Transportes y Comunicaciones “Gonzáles, indicó que a través de estos contratos se busca evitar repetir la demora que tendrá la Línea 2 del Metro, que se esperaba tenerla lista el año 2020, pero que a la fecha solo tiene un avance de 36.5%” (Diario Gestión, 2021).

Según la opinión que ofrece el Abogado Medina para RPP Noticias (2020), menciona que: “El acuerdo de Gobierno a Gobierno es una figura contractual fuera del ámbito de la Ley de Contrataciones del Estado, donde el Estado peruano contrata con otro Estado y este se encarga de brindar bienes, servicios y obras”, podemos complementar diciendo también que son “herramientas colaborativas entre países, que permiten lograr una mejor ejecución de los proyectos y una transferencia de conocimientos para generar capacidades a

nivel local” (EY, 2020).

“Nuestro país actualmente vive un auge en el uso de los G2G como herramienta para sacar adelante los proyectos y como respuesta a las deficiencias de nuestros sistemas de contratación y la necesidad de cerrar las grandes brechas de infraestructura” (EY, 2020).

“Este crecimiento tan acentuado nos lleva a preguntarnos si hay alguna razón en particular por la que este mecanismo ha resultado más eficiente que los de contratación pública ordinaria o las Asociaciones Público Privadas para el desarrollo de infraestructura” (Maraví, 2020).

En base a ello, la presente investigación busca saber la influencia que tiene estos acuerdos de gobierno a gobierno en un proceso de contratación para un proyecto en específico, donde debido a su magnitud y complejidad, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones opto por elegir un acuerdo de gobierno a gobierno mediante las propuestas presentadas por los Gobiernos interesados.

## **1.2. Enunciado del problema**

¿De qué manera influye el proceso de contratación en el marco G2G en la Asistencia Técnica del proyecto del Aeropuerto Internacional de Chincheros en Cusco?

### **1.3. Justificación**

#### **1.3.1. Justificación por conveniencia:**

Esta investigación busca saber cómo se realiza el proceso de contratación en el marco de acuerdo de Gobierno a Gobierno (G2G) y de qué manera influye en el proceso de contratación donde el Perú recibió la propuesta de 05 países como: Corea del Sur, Francia, España, Turquía y Canadá para que brinden asistencia Técnica en el proyecto del Aeropuerto Internacional de Chincheros ubicado en Cusco.

#### **1.3.2. Justificación por implicaciones prácticas:**

Esta investigación ayuda a que los procesos de contratación en el marco de Gobierno a Gobierno (G2G) puedan ser conocidos y aplicados en otros Ministerios de nuestro país, no solo MTC y RCC.

#### **1.3.3. Justificación por el valor teórico:**

Esta investigación beneficia en gran manera a las futuras investigaciones en el tema de acuerdos de gobierno a gobierno, puesto que, en nuestro país si bien es cierto Perú ha firmado muchos contratos con otros gobiernos para la ejecución de los proyectos de Reconstrucción con Cambios, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entre otros; son muy pocas las investigaciones realizadas a la fecha en nuestro país tienen sobre ese tema. Es por ello que el análisis de los procesos de contratación realizados bajo el marco G2G aportará conocimientos y resolverá dudas sobre la forma que se realizan estos procesos ya que, son diferentes a los establecidos en la Ley de Contrataciones del Estado.

#### **1.3.4. Justificación por utilidad metodológica:**

Esta investigación nos ayuda a enriquecernos sobre los nuevos mecanismos de contratación que actualmente tenemos como es el caso de los Acuerdos de Gobierno a Gobierno (G2G).

### **1.4. Objetivos**

#### **1.4.1. Objetivo General**

- Analizar el proceso de contratación en el marco G2G para la Asistencia Técnica del proyecto del Aeropuerto Internacional de Cusco.

#### **1.4.2. Objetivos Específicos**

- Identificar los principales aportes del acuerdo gobierno a gobierno (G2G) para el Perú.
- Detallar las funciones principales de una oficina de dirección de proyectos (PMO).
- Identificar qué tipo de dirección de proyectos (PMO) se utilizó para la asistencia técnica del proyecto del Aeropuerto Internacional de Cusco.
- Identificar y analizar las 4 fases de la asistencia técnica de la dirección de proyectos (PMO) utilizada en el proceso de contratación.

## II. MARCO TEÓRICO

### 2.1. Antecedentes

**MTC (2019). “Declaran de interés nacional el objeto de la contratación del servicio para la asistencia técnica en la ejecución del proyecto del aeropuerto internacional chinchero de cusco (AICC) y autorizan la contratación de estado a estado. (Decreto Supremo 021-2019-MTC). Ministerio de Transportes y Comunicaciones”.**

En el mes de julio del 2019 se aprobó el Decreto Supremo 021-2019-MTC donde declara de interés nacional el objeto de la contratación del servicio para la asistencia técnica en la ejecución del proyecto del aeropuerto internacional chinchero de cusco, puesto que siendo un proyecto de gran envergadura requiere de la aplicación de sistemas constructivos modernos, con altos niveles de especialización, que demanda la necesidad de contar con el conocimiento y la experiencia de entidades bien especializadas en la Gestión de Proyectos (PMO) de construcciones de aeropuertos internaciones, de esta manera enfrentar de manera satisfactoria los retos que la actividad aeronáutica exige.

**MTC (2020). “Lineamientos generales para la contratación de estado a estado en el ministerio de transportes y comunicaciones (MTC), sus organismos públicos adscritos y los programas y proyectos especiales dependiente del MTC. (Resolución Ministerial 0623-2020-MTC/01). Ministerio de Transportes y Comunicaciones”.**

Esta Resolución Ministerial aprueba la Directiva N° 007-2020-MTC/01

donde establece los lineamientos y regula los procedimientos para las contrataciones de Estado a Estado en el MTC conforme a lo dispuesto en la Vigésima Primera Disposición Complementaria Final del Texto Único Ordenado (TUO) de la Ley N° 30225 – Ley de Contrataciones del Estado. Esta Directiva establece las Disposiciones Generales y las Disposiciones Específicas, donde en esta última presenta las acciones previas, las propuestas técnicas no vinculantes, los alcances, criterios de evaluación, la presentación y evaluación de las propuestas técnico – económicos finales, la autorización de la contratación de Estado a Estado y la suscripción del contrato.

**Aguilera (2020). “Contratos de gobierno a gobierno: una alternativa para las obras públicas. (Entrevista en ATV). Universidad ESAN”.**

En la entrevista realizada por ATV a la profesora de los Programas de Derecho Corporativo de la Universidad de ESAN Zita Aguilera, menciono que los contratos de gobierno a gobierno son una alternativa para generar más obras públicas. Lo cual implica la adquisición de bienes, contratación de servicios, ejecución de obras o la gestión de proyectos abordada por otro estado dentro del Perú. También menciono que como experiencias tenemos ya los Panamericanos de Lima en los que ayudó el Reino Unido, los hospitales Sergio Bernales y Antonio Lorena que contaron con la colaboración de Francia", el Aeropuerto de Chincheros de Cusco que se firmó con el Gobierno de Corea del Sur, tenemos las obras de Reconstrucción con cambios que comprende obras



como hospitales, colegios, trabajos en ríos y cuencas. Aguilera menciona que, la contratación de otro gobierno es para que brinde asistencia técnica en los procesos de procura, selección de los proveedores, ejecución y acompañamiento de toda la obra, lo que quiere decir que seleccionaran a la empresa que bien puede ser peruana o extranjera para la ejecución y supervisión de la obra que tendrá que cumplir todos los estándares requeridos para la correcta ejecución. Sin embargo, cuando hablan de los G2G se cree erróneamente que será un gobierno extranjero quien ejecutara la obra y el dinero de ello será para el exterior, eso es totalmente falso puesto que al firmar con otro gobierno es para que ellos sean los responsables de brindar las herramientas y asistencia técnica requerida para que los proyectos de gran magnitud sean ejecutados de la mejor manera con las herramientas actuales como la Metodología BIM, la oficina de PMO, entre otras.

**Portillo y Viera (2020). “Análisis del modelo de gestión gobierno a gobierno en obras públicas de gran envergadura. (Tesis de Pregrado). Universidad Ricardo Palma”.**

Esta investigación tuvo como objetivos analizar los Modelos de Contrataciones y de Ejecución de Proyectos de Infraestructura, planteado por el Modelo G2G, con la finalidad de compararlos con el Sistema de Contrataciones del Estado y aplicar sus mejoras en Obras Públicas de gran envergadura. Este análisis se desarrolló a través de la recopilación de información y capacitaciones con los profesionales que

trabajaron en la ejecución de las obras para los Juegos Panamericanos. Como resultados de esta investigación se demostró que los Modelos de Contrataciones y de Ejecución de Proyectos de Infraestructura, planteado por el Modelo G2G, son mejores que el Sistema de Contrataciones del Estado debido al uso de los Contratos NEC y la implementación de la PMO, y que es conveniente y pertinente la aplicación del Modelo de gestión G2G en Obras Públicas de gran envergadura.

**Fraguela et al. (2021). “Análisis de la aplicación de contratos Gobierno a Gobierno para la ejecución de proyectos de infraestructura en el Perú. (Tesis de Postgrado). Universidad ESAN”.**

Esta investigación se propuso estudiar la aplicación del contrato G2G para el desarrollo de la ejecución de proyectos de infraestructura en el Perú, para ello los autores explican los contratos G2G suscritos por el gobierno peruano a la fecha de la presente y las condiciones que tiene que tener para un acuerdo de gobierno a gobierno. La investigación tuvo como resultado que los G2G deberían ser aplicados en proyectos que, por su naturaleza, envergadura y urgencia; el Estado se encuentre limitado de realizarlos, debido a que los G2G son estructuras contractuales complejas y con un alto costo de inversión para su ejecución. Se menciona además formalidad que deben cumplir los contratos G2G, puesto que la Ley de Contrataciones del Estado dispone que debe ser autorizada mediante Decreto Supremo, debiendo ser

declarado de interés nacional.

**Padilla (2021). “Modalidad de contratación en el marco del acuerdo de gobierno a gobierno en proyectos especiales de inversión pública, Perú 2020. (Tesis de Postgrado). Universidad Cesar Vallejo”.**

La investigación realizada por Padilla tuvo como objetivo analizar la modalidad de contratación en el marco del acuerdo de gobierno a gobierno en proyectos especiales de inversión pública en el Perú 2020, para lo cual lo desarrolló a través de entrevistas y análisis realizados a personas relacionadas directamente con las contrataciones de gobierno a gobierno como a los coordinadores, especialistas y otros. Esta investigación tuvo como resultado resaltante que las contrataciones de gobierno a gobierno se regulan bajo los alcances del comercio internacional, es decir, no se utiliza la Ley de contrataciones del Estado. Además, la autora menciona que el Perú no tiene experiencia en contratación de obras de gran envergadura y alta ingeniería, debido a que nuestra ley de contrataciones del estado tiene limitaciones y la intervención de la Contraloría General de la Republica no está regulada. En esta investigación su principal aporte que menciona es que este mecanismo de contratación logra el mayor grado de eficiencia en las adquisiciones efectuadas por el Estado, sustentado en el activo rol de principios antes señalados para evitar la corrupción y malversación de fondos públicos. Además de que el país internacional contratado asume todos los riesgos que se presenten durante todo el desarrollo del

proyecto.

## **2.2. Marco Teórico**

### **2.2.1. Proceso de Contratación de Obras Públicas en el Perú**

#### **2.2.1.1. Bajo la Ley N° 30225 - Ley de Contrataciones del**

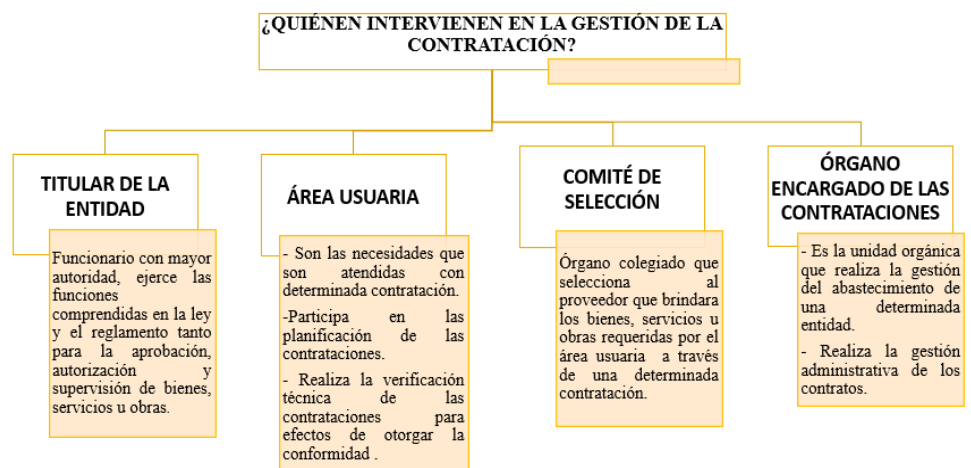
##### **Estado**

En nuestro país nos regimos bajo “El Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225 Ley de Contrataciones del Estado, la cual fue aprobada mediante Decreto Supremo N° 082-2019-EF y publicado en el Diario Oficial El Peruano el 13 de marzo de 2019” (Portal OSCE, s/f), la cual regula el proceso de contratación de una obra pública.

En el video otorgado por el Organismo Superior de Contrataciones del Estado - OCSE, (2020) indica que “el proceso de contratación pública es un proceso donde una entidad busca abastecerse de bienes, servicios u obras, que busca atender de manera satisfactoria una necesidad para la población”. Asimismo, menciona los actores de intervención en una gestión de contratación pública.

#### **Figura 1**

*Actores de intervención en una gestión de contratación pública*



Fuente: Elaboración propia en base al video realizado por el OCSE (2020).

Cuando hablamos del proceso de contratación, este pasa por tres fases o etapas, las cuales serán detalladas a continuación:

**ETAPA 01: “ACTOS PREPARATORIOS:** En esta fase encontramos todas aquellas funciones que debe realizar una Entidad para definir la necesidad de un bien, servicio u obra” (R&C Consulting, 2016). Dentro de los actos preparatorios tenemos varias actividades que se realizan en esta primera fase y son:

- Plan Anual de contrataciones, donde en el Artículo 15 de la Ley de Contrataciones del estado (2019), menciona que:

“15.1 Formulación del Plan Anual de Contrataciones:  
Teniendo en cuenta la etapa de formulación y programación presupuestaria correspondiente al siguiente año fiscal, cada Entidad debe programar en el Cuadro de Necesidades los requerimientos de

bienes, servicios y obras necesarios para el cumplimiento de sus objetivos y actividades para dicho año, los que deben encontrarse vinculados al Plan Operativo Institucional, con la finalidad de elaborar el Plan Anual de Contrataciones.

15.2 Contenido del Plan Anual de Contrataciones: El Plan Anual de Contrataciones que se apruebe debe prever las contrataciones de bienes, servicios y obras cubiertas con el Presupuesto Institucional de Apertura, con independencia de que se sujeten al ámbito de aplicación de la presente norma o no, y de la fuente de financiamiento”.

15.3 “El Plan Anual de Contrataciones se publica en el Sistema Electrónico de Contrataciones del Estado (SEACE) y en el portal institucional de la respectiva Entidad”. (p, 14)

- Requerimiento: donde en el Artículo 16 de la Ley de Contrataciones del estado (2019), menciona que:

“16.1 El área usuaria requiere los bienes, servicios u obras a contratar, siendo responsable de formular las especificaciones técnicas, términos de referencia o expediente técnico, respectivamente, así como los requisitos de calificación; además de justificar la finalidad pública de la contratación. Los bienes,

servicios u obras que se requieran deben estar orientados al cumplimiento de las funciones de la Entidad”.

“16.2 Las especificaciones técnicas, términos de referencia o expediente técnico deben formularse de forma objetiva y precisa por el área usuaria; alternativamente pueden ser formulados por el órgano a cargo de las contrataciones y aprobados por el área usuaria. Dichas especificaciones técnicas, términos de referencia expediente técnico deben proporcionar acceso al proceso de contratación en condiciones de igualdad y no tienen por efecto la creación de obstáculos ni direccionamiento que perjudiquen la competencia en el mismo. Salvo las excepciones previstas en el reglamento, en el requerimiento no se hace referencia a una fabricación o una procedencia determinada, o a un procedimiento concreto que caracterice a los bienes o servicios ofrecidos por un proveedor determinado, o a marcas, patentes o tipos, o a un origen o a una producción determinados con la finalidad de favorecer o descartar ciertos proveedores o ciertos productos”.

“16.3 El reglamento establece mecanismos que pueden utilizar las Entidades para la difusión de sus

necesidades, con la finalidad de contar con mayor información para poder optimizar los requerimientos.

16.4 El requerimiento puede incluir que la prestación se ejecute bajo las modalidades de concurso oferta, llave en mano u otras que se establezcan en el reglamento”. (p, 15)

- Valor Referencial o valor estimado: donde en el Artículo 18 de la Ley de Contrataciones del estado (2019), menciona que:

“18.1 La Entidad debe establecer el valor estimado de las contrataciones de bienes y servicios y el valor referencial en el caso de ejecución y consultoría de obras, con el fin de establecer la aplicación de la presente norma y el tipo de procedimiento de selección, en los casos que corresponda, así como gestionar la asignación de recursos presupuestales necesarios, siendo de su exclusiva responsabilidad dicha determinación, así como su actualización”.

“18.2 No corresponde establecer valor estimado en los procedimientos que tengan por objeto implementar o mantener Catálogos Electrónicos de Acuerdo Marco”.



- Requisito de certificación: donde en el Artículo 19 de la Ley de Contrataciones del estado (2019), menciona que:

“Es requisito para convocar un procedimiento de selección, bajo sanción de nulidad, contar con la certificación de crédito presupuestario, de conformidad con las reglas previstas en la normatividad del Sistema Nacional de Presupuesto Público”. (p. 15)

**ETAPA 02: PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN:** “deben respetar los principios que rigen las contrataciones y los tratados o compromisos internacionales que incluyan disposiciones sobre contratación pública. Las disposiciones aplicables a los procedimientos de selección son previstas en el reglamento artículo 21 de la LCE” (LCE, 2019).

De acuerdo a la LCE (2019) “en su Artículo 21. Menciona: Una Entidad puede contratar por medio de licitación pública, concurso público, adjudicación simplificada, selección de consultores individuales, comparación de precios, subasta inversa electrónica, contratación directa”.

#### Artículo 22. Licitación pública y concurso público

“22.1 La licitación pública se utiliza para la contratación de bienes y obras; y, el concurso público para la contratación de servicios. En ambos casos, se

aplican a las contrataciones cuyo valor estimado o valor referencial, se encuentre dentro de los márgenes que establece la ley de presupuesto del sector público.

22.2 El reglamento establece las modalidades de licitación pública y concurso público”.

“22.3 Los actos públicos deben contar con la presencia de notario público o juez de paz. Su actuación es desarrollada en el reglamento”. (p. 15)

**Figura 2**

*Etapas del proceso de selección*



Fuente: OCSE (2020).

### Artículo 23. Adjudicación simplificada

“La adjudicación simplificada se utiliza para la contratación de bienes y servicios, con excepción de los servicios a ser prestados por consultores individuales, así como para la ejecución de obras, cuyo valor estimado o referencial, según corresponda, se encuentre dentro de los márgenes que establece la ley de presupuesto del sector público”. (p. 15)

**Figura 3**  
*Etapas del proceso de selección*



Fuente: OCSE (2020).

Artículo 24. Selección de consultores individuales

“La selección de consultores individuales se utiliza para la contratación de servicios de consultoría en los que no se necesita equipos de personal ni apoyo profesional adicional, y en tanto la experiencia y las calificaciones de la persona natural que preste el servicio son los requisitos primordiales para atender la necesidad, conforme a lo que establece el reglamento, siempre que su valor estimado se encuentre dentro de los márgenes que establece la ley de presupuesto del sector público”. (p. 15)

**Figura 4**  
*Etapas del proceso de selección*



Fuente: OCSE (2020).

#### Artículo 25. Comparación de precios

“La comparación de precios puede utilizarse para la contratación de bienes y servicios de disponibilidad inmediata, distintos a los de consultoría, que no sean fabricados o prestados siguiendo las especificaciones o indicaciones del contratante, siempre que sean fáciles de obtener o que tengan un estándar establecido en el mercado, conforme a lo que señale el reglamento”. (p. 16)

#### Artículo 26. Subasta inversa electrónica

“26.1 La subasta inversa electrónica se utiliza para la contratación de bienes y servicios comunes que cuenten con ficha técnica y se encuentren incluidos en el Listado de Bienes y Servicios Comunes.

26.2 La ficha técnica debe ser utilizada, incluso en aquellas contrataciones que no se encuentran bajo su ámbito o que se sujeten a otro régimen legal de contratación”. (p. 16)

#### Artículo 27. Contrataciones directas

“27.1 Excepcionalmente, las Entidades pueden contratar directamente con un determinado proveedor en los siguientes supuestos:

- Contratación entre entidades
- Situación de emergencia
- Situación de desabastecimiento
- Contrataciones con carácter secreto, secreto militar o por razones de orden interno
- Proveedor único
- Servicios personalísimos
- Servicios de publicidad para el estado
- Servicios de consultoría distintos a las consultoras de obra que son continuación y/o actualización de un trabajo previo ejecutado por un consultor individual
- Contratación de bienes o servicios con fines de investigación experimentación o desarrollo de carácter científico o tecnológico
- Adquisición y arrendamiento de bienes inmuebles
- Contrataciones de servicios de capacitación de interés institucional
- Contrataciones derivadas de un contrato resuelto o declarado nulo cuya continuidad de ejecución resulta urgente
- Servicios especializados de asesoría legal, contable económica o afín” (OCSE, 2020).

**ETAPA 03: EJECUCION CONTRACTUAL:** “Fase de la contratación pública en la cual las partes cumplen las prestaciones a las que se han obligado. El postor ejecuta la obra, suministra el bien o presta el servicio y la entidad cumple con efectuar el pago según el contrato” (OSCE, 2020).

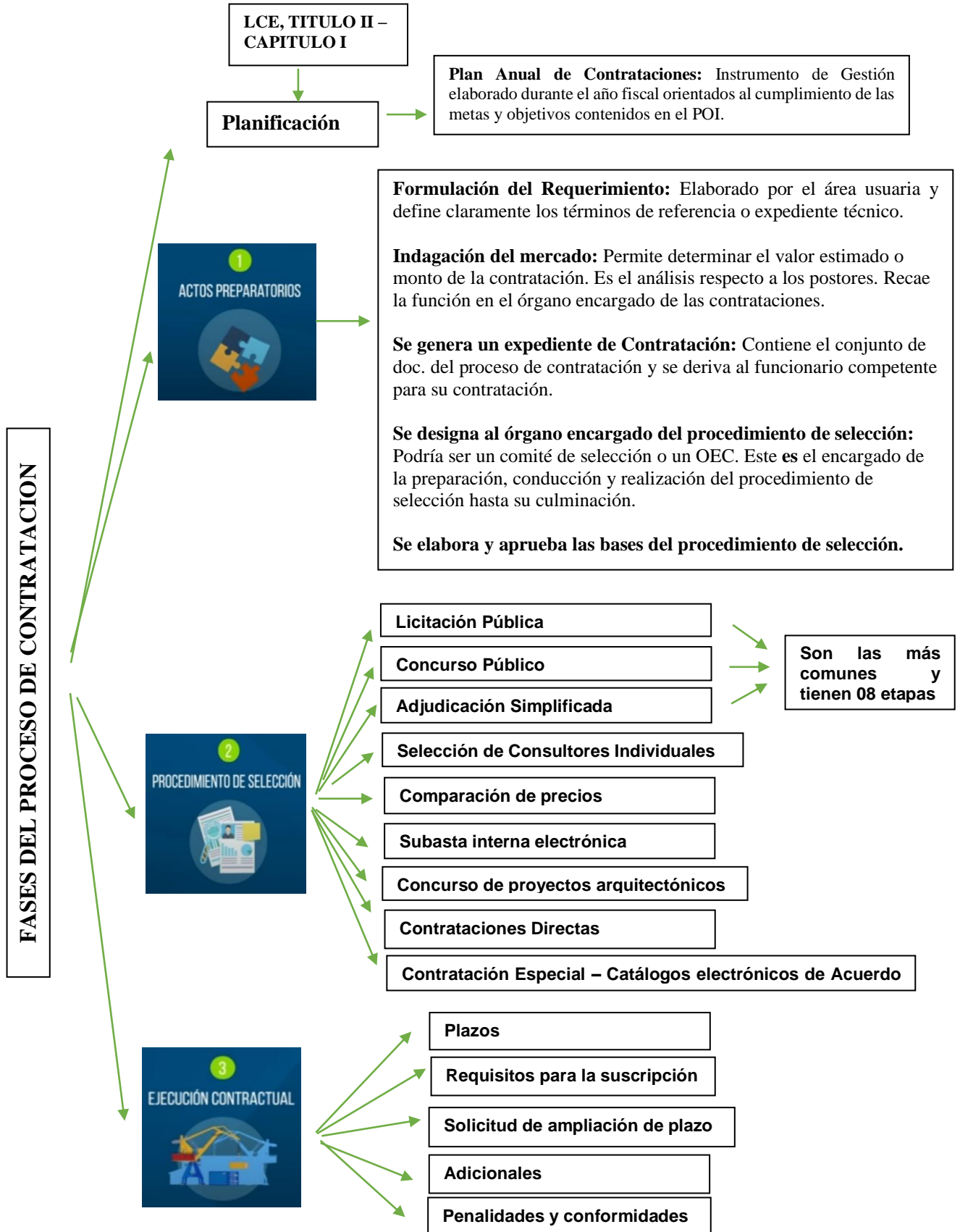
“Pueden ocurrir distintos acontecimientos o supuestos: Adicionales, Reducciones, Ampliaciones de plazo u otras modificaciones. Cada uno de estos mecanismos se realiza de acuerdo a la normativa vigente” (OSCE, 2020).

En esta fase se pueden observar las soluciones controversiales derivadas, las cuales son:

- Conciliación
- Arbitraje
- Junta de Disolución de disputas

Después de lo mencionado de las fases de un proceso de contratación, simplificaré en un esquema este proceso, el cual será mucho más práctico el entenderlo.

**Figura 5**  
Fases de un proceso de contratación pública en el Perú



### **2.2.1.2. Bajo el Marco G2G**

La normativa que se tiene para este tipo de casos especiales que son los Acuerdos de Gobierno a Gobierno está en la “Vigésima primera del Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado”, menciona que “En las contrataciones que realice el Estado con otro Estado, la adquisición de bienes, contratación de servicios, ejecución de obras, la gestión, desarrollo u operación, pueden ser ejecutadas por el otro Estado a través de sus propios organismos, dependencias, empresas públicas o privadas nacionales o extranjeras. La contratación de Estado a Estado se regula bajo los alcances del comercio internacional y por las normas y principios del derecho internacional”

“La contratación de Estado a Estado debe autorizarse mediante Decreto Supremo refrendado por el titular del sector correspondiente, declarando de interés nacional el objeto de contratación, la cual debe cumplir con las siguientes condiciones”:

- (i) “Indagación de mercado que permita identificar a los posibles Estados que puedan cumplir con lo requerido por el Estado peruano.
- (ii) Informe técnico-económico que compare las condiciones ofrecidas por los Estados interesados y evidencie las ventajas para el Estado peruano de contratar con otro Estado.
- (iii) Informe de la oficina de presupuesto o la que haga las veces del sector correspondiente, que señale que se cuenta con el financiamiento necesario para dicha contratación, salvo que, se requiera concertar una operación de endeudamiento, en cuyo caso,



la misma debe estar contemplada en el Programa Anual de Endeudamiento del año respectivo.

(iv) Declaratoria de viabilidad y/o aprobación en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, cuando corresponda” (Diario El Peruano, 2019).

## **2.2.2. Acuerdo de Gobierno a Gobierno (G2G)**

### **2.2.2.1. ¿Que son los G2G?**

“Los acuerdos G2G son herramientas colaborativas entre países, que permiten lograr una mejor ejecución de los proyectos y una transferencia de conocimientos para generar capacidades a nivel local” (EY, 2020).

Asimismo, la RCC (s/f) menciona que el acuerdo de Gobierno a Gobierno es un “mecanismo de contratación a través del cual un Gobierno contrata bienes, servicios, obras que serán prestados por otro Gobierno conforme a los mecanismos y condiciones pactadas entre ambos, lo cual permite el logro de objetivos y beneficios para ambos Gobiernos”

### **2.2.2.2. Principales objetos que se contratan en un G2G**

Los principales objetos que se contratan bajo esta modalidad (Acuerdo de Gobierno a Gobierno o G2G por sus siglas en inglés, son 04, los cuales son:

#### **Figura 6**

*Principales objetos que se contratan bajo esta modalidad*



Fuente: RCC (s/f).

### 2.2.2.3. Beneficios de un G2G

Andina (2021), menciona que: “El consultor y ex jefe de la Oficina de Gestión del Programa del Proyecto Especial para la Preparación y Desarrollo de los XVIII Juegos Panamericanos del 2019, David Dall’Orto, detalló cuatro beneficios de los acuerdos G2G”

- ✓ **“Transferencia de conocimiento:** Representa un factor importante, un valor agregado respecto a las otras modalidades de contratación pública.
- ✓ **Transparencia en las licitaciones:** Se usa un portal en todas las etapas de la licitación e, incluso, las firmas participantes no conocen a los evaluadores; así como el apego a los estándares internacionales en materia anticorrupción o conductas anticompetitivas.
- ✓ **La especialidad en el objeto contractual:** Hay trabajos de ingeniería muy especializados en los que el aporte de un Estado extranjero, con experiencia en un tipo particular de infraestructura, impactaría de manera positiva en la calidad

de los estudios, la justicia para evaluar las ofertas y la ingeniería de valor en todo el ciclo del proyecto.

- ✓ **Nuevas reglas en la contratación.** No solo en la licitación sino también durante la ejecución contractual, dado que permite ajustar las etapas y plazos de las licitaciones a las particularidades del objeto contractual (la infraestructura), así como proponer contratos específicos estandarizados a nivel mundial que responden al nivel de riesgo y a la especialidad a nivel de ingeniería”.

#### 2.2.2.4. Ventajas de un G2G para el Perú

En la página de Reconstrucción con Cambios menciona que los acuerdos de Gobierno a Gobierno presentan cuatro ventajas, las cuales son:

**Figura 7**

*Ventajas del acuerdo de gobierno a gobierno*



Fuente: RCC (s/f).

Asimismo, presentan el alcance del acuerdo de gobierno a gobierno siendo ellos: Project Management Office (PMO), Transferencia de conocimientos, Asistencia Técnica Especializada y Procura.

#### **2.2.2.5. Oficina de Dirección de Proyectos (PMO)**

“La oficina de dirección de proyectos (PMO, por sus siglas en inglés) es un área de la empresa encargada de definir y mantener los estándares y procesos relacionados con la gestión de proyectos”. (Conexión ESAN, 2019).

En la revista Conexión ESAN (2019), lo define como "una estructura de la organización que estandariza los procesos de gobernanza relacionados con los proyectos y facilita el intercambio de recursos, metodologías, herramientas y técnicas".

Asimismo, en la revista Conexión ESAN (2019), menciona que:

“Las PMO tienen como finalidad desarrollar metodologías de gestión de proyectos, así como capacitar y entrenar a los líderes de proyectos y sus equipos. Además, se encargan de definir los procesos y las herramientas a emplear en los proyectos y preparar los informes para que la alta gerencia pueda tomar decisiones. De este modo, constituyen el vínculo natural entre los portafolios, programas y proyectos de la compañía y los sistemas de medición”.

“Actualmente, las PMO han tomado un papel preponderante en las organizaciones. Ya no solo se encargan de mantener

alineados los procesos de gestión de proyectos, sino también han empezado a participar en otros roles claves en una empresa relacionados con la cultura organizacional y la gestión del cambio. Pueden tener responsabilidades en todos los niveles de la compañía y juegan un papel importante para apoyar la alineación estratégica y entregar valor organizacional”.

#### Tareas de la PMO

- Controlar los proyectos

“El control de proyectos es una función clave en la gestión de proyectos. Su finalidad es asegurarse que los proyectos sean elaborados en el tiempo establecido y bajo reglas determinadas. Las PMO pueden tener la autoridad para hacer cumplir el control del proyecto o proporcionar asesoramiento experto a gerentes de proyectos individuales. Si imponen el control del proyecto, deberán estar equipadas para recopilar datos del proyecto, como el porcentaje completado para cada tarea. Además, realizan el cálculo de valor ganado e informan los datos del presupuesto”.

- Garantizar un programa sólido de gestión del cambio

“Si bien la gestión del cambio ha sido siempre un enfoque crítico en las PMO, ha adquirido una importancia renovada a nivel empresarial a medida que las organizaciones se centran en esfuerzos de transformación significativos. Por ello, se

necesitan estrategias de gestión del cambio bien definidas para mejorar la participación de los interesados y generar apoyo para las metas y objetivos estratégicos de la empresa. Las PMO han empezado a asumir el papel principal en este esfuerzo”.

- Administrar recursos compartidos

"Las oficinas de proyectos son cada vez más importantes debido a la necesidad de utilizar al máximo los recursos y maximizar el desempeño de los proyectos". "Las compañías hoy cuentan con colaboradores, software, herramientas y equipos que deben compartirse entre todos los proyectos desarrollados. Debido a ello, las PMO han empezado a gestionar esos recursos compartidos, garantizando que estén disponibles para cada uno de los proyectos y que cumplan con cada una de las especificaciones trazadas”.

- Promover una cultura de gestión de proyectos

“Las PMO son empleadas para crear y fomentar una cultura de gestión de proyectos en todos los niveles y áreas organizacionales. Para lograr ese objetivo, es necesario que la PMO y la oficina central corporativa trabajen de la mano para la creación y gestión de proyectos que permitan el alcance de objetivos estratégicos. Asimismo, pueden desarrollar conferencias de gestión de proyectos, ferias comerciales y eventos similares que capaciten y den a conocer las mejores

prácticas y lineamientos en gestión de proyectos”.

“La PMO se ha convertido en una de las áreas más importantes de las empresas modernas. Gracias a ella, se definen los estándares y las metodologías que se usarán en cada uno de los proyectos. Un área de PMO con profesionales capacitados y con las herramientas adecuadas permitirá a las compañías alcanzar sus objetivos estratégicos y sobresalir en el mercado”.

#### **2.2.2.6. Contratos celebrados del Perú con otros Gobiernos**

De acuerdo a la página escrita por RGB Avocats, 2019 el autor menciona los principales contratos que nuestro país ha celebrado con otro estado extranjero, entre los cuales destaca tres gobiernos como Francia, Reino Unido y Corea; de ellos son el estado de Francia y Reino Unido con quienes nuestro gobierno ha celebrado contrato en más de una ocasión.

A continuación mostrare algunos detalles de la celebración de estos contratos de estado a estado:

#### **Tabla 1**

*Contratos celebrados por el Perú con otros gobiernos*

<b>NOMBRE DE LA CONTRATACION</b>	<b>OBJETO</b>	<b>GOBIERNO</b>	<b>DECLARADO DE INTERES NACIONAL</b>	<b>FECHA DE SUSCRIPCION</b>
Contratación de un Sistema Satelital para la Implementación y Desarrollo del Centro Nacional de Operaciones de Imágenes Satelitales del Perú CNOIS	La adquisición de un satélite de observación terrestre	Francia	Decreto Supremo N° 017-2013-DE	25 de abril de 2014
Ejecución de los XVIII Juegos Panamericanos y VI Juegos Parapanamericanos 2019	Cooperación y Asistencia técnica para la Ejecución	Reino Unido	Decreto Supremo N° 023-2017-MTC	03 de agosto de 2017
Proyecto de Inversión: “Mejoramiento y Ampliación del Servicio Aeroportuario en la Región Cusco mediante el Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco	Asistencia Técnica en la Ejecución del Proyecto	Corea	Decreto Supremo N° 021-2019-MTC	24 de octubre de 2019
Contratación para la Asesoría y Asistencia Especializada en la Gestión de la Implementación del Plan Integral para la Reconstrucción con Cambios	Asesoría y Asistencia Especializada	Reino Unido	Ley N° 30556 modificada mediante el Decreto Legislativo N° 1354	22 de junio de 2020
Contratación para los Proyectos de Inversión: “Mejoramiento y Ampliación de los Servicios de Salud del Hospital Nacional Sergio E. Bernales localidad de Collique, distrito Comas, provincia y departamento de Lima”, y “Mejoramiento de la Capacidad Resolutiva de los Servicios de Salud del Hospital Antonio Lorena Nivel III-1-Cusco	Asistencia Técnica en la Ejecución	Francia	Decreto Supremo N° 001-2020-SA	27 de junio de 2020

Fuente: Elaboración propia con la información otorgada por RGB Avocats, 2019



### **2.2.3. Asistencia Técnica en la ejecución de proyectos en el Marco**

#### **G2G**

RGB Avocats, 2019 menciona “que los contratos de Estado a Estado (GtoG) pueden incluir la Asistencia Técnica Especializada en la Gestión de Inversiones para la gestión y ejecución de inversiones, la Metodología colaborativa de modelamiento digital de información para la construcción (BIM) y los contratos internacionales estandarizados (FIDIC, NEC, entre otros)”. Esto es muy beneficioso y nuestro país ya ha puesto en marcha este proceso, tenemos el caso de la contratación de la asistencia técnica para la ejecución del proyecto del aeropuerto de Chincheros, también tenemos a los proyectos por reconstrucción por cambios y a los hospitales de cusco y lima; tal como se encuentra detallado en la tabla N° 01.

### **2.3. Marco Conceptual**

**Acuerdos de Gobierno a Gobierno:** “Los acuerdos G2G son herramientas colaborativas entre países, que permiten lograr una mejor ejecución de los proyectos y una transferencia de conocimientos para generar capacidades a nivel local” (EY, 2020).

**PMO:** “El acrónimo PMO puede referirse a una oficina de dirección de portafolios, programas o proyectos, PMO representa una estructura de gestión que estandariza procesos de gobernanza relacionados con el proyecto y facilita el intercambio de recursos, herramientas, metodologías y técnicas” (Guía del PMBOK 7ma° Edición, 2021).

**Asistencia Técnica de obra:** “Asistencia técnica en la ejecución es toda intervención en las fases de proyecto y/o ejecución destinada a evaluar y garantizar la calidad de las mismas, el cumplimiento de la normativa aplicable y su adecuación a las reglas de buena práctica” (Provilacor, 2022).

### **Hipótesis**

El proceso de contratación en el marco G2G influye brindando las herramientas colaborativas que el Perú necesita mediante la asistencia técnica en la ejecución del proyecto aeropuerto internacional de Chincheros en Cusco (AICC).

## **III. METODOLOGÍA**

### **3.1. Población:**

Análisis del proceso de contratación en el marco G2G para la asistencia técnica del proyecto del aeropuerto internacional de Cusco.

### **3.2. Muestra:**

Análisis del proceso de contratación en el marco G2G para la asistencia técnica del proyecto del aeropuerto internacional de Cusco.

### **3.3. Operacionalización de Variables**

**Tabla 2**  
*Operacionalización de las variables*

<b>VARIABLE</b>	<b>DEFINICIÓN CONCEPTUAL</b>	<b>INDICADORES</b>	<b>TIPO</b>	<b>INSTRUMENTO</b>	<b>UNIDAD DE MEDIDA</b>
<b>V.I.</b>  <b>PROCESO DE CONTRATACION EN EL MARCO G2G</b>	“Mecanismo de contratación a través del cual un Gobierno contrata bienes, servicios u obras que serán prestados por otro Gobierno conforme a los mecanismos y condiciones pactadas entre ambos, lo cual permite que se logre una gran variedad de objetivos y beneficios para ambos Gobiernos” (RCC, s/f).	Nuevo Alcance	Cualitativo	Análisis documental de las Bases administrativas del proceso de contratación	Registro
		Características y requisitos finales para la contratación de EaE			
<b>V.D.</b>  <b>ASISTENCIA TECNICA EN LA EJECUCION DEL PROYECTO</b>	“Asistencia técnica en la ejecución es toda intervención en las fases de proyecto y/o ejecución destinada a evaluar y garantizar la calidad de las mismas, el cumplimiento de la normativa aplicable y su adecuación a las reglas de buena práctica” (Provilacor, 2022)	Oficina de Dirección de Proyectos (PMO)	Cualitativo	Análisis documental del Contrato EaE	Registro

Fuente: Elaboración propia

### **3.4. Técnicas e Instrumentos de Recolección de datos:**

- **Técnica de recolección de datos:** La técnica de recolección que se usara para el presente proyecto es el análisis documental y análisis de contenido del proceso de contratación realizado por el MTC en el año 2019 para la asistencia técnica en la ejecución del proyecto del aeropuerto de Chincheros en Cusco.
- **Instrumentos de recolección de datos:** Para la presente investigación se revisará y analizará las bases administrativas, los contratos, los lineamientos del Ministerio de Transporte y Comunicaciones para los acuerdos de gobierno a gobierno (G2G), Decretos Supremos, documentación solicitada al MTC por acceso a la información y otros documentos necesarios para el desarrollo de la investigación.

### **3.5. Procedimientos:**

Como primer paso para el desarrollo de esta investigación fue elegir el proceso de contratación en el marco del acuerdo de Gobierno a Gobierno (G2G) realizado por el Perú. Al ser un campo relativamente nuevo en nuestro país puesto que, desde el éxito del 2019 en los Juegos Panamericanos, el Perú en estos últimos años ha firmado contratos con diversos Gobiernos para el desarrollo de la infraestructura peruana. Uno

de esos contratos fue con el Gobierno de Corea del Sur firmado el 24/10/2019 donde brindan asistencia técnica en la ejecución del proyecto del aeropuerto de Chincheros en Cusco. De ello surge la investigación de conocer sobre el proceso de contratación que realizó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la elección del Gobierno ganador, se analizara como se realizó este proceso de contratación, los plazos establecidos que tuvieron los gobiernos interesados, la influencia que tuvo el marco del G2G y el contrato de EaE realizado.

### **3.6. Diseño de Contrastación:**

- **Tipo:** Descriptivo Correlacional
- **Diseño:** Campo o Experimental

### **3.7. Procesamiento y Análisis de datos:**

El procesamiento de la presente investigación será a través del análisis descriptivo del proceso de contratación en el marco de los acuerdos de Gobierno a Gobierno (G2G) realizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

### **3.8. Consideraciones éticas:**

Con el presente proyecto de tesis, se solicita la emisión de la resolución correspondiente a la Escuela de Posgrado.

## IV. RESULTADOS

En este capítulo veremos a detalle el desarrollo y resultados de la investigación realizada:

### 4.1. Generalidades:

- **Nombre del proyecto:** “Mejoramiento y ampliación del servicio aeroportuario en la región Cusco mediante el nuevo aeropuerto internacional de Chinchero – Cusco”
- **Código único:** 2190272
- **Ubicación del proyecto:**
  - Distrito:** Chinchero
  - Provincia:** Urubamba
  - Departamento:** Cusco
  - Ubicación:** A 29 Km del Cusco por carretera
  - Altitud:** 3,712 m.s.n.m
- **Modalidad:** Contrato de Gobierno a Gobierno
- **Duración:** 60 meses
- **Contratación realizada:** Asistencia técnica en la ejecución del proyecto del aeropuerto internacional de Chinchero de Cusco (AIIC)

#### 4.2. Antecedentes:

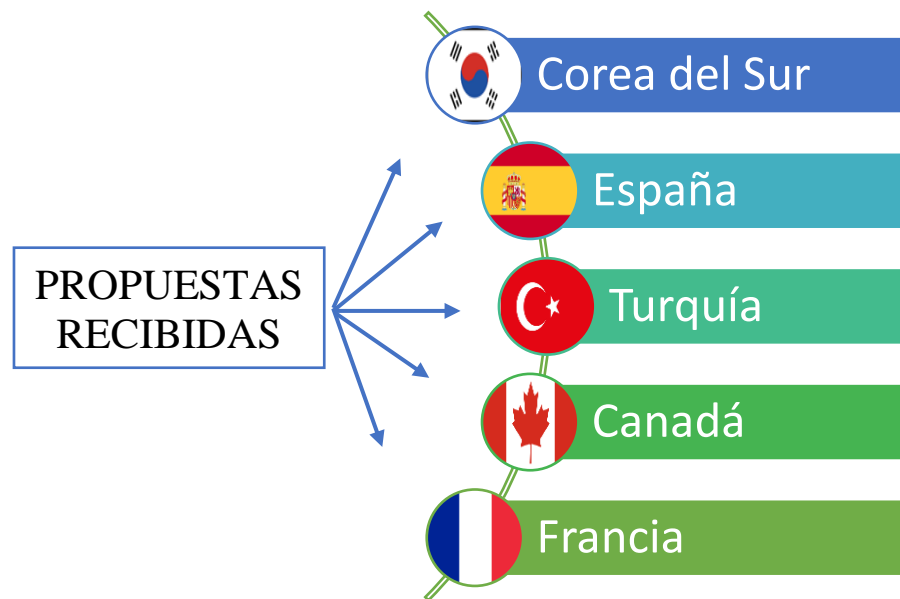
- “El 11 de octubre de 2001, mediante Ley N° 27528, se creó el Proyecto Especial Aeropuerto Internacional de Chinchero” (Portal MTC, s/f).
- “Con fecha 02 de febrero de 2010 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitó a PROINVERSIÓN que se inicie la convocatoria para la entrega en concesión de la construcción y operación del nuevo aeropuerto internacional, el cual se ubicará en la región Cusco, en la provincia de Urubamba, distrito de Chinchero” (Portal MTC, s/f).
- “El contrato de concesión se suscribió el 04 de julio de 2014 a favor de la empresa adjudicataria, Sociedad Aeroportuaria KunturWasi integrado por las empresas Corporación América S.A. y Andino Investment Holding, tendrá la concesión por 40 años”. (Portal MTC, s/f).
- “El aeropuerto internacional de Chincheros que originalmente sería construido por el consorcio Kuntur Wasi, compuesto por Andino Investment Holding (AIH) y Corporación América, vía asociación público-privada (APP), tuvo problemas al inicio de su ejecución debido a cuestionamientos al contrato respecto a que no especificaba el tope de interés del cofinanciamiento que exigiría el concesionario para la ejecución del proyecto. Es así que el Estado peruano retiró la concesión al consorcio

decidiendo ejecutar el proyecto bajo la modalidad de contrato G2G para lo cual llamó a concurso internacional y así adjudicar al mejor postor la gestión del proyecto” (Fraguela et al., 2021).

- “El 14 de marzo del 2019 el MTC, luego de sostener reuniones con los estados que expresaron su interés en brindar asistencia técnica para el desarrollo del AICC, recibió propuestas técnicas no vinculantes por parte de cinco estados” (Bases administrativas, 2019), los cuales son:

**Figura 8**

*Estados que presentaron sus propuestas*



Fuente: Bases administrativas del MTC, 2019.

Debido a la magnitud del proyecto de la construcción del Aeropuerto Internacional de Chincheros, el Estado Peruano opto por realizar un acuerdo con otro Gobierno para que este último sea el encargado de la asistencia



técnica en la ejecución del proyecto de un nuevo aeropuerto para la Ciudad de Cusco. Es por eso que, en la presente investigación analizare como fue el proceso de contratación que realizo el Estado Peruano en el marco G2G.

## **PROCESO DE CONTRATACION EN EL MARCO G2G**

Actualmente nuestro país se rige por la Ley de Contrataciones del Estado, es la que regula todos los procesos de contratación de obras, bienes y servicios en el país, sin embargo, para una contratación con otro estado, el Perú no tiene una ley especial para esos casos. Para este tipo de situaciones nuestro país se rige de disposiciones complementarias a la Ley 30225, como es el caso de la vigésima primera disposición complementaria final del texto único ordenado de la ley 30225 donde menciona que “La contratación de Estado a Estado se regula bajo los alcances del comercio internacional y por las normas y principios del derecho internacional”.

Para llevar a cabo este proceso de contratación en el marco G2G (Acuerdo de Gobierno a Gobierno) mostrare a continuación un análisis del proceso que realizo el MTC en este proyecto (información obtenida solicitada al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de una solicitud de acceso a la información).

La Vigésima Primera disposición complementaria con su título Contratos de Estado a Estado menciona que “La contratación de Estado a Estado debe autorizarse mediante Decreto Supremo refrendado por el titular del sector correspondiente, declarando de interés nacional el objeto de contratación” (Diario El Peruano, 2019). Esto ocurrió el 09 de julio del 2019 con Decreto

Supremo N° 021-2019-MTC, donde el gobierno declara de interés nacional el objeto de contratación del servicio para la asistencia técnica en la ejecución del proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero de Cusco (AICC) y autorizan la contratación de Estado a Estado. Asimismo, menciona también que deben cumplir con las siguientes condiciones:

**1. Indagación de mercado que permita identificar a los posibles Estados que puedan cumplir con lo requerido por el Estado peruano.**

El 05 de octubre del 2018 con Memorando N° 685-2018-MTC/02 (Anexo 02) el Viceministro de Transportes del MTC, considerando lo dispuesto en la Cuarta Disposición Complementaria Final – Decreto Legislativo N° 1444 dispuso la adecuación del Proyecto AICC para suscribir un Contrato Estado a Estado, según las necesidades técnicas del proyecto.

En ese documento se solicitó también que la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Oficina General de Administración realizaran una indagación de mercado donde remitan la identificación de los posibles Estados que puedan cumplir con lo requerido según las necesidades técnicas del proyecto Aeropuerto Internacional De Chinchero – Cusco (AICC), todo esto para lograr la identificación de los Estados que podrían suscribir el contrato Estado a Estado, lo cual era una condición inicial para poder finalmente declarar de interés nacional el objeto de la

contratación, lo que ocurrió el 09 de julio del 2019 con Decreto Supremo N° 021-2019-MTC.

**2. Informe técnico-económico que compare las condiciones ofrecidas por los Estados interesados y evidencie las ventajas para el Estado peruano de contratar con otro Estado.**

El 20 de noviembre del 2019 se publicó en el portal del SEACE la CONV-PROC-1-2019-MTC/10-1 del servicio de “ASISTENCIA TECNICA EN LA EJECUCION DEL PROYECTO DE INVERSION - MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DEL SERVICIO AEROPORTUARIO EN LA REGION CUSCO MEDIANTE EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO - CUSCO”, por un valor referencial S/ 101,573,924.60.

**Figura 9 ..**  
*CONV-PROC-1-2019-MTC/10-1*

Códigos SNP												
N°	Nombre o Sigla de la Entidad	Fecha y Hora de Publicación	Nomenclatura	Remitiendo Desde	Objeto de Contratación	Descripción de Objeto	Código SNP	Código Único de Inversión	Valor Referencial / Valor Estimado	Moneda	Versión SEACE	Acciones
1	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	20/11/2019 18:01	CONV-PROC-1-2019-MTC/10-1		Servicio	ASISTENCIA TECNICA EN LA EJECUCION DEL PROYECTO DE INVERSION - MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DEL SERVICIO AEROPORTUARIO EN LA REGION CUSCO MEDIANTE EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO - CUSCO			101,573,924.60	Soles	3	

Fuente: Portal SEACE, 2019

Dentro de esta convocatoria el MTC publicó el Nuevo alcance, descripción de las características y requisitos funcionales para la contratación de Estado a Estado para la Asistencia técnica en la ejecución del proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero de Cusco (AICC) que es como si fueran las bases administrativas de este proceso. En dicho documento están los lineamientos, requisitos

funcionales, características y muchos otros puntos que rigieron el proceso de esa convocatoria.

En el mes de abril del presente año 2022 solicite las propuestas técnicas – económicas de los cinco países que estuvieron interesados en este proyecto, teniendo una respuesta el 01 de julio del 2022 con MEMORANDO N° 1006-2022-MTC/12.08 de parte de la Dirección de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeronáutico del MTC informando que “Las propuestas técnico-económicas de los países que participaron en la contratación Estado a Estado de AICC es parte del secreto comercial de dichos países, por lo que, encontrándose en las excepciones al derecho de acceso a la información pública, no puede ser compartida a través de esta Dirección”. Bajo esa limitante, se analizará el documento que forma parte de la publicación encontrada en el Portal el SEACE, el cual es el documento denominado Nuevo alcance, descripción de las características y requisitos funcionales, donde en su ítem N° 04 establece las consideraciones a tener en cuenta para el desarrollo de la propuesta técnica y económica.

- Director de la PMO propuesto por el Estado interesado

El Estado interesado debe acreditar que su director de la PMO tenga experiencia específica en trabajos similares al del servicio del aeropuerto en Cusco y dominar los idiomas de Inglés y/o español. Además de ello otorgarían una valoración especial al estado que hubiera tenido proyectos que logran las

certificaciones ambientales internacionales, en las que la PMO haya incluido gestión de compras para al cliente al menos de 50 millones de dólares americanos y que haya tenido proyectos tipo greenfield (estos proyectos son los que se realizan en un área que no existe construcciones, es decir el proyecto inicia desde cero. Son considerados de mayor riesgo), con un presupuesto superior a los 100 millones de dólares.

- Valoración de la experiencia de la propuesta presentada por el Estado interesado

Para que sea mucho mas fácil el proceso comparativo para el MTC, éste estableció un cuadro modelo con los datos específicos de la experiencia que el Estado interesado debía presentar en su propuesta técnico – económica.

### Figura 10

*Tabla para facilitar la comparación de experiencia*

Pais	Panamá *
Ciudad	Ciudad de Panamá*
Nombre aeropuerto	Aeropuerto Internacional Simón Bolívar *
Nombre del proyecto	Construcción Aeropuerto Internacional Simón Bolívar *
Cliente	Corporación de ejemplo*
Pax. año (Millones)	5.5 M pax. *
Tipo (Greenfield Project o Brownfield Project)	Greenfield Project*
Certificaciones ambientales (Indicar si el aeropuerto consiguió alguna certificación ambiental y el nivel de la misma)	LEED Platinum*
Valor del Proyecto (en Millones US\$)	US\$ 450 M*
Valor Contrato de la entidad/empresa (en Millones US\$)	US\$ 4.5 M*
Montos administrados en gestión de compras para el cliente	US\$ 300 M*
Plazo Construcción (Mes año inicio / Mes año fin)	5.5 años * (Ene 2005 / Jun 2009) *
Servicios prestados (especificar las actividades realizadas)	PMO* Diseño* Construcción*
Plazo de servicios prestados (Mes año inicio / Mes, año fin)	6.5 años* (Ene 2004 / Jun 2009) *
Nombre de entidad convocante a la que se le prestó los servicios	Aeropuertos de Centroamérica Ltda.*

(\*Datos referenciales, la entidad/empresa deberá colocar la información que desea presentar).

Fuente: Bases administrativas, 2019

- Experiencia de trabajo en caso de la propuesta del Estado interesado sea en Consorcio

Para el caso de presentarse un Estado interesado en forma de Consorcio, los lineamientos especifican que deben demostrar experiencia exitosa de algún proyecto de infraestructura en transporte que hayan realizado previamente en Consorcio, además deben presentar un plan de trabajo donde desarrollen una estrategia de comunicaciones y responsabilidades de cada entidad y/o empresa para que no haya problemas de comunicación a futuro.

- Gestión de procesos de procura internacional abiertos

En la propuesta técnico – económica del Estado interesado debía presentar a nivel conceptual la identificación de los estándares internacionales que se utilizaran en las licitaciones y los beneficios que traerían los procesos de procura para garantizar la transparencia y la integridad en todo el proceso.

- Gestión ambiental y preservación del patrimonio arqueológico

En las propuestas técnicas, se estipulo en sus lineamientos que el estado interesado debía considerar gestión ambiental del proyecto con la finalidad de elevar los estándares ambientales del Aeropuerto de Cusco obteniendo las certificaciones internacionales ambientales como Certificación LEED, Airport

Carbon Accredited u otros. Además de ello, se considera la preservación del patrimonio arqueológico, así como la potencialización del valor cultural del área del proyecto considerando todas las características técnicas y económicas del proyecto.

- Transferencia de conocimiento

En la propuesta técnica que presento el Estado interesado incluía el fortalecimiento de capacidades hacia el personal del MTC, además tenía que indicar como se realizara la transferencia de conocimiento (know how) durante toda la ejecución de la asistencia técnica.

- Facultad para la suscripción de un contrato de EaE

En las propuestas técnico – económicas el Estado interesado que suscribirá el contrato con el MTC que representa al Gobierno Peruano debe contar con marco legal en su propia legislación nacional para suscribir contrato de EaE sin la necesidad de ser aprobado por otro poder del estado. Además, en su propuesta debe indicar los pasos y plazos estimados para darse la suscripción del contrato EaE.

- Mejoras innovadoras

En las propuestas de mejoras estas eran relacionadas a los aspectos técnicos, de gestión y/o ejecución del proyecto, así

como también de operación. De acuerdo a los lineamientos planteados menciona que se valorara la inclusión de mejoras en el plan de trabajo y en la metodología como por ejemplo ingeniería de valor, software para el control de proyectos, etc.

Adicionalmente, publicado en el portal del SEACE está el Acta de apertura de propuestas económicas para la contratación de estado a estado para la asistencia técnica en la ejecución del proyecto del aeropuerto internacional de Chincheros realizado el 21 de junio del 2019, donde la Notaria de Lima Ruth Ramos Rivas abre las cinco propuestas económicas presentadas por los países interesados, teniendo el siguiente detalle:

**Figura 11**

*Propuestas económicas de los estados interesados*

- **Republica de Corea: CONSORCIO CHINCHERO CO-PERU: DOHWA ENGINEERING CO, LTD; CORPORACION COREANA DE AEROPUERTOS (KAC); KUNWON ENGINEERING CO, LTD y HANMIGLOBAL CO, LTD.** Propuesta económica: US\$ 30,194,389 (treinta millones ciento noventa y cuatro mil trescientos ochenta y nueve dólares americanos).=====
- **España: INECO.** Propuesta económica: US \$ 32,156,594.70 dolares americanos.=====
- **Canada: AECOM.** Propuesta económica: USD \$ 35 627 323. =====
- **Turquía: KALYON INSAAT. SANAYI VETICARET A.S.** Propuesta económica: 21,169,503.00 euros exclusivo del impuesto al valor agregado.=====
- **Canada: WSP CANADA GROUP LIMITED.** Propuesta económica: US \$ 20,654,396 dolares canadienses. Presenta exclusiones.=====

Fuente: Acta de otorgamiento de buena pro, portal SEACE



De los cinco países interesados las propuestas económicas de Turquía y Canadá: WSP CANADA GROUP LIMITED, presentaron exclusiones y no fueron tomadas en cuenta para la prelación de puntaje técnico. Por lo tanto, solo quedaron tres estados Corea del Sur / DOWHA, Canadá / AECOM y España / INECO. Quedando el orden de prelación a Corea del Sur como primer lugar con 76.34 puntos, a España en segundo lugar con 73.67 puntos y Canadá en tercer lugar con 65.25 puntos. Siendo el estado ganador Corea del Sur.

**Figura 12**

*Cuadro de calificación de los Estados postores*

EVALUACION			POSTOR 02	POSTOR 04	POSTOR 05	
			Corea del Sur /DOWHA	Canadá AECOM	España/INECO	
PUNTAJE TECNICO PONDERADO	PUNTAJE TECNICO		70.43	60.37	68.61	
	PUNTAJE PONDERADO	0.80	56.34	48.30	54.89	
A	FACTOR DE EVALUACIÓN - PRECIO		100	\$30,194,389.00	\$35,627,323.00	\$32,156,594.70
<p>La evaluación consistirá en otorgar el máximo a la oferta de precio más bajo y otorgar a las demás ofertas puntajes inversamente proporcionales a sus respectivos precios, según la siguiente fórmula:</p> $Pi = \frac{Om \times PMP}{Oi}$ <p>i = Oferta            Pi = Puntaje de la oferta a evaluar            Oi = Precio i            Om = Precio de la oferta más baja            PMP = Puntaje máximo del precio</p>			PUNTAJE ECONOMICO	100.00	84.75	93.90
PUNTAJE ECONOMICO PONDERADO			0.20	20.00	16.95	18.78
TOTAL PUNTAJE PONDERADO TECNICO + ECONOMICO				76.34	65.25	73.67
ORDEN DE PRELACIÓN				1	3	2



Ruth Alessandra Ramos Rivas  
 NOTARIA DE LIMA

Fuente: Acta de apertura de propuestas económicas

**3. Informe de la oficina de presupuesto, que señale que se cuenta con el financiamiento necesario para dicha contratación.**

En este ítem corresponde la Certificación presupuestal realizada por la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Sin embargo, después de haber realizado la solicitud del pedido de dicha información el ministerio indicó que estaba en el portal del SEACE, pero al momento de realizar la búsqueda no existe dicha información publicada. Es preciso mencionar que si bien es cierto la certificación no está con acceso al público, está es parte fundamental para realizar el proceso de contratación, por lo que se infiere que sí existe la misma.

**4. Declaratoria de viabilidad y/o aprobación en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, cuando corresponda.**

En el Banco de proyectos del Ministerio de Economía y Finanzas se encuentra el Formato SNIP 03 – Ficha de Registro, donde el proyecto con Código SNIP 259262 que corresponde al Mejoramiento y ampliación del aeropuerto de Chincheros - Cusco se encuentra declarado VIABLE. Con Informe N° 1386-2013-MTC/09.02, la Srta. Jenny Benitez Palacios fue la especialista quien recomendó la viabilidad del proyecto junto con el jefe de la entidad evaluadora. El proyecto tiene como última actualización el 25/10/2019 y fue declarado viable el 30/09/2013 (Anexo 03).

El Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225 en la vigésima primera de las disposiciones complementarias finales indica: “Los contratos o convenios pueden incluir cláusulas que contemplen: i) plan de transferencia de conocimientos relacionados con el objeto del acuerdo; ii) plan para el legado del país; iii) compromiso de implementar una Oficina de Gestión de Proyectos (PMO) cuando el objeto incluya la gestión de proyectos; y, iv) la obligación de remitir la documentación referida a la ejecución del contrato o convenio por parte del otro Estado”. De acuerdo a lo mencionado, veremos un análisis a detalle de lo indicado, lo cual forma parte de los objetivos específicos planteados en esta investigación.

*Objetivo Especifico 01: Identificar los principales aportes del acuerdo gobierno a gobierno (G2G) para el Perú.*

La Revista Conexión ESAN (2020) menciona que entre los principales beneficios de los acuerdos Gobierno a Gobierno se encuentran:

- “Agilizan los procedimientos de selección y reducen los formalismos requeridos en la legislación peruana.
- Mitigan los riesgos de incumplimiento de los proveedores seleccionados.
- Incrementan la capacidad de negociación con los proveedores, lo que permite acceder a ofertas de mejor calidad y con más beneficios para el país.

- Potencian la innovación y el traspaso de conocimientos al Estado peruano”.

De acuerdo a lo mencionado por la especialista veamos ahora los aportes que brindan al Perú los acuerdos G2G, especialmente los beneficios que el Gobierno Peruano ha tenido al celebrar un contrato con el Gobierno de Corea del Sur.

Se analizo el Contrato de Estado a Estado, para la asistencia técnica en la ejecución del proyecto de inversión con código único 2190272 denominado: “Mejoramiento y ampliación del servicio aeroportuario en la región Cusco mediante el nuevo aeropuerto internacional de Chinchero - Cusco”, y de este se puede observar y analizar los aportes que brindara un acuerdo G2G al Perú, del cual se menciona lo siguiente:

- Mediante el marco G2G el Gobierno de Corea del Sur brindara asistencia técnica al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en la realización del monitoreo y control de los diferentes contratos, gestión ambiental y arqueológica, donde se incluye también la coordinación con las diferentes áreas del proyecto como el área de comunicaciones, área de gestión de interesados, área de control de riesgos, área de recursos, área de costos, área de cronogramas, área de alcance, seguridad, de finanzas, de reclamos, auditorias y en general en base a su “know-how” para el correcto cumplimiento de los contratos.

- La transferencia de conocimiento es uno de los aportes importantes a mencionar, puesto que, por parte del Gobierno de Corea del Sur brindaran capacitaciones nacionales e internacionales a todo el personal de las dependencias funcionales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al personal de cualquier entidad adscrita al sector y que participe de los procesos que se relacionan con el proyecto del AICC, esto se desarrollara a través de charlas, talleres, elaboración de guías, pasantías u otra técnica o instrumento necesario para dicha transferencia al Gobierno Peruano.
  
- La Transferencia de bienes, es otro aporte importante para el Gobierno del Perú y este se realizará de manera formal una vez culminado el servicio, Corea del Sur transferirá a título gratuito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la propiedad de los muebles y equipos, los cuales son el hardware, scanner, plotter u otros de ser necesario.
  
- Los derechos de la Propiedad Intelectual de los Resultados del contrato serán propiedad del MTC, es decir, el Gobierno de Corea del Sur representado por KOTRA no podrá explotar ni licenciar ninguna propiedad Intelectual de los Resultados, solo puede usarlos para fines internos de la investigación y siempre y cuando el MTC esté de acuerdo y este sea por escrito.

- En este tipo de acuerdos con otro Gobierno, éste garantiza el cumplimiento de todas las leyes, normas, reglamentos y órdenes del Estado Contratante, lo que resulta muy beneficioso respecto al tema de la corrupción, pues en este tipo de acuerdos están sujetos a cumplir con la OCDE Combatir el Cohecho de Servidores Públicos Extranjeros en Transacciones Comerciales Internacionales , lo que quiere decir que el Gobierno Contratado no ofrecerá, pagará, ni prometerá pagar ya sea de manera directa o indirecta ningún valor a un funcionario público. Asimismo, es importante mencionar que de existir alguna petición o solicitud de cualquier funcionario público de algún pago ilícito, el Gobierno contratado está obligado a notificar inmediatamente y por documento formal al Ministerio de Transportes y Comunicaciones donde se detalle específicamente lo ocurrido.
- El tema de la Confidencialidad es otro de los aportes en este tipo de contratación, puesto que todo lo que el Estado Contratado tenga acceso durante la ejecución de sus servicios se reservará y no se divulgarán.
- El Gobierno contratado respeta y cumple las leyes nacionales, políticas nacionales, reglas y regulaciones o sus llamadas Leyes de Transparencia a cabalidad. En el caso de que se requiera revelar cualquier información confidencial para cumplir las Leyes de

Transparencia de ambos estados se consultara previamente a la otra parte antes de efectuar cualquier revelación.

*Objetivo Especifico 02: Detallar las funciones principales de una oficina de dirección de proyectos (PMO).*

En el marco del acuerdo de Gobierno a Gobierno que el Perú celebros con el Gobierno de Corea del Sur, postor ganador del proceso de contratación realizado el año 2019 para brindar asistencia técnica en la ejecución del proyecto del aeropuerto internacional de Chincheros en Cusco; uno de los principales beneficios de un acuerdo de Gobierno a Gobierno (G2G) es que el estado contratante ejecute todas las actividades del servicio a través del PMO (Oficina de Dirección de Proyectos), la cual esta estipulada en su Clausula Cuarta – De KOTRA-KAC Y EL PMO (Project Management Office) del Contrato de EaE celebrado por el Perú (MTC) y el Gobierno de Corea del Sur (KOTRA-KAC), lo que menciona lo siguiente:

“Clausula Cuarta: De KOTRA-KAC Y EL PMO (Project Management Office)

4.1. Son partes del presente Contrato del MTC y KOTRA-KAC. KOTRA KAC es el obligado respecto del servicio objeto del presente contrato y ejecutara las actividades del servicio a través del PMO y/o cualquiera de sus integrantes. Para efectos de este Contrato “a través de” significa que las actividades de asistencia técnica serán ejecutadas por el PMO”.

Una vez analizado el contrato firmado por KOTRA-KAC (Representa al Gobierno de Corea del Sur) y el MTC (Representa al Gobierno del Perú) se



detalla las funciones que la Oficina de Dirección de Proyectos de KOTRA-KAC realizara a lo largo de todo el proceso:

- Una vez que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de acuerdo a la Clausula 8.1 del Contrato de EaE entrega de manera digital el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI), el Estudio de Factibilidad, el Estudio de perfil y el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Chincheros de Cusco (AICC) a la Oficina de Dirección de Proyectos, la PMO valida, actualiza, revisa y optimiza todos los estudios con la finalidad de poder convertirlos en un Expediente Técnico. Clausula 5.2 del Contrato de EaE.
- La PMO está presente en la Fase 2 – Procura Internacional donde ésta será la responsable de encargarse de la organización, gestión y ejecución del proceso de procura internacional, la cual se realizará a través de los más altos estándares de integridad y transparencia total. Asimismo, en este proceso la PMO está presente en la elaboración y gestión del “Request for Proposal (RFP)”, lo que en su traducción al español sería “Solicitud de propuesta”, lo que significa que la PMO realiza la invitación o convocatoria de las propuestas del proyecto, es decir, está a cargo de la precalificación, convocatoria, evaluación y adjudicación de la obra y de la supervisión. La PMO también puede brindar asistencia al MTC en los demás procesos de procuras para la contratación de otros servicios los cuales estén relacionados con el proyecto. Clausula 5.3 del Contrato de EaE.

- En la cláusula 5.4 del contrato de EaE menciona que KOTRA-KAC, a través del PMO, debe proporcionar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones un Plan Maestro conceptual para dos áreas: El Plan de reurbanización del área existente del Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete de Cusco (AIVA) y el Plan de desarrollo urbano regional del área del AICC.
- El PMO debe emitir la Carta Fianza correspondiente al 10% del monto del servicio al Ministerio de Transportes y Comunicaciones; esto sirve como garantía de fiel cumplimiento de todas las obligaciones del Contrato. De acuerdo a la Cláusula 9.1.3 La Carta Fianza puede ser emitida por un banco supervisado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP del Perú (SBS) que se encuentre en la relación de empresas autorizados por dicha entidad a emitir cartas fianza o por un Banco considerado en la última lista de bancos extranjeros de primera categoría publicada por el Banco Central de Reserva del Perú.
- El PMO es el responsable de renovar la garantía de fiel cumplimiento oportunamente y presentarla al MTC antes de su vencimiento, puesto que la Carta Fianza tiene una duración mínima de 01 año.
- La Oficina de Dirección del Proyectos instalara dos oficinas para el desarrollo de las fases establecidas en el NADC - documento denominado como Nuevo alcance, descripción de las características y requisitos funcionales para la Contratación de EaE

para la asistencia técnica en la ejecución del proyecto del AICC. Como requisito una de las oficinas debe estar en la ciudad de Lima y la otra en el departamento de Cusco, hasta la Fase 2 luego se tiene que trasladar al campamento de la obra (lugar de intervención del proyecto). Clausula 10.

- Un rol importante para la PMO es la asistencia que debe brindar al MTC durante todo el desarrollo del proyecto, además de presentar una estrategia comunicacional la cual es implementada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Establecida en una de sus cláusulas del contrato de EaE, para ser específica en la 12.2 indica que la PMO acompañara a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en las reuniones que se realicen para coordinación entre la DGAC y CORRPAC S.A, ésta última es la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A; todas las reuniones estarán vinculadas a las actividades de instalación y puesta en operación de los sistemas de ayudas a la navegación aérea y complementarias, las que estarán a cargo de CORPAC S.A.
- En el caso de cambio de personal propuesto por casusas de fuerza mayor, la PMO proveerá de inmediato el reemplazo de él o los profesionales, teniendo en cuenta que éstos deben cumplir con la misma experiencia o mejor de las personas que fueron presentadas en la evaluación de la propuesta técnico-económica y su remuneración será la misma de los profesionales que salieron.

- Respecto a cualquier incumplimiento establecido en el contrato, la PMO tiene que presentar un sustento del retraso sucedido y este debe ser dentro de los cinco días hábiles siguientes de comunicado dicho hecho por el MTC.
- Ante el hecho de un suceso de corrupción el PMO adoptara medidas técnicas, organizativas y/o de personal apropiadas para evitar los referidos actos o prácticas.
- El PMO desarrolla la transferencia de conocimientos hacia el Gobierno Peruano y provee los recursos necesarios respecto a la logística, los equipos, software u otra herramienta tecnológica. Asimismo, cuando el servicio del Gobierno de Corea del Sur termine la PMO será la responsable de transferir de forma gratuita al MTC la propiedad de los muebles y equipos como el hardware, scanner y otros utilizados durante la ejecución de la asistencia técnica del proyecto del AICC.

*Objetivo Especifico 03: Identificar qué tipo de dirección de proyectos (PMO) se utilizó para la asistencia técnica del proyecto del Aeropuerto Internacional de Cusco.*

De acuerdo a las bases administrativas publicadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en la página del SEACE menciona que, para el proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero, se requirió una asistencia técnica a través de una PMO de Control, la cual conforme a la Guía PMBOK, 6ta Edición (2017) define a: “Las PMO de Control

proporcionan soporte y exigen cumplimiento por diferentes medios”.

Cumplir esto implica dos cosas:

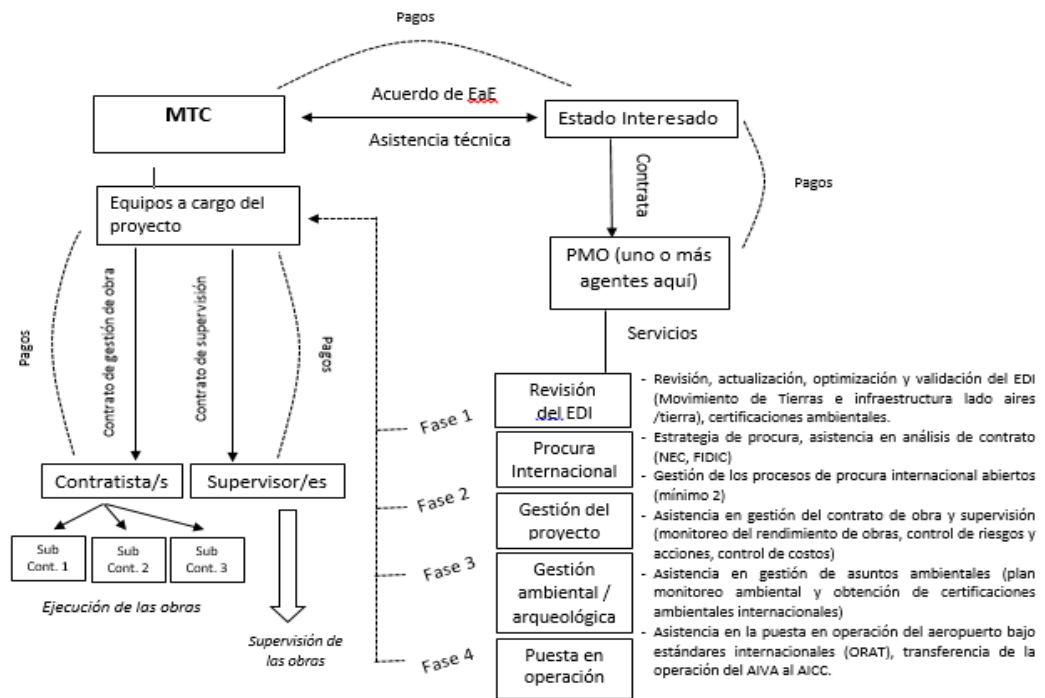
- “La adopción de marcos o metodologías de gestión de proyectos
- El uso de herramientas, formularios y herramientas específicas”.

Asimismo, las bases administrativas recomiendan que sea limitada por cuatro fases, las cuales son los siguientes:

- **FASE 1:** Revisión del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI)
- **FASE 2:** Procura Internacional (obra y supervisión)
- **FASE 3:** Gestión de contratos del proyecto (obra y supresión), gestión ambiental y arqueología.
- **FASE 4:** Puesta en operación (ORAT)

En base a ello, para el contrato se presenta un esquema cuyo estado ganador tiene que regirse al siguiente esquema:

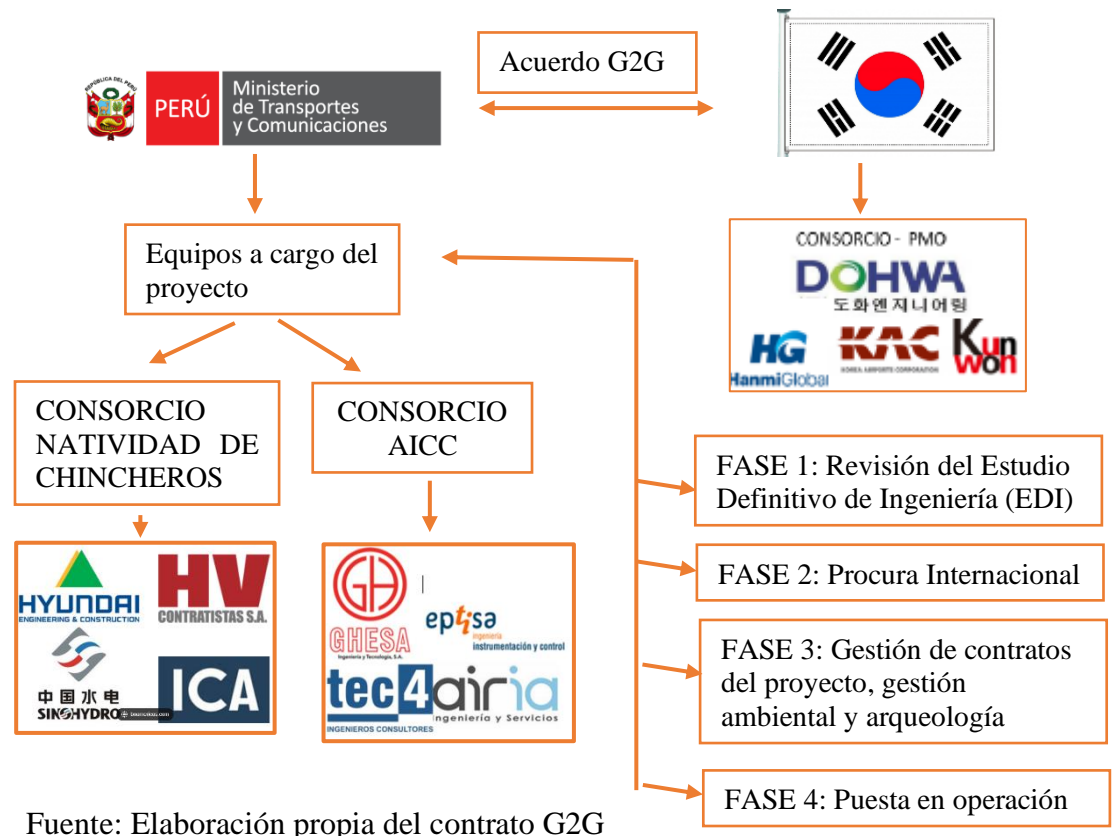
**Figura 13**  
*Esquema G2G del contrato de EaE*



Fuente: Bases administrativas del MTC, 2019.

**Figura 14**

*Esquema personalizado del acuerdo G2G del contrato de EaE*



Fuente: Elaboración propia del contrato G2G

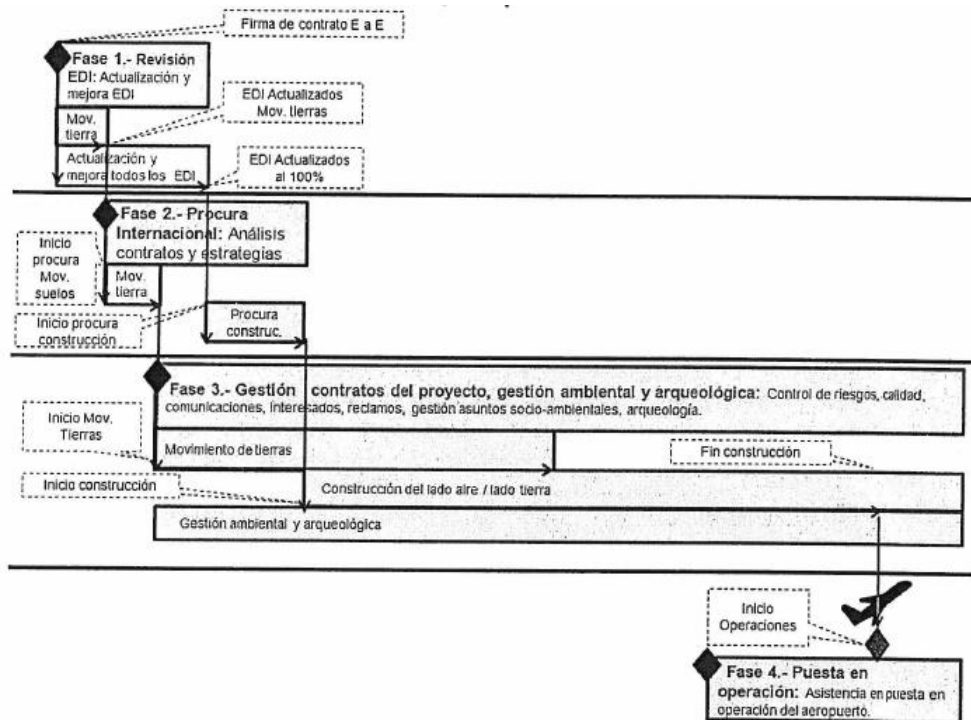
*Objetivo Especifico 04: Identificar y analizar las 4 fases de la asistencia técnica de la dirección de proyectos (PMO) utilizada en el proceso de contratación.*

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones estableció lineamientos puntuales, pero no limitativos para poder asegurar el éxito de las cuatro fases. Para ello, el estado contratado de Corea del Sur a través de su PMO tendría que proporcionar un equipo con los profesionales especializados en aeronáutica civil y/o en proyectos grandes o de gran envergadura, para que el equipo pueda desarrollar de manera eficiente y óptimo todo el desarrollo del proyecto del aeropuerto internacional de Cusco.

Asimismo, se estableció un ciclo de vida que se basó bajo el enfoque de la mirada “fast track”, la cual es una metodología que ayuda a reducir el tiempo de implementación del proyecto y los riesgos. Este enfoque permite dividir en dos componentes los trabajos técnicos, con el fin de que los estados interesados desarrollen con mucha mayor precisión sus propuestas y al mismo tiempo estaba abierta la opción de propuestas de mejora sobre la división del trabajo establecido en los lineamientos. En base a lo mencionado se describe los dos componentes:

- Ingeniería y procura de Movimiento de Tierras
  
- Ingeniería y procura de infraestructura Lado Aire y Lado Tierra

**Figura 15**  
*Ciclo de vida, esquema Fast Track*



Fuente: Bases administrativas del MTC, 2019.

Todas las tareas establecidas dentro de las cuatro fases no son limitativas, puesto que el estado interesado podría proporcionar adicionalmente las tareas necesarias que resulten ser innovadoras y que aporte mejoras al desarrollo del proyecto, todo en base a juicio experto y “know how”.

Se menciona a continuación, el desarrollo y análisis de cada fase establecida:

### FASE 1: Revisión del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI)

Esta es la primera fase del ciclo de vida del esquema Fast Track donde la Oficina de Gestión de Proyectos revisa, mejora y actualiza el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI). El equipo de profesionales de la PMO revisa y actualiza las especificaciones técnicas, los diseños y metrados, los análisis de precios unitarios, los cronogramas de obra, planos,



procesos constructivos, calidad de los materiales y otros relacionados con el proyecto.

Se menciona también que uno de los motivos por los cuales se realiza la revisión del EDI es porque la ingeniería del proyecto debe mejorar la gestión de consumo de energía, el uso de materiales de construcción que generen un menor impacto hacia el medio ambiente, los recursos hídricos, la reducción de emisiones atmosféricas y otros aspectos que logren mejorar los estándares ambientales del proyecto del aeropuerto de Cusco. En esta primera fase se considera todas las medidas necesarias para poder cumplir con el medio ambiente y obtener las certificaciones ambientales internacionales como la Certificación LEED, Airport Carbon Accredited u otra certificación que se alinee a las características del proyecto.

Dentro de las actualizaciones y mejoras que se realice en esta fase al Estudio Definitivo de Ingeniería, la Oficina de Gestión de Proyectos debe buscar siempre cumplir con la normativa vigente respecto a la preservación del patrimonio arqueológico y cultural. Como sabemos, Cusco es una tierra muy rica en costumbres, fiestas religiosas, danzas, festividades, artesanía, gastronomía y la misma lengua quechua la cual es la herencia de nuestros antepasados incas. Todas estas manifestaciones culturales de diversa índole es un gran legado que se mantiene vivo a través de generaciones, es por ello que dada la

ubicación del proyecto es de gran importancia que en el desarrollo del Aeropuerto de Cusco se respete todo ello, lo cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones considero dentro de la primera fase el valor cultural de la ciudad de Cusco.

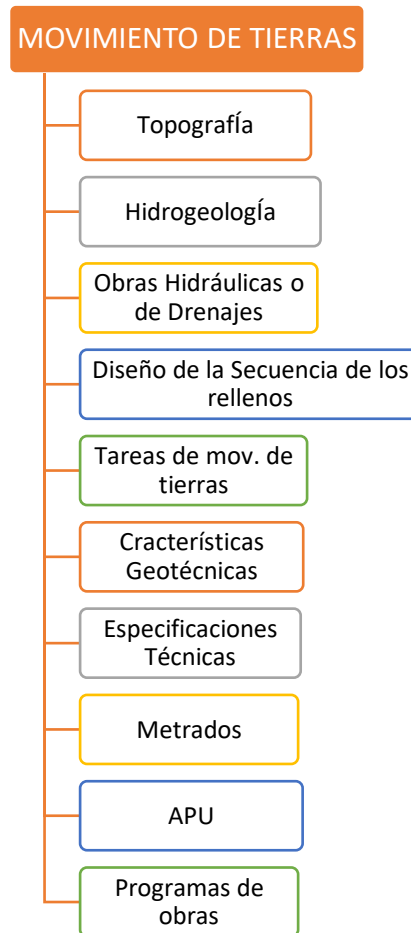
En la fase del estudio de pre-inversión a nivel de factibilidad realizada, se desarrollaron aspectos de navegación aérea, sin embargo, se consideró necesario actualizar los estudios integrales del espacio aéreo del área controlada y sobre todo la revisión y actualización de los procedimientos de vuelo del Aeropuerto Internacional de Chincheros en Cusco, todo dando en cumplimiento a la normativa actualizada del Organismo de Aviación civil Internacional. Asimismo, todos los equipos de navegación aérea necesarios serán adquiridos, instalados y puestos en funcionamiento directamente por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.

Una vez revisado el Estudio Definitivo de Ingeniería por la Oficina de Gestión de proyectos, ésta emitirá informes otorgando conformidad y/u observando o planteando nuevas alternativas de solución ya sea para la fase de los diseños o la ejecución; siempre y cuando que las modificaciones no impliquen variaciones en grandes medidas o modificaciones de la configuración del sistema aeroportuario establecido en el estudio de Factibilidad. Si hubiere modificaciones o

adecuaciones complementarias todo debe ser aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú.

Como se mencionó la PMO evalúa la división de esta primera fase de acuerdo al esquema fast Track para ello la revisión, optimización y actualización inicialmente del EDI relacionado con el Movimiento de tierras muestra una lista de componentes presentados a continuación:

**Figura 16**  
*Componentes de Movimiento de Tierras*



Fuente: Elaboración propia en base al contrato G2G

Todo esto con el objetivo de iniciar la actividad de movimiento de tierras en el menor plazo posible para poder ganar tiempo. En las bases administrativas propusieron que la PMO evalúe la división de esta fase primero, para posteriormente continúe revisando, optimizando y actualizando los demás componentes como la: Nueva Terminal de pasajeros, la Planta de Combustible, la Torre de Control & APP y otros componentes relacionados.

En esta etapa el resultado será la validación y actualización del EDI con el único objetivo de convertirlo en un Expediente Técnico con la finalidad de poder regularlo dentro del marco de una obra pública; todo esto se realiza con previa conformidad por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Asimismo, se menciona a continuación la lista de entregables que el Gobierno de Corea del Sur tiene que entregar en esta primera fase para poder lograr convertir al EDI en Expediente Técnico.

**Tabla 3**

*Contenido, cronograma y plazo de pago de los entregables*

<b>LISTA</b>		<b>FECHA DE ENTREGA</b>
<b>FASE 1</b>		
<b>ENTREGABLE 1</b>	Informe del Plan de Gestión del Proyecto (PMP) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Información general</li> <li>  Descripción general, descripción del proyecto, propósito, necesidad, etc.</li> <li>- Organización y personal</li> <li>- Gestión y control del proyecto</li> </ul>	<u>Presentación del Informe:</u> Dentro de treinta (30) días desde la fecha de inicio.  <u>Revisión del Informe:</u> Dentro de los quince (15) días de la presentación del Informe.  <u>Absolución</u> de

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proceso de control del proyecto</li> <li>• Gestión de riesgos</li> <li>• Gestión ambiental</li> <li>• Gestión arqueológica</li> <li>• Gestión LEED</li> <li>• Otros</li> </ul> <p>- Procura y contratación (incluye cronograma de reportes de avance e informes).</p> <p>- Gestión de la ingeniería de diseño</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis de las proyecciones de demanda y medición.</li> </ul> <p>- Gestión de la construcción</p> <p>- Programa de capacitación /Talleres/Transferencia técnica</p> <p>- Gestión de cierre</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pruebas y puesta en operación</li> <li>• Gestión de ORAT</li> </ul>	<p><u>observaciones:</u> El plazo será oportunamente notificado, en base a las características de las observaciones y/o consultas formuladas.</p> <p><u>Revisión de la absolución:</u> Dentro de los diez (10) días de la presentación del Informe de absolución de observaciones.</p> <p><u>Conformidad para el Pago:</u> Al día siguiente de aprobado el Informe. Se reconoce el 30% de propuesta económica para la fase 1.</p>
<p><b>ENTREGABLE 2</b></p>	<p>Expediente Técnico (ET) del movimiento de tierras corregido, optimizado y actualizado e Informe de revisión</p> <p>- Revisión de los estudios Generales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión del EIA<sup>1</sup></li> <li>• Revisión del PMA<sup>2</sup></li> <li>• Revisión del levantamiento topográfico/informe geotécnico/informe</li> </ul> <p>- Revisión técnica</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión del diseño del corte y relleno y metrados</li> <li>• Revisión del diseño de drenaje pluvial y metrados</li> <li>• Revisión del diseño de obras</li> </ul>	<p><u>Presentación del ET e informe:</u> Dentro de setenta y cinco (75) días desde la fecha de inicio.</p> <p><u>Revisión del Informe:</u> Dentro de los quince (15) días de la presentación del Informe.</p> <p><u>Absolución de observaciones:</u> El plazo será oportunamente notificado, en base a las características de las observaciones y/o consultas formuladas.</p>

<b>ENTREGABLE 3</b>	<p>Expediente Técnico (ET) de los trabajos de Lado Aire y Lado Tierra corregido, optimizado y actualizado e Informe de Revisión.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisión técnica <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión del diseño del terminal y metrados</li> <li>• Revisión del diseño de la pista y pavimentación y metrados</li> <li>• Revisión del diseño mecánico y eléctrico y metrados</li> <li>• Revisión del diseño de las instalaciones de infraestructura y metrados</li> <li>• Revisión del diseño de la aplicación LEED</li> <li>• Revisión del aseguramiento y control de calidad, gestión de la seguridad</li> <li>• Edificios auxiliares (torre de control, estación de combustible, etc.)</li> <li>• Otros necesarios para la procura.</li> </ul> </li> <li>- Revisión de la cantidad y costo</li> <li>- Revisión del cronograma de trabajo para la construcción y supervisión</li> </ul>	<p><u>Presentación del ET e Informe:</u> Dentro de los ciento veinte (120) días desde la fecha de inicio.</p> <p><u>Revisión del Informe:</u> Dentro de los veinte (20) días de la presentación del Informe.</p> <p><u>Absolución de observaciones:</u> El plazo será oportunamente notificado, en base a las características de las observaciones y/o consultas formuladas.</p> <p><u>Revisión de la absolución:</u> Dentro de los diez (10) días de la presentación del Informe de absolución de observaciones.</p> <p><u>Conformidad para el Pago:</u> Al día siguiente de aprobado el Informe. Se reconoce el 40% de propuesta económica para la fase 1.</p>
-------------------------	---	--

Fuente: Anexo B de las Bases Administrativas publicadas en el SEACE

### FASE 2: Procura Internacional (obra y supervisión)

La Procura internacional se enfoca en lograr que lo antes posible se den inicio a los trabajos de movimiento de tierras integral del proyecto, para

ello la Oficina de Gestión de Proyectos debe comenzar oportunamente todo el proceso de contratación de la supervisión que estará a cargo de estos trabajos.

En esta segunda fase de Procura Internacional, es donde la Oficina de Gestión de Proyectos es la encargada de toda la organización, gestión y ejecución del proceso de procura internacional, todo este proceso realizado bajo los más altos estándares de integridad y transparencia. Asimismo, la PMO elabora toda la documentación y gestión de la etapa previa, precalificación, convocatoria, evaluación y adjudicación tanto de la ejecución de la obra como de la supervisión. Para dicha realización se espera que la PMO evalúe y recomiende los instrumentos contractuales con los que se realizara dicho procedimiento como la estrategia de procura más idónea para la ejecución del proyecto del AICC y los contratos de ejecución de obra y de la supervisión de la obra, los que serán regidos de acuerdo a los estándares internacionales de alto prestigio como lo son los contratos NEC (Contrato Nuevo de Ingeniería), FIDIC (Federación Internacional de Ingenieros Consultores) u otros similares.

Para que el estado de Corea del Sur a través de su PMO lleve a cabo de manera óptima la gestión de la licitación de los contratos de obra y supervisión deberá ser realizada con una metodología de licitación internacional que el MTC debe aprobar previamente, y no solo el

Ministerio de Transportes y Comunicaciones, también la OGA (Oficina General de Administración) y la DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú). Todo esto con el fin que se favorezca el principio de transparencia e integridad, garantizando una licitación internacional abierta a la participación de empresas peruana y/o extranjeras; con la finalidad de poder garantizar a si el buen desarrollo del proyecto del Aeropuerto de Chincheros en Cusco.

Durante este proceso la PMO emitió informes uno por cada mes de avance, así como también antes del inicio del proceso y luego un informe final de cierre, todos estos informes fueron emitidos a la OGA (Oficina General de Administración) y la DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú) para su conocimiento de los avances y los resultados del proceso de procura internacional.

Este proceso de procura internacional se llevó a cabo el año 2021 y de acuerdo a la noticia presentada por el diario La República, 2021 menciona que “Los procesos de selección, realizados mediante Concurso Público Internacional, estuvieron a cargo de la Oficina de Gestión de Proyectos y contaron con la participación de empresas internacionales de Corea, Japón, China, España, Italia, México, Colombia, Costa Rica, entre otros países”. Para este proceso de licitación internacional se consideraron los lineamientos de Bancos Multilaterales de Desarrollo, todo con el objetivo de mejorar la



transparencia y la integridad del proceso, así como una metodología de selección basada en calidad y costo donde se tuvo como meta final la selección del postulante ganador (Diario Perú 21, 2021).

**Figura 17**  
*Empresas ganadoras del proceso de adjudicación*



FUENTE: Elaboración propia con información recopilada del Diario La República, 2021.

Como resultado del proceso de procura internacional se tuvo como ganador al Consorcio AICC, el cual se encargará de la supervisión de obra y se encuentra conformado por cuatro empresas: HESA Ingeniería y Tecnología, EPTISA Servicios de Ingeniería, TEC-CUATRO S.A. y AIRIA Ingeniería y Servicios S.A. Mientras tanto, para la ejecución de la obra el Consorcio Natividad de Chinchero fue quien ganó la buena pro, este Consorcio está conformado por cuatro empresas: Hyundai

Engineering & Construction CO. LTD. (Empresa Coreana), Sinohydro Corporation Limited (China), ICA Constructora S.A de C.V. (México) y HV Contratistas (Perú).

Es importante mencionar que la supervisión directa de la obra no será realizada por la PMO, pues lo realizara la empresa ganadora del proceso de adjudicación la cual es el Consorcio AICC.

Para el cumplimiento correcto de esta segunda fase el MTC con la ayuda de una PMO elaboro al inicio del proceso los entregables que corresponden a esta segunda fase, las fechas de entregas y todo el proceso para el óptimo desarrollo de esta segunda fase.

**Tabla 4**

*Contenido, cronograma y plazo de pago de los entregables*

	<b>LISTA</b>	<b>FECHA DE ENTREGA</b>
<b>FASE 2</b>		
<b>ENTREGABLE 4</b>	Plan de procura para los paquetes <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lista de documentos para la licitación</li> <li>- Cronograma de licitaciones por confirmar</li> <li>- Concurso internacional</li> <li>- Metodología de la evaluación, etc.</li> <li>- Otros</li> </ul>	<u>Presentación del Informe:</u> Dentro de los ochenta (80) días desde la fecha de Inicio.  <u>Revisión del Informe:</u> Dentro de los diez (10) días de la presentación del Informe.  <u>Absolución de las observaciones:</u> El plazo será oportunamente notificado, en base a las características de las observaciones y/o consultas formuladas.

		<p><u>Revisión de la absolución:</u> Dentro de los siete (07) días de la presentación del Informe de absolución de observaciones.</p> <p><u>Conformidad para el pago:</u> Al día siguiente de aprobado el Informe de absolución de observaciones. Se reconoce el 30% de propuesta económica para la fase 2.</p>
<b>ENTREGABLE 5</b>	Informe de resultado de la evaluación en el proceso de procura del movimiento de tierras (para la aprobación del MTC).	<p><u>Presentación del Informe:</u> Dentro de los cinco (05) días siguientes de la evaluación.</p> <p><u>Revisión del Informe:</u> Dentro de los quince (15) días de la presentación del Informe.</p> <p><u>Conformidad para el pago:</u> Al día siguiente de aprobado el Informe. Se reconoce el 30% de propuesta económica para la fase 2.</p>
<b>ENTREGABLE 6</b>	Informe de resultado de la evaluación en el proceso de procura del lado aire y lado tierra (para la aprobación del MTC).	<p><u>Presentación del Informe:</u> Dentro de los cinco (05) días siguientes de la evaluación.</p> <p><u>Revisión del Informe:</u> Dentro de los quince (15) días de la presentación del Informe.</p> <p><u>Conformidad para el pago:</u> Al día siguiente de aprobado el Informe. Se reconoce el 40% de propuesta económica para la fase 2.</p>
<b>ENTREGABLE 7</b>	Reporte de avance (documento simple). Este documento es de	<u>Presentación del Informe:</u> A los diez (10) días de finalizado el mes.

	carácter informativo presentado mensualmente	
--	---	--

Fuente: Anexo B de las Bases Administrativas publicadas en el SEACE

FASE 3: Gestión de contratos del proyecto (obra y supervisión), gestión ambiental y arqueología.

En esta tercera fase el Gobierno de Corea del Sur a través de su Oficina de Gestión de Proyectos brinda asistencia técnica en temas de monitoreo y control respecto a los contratos de ejecución de obra y supervisión realizado en el proceso de procura que fue la fase anterior N° 02. Esta asistencia técnica por parte de la PMO hacia el Ministerio de Transportes y Comunicaciones incluye la integración de diferentes áreas del proyecto como lo son: Comunicaciones, Control de riesgos, control de costos, recursos, el alcance, la gestión de interesados, los cronogramas, seguridad, reclamos, finanzas, auditorias y otras actividades que sean necesarias que pueda asegurar un buen cumplimiento de todos los contratos, todo ello a través de estrategias y mejores prácticas basándose en “know-how”.

En la primera fase mencionamos que el proyecto está comprometido totalmente con el medio ambiente y que se tiene que realizar todas las gestiones necesarias para la obtención de las certificaciones ambientales internacionales que hayan sido determinadas, para ello es en esta tercera fase que la Oficina de Gestión de Proyectos brinda

asistencia técnica personalizada al MTC en el seguimiento del cumplimiento de todos los compromisos asumidos en los Instrumentos de Gestión Ambiental del proyecto del Aeropuerto Internacional de Chincheros en Cusco.

El Aeropuerto de Chincheros es un proyecto que ha tenido muchas controversias a lo largo de los años que transcurrió desde su creación, inicialmente este proyecto obtuvo la buena pro por la empresa Sociedad Aeroportuaria KunturWasi en el año 2014, por causas atribuibles a grandes controversias con el Estado Peruano, éste decidió lanzarlo utilizando el mecanismo de Gobierno a Gobierno en el año 2019, sin embargo antes de realizar esta convocatoria, hubo avances respecto a este proyecto donde INERCO Consultoría Perú realizó el Estudio de Impacto Ambiental denominado “Mejoramiento del Servicio Aeroportuario en la Región Cusco Mediante el Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero –Cusco, la empresa estuvo presente hasta la aprobación por parte de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para posteriormente la obtención de la certificación ambiental” (Albónico, 2016).

Asimismo, en esta fase se encuentra el seguimiento a los Planes de Monitoreo Arqueológico (PMA) que fueron aprobados para el proyecto del Aeropuerto de Cusco. En la Plataforma digital única del Estado

Peruano menciona que el “Plan de Monitoreo Arqueológico es una intervención arqueológica destinada a implementar medidas para prevenir, evitar, controlar, reducir y mitigar los posibles impactos negativos sobre vestigios prehispánicos, históricos o paleontológicos y demás bienes integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación, durante la ejecución de proyectos de inversión pública y/o privada que impliquen remoción de tierra u obras bajo superficie” (Gob.pe, 2021).

“INERCO también fue quien elaboro el Plan de Monitoreo Arqueológico (PMA) para este proyecto, documento que fue aprobado por la Dirección Desconcentrada de Cultura de Cusco (DDCC) del Ministerio de Cultura (MC) y se realizó de forma adicional 173 excavaciones arqueológicas en el interior de los terrenos de la concesión aeroportuaria con el objetivo de determinar la existencia o no de vestigios arqueológicos” (Albónico, 2016). Todos estos planes realizados por la empresa mencionada forman parte del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI), el cual desde la Fase 1 de este proceso la PMO del Gobierno de Corea del Sur ha tenido que actualizarlo y contar con las aprobaciones de las entidades competentes actuales.

De acuerdo al cronograma establecido, la fase tres muestra que son cuatro entregables que KOTRA-KAC debe presentar al estado Peruano respecto a la Gestión de contratos de la ejecución de obra y de la supervisión.

**Tabla 5**

*Contenido, cronograma y plazo de pago de los entregables*

	<b>LISTA</b>	<b>FECHA DE ENTREGA</b>
<b>FASE 3</b>		
<b>ENTREGABLE 8</b>	<p>Informe de inicio que incluirá el Plan de gestión de contratos y de la construcción</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dispersión de pagos / control del presupuesto</li> <li>- Gestión de variaciones</li> <li>- Supervisión de los trabajos de ingeniería</li> <li>- Evaluación del trabajo de los ingenieros</li> <li>- Otros.</li> </ul>	<p><u>Presentación del Informe:</u> Treinta (30) días antes del inicio del movimiento de tierras.</p> <p><u>Revisión del Informe:</u> Dentro de los diez (10) días de la presentación del Informe.</p> <p><u>Absolución de las observaciones:</u> El plazo será oportunamente notificado, en base a las características de las observaciones y/o consultas formuladas.</p> <p><u>Revisión de la absolución:</u> Dentro de los siete (07) días de la presentación del Informe de absolución de observaciones.</p>
<b>ENTREGABLE 9</b>	<p>Informe mensual (incluyendo Fase 3 y Fase 4)</p> <p>Incluirá toda la información indicada en la propuesta técnico económico que sea necesaria para la actualización del PMP u de los planes de gestión del proyecto, así como la información de los informes de los contratistas y los consultores.</p>	<p><u>Presentación del Informe:</u> Dentro de los diez (10) días desde el final del mes anterior</p> <p><u>Revisión del Informe:</u> Dentro de los diez (10) días de la presentación del Informe.</p> <p><u>Absolución de las observaciones:</u> El plazo será oportunamente notificado, en base a las características de las observaciones y/o consultas formuladas.</p> <p><u>Revisión de la absolución:</u> Dentro de los siete (07) días de la presentación del Informe de absolución de</p>

		<p>observaciones.</p> <p><u>Conformidad para el pago:</u> El pago será bimensual. La conformidad se emitirá al día siguiente del aprobado el informe de absolución de observaciones del segundo mes. Se reconoce el 3.5% de propuesta económica para la fase 3, por cada dos (02) informes mensuales, dentro del plazo contractual.</p>
<b>ENTREGABLE 10</b>	<p>Informe anual. Informe resumen de los informes mensuales que no estará sujeto a pago.</p>	<p><u>Presentación del Informe:</u> Dentro de los quince (15) días desde el último día del año.</p> <p><u>Revisión del Informe:</u> Dentro de los diez (10) días de la presentación del Informe.</p> <p><u>Absolución de las observaciones:</u> El plazo será oportunamente notificado, en base a las características de las observaciones y/o consultas formuladas.</p> <p><u>Revisión de la absolución:</u> Dentro de los siete (07) días de la presentación del Informe de absolución de observaciones.</p>
<b>ENTREGABLE 11</b>	<p>Informe final del proyecto Incluirá el PMP actualizado de las Fases 1,2,3 y 4</p>	<p><u>Presentación del Informe:</u> Veinte (20) días antes de la finalización del plazo del servicio.</p> <p><u>Revisión del Informe:</u> Dentro de los diez (10) días de la presentación del Informe.</p> <p><u>Absolución de las</u></p>



		<p><u>observaciones:</u> El plazo será oportunamente notificado, en base a las características de las observaciones y/o consultas formuladas.</p> <p><u>Revisión de la absolución:</u> Dentro de los siete (07) días de la presentación del Informe de absolución de observaciones.</p> <p><u>Conformidad para el pago:</u> Al día siguiente de aprobado el Informe de absolución de observaciones, se reconocerá la diferencia resultante se la propuesta económica para la Fase 3 con el monto cancelado por el entregable 09.</p>
--	--	--

Fuente: Anexo B de las Bases Administrativas publicadas en el SEACE

#### FASE 4: Puesta en operación

La cuarta y última fase del ciclo de vida y esquema Fast Track implica la preparación para la puesta en marcha del aeropuerto internacional de Chincheros en Cusco para el año 2024. Aquí es donde se gestiona todo el procedimiento para que entre en funcionamiento de la manera más adecuada y cumpliendo todas las normas de aeronáutica internacionales.

Aun en la última fase la PMO se encuentra presente, esta vez con la responsabilidad de emitir informes de la puesta en funcionamiento del aeropuerto y la elaboración de un plan de actividades donde brinden

asistencia técnica al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el logro de un inicio de operaciones de forma correcta.

Una vez que el proceso de construcción del Aeropuerto de Chincheros se haya completado, el Perú a través de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A deberá operar este nuevo aeropuerto internacional hasta que el proceso de promoción de la intervención público-privada para administrar la operación y mantenimiento del aeropuerto bajo la modalidad de concesión haya culminado y tenga su adjudicatario.

Para lograr el cierre del proyecto esta requiere recepción y pruebas puestas en servicio, para poder lograrlo se debe elaborar y desarrollar una propuesta de cómo se operará la asistencia técnica al MTC respecto a la preparación operacional y transferencia del aeropuerto donde se abarque toda la gestión de los ensayos operativos de la terminada y nueva infraestructura, aquí se debe incluir todos los ensayos en el lado aire de las nuevas pasarelas de embarque de pasajeros. Realizar estas acciones requerirá de un equipo especializado con gran experiencia que pueda brindar una asistencia técnica en los temas de la puesta en funcionamiento y operación de aeropuertos internacionales.

Esta última fase presenta son solo tres los entregables que el MTC obtendrá por parte del Gobierno de Corea del Sur, todos ellos de forma

detallada brindando las estrategias y lineamientos para la puesta en funcionamiento del nuevo aeropuerto internacional de Chincheros.

**Tabla 6**

*Contenido, cronograma y plazo de pago de los entregables*

<b>LISTA</b>		<b>FECHA DE ENTREGA</b>
<b>FASE 4</b>		
<b>ENTREGABLE 12</b>	Manual de Gestión y operación para ORAT <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan ORAT</li> <li>- Manual ORAT</li> <li>- Informe de finalización ORAT</li> </ul>	<u>Presentación del Informe:</u> Treinta (30) días antes del inicio de la fase 4.  <u>Revisión del Informe:</u> Dentro de los diez (10) días de la presentación del Informe.  <u>Absolución de las observaciones:</u> El plazo será oportunamente notificado, en base a las características de las observaciones y/o consultas formuladas.  <u>Revisión de la absolución:</u> Dentro de los siete (07) días de la presentación del Informe de absolución de observaciones.  <u>Conformidad para el pago:</u> Al día siguiente de aprobado el informe de absolución de observaciones. Se reconoce el 50% de propuesta económica para la fase 4.
<b>ENTREGABLE 13</b>	Informe mensual (Fase 4)	<u>Presentación del Informe:</u> Dentro de los diez (10) días desde el final del mes anterior.  <u>Revisión del Informe:</u> Dentro de los diez (10) días de la presentación del Informe.

		<p><u>Absolución de las observaciones:</u> El plazo será oportunamente notificado, en base a las características de las observaciones y/o consultas formuladas.</p> <p><u>Revisión de la absolución:</u> Dentro de los siete (07) días de la presentación del Informe de absolución de observaciones.</p>
<p><b>ENTREGABLE 14</b></p>	<p>Informe final (Fase 4)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proceso de ORAT</li> <li>- Resultado ORAT</li> <li>- Informe de finalización ORAT</li> </ul>	<p><u>Presentación del Informe:</u> Veinte (20) días antes de la finalización del plazo del servicio.</p> <p><u>Revisión del Informe:</u> Dentro de los diez (10) días de la presentación del Informe.</p> <p><u>Absolución de las observaciones:</u> El plazo será oportunamente notificado, en base a las características de las observaciones y/o consultas formuladas.</p> <p><u>Revisión de la absolución:</u> Dentro de los siete (07) días de la presentación del Informe de absolución de observaciones.</p> <p><u>Conformidad para el pago:</u> Al día siguiente de aprobado el informe de absolución de observaciones. Se reconoce el 50% de propuesta económica para la fase 4.</p>

Fuente: Anexo B de las Bases Administrativas publicadas en el SEACE

## V. DISCUSION

La presente investigación analizo el proceso de contratación en el marco G2G del Aeropuerto Internacional de Chincheros ubicado en la ciudad de Cusco, un tipo de contratación diferente a lo que estamos acostumbrados a ver en nuestro Perú. El marco G2G es un acuerdo que realiza el Estado Peruano con un país extranjero para la ejecución de obras, adquisición de bienes y contratación de servicios. Este último, es decir, el Estado extranjero lo ejecuta a través de sus propios organismos y pueden ser nacionales o extranjeros. En este tipo de contrataciones se realiza un proceso de selección mucho más rápido y no se rigen por las normas habituales peruanas.

Esto se ratifica en el estudio realizado por Fraguela et al. (2021), en su tesis de postgrado denominada “Análisis de la aplicación de contratos Gobierno a Gobierno para la ejecución de proyectos de infraestructura en el Perú”, menciona que “a estos contratos no le son aplicables las disposiciones de la Ley de Contrataciones del Estado, sino lo establecido por las partes en el propio contrato. Sin embargo, están sujetos a la supervisión y control del Sistema Nacional de Control a cargo de la Contraloría General de la República, además de ello encontramos que en el en su artículo 5 del Texto Único Ordenado (T.Ú.O.) de la Ley N.º 30225 menciona claramente que las contrataciones que realice el Estado Peruano con otro Estado están excluidas del ámbito de aplicación sujetos a supervisión del OSCE”

El estado Peruano firmo contrato el 24 de octubre del 2019 con Corea del Sur otorgándole 60 meses para la ejecución completa del proyecto del aeropuerto

de Chincheros, éste mismo fue por el monto total de 30,194,389.00 dólares (Treinta millones ciento noventa y cuatro mil trescientos ochenta y nueve con 00/100 dólares) lo que equivale a 101,573,924.60 soles (Ciento un millones quinientos setenta y tres mil novecientos veinticuatro con 60/100 soles). Teniendo en cuenta el valor del dólar de esa fecha que fue 3.364 soles. De este monto total cada fase tuvo su presupuesto establecido, teniendo a la Fase 01 con el monto de 1,815,190.00 (Un millón ochocientos quince mil ciento noventa con 00/100 dólares), la Fase 02 con un monto de 1,032,225.00 (Un millón treinta y dos mil doscientos veinticinco con 00/100 dólares), la Fase 03 con un valor de 25,762,994.00 (Veinticinco millones setecientos sesenta y dos novecientos noventa y cuatro con 00/100 dólares), siendo esta la fase con mayor inversión representando el 85.32% del monto del contrato y como última fase tenemos a la Fase 4 con un monto de 1,583,980.00 (Un millón quinientos ochenta y tres novecientos ochenta con 00/100 dólares).

Con un porcentaje de 3.42 % respecto al costo total de esta fase tenemos la fase numero dos que representa al proceso de procura internacional de acuerdo al cronograma establecido en los lineamientos de las bases administrativas tenía una duración de seis meses; este proceso fue realizado por el estado de Corea del Sur, quien fue el que desarrollo e implemento estrategias de contratación y procesos de selección de los proveedores que se encargarían de la ejecución de la obra; siendo los ganadores de este proceso la empresa Consorcio Natividad de Chinchero para la ejecución y Consorcio AICC para la supervisión.

Como se mencionó el contrato se firmó el 24 de octubre del 2019, sin embargo la fecha del plazo de la ejecución inicio el 01 de noviembre del mismo año; siendo el plazo en el que inicio la Fase 1 desde noviembre del 2019 hasta febrero del siguiente año, teniendo una duración de cuatro meses para desarrollar la Revisión del Estudio Definitivo de Ingeniería. La siguiente fase inicio en febrero del 2020 hasta julio del 2020, la fase tres es la más larga contemplando una duración de 54 meses; donde inició en mayo del año 2020 y terminara en octubre del 2024. En esta fase es la que actualmente se encuentra el proyecto y a la fecha de julio del 2022 ya han transcurrido 27 meses desde que inicio la fase tres, por lo tanto corresponde el 50% de avance de esta fase (según el cronograma programado). Como fase final la puesta en operación está considerada iniciar en febrero del año 2024 hasta octubre del mismo año; cumpliendo de esta manera los cinco años (sesenta meses) establecidos en el contrato.

A la fecha julio del 2022, según el Reporte de Seguimiento a la Ejecución de la Inversión – FORMATO 12B del proyecto con CUI N° 2190272, nos muestra que la ejecución de la inversión tiene un avance del 0%, tanto en el tema financiero como físico.

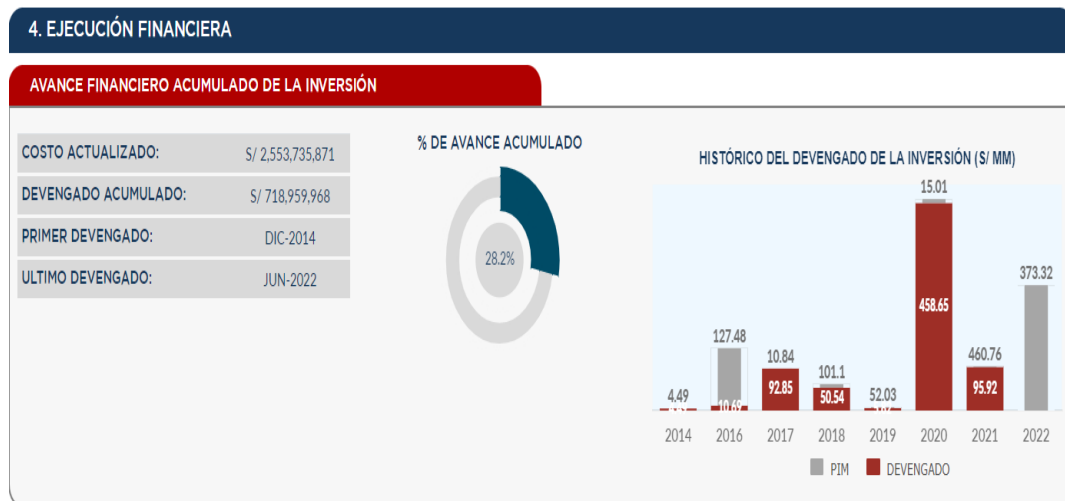
**Figura 18**

*Reporte del seguimiento a la ejecución de la inversión*



Fuente: Formato N°12-B Seguimiento a la ejecución de inversiones

**Figura 19**  
Reporte del seguimiento a la ejecución de la inversión



Fuente: Formato N°12-B Seguimiento a la ejecución de inversiones

Continuando con los datos que proporciona el formato 12B, se aprecia que el proyecto tiene un costo actualizado de S/ 2,553,735,871.00 soles (Dos mil quinientos cincuenta y tres millones setecientos treinta y cinco mil ochocientos setenta y uno con 00/100 soles); considerando un devengado acumulado junio

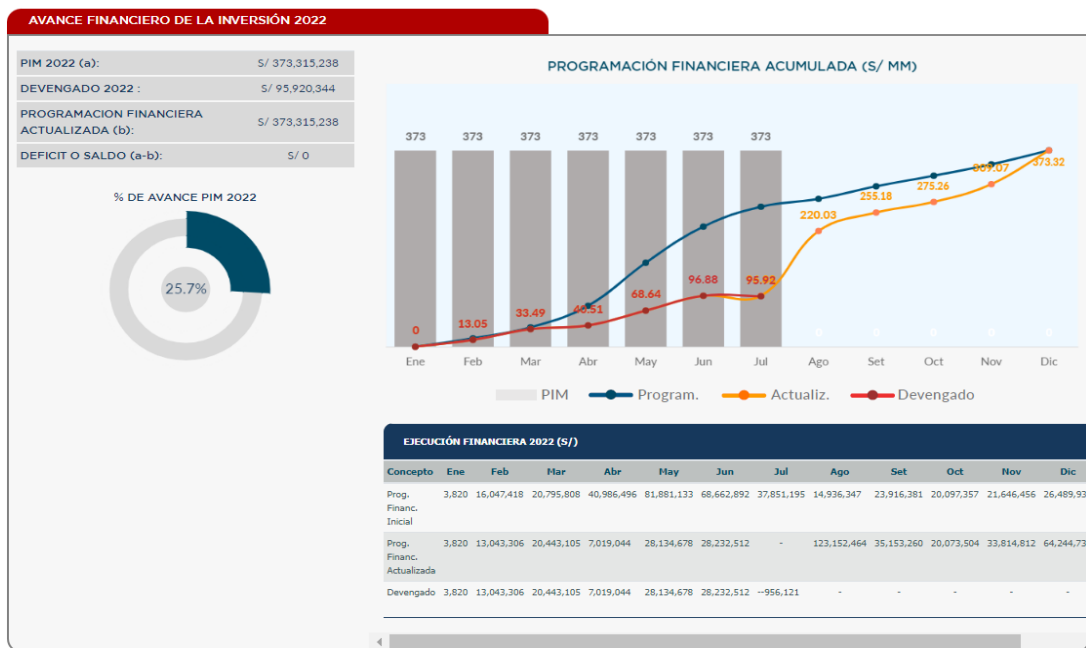


del 2022 de S/ 718,959,968.00 soles (Setecientos dieciocho millones novecientos cincuenta y nueve mil novecientos sesenta y ocho con 00/100 soles), haciendo un 28.2 % de avance acumulado, respecto al costo actualizado del proyecto. Señalar que el primer devengado fue en diciembre del 2014 con un total de S/ 4,486,407.61 soles (Cuatro millones cuatrocientos ochenta y seis mil cuatrocientos siete con 61/100 soles) y, el año con mayor porcentaje de devengado fue el 2021 con un total de S/ 458,650,575.64 (Cuatrocientos cincuenta y ocho millones seiscientos cincuenta mil quinientos setenta y cinco con 64/100 soles). Al realizar la comparación del Formato 12B y la información financiera del Sistema de Seguimiento de la Inversión se pudo apreciar que el gráfico muestra los datos del devengado del año siguiente.

El Presupuesto Institucional Modificado (PIM) para el año 2022 es de S/ 373,315,238.00 soles (Trescientos setenta y tres millones trescientos quince mil doscientos treinta y ocho con 00/100 soles) y, el devengado a la fecha es de S/ 95,920,344.00 soles (Noventa cinco millones novecientos veinte mil trescientos cuarenta y cuatro con 00/100 soles), teniendo un 25.7 % de avance de PIM 2022 que se ha devengado.

**Figura 20**

*Reporte del seguimiento a la ejecución de la inversión*



Fuente: Formato N°12-B Seguimiento a la ejecución de inversiones

En el discurso proporcionado por el presidente de la República de nuestro país el 28 de julio de 2020, anunció “que la Línea 3 y la Línea 4 del Metro se realizarán a través de la modalidad de Estado a Estado, con una inversión de 30,000 millones de soles. También se realizaría la construcción y mejoramiento de la Carretera Central que cubre las regiones de la sierra central y gran parte de la selva del Perú, así como, se ejecutarán 75 colegios con una inversión de 3 mil millones de soles; 44 hospitales y centros de salud con una inversión similar de 3 mil millones de soles; y 24 proyectos de saneamiento, agua potable por más de 5 mil millones de soles” (RGB Avocats, 2020). Todo esto con la finalidad de que nuestro país muestre un desarrollo notable gracias a este tipo de acuerdos y/o contratos con otros estados. Una clara evidencia de ello, es la asistencia técnica en la ejecución del aeropuerto de Chincheros que nuestro país celebó contrato con Corea del Sur, tema de esta investigación.

Después del análisis realizado al proceso de contratación en el marco G2G del aeropuerto de Cusco podemos concordar con la entrevista dada por Aguilera (2020) al programa ATV con el estudio titulado “Contratos de gobierno a gobierno: una alternativa para las obras públicas”, donde la autora menciona que “cuando hablan de los G2G se cree erróneamente que será un gobierno extranjero quien ejecutara la obra y el dinero de ello será para el exterior, eso es totalmente falso puesto que al firmar con otro gobierno es para que ellos sean los responsables de brindar las herramientas y asistencia técnica requerida para que los proyectos de gran magnitud sean ejecutados de la mejor manera con las herramientas actuales como la Metodología BIM, la oficina de PMO, entre otras”. Al respecto podemos mencionar que lo referido es cierto, al firmar contrato con el gobierno de Corea del Sur, éste no es quien está ejecutando la obra, este país es quien viene brindando la asistencia técnica para el desarrollo óptimo de toda la ejecución de la obra. Adicionalmente podemos mencionar que el Consorcio ganador de la supervisión de este proyecto está conformada por tres empresas peruanas y una empresa española que es Airia Ingeniería y Servicios S.A; mientras que por parte de la ejecución del proyecto está conformado por un consorcio de cuatro empresas de las cuales una es peruana, una mexicana, una empresa china y la última coreana.

Otro estudio con el que guarda relación es de Padilla (2021), en su tesis de postgrado titulada “Modalidad de contratación en el marco del acuerdo de gobierno a gobierno en proyectos especiales de inversión pública, Perú 2020”, la autora menciona “que este mecanismo de contratación (marco G2G) logra el mayor grado de eficiencia en las adquisiciones efectuadas por el Estado, sustentado en el activo rol de principios

antes señalados para evitar la corrupción y malversación de fondos públicos”, respecto a lo mencionado en esta investigación se identificó que con este tipo de contrataciones nuestro país obtiene múltiples beneficios, ventajas y aportes del otro gobierno; de las cuales podemos mencionar algunos aportes principales que para este contrato, el Gobierno de Corea del Sur viene proporcionando a nuestro país como lo es la transferencia de conocimientos a todo las personas involucradas en proyecto del AICC, la asistencia técnica al MTC respecto al monitoreo y control en temas ambientales y arqueológicos, así como también la transparencia y confidencialidad a cabalidad, entre otros.

Para concluir, en esta investigación comprobamos lo planteado en nuestra hipótesis que el proceso de contratación el en marco G2G influye brindando las herramientas colaborativas que el Perú necesita mediante la asistencia técnica en la ejecución del proyecto aeropuerto internacional de Chincheros en Cusco (AICC); durante el desarrollo de la investigación se encontró que las herramientas colaborativas que se vienen usando para este proyecto es la metodología Fast track, know how y otras herramientas que ayudan a que la asistencia técnica brindada por Corea del Sur a nuestro estado peruano sea cumpliendo toda la normativa vigente, evitando de esta manera cualquier tema de corrupción y trabajando con total transparencia.

## **VI. CONCLUSIONES**

- Se analizó el proceso de contratación del aeropuerto internacional de Chincheros en Cusco bajo el marco G2G, que son los acuerdos de Gobierno a Gobierno, este proceso se inició cuando se declaró de interés nacional el

objeto de contratación mediante Decreto Supremo 021-2019-MTC y tuvo que cumplir con la Indagación de mercado de estados interesados en el proyecto, un informe técnico – económico del estado interesado, informe de la oficina de presupuesto otorgando la certificación para la contratación y declarar viable el proyecto; siendo éste último con fecha de 30/09/2013.

- Se identificó los principales aportes del acuerdo de gobierno a gobierno para este proyecto encontrando la asistencia técnica que la Oficina de Gestión de Proyectos (PMO) brinda al MTC respecto al monitoreo y control en temas ambientales y arqueológicos, tenemos también la transferencia de conocimientos que dan a las personas involucradas del aeropuerto de Chincheros, está la transferencia de bienes que se otorgara al MTC cuando el proyecto finalice el año 2024, la transparencia, la confidencialidad, el cumplimiento total de toda la normativa peruana e internacional, entre otros.
  
- Se identificó las funciones de una Oficina de Gestión de Proyectos o también denominada por sus siglas en ingles PMO, siendo algunas de ellas las mencionadas a continuación: La PMO será quien desarrolle la transferencia de conocimientos hacia nuestro Gobierno Peruano y proveerá de todos los recursos necesarios como la logística, equipos, software u otra herramienta tecnológica para lograr dicho fin con éxito, esta oficina será también quien brinde la asistencia técnica a lo largo de todo el proyecto al MTC y fue la responsable de todo el proceso de procura internacional realizado en la Fase 2. Adicionalmente a ello, la PMO cuenta con dos oficinas en nuestro país,

una instalada en la ciudad de Lima y otra en Cusco (en el lugar de intervención del proyecto). La PMO tiene múltiples funciones en el desarrollo óptimo de la asistencia técnica para la ejecución de este proyecto, siendo fundamental mencionar que de ocurrir algún suceso de corrupción, esta oficina será la responsable de adoptar las medidas necesarias y apropiadas para evitar este tipo de sucesos.

- Durante el desarrollo de la investigación se identificó que para la asistencia técnica en la ejecución de este proyecto se utiliza la PMO de Control, siendo la más adecuada para el desarrollo de este proyecto y citando a la Guía PMBOK, 6ta Edición (2017) las define como “la Oficina de Gestión de Proyectos que proporciona soporte y exige cumplimiento por diferentes medios”.
- Se analizó las cuatro fases de la asistencia técnica para este proyecto del Aeropuerto Internacional de Chincheros siendo la primera, la fase de revisión del estudio definitivo de ingeniería (EDI), la cual de acuerdo al Anexo C del contrato celebrado con Corea el monto para esta fase representa el 6.01% del monto total del contrato, en la segunda fase tenemos a la procura internacional, fase que representa 3.42% del monto total del contrato, en la fase tres esta la gestión de contratos del proyecto, gestión ambiental y arqueología, esta tercera fase encontramos el mayor porcentaje representando el 85.32% con un monto de \$25,762,994.00 (Veinticinco millones setecientos sesenta y dos mil novecientos noventa y cuatro con 00/100 dólares) y por último la fase cuatro puesta en operación representa

el 5.25% del monto total del contrato; siendo el valor del contrato \$30,194,389.00 (Treinta millones ciento noventa y cuatro mil trescientos ochenta y nueve con 00/100 dólares).

## **VII. RECOMENDACIONES**

- Se recomienda que se actualicen los formatos del Sistema de Seguimiento de Inversiones SSI y los reportes publicados como los son el Formato 12B, ya que en el ítem 3 ejecución de la inversión muestra que esta al 0%
- Actualmente se tiene una restricción al acceso de la información, se recomienda que se de cumplimiento a cabalidad a la LEY N° 27806.- Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública y se respete los plazos establecidos para la respuesta a las solicitudes de acceso a la información.
- Asimismo, debido al éxito que este tipo de contrataciones con otros estados viene teniendo se recomienda una mayor amplitud del marco normativo para estos casos especiales.

## **VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

Aguilera (2020). “Contratos de gobierno a gobierno: una alternativa para las obras públicas. <https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/contratos-de-gobierno-a-gobierno-una-alternativa-para-las-obras-publicas>

Andina (2021). “Beneficios de los acuerdos Gobierno a Gobierno (GtoG) para el cierre de brechas en infraestructura”

<https://www.peruweek.pe/beneficios-de-los-acuerdos-gobierno-a-gobierno-gtog-para-el-cierre-de-brechas-en-infraestructura/>

Albónico (2016). Inerco realiza el estudio de impacto medioambiental y el Plan de Monitoreo Arqueológico del futuro aeropuerto internacional de Chinchero – Cusco.

<https://inercomunicacion.com/inerco-estudios-ambientales-arqueologicos-aeropuerto-cusco-chinchero/?msclkid=c015e691c1b811eca871121b01fc2309>

Conexión ESAN (2019). “¿Qué es lo que hace una PMO en el 2019?”.

<https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/que-es-lo-que-hace-una-pmo-en-el-2019>

Conexión ESAN (2020) Proyectos de Gobierno a Gobierno en el sector

Salud en el Perú. <https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/proyectos-de-gobierno-a-gobierno-en-el-sector-salud-en-el-peru#:~:text=%C2%BFCu%C3%A1les%20son%20los%20beneficios%20de%20los%20acuerdos%20G2G%3F,los%20riesgos%20de%20incumplimiento%20de%20los%20proveedores%20seleccionados.>

Diario Gestión (2021). “Perú apuesta por contratos “Gobierno a Gobierno” para proyectos ambiciosos de infraestructura”.



<https://gestion.pe/economia/empresas/peru-apuesta-por-contratos-gobierno-a-gobierno-para-proyectos-ambiciosos-de-infraestructura-noticia/>

Diario Perú 21 (2021). “Aeropuerto de Chinchero: MTC adjudicó ejecución y supervisión de obras principales”.

<https://peru21.pe/politica/aeropuerto-de-chinchero-mtc-adjudico-ejecucion-y-supervision-de-obras-principales-nndc-noticia/>

Diario El Peruano (2021). “Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado”.

<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/texto-unico-ordenado-de-la-ley-n-30225-ley-de-contratacion-decreto-supremo-n-082-2019-ef-1749200-1/>

El Peruano (2019). Texto Único Ordenado de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado. [Publicación Oficial - Diario Oficial El Peruano \(osce.gob.pe\)](http://www.osce.gob.pe/publicacion-oficial-diario-oficial-el-peruano)

EY (2020). “Los G2G tienen gran potencial en Latinoamérica para transferir conocimientos y asegurar la ejecución de los proyectos”.

[https://www.ey.com/es\\_pe/news/2020/09/g2g-potencial-transferir-conocimientos-asegurar-proyectos#:~:text=Los%20acuerdos%20G2G%20son%20herramientas](https://www.ey.com/es_pe/news/2020/09/g2g-potencial-transferir-conocimientos-asegurar-proyectos#:~:text=Los%20acuerdos%20G2G%20son%20herramientas)

[ntas,mejor%20ejecuci%C3%B3n%20de%20los%20proyectos.&text=Enlace%20copiado-](#)  
[.Los%20acuerdos%20G2G%20son%20herramientas%20colaborativas%20entre%20pa%C3%ADses%2C%20que%20permiten,generar%20capacidades%20a%20nivel%20local.](#)

Fraguela et al. (2021). “Análisis de la aplicación de contratos Gobierno a Gobierno para la ejecución de proyectos de infraestructura en el Perú”

[https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/2721/2021\\_MAFDC\\_19-1\\_05\\_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/2721/2021_MAFDC_19-1_05_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Guía del PMBOK 7ma° Edición (2021). Guía de los fundamentos para la Dirección de Proyectos – Guía del PMBOK”.

Gob.pe (2021). Autorizar Plan de Monitoreo Arqueológico (PMA)  
<https://www.gob.pe/486-autorizar-plan-de-monitoreo-arqueologico-pma?msclkid=c01615b2c1b811ec8d5f1a8136e136f5>

La Republica (2021). “Cusco: MTC adjudica ejecución y supervisión de obras del Aeropuerto de Chinchero”  
<https://larepublica.pe/economia/2021/07/23/cusco-mtc-adjudica-ejecucion-y-supervision-de-obras-del-aeropuerto-de-chinchero/?msclkid=abc39ce4c0f611ec948cb9985a327e68>

Maraví (2020). “Los Convenios Gobierno a Gobierno como un mecanismo de desarrollo de infraestructura: La experiencia del Perú”. <https://rubio.pe/publicacionescont/los-convenios-gobierno-a-gobierno-como-un-mecanismo-de-desarrollo-de-infraestructura-la-experiencia-del-peru/>

Medina (2019), “Acuerdo de Gobierno a Gobierno y los Contratos NEC”. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/21273/20963>

Mejia (2021). “¿Cuáles son los alcances de los acuerdos de Gobierno a Gobierno?” [¿Cuáles son los alcances de los acuerdos de Gobierno a Gobierno? \(larepublica.pe\)](https://larepublica.pe)

Portal MTC (2021). “Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco” [https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/infraestructura\\_aerportuaria/aeropuerto\\_chinchero.html](https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/infraestructura_aerportuaria/aeropuerto_chinchero.html)

Padilla (2021). “Modalidad de contratación en el marco del acuerdo de gobierno a gobierno en proyectos especiales de inversión pública, Perú 2020”. [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/68754/Padilla\\_SES-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/68754/Padilla_SES-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Portal OSCE (s/f). Ley de Contrataciones del Estado y Reglamento. [Ley de Contrataciones del Estado y Reglamento | Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado \(OSCE\)](#)

Portillo y Viera (2020). “Análisis del modelo de gestión gobierno a gobierno en obras públicas de gran envergadura”  
[https://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/URP/3668/CIV-T030\\_70777687\\_T%20%20%20PORTILLO%20ALBARRACIN%20DIEGO%20GUILLERMO.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/URP/3668/CIV-T030_70777687_T%20%20%20PORTILLO%20ALBARRACIN%20DIEGO%20GUILLERMO.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Provilacor (2022). “Asistencia Técnica en Obra”.  
<http://provilacor.com/arquitectura/asistencia-tenica-en-obra/#:~:text=La%20asistencia%20t%C3%A9cnica%20en%20la,las%20reglas%20de%20buena%20pr%C3%A1ctica>.

RPP (2020). “¿Qué son los Acuerdos de Gobierno a Gobierno y por qué son una alternativa para la ejecución de obras en el país?”.  
<https://rpp.pe/politica/estado/que-son-los-acuerdos-de-gobierno-a-gobierno-y-por-que-son-una-alternativa-para-la-ejecucion-de-obras-en-el-pais-noticia-1277289?ref=rpp>

R&C Consulting (2016). Fases de la contratación pública: Clasificación.  
[fases de la contratacion publica: Clasificacion \(rc-consulting.org\)](#)

RCC (s/f). Acuerdo de Gobierno a Gobierno”.

<https://www.rcc.gob.pe/2020/main-home/contrataciones/g2g-acuerdos/#:~:text=Acuerdo%20de%20Gobierno%20a%20Gobiern%20,-para%20la%20Reconstrucci%C3%B3n&text=Mecanismo%20de%20contrataci%C3%B3n%20a%20trav%C3%A9s,y%20bene%EF%AC%81cios%20para%20ambos%20Gobiernos.>

SSI (2022). Reporte de seguimiento a la ejecución de inversiones del formato 12 B.

<https://ofi5.mef.gob.pe/inviertews/Repseguim/ResumF12B?codigo=2190272>

OSCE (2020). ABC de las contrataciones públicas. [\(1\) ABC de las contrataciones públicas - YouTube](#)

## **IX. ANEXOS**

**ANEXO 01: RD APROBANDO EL PROYECTO DE TESIS**

**ANEXO 02: Memorando N° 685-2018-MTC/02**

**ANEXO 03: DECLARATORIA DE VIABILIDAD**



# UPAO

Escuela de Posgrado

## RESOLUCIÓN DE DECANATO N° 0670-2022-D-EPG-UPAO

Trujillo, 05 de agosto del 2022

**VISTO**, la documentación presentada por la **Br. FLOR VANESSA ALCÁNTARA JULCA**, de la **MAESTRÍA EN GERENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN MODERNA**, sobre **REGISTRO DE PROYECTO DE TESIS**, demás documentos anexos, y;

**CONSIDERANDO:**

- 1°) Que, la **Br. FLOR VANESSA ALCÁNTARA JULCA**, de la **MAESTRÍA EN GERENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN MODERNA**, ha solicitado el registro del proyecto de tesis **“ANÁLISIS DEL PROCESO DE CONTRATACION EN EL MARCO G2G PARA LA ASISTENCIA TECNICA DEL PROYECTO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CUSCO”**, adjuntando informe inicial del docente asesor **Dr. Oswaldo Hurtado Zamora**;
- 2°) Que, el Comité de Tesis de Maestría del Programa de Maestría en Gerencia de la Construcción Moderna de la Escuela de Posgrado integrado por los docentes **Dr. Oswaldo Hurtado Zamora** (presidente), **Ms. Jorge Antonio Vega Benites** (secretario), **Ms. Manuel Alberto Vértiz Malabrigo** (vocal) ha emitido el informe N° **022-2022-CTM-GCMO-UPAO**, de fecha **02 de agosto del 2022**, en donde se ha otorgado visto favorable al proyecto de tesis de la **Br. Flor Vanessa Alcántara Julca**, de la **Maestría en Gerencia de la Construcción Moderna**, recomendando la inscripción del proyecto, así como la designación del asesor, debiendo continuar los trámites correspondientes con la autorización del Decanato de la Escuela de Posgrado;
- 3°) Que, la documentación presentada cumple con la ejecución del proceso para registro de proyecto de tesis contenido en el Reglamento de la Escuela de Posgrado de la Universidad Privada Antenor Orrego;

Estando el Estatuto de la Universidad, al Reglamento de la Escuela de Posgrado y demás atribuciones conferidas a este despacho;

**SE RESUELVE:**

- ARTÍCULO 1°:** **APROBAR** el registro de proyecto de tesis titulado: **“ANÁLISIS DEL PROCESO DE CONTRATACION EN EL MARCO G2G PARA LA ASISTENCIA TECNICA DEL PROYECTO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CUSCO”**, presentado por la **Br. FLOR VANESSA ALCÁNTARA JULCA**, de la **Maestría en Gerencia de la Construcción Moderna**.
- ARTÍCULO 2°:** **INSCRIBIR** como asesor de tesis al **Dr. Oswaldo Hurtado Zamora**.
- ARTÍCULO 3°:** **COMUNICAR** la presente resolución a las autoridades académicas y administrativas pertinentes para su conocimiento.

**REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE Y ARCHÍVESE.**



C.C: DA/Interesado / Asesor / Archivo / Expediente.

F-270098



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

**MEMORANDUM N° 680 -2018-MTC/02**

A : **JUAN CARLOS PAVIC MORENO**  
Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil

ASUNTO : a) Memorandum N° 394-2018-MTC/02  
b) Memorandum N° 420-2018-MTC/02

REF. : Indagación de mercado para identificación de posibles Estados para Celebración Contrato Estado a Estado - "Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco (AICC)".

FECHA : Lima, 05 OCT. 2018

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en virtud a los documentos señalados en el Asunto a) y b), y considerando lo dispuesto según la Cuarta Disposición Complementaria Final - Decreto Legislativo No.1444 (Decreto Legislativo que modifica la Ley No.30225, Ley de Contrataciones con el Estado), para solicitarle se sirva evaluar la adecuación al proyecto de la referencia, cumpliendo igualmente su Dirección General con remitirnos a la brevedad la identificación de los posibles Estados que puedan cumplir con lo requerido según las necesidades técnicas del proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco (AICC).

Asimismo, en lo que corresponda, solicito a usted tenga a bien coordinar con OGA la realización de la indagación de mercado para la identificación de los Estados que podrían suscribir el Contrato Estado a Estado, como condición inicial para poder finalmente declarar de interés nacional el objeto de la contratación que finalmente pueda concretarse.

Atentamente,

**CARLOS ESTREMADOYRO MORY**  
Viceministro de Transportes

IVS

DIRECCIÓN DE REGULACIÓN Y PROMOCIÓN

Fecha: 05 OCT. 2018 Hora: 09:02

Pasa A:

Normas E. y D.	<input type="checkbox"/>	Conoc. y Fines	<input type="checkbox"/>
Promoción	<input type="checkbox"/>	Acción	<input checked="" type="checkbox"/>
D. Aeroportuario	<input checked="" type="checkbox"/>	Atención	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	Opinión	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	Respuesta	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	Informe	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	Evaluación	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	Devolución	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	Coordinar Conmigo	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	Archivo	<input type="checkbox"/>

Dirección General de Aeronáutica Civil

MESA DE PARTES

Fecha: 05 OCT 2018 Hora: 18:52

Reg: L-275598-2018 Pasa A:

DCA	<input type="checkbox"/>	Conoc. y Fines	<input type="checkbox"/>
DRP	<input checked="" type="checkbox"/>	Acción	<input checked="" type="checkbox"/>
DSA	<input type="checkbox"/>	Atención	<input checked="" type="checkbox"/>
ADM	<input type="checkbox"/>	Opinión	<input type="checkbox"/>
CPD	<input type="checkbox"/>	Respuesta	<input checked="" type="checkbox"/>
UEG	<input type="checkbox"/>	Informe	<input type="checkbox"/>
MFD	<input type="checkbox"/>	Evaluación	<input type="checkbox"/>
POA	<input type="checkbox"/>	Devolución	<input type="checkbox"/>
SIG	<input type="checkbox"/>	Coord. Conmigo	<input type="checkbox"/>
SOP	<input type="checkbox"/>	Archivo	<input type="checkbox"/>

DIRECTOR GENERAL

Estado: ACTIVO

Nivel Min. Recom. OPI:

Estado de Viabilidad: VIABLE DOCUMENTOS DE VIABILIDAD REGISTROS EN LA FASE DE INVERSION

**FORMATO SNIP-03:  
FICHA DE REGISTRO - BANCO DE PROYECTOS**  
[La información registrada en el Banco de Proyectos tiene carácter de Declaración Jurada]

Fecha de la última actualización: 25/10/2019

**1. IDENTIFICACIÓN**1.1 Código SNIP del Proyecto de Inversión Pública: **259262**

1.2 Nombre del Proyecto de Inversión Pública: MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DEL SERVICIO AEROPORTUARIO EN LA REGION CUSCO MEDIANTE EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO - CUSCO

1.3 Responsabilidad Funcional del Proyecto de Inversión Pública:

Función	15 TRANSPORTE
División Funcional	032 TRANSPORTE AÉREO
Grupo Funcional	0061 INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA
Responsable Funcional (según Anexo SNIP 04)	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

1.4 Este Proyecto de Inversión Pública NO pertenece a un Programa de Inversión

1.5 Este Proyecto de Inversión Pública NO pertenece a un Conglomerado Autorizado

1.6 Localización Geográfica del Proyecto de Inversión Pública:

Departamento	Provincia	Distrito	Localidad
CUSCO	URUBAMBA	CHINCHERO	Chincheró

1.7 Unidad Formuladora del Proyecto de Inversión Pública:

Sector:	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Pliego:	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - MTC
Nombre:	MTC-AEREO
Persona Responsable de Formular:	EDILBERTO HUAYANAY HUAMAN
Persona Responsable de la Unidad Formuladora:	JAVIER HURTADO GUTIERREZ

1.8 Unidad Ejecutora del Proyecto de Inversión Pública:

Sector:	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Pliego:	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Nombre:	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES-ADMINISTRACION GENERAL
Persona Responsable de la Unidad Ejecutora:	JESUS HERNAN BURGA RAMIREZ

**2 ESTUDIOS**

2.1 Nivel Actual del Estudio del Proyecto de Inversión Pública

Nivel	Fecha	Autor	Costo (Nuevos Soles)	Nivel de Calificación
PERFIL	03/05/2013	ADVANCED LOGISTICS GROUP	988,942	APROBADO
FACTIBILIDAD	25/09/2013	ADVANCED LOGISTICS GROUP	2,307,533	APROBADO

2.2 Nivel de Estudio propuesto por la UF para Declarar Viabilidad: FACTIBILIDAD

**3 JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA**

3.1 Planteamiento del Problema

LIMITADA CAPACIDAD DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL ALEJANDRO VELASCO ASTETE DEL CUSCO

3.2 Beneficiarios Directos

3.2.1 Número de los Beneficiarios Directos 1,200,000 (N° de personas)

3.2.2 Característica de los Beneficiarios

1.- TURISTAS NACIONALES Y EXTRANJEROS QUE VISITAN CUSCO PRINCIPALMENTE POR SUS ATRACTIVOS ARQUEOLÓGICOS. 2.-



AEROLÍNEAS QUE OFRECEN VUELOS REGULARES Y REQUIEREN SERVICIOS AEROPORTUARIOS EN CUSCO. 3.- POBLACIÓN DE LA REGIÓN DEL CUSCO Y DEL PERÚ QUE SE RELACIONAN CON LA CADENA DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS AL TURISTA QUE VISITA CUSCO.

### 3.3 Objetivo del Proyecto de Inversión Pública

MEJORA DE LA CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN LA REGIÓN DEL CUSCO

### 3.4 Análisis de la demanda y oferta

## 4 ALTERNATIVAS DEL PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA (Las tres mejores alternativas)

### 4.1 Descripciones:

(La primera alternativa es la recomendada)

Alternativa 1 (Recomendada)	LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL AICC SE PREVÉ CON UN ÁREA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES CUYA CLAVE DE REFERENCIA ES 4E, SEGÚN LA CLASIFICACIÓN DE LA OACI. ESTARÁ CONFORMADO POR UNA PISTA DE 4,000 M DE LONGITUD, UNA CALLE DE RODAJE PARALELA COMPLETA DE 4,000 M DE LONGITUD Y UNA PLATAFORMA EN APERTURA CON 15 POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO TIPO C (AMPLIABLE HASTA 22 POSICIONES GRACIAS A UNA SEGUNDA LÍNEA DE POSICIONES REMOTAS PARA AERONAVES QUE PUEDAN BASARSE EN EL AICC). LOS SUBSISTEMAS AEROPORTUARIOS SITUADOS EN EL LADO TIERRA DEL AEROPUERTO INCLUYEN LA PARTE PÚBLICA Y UNA SERIE DE ELEMENTOS DE APOYO (A EXCEPCIÓN DE LA ESTACIÓN DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES, QUE SE ENCUENTRAN EN EL LADO AIRE). EN PRIMERA LÍNEA: • UN EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS QUE SE PREVÉ CON UNA SUPERFICIE DE APROXIMADAMENTE 40.000M <sup>2</sup> CONSTRUIDOS EN APERTURA Y CAPACIDAD PARA 4.5 MIO PASAJEROS • EDIFICIO TERMINAL DE CARGA, CONSISTENTE EN UN PEQUEÑO ALMACÉN DE CARGA • EDIFICIO DEL CENTRO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN, ASOCIADO A LA TWR • HANGAR DE AVIACIÓN GENERAL O CORPORATIVA • PEQUEÑO EDIFICIO DE PUESTO DE CONTROL DE ACCESO AL LADO AIRE • EDIFICIO SEI DEL SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS EN SEGUNDA LÍNEA: • PLAYA VEHICULAR CON CAPACIDAD PARA ATENDER VEHÍCULOS LIGEROS PRIVADOS Y UNA SUPERFICIE ÚTIL CONSTRUIDA DE 17,000 M <sup>2</sup> , CON CAPACIDAD DE AMPLIACIÓN. • PLAYA VEHICULAR PARA TRIPULACIONES Y VIPS • PLAYA DE AUTOBUSES TURÍSTICOS • BLOQUE DE OFICINAS ANEXO AL HANGAR CORPORATIVO/DE AVIACIÓN GENERAL • PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS • CENTRO DE EMISORES Y ANTENAS (EN LADO AIRE) EN TERCERA LÍNEA: • EDIFICIO MULTIPROPÓSITO EN EL QUE SE PODRÁN ALOJAR PROVEEDORES DE CATERING Y MAYORDOMÍA, AEROLÍNEAS Y OPERADORES HANDLING • EDIFICIO DE TALLERES Y OFICINAS PARA EL AEROPUERTO • CENTRAL DE DISTRIBUCIÓN ELÉCTRICA DEL AEROPUERTO • PUNTO LIMPIO DE PROCESADO Y TRANSFERENCIA DE RESIDUOS • PLANTA DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES LA TERMINAL DE PASAJEROS TENDRÍA UNA SUPERFICIE DE 40,000 M <sup>2</sup> , SUFICIENTE EN EL HORIZONTE DE EVALUACIÓN DEL PROYECTO, PARA PODER ATENDER HASTA 2,000 PHD TOTALES CON UN NIVEL DE SERVICIO MEDIO-ALTO (NIVEL B DE IATA, UN NIVEL SUPERIOR AL RECOMENDADO DE DISEÑO DE TERMINALES), CON UNA OFERTA AJUSTADA A LA DEMANDA REQUERIDA. POR ELLO SE PROPONE UN DESARROLLO EN BASE A UNA ÚNICA TERMINAL PARA LAS TRES FASES, CON GRAN FLEXIBILIDAD Y FÁCIL CAPACIDAD DE CRECIMIENTO, EN CADA UNO DE SUS SUBSISTEMAS, DE MODO PUEDA ACOMODARSE FÁCILMENTE A CUALQUIER SITUACIÓN, PREVISTA O NO INICIALMENTE, AFECTANDO MÍNIMAMENTE A LA OPERACIÓN NORMAL DEL TERMINAL. DE ESTE MODO, EL TERMINAL SE COMENZARÍA OPERANDO EN EL AÑO 2021 CON UNA CAPACIDAD INICIAL DE 4.5 MPAX Y UN TRÁFICO DE 3.3 MPAX, Y AUMENTARÍA SU CAPACIDAD HASTA 5MPAX CON PEQUEÑAS MEJORAS EN EL NÚMERO DE EQUIPAMIENTOS PARA TRATAMIENTO DE PASAJEROS.
Alternativa 2	-
Alternativa 3	-

### 4.2 Indicadores

		Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Monto de la Inversión Total (Nuevos Soles)	A Precio de Mercado	2,366,255,539	0	0
	A Precio Social	1,869,341,876	0	0
Costo Beneficio (A Precio Social)	Valor Actual Neto (Nuevos Soles)	464,552,440	0	0
	Tasa Interna Retorno (%)	12.10	0.00	0.00
Costos / Efectividad	Ratio C/E			
	Unidad de medida del ratio C/E (Ejms Beneficiario, alumno atendido, etc.)			

### 4.3 Análisis de Sostenibilidad de la Alternativa Recomendada

SON VARIOS LOS FACTORES QUE DETERMINARÁN EL ÉXITO DEL PROCESO DE CONCESIÓN, SIN EMBARGO ES CRÍTICO EL EQUILIBRIO QUE DEBE EXISTIR ENTRE LOS DOS SIGUIENTES: - UNA EXIGENTE Y RIGUROSA PRE-SELECCIÓN DE EMPRESAS, QUE GARANTICE ADECUADAS CALIFICACIONES Y VOCACIÓN DE COMPROMISO CON EL PROYECTO EN TODAS SUS DIMENSIONES. - UNA AMPLIA CONCURRENCIA DE POSTORES QUE FOMENTE ELEVADA COMPETENCIA ENTRE LAS PROPUESTAS DE POSIBLES CONCESIONARIOS, Y A SU VEZ ESTIMULE LA CALIDAD TÉCNICA Y VENTAJAS ECONÓMICAS DE LAS OFERTAS.

### 4.4 GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES EN EL PIP (EN LA ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN RECOMENDADA)

#### 4.4.1 Peligros identificados en el área del PIP

PELIGRO	NIVEL
Lluvias intensas	MEDIO
Inundaciones	MEDIO
Friajes	MEDIO
Vientos fuertes	BAJO
Sismos	BAJO
Heladas	ALTO

#### 4.4.2 Medidas de reducción de riesgos de desastres

Están incluidas

#### 4.4.3 Costos de inversión asociado a las medidas de reducción de riesgos de desastres

0

## 5 COMPONENTES DEL PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA (En la Alternativa Recomendada)

### 5.1 Cronograma de Inversión según Componentes:

COMPONENTES	Semestres(Nuevos Soles)

	1er Semestre 2014	2do Semestre 2014	1er Semestre 2015	2do Semestre 2015	1er Semestre 2016	2do Semestre 2016	1er Semestre 2017	2do Semestre 2017	1er Semestre 2018	2do Semestre 2018	1er Semestre 2019	2do Semestre 2019	Total por componente
Obras parte aeronautica	0	0	0	0	127,221,036	127,221,036	115,226,781	115,226,781	59,011,795	59,011,795	2,253,995	2,253,995	607,427,214
Obras parte publica	0	0	0	0	0	0	0	0	30,813,021	30,813,021	159,631,503	159,631,503	380,889,048
Obras elementos de apoyo	0	0	0	0	0	0	0	0	5,863,274	5,863,274	32,342,579	32,342,579	76,411,706
Seguridad y salud de obras	0	0	0	0	636,105	636,105	576,134	576,134	478,440	478,440	971,141	971,141	5,323,640
Equipamiento parte aeronautica	0	0	0	0	0	0	2,920,607	2,920,607	1,563,527	1,563,527	11,757,663	11,757,663	32,483,594
Equipamiento parte publica	0	0	0	0	0	0	0	0	10,122,415	10,122,415	40,496,720	40,496,720	101,238,270
Equipamiento elementos de apoyo	0	0	0	0	0	0	0	0	1,439,335	1,439,335	10,969,505	10,969,505	24,817,680
Actuaciones medioambientales en la fase de obra	0	0	0	0	0	0	1,488,233	1,488,233	1,488,233	1,488,233	1,488,233	1,488,233	8,929,398
Inversion segun demanda	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14,567,694	14,567,694	29,135,388
Inversion de rehabilitacion y mejoramiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	125,729,135	125,729,135	251,458,270
Gastos generales y beneficio industrial	0	0	0	0	25,315,714	25,315,714	23,801,928	23,801,928	21,934,448	21,934,448	79,241,217	79,241,217	300,586,614
Intangibles	2,475,041	2,475,041	7,425,123	7,425,123	24,046,552	24,046,552	20,577,611	20,577,611	16,876,446	16,876,446	62,024,692	62,024,691	266,850,929
Contingencias	247,504	247,504	742,512	742,512	17,721,941	17,721,941	16,459,129	16,459,129	14,959,094	14,959,094	54,147,408	54,147,408	208,555,176
Costos asociados a la compra y liberacion de terrenos	3,192,894	3,192,894	0	0	20,677,712	20,677,712	0	0	0	0	49,206	49,206	47,839,624
Costos asociados a salvaguardas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12,154,494	12,154,494	24,308,988
<b>Total por periodo</b>	<b>5,915,439</b>	<b>5,915,439</b>	<b>8,167,635</b>	<b>8,167,635</b>	<b>215,619,060</b>	<b>215,619,060</b>	<b>181,050,423</b>	<b>181,050,423</b>	<b>164,550,028</b>	<b>164,550,028</b>	<b>607,825,185</b>	<b>607,825,184</b>	<b>2,366,255,539</b>

## 5.2 Cronograma de Componentes Fisicos:

COMPONENTES	Semestres														Total por componente
	Unidad de Medida	1er Semestre 2014	2do Semestre 2014	1er Semestre 2015	2do Semestre 2015	1er Semestre 2016	2do Semestre 2016	1er Semestre 2017	2do Semestre 2017	1er Semestre 2018	2do Semestre 2018	1er Semestre 2019	2do Semestre 2019		
Obras parte aeronautica	Glb	0	0	0	0	21	21	19	19	10	10	0	0	100	
Obras parte publica	Glb	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	42	42	100	
Obras elementos de apoyo	Glb	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	42	42	100	
Seguridad y salud de obras	Glb	0	0	0	0	12	12	11	11	9	9	18	18	100	
Equipamiento parte aeronautica	Glb	0	0	0	0	0	0	9	9	5	5	36	36	100	
Equipamiento parte publica	Glb	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	40	40	100	
Equipamiento elementos de apoyo	Glb	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	44	44	100	
Actuaciones medioambientales en la fase de obra	Glb	0	0	0	0	0	0	17	17	17	17	16	16	100	
Inversion segun demanda	Glb	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	50	100	
Inversion de rehabilitacion y mejoramiento	Glb	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	50	100	
Gastos generales y beneficio industrial	Glb	0	0	0	0	8	8	8	8	8	8	26	26	100	
Intangibles	Glb	1	1	3	3	9	9	8	8	6	6	23	23	100	
Contingencias	Glb	0	0	0	0	8	8	8	8	8	8	26	26	100	
Costos asociados a la compra y liberacion de terrenos	Glb	7	7	0	0	43	43	0	0	0	0	0	0	100	
Costos asociados a salvaguardas	Glb	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	50	100	

## 5.4 Operación y Mantenimiento:

COSTOS	Años (Nuevos Soles)										
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
Sin PIP	Operación	0	0	29,133,255	29,154,384	29,176,294	29,199,012	29,222,571	29,247,003	29,272,340	29,280,054
	Mantenimiento	0	0	7,963,066	8,182,926	8,393,846	8,556,569	8,774,160	8,967,372	9,161,105	9,215,608
Con PIP	Operación	2	2	21,849,940	21,865,788	21,882,220	21,899,259	21,916,928	21,935,252	21,954,255	21,960,040
	Mantenimiento	2	2	5,972,300	6,137,194	6,295,385	6,417,427	6,580,620	6,725,529	6,870,829	6,911,706

## 5.5 Inversiones por reposición:

	Años (Nuevos Soles)											Total por componente
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028		
Inversiones por reposición	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Monto Total de Componentes:	530,074,245.00
Monto Total del Programa:	2,366,255,539.00

## 5.6 Fuente de Financiamiento (Dato Referencial): RECURSOS ORDINARIOS

## 5.9 Modalidad de Ejecución Prevista: ADMINISTRACIÓN INDIRECTA - ASOCIACIÓN PUBLICA PRIVADA (APP)





**N° Informe Técnico:** Informe N 1386-2013-MTC/09.02

**Especialista que Recomienda la Viabilidad:** Srta Jenny Benitez Palacios

**Jefe de la Entidad Evaluadora que Declara la Viabilidad:** Sr. Amaru Quijano Pittman

**Fecha de la Declaración de Viabilidad:** 30/09/2013

**11 COMPETENCIAS EN LAS QUE SE ENMARCA EL PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA**

**11.1 La Unidad Formuladora declaró que el presente PIP es de competencia Nacional.**

Asignación de la Viabilidad a cargo de **OPI TRANSPORTES**