

RECURSO DE APELACIÓN

Seguido entre:

CONSORCIO ANILLO VIAL EHI
(CONSORCIO APELANTE)

Y

CONSORCIO ANILLO VIAL II
(CONSORCIO ADJUDICATARIO)

**RECURSO DE APELACIÓN CONTRA OTORGAMIENTO DE LA
BUENA PRO DEL PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN ORDINARIO
(PSO) N. ° 002-2025-OSITRAN**

REYES &
CONSULTORES ASOCIADOS S.A.C.

LIMA, 27 DE NOVIEMBRE DE 2025

Reyes & Consultores Asociados SAC.
Av. el Derby Nro. 254 Int. 201
Claudia Reyes Juscamaña
Abogada
+51 959 819 793



ÍNDICE

I. PETITORIO	6
II. ANTECEDENTES.....	7
III. FUNDAMENTOS DE HECHO Y DERECHO	11
PRIMERA PRETENSIÓN.....	12
3.1. Sobre las pruebas objetivas que demuestran la falsedad del certificado presentado respecto a la experiencia del Jefe de Ingeniería Vial como Supervisor de la obra "Infraestructura Vial Interurbana "Autovía A-14" en el tramo Lleida – Rosselló. (8 km)" para el Cliente: "Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España	15
3.1.1. Sobre los documentos que acreditan que la empresa que verdaderamente participó como Supervisor en la "Autovía a-14 Lleida-frontera francesa. tramo: Lleida (enlace con la a-2)-Rosselló" fue INYPSA y no INECO15	22
3.1.2. Sobre los documentos que acreditan que el ingeniero propuesto por el Consorcio Anillo Vial II, el señor Francisco Alcaraz Serrano, no participó como Supervisor en la "Autovía a-14 Lleida-frontera francesa. tramo: Lleida (enlace con la a-2)-Rosselló":.....	22
3.2. Sobre el sustento jurídico que demuestra la falsedad del certificado presentado respecto a la experiencia del Jefe de Ingeniería Vial como Supervisor de la obra "Infraestructura Vial Interurbana "Autovía A-14" en el tramo Lleida – Rosselló. (8 km)" para el Cliente: "Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España	24
3.3. Sobre las consecuencias jurídicas del actuar ilícito del Consorcio Anillo Vial II al presentar un certificado claramente falso durante un procedimiento de selección	28
3.3.1. Consecuencias jurídicas en el ámbito civil	28
3.3.2. Consecuencias jurídicas en el ámbito penal	30
SEGUNDA PRETENSION	31
3.4. PRIMERA INCONGRUENCIA: EXPERIENCIA N. ° 03.....	32
3.5. SEGUNDA INCONGRUENCIA: EXPERIENCIA N. ° 05	35
3.6. TERCERA INCONGRUENCIA: EXPERIENCIA N. ° 06	37
3.7. CUARTA INCONGRUENCIA: EXPERIENCIA N. ° 08	39
TERCERA PRETENSION	40
3.8. PRIMER SUPUESTO: DOCUMENTOS DE SUSTENTO DE LA EXPERIENCIA DEL JEFE DE ESTUDIO.....	40
3.9. SEGUNDO SUPUESTO: DOCUMENTOS DE SUSTENTO DE LA EXPERIENCIA DEL JEFE DE CALIDAD	45
3.10. TERCER SUPUESTO: DOCUMENTOS DE SUSTENTO DE LA EXPERIENCIA DEL JEFE DE TOPOGRAFÍA – TRAZO, VIADUCTOS, PUENTES Y TÚNELES.....	47
3.11. CUARTO SUPUESTO: DOCUMENTOS DE SUSTENTO DE LA EXPERIENCIA DEL JEFE DE PREVENCIÓN RIESGOS.....	50



3.12. QUINTO SUPUESTO: DOCUMENTOS DE SUSTENTO DE LA EXPERIENCIA DEL JEFE DE SUPERVISIÓN	53
CUARTA PRETENSION	57
QUINTA PRETENSION	63
SEXTA PRETENSÓN	74
SÉPTIMA PRETENSÓN	74
3.12. Caso del CONSORCIO ANILLO VIAL	76
3.13. Caso CONSORCIO ANILLO VIAL EHI	77
3.14. Caso CONCREMAT CPS	78
OCTAVA PRETENSÓN	80
NOVENA PRETENSÓN	81
IV. MEDIOS PROBATORIOS	82



Escrito N. ° : 01

SUMILLA : **INTERPONEMOS**
RECURSO **DE**
APELACIÓN **CONTRA**
OTORGAMIENTO DE LA
BUENA PRO DEL
PROCEDIMIENTO DE
SELECCIÓN ORDINARIO
(PSO) N. ° 002-2025-
OSITRAN "SERVICIO DE
SUPERVISIÓN AL
DISEÑO Y
CONSTRUCCIÓN DE
LAS INVERSIONES
OBLIGATORIAS DEL
PROYECTO ANILLO
VIAL PERIFÉRICO"

AL SEÑOR GERENTE GENERAL DE OSITRÁN:

CONSORCIO ANILLO VIAL EHI (conformado por las empresas: **EGIS VILLES ET TRANSPORTS SUCURSAL DEL PERÚ**, identificada con R.U.C. N. ° 20608445995, debidamente representada por la señora **SILMARA CRISTINA DE ASSIS E SILVA**; **HMV INGENIEROS LTDA SUCURSAL PERÚ**, identificada con R.U.C. N. ° 20545839408, debidamente representada por la señora **CONSTANZA CALLE VELEZ**; e **INYPsa CW INFRASTRUCTURES, S.L.U. SUCURSAL DEL PERÚ** identificada con R.U.C. N. ° 20605881328, debidamente representada por el señor **ASIER IRIBAR EGAÑA**), debidamente representado por su Representante Común, el señor **ASIER IRIBAR EGAÑA**, con C.E. N. ° 001083542, según Promesa de Consorcio que adjuntamos al presente escrito, con domicilio procesal – para estos efectos - en Av. El Derby N. ° 254, oficina N. ° 201, distrito de Santiago de Surco, provincia y departamento de Lima, con correos electrónicos: claudiareyes@reyesconsultores.com.pe, sebastian.farias@reyesconsultores.com.pe, EduardoVeliz@reyesconsultores.com.pe y mateovillaran@reyesconsultores.com.pe; nos presentamos y decimos lo siguiente:

En aplicación del artículo 11^{°1} del Decreto Supremo N. ° 035-2001-PCM, Reglamento para la Contratación de Empresas Supervisoras por parte del OSITRÁN, y del artículo 26^{° 2} de la Resolución de Consejo Directivo N. ° 0049-2023-DC-OSITRÁN;

¹ Artículo 11.- Contra los actos administrativos producidos en el periodo comprendido entre la convocatoria y hasta la suscripción del contrato, podrá interponerse recurso de apelación ante la Gerencia General de OSITRAN, dentro de los cinco (5) días anteriores a la presentación de propuestas.

² Artículo 26.- Impugnaciones

26.1. Una vez otorgada la buena pro, los postores pueden impugnar el resultado del procedimiento de selección, mediante la presentación de un recurso de apelación ante la Gerencia General de Ositrán. En caso de no hacerlo, en el plazo previsto para ello, el acto de otorgamiento de la buena pro queda consentido.

26.2. El escrito que contiene la impugnación debe cumplir con los siguientes requisitos, para ser admitido a trámite:



encontrándonos dentro del plazo legal de cinco (5) días hábiles siguientes de haberse notificado el otorgamiento de la buena pro a través del Acta N. ° 00012-2025-CS-PSO-002-2025-OSITRÁN³, INTERPONEMOS RECURSO DE APELACIÓN contra el acto de OTORGAMIENTO DE LA BUENA PRO a favor del CONSORCIO ANILLO VIAL II (conformado por CESEL S.A.; INGENIERIA Y ECONOMIA DEL TRANSPORTE S.M.E. DEL TRANSPORTE S.M.E. M.P., S.A., SUCURSAL PERÚ y MAB INGENIERIA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ), realizado por el Comité de Selección del PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN ORDINARIO (PSO) N. ° 002-2025-OSITRAN, "SERVICIO DE SUPERVISIÓN AL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LAS INVERSIONES OBLIGATORIAS DEL PROYECTO ANILLO VIAL PERIFÉRICO"; conforme a los argumentos de hecho y derecho que exponemos a continuación:

a. Identificación del impugnante, debiendo consignar como mínimo sus nombres y apellidos completos o su denominación o razón social, documento de identidad y domicilio procesal. En caso de actuar con representante se acompaña los documentos que acrediten tal representación.

b. Garantía por el monto de 3% del valor referencial a favor de Ositrán con un plazo de vigencia mínimo de treinta (30) días calendario.

c. El petitorio, que comprende la determinación clara y concreta de lo que se solicita.

d. Los fundamentos de hecho y de derecho.

e. Señalar una dirección electrónica propia, autorizando la notificación de la decisión de la Entidad sobre el recurso de apelación a través de medios electrónicos.

f. La relación de documentos anexos y que acompaña su recurso.

g. La firma del impugnante o de su representante.

26.3. El plazo para presentar la impugnación es de cinco (5) días hábiles, contados desde el día siguiente de la notificación de la buena pro. La verificación de la presentación de los requisitos es realizada en un solo acto en la oportunidad de su presentación. Se puede otorgar un plazo máximo de subsanación de documentos de dos (2) días hábiles, contados desde el día siguiente de notificada la observación. En caso no se realice la subsanación en el plazo otorgado, se entenderá por no presentado. En caso la Mesa de Partes de la Entidad omita la observación de algún requisito de admisibilidad al momento de la presentación del recurso, la autoridad competente para resolver la impugnación puede conceder el plazo máximo de dos (2) días hábiles contados desde el día siguiente de la notificación de las observaciones, lo cual suspende todos los plazos del procedimiento de impugnación.

26.4. La impugnación es improcedente cuando:

a. Sea interpuesto fuera del plazo establecido.

b. Quien suscribe el escrito no sea el postor o su representante legal.

c. El postor se encuentre incurso en alguno de los impedimentos previstos en el artículo 7 de la presente norma.

d. El impugnante se encuentre incapacitado legalmente para ejercer actos civiles o administrativos, o carezca de legitimidad procesal para impugnar el acto objeto de cuestionamiento.

e. No exista conexión lógica entre los hechos expuestos en la impugnación y el petitorio del mismo.

f. Quien impugne sea el ganador de la Buena Pro.

g. Sea interpuesto contra las bases integradas o la contratación directa.

26.5. El recurso de apelación es resuelto por el Gerente General de Ositrán, mediante Resolución, en un plazo máximo de ocho (8) días hábiles, contados desde el día siguiente de la presentación o subsanación del recurso, según corresponda. Esta facultad es delegable. En caso se haya solicitado información adicional para mejor resolver dada la alta complejidad técnica, se puede extender dicho plazo hasta por un máximo de cinco (5) días hábiles; este plazo suspende todos los plazos del procedimiento de impugnación.

26.6. En caso el recurso sea declarado improcedente o infundado, se procede a ejecutar la garantía presentada, caso contrario se procede a devolver la misma, en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles contados a partir del día siguiente de resuelto el recurso. En caso de desistimiento antes de culminado el plazo para resolver el recurso de apelación, se ejecutará el 100% de la garantía presentada.

26.7. La Resolución que resuelve el recurso de apelación debe ser notificada en el domicilio procesal o en el domicilio electrónico autorizado y señalados en el recurso o en la absolución, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes de emitida. Asimismo, debe ser publicada en el portal web del Ositrán en el mismo plazo.

26.8. La resolución que resuelve la impugnación agota la vía administrativa. En caso dicha Resolución no sea emitida y/o notificada dentro de los plazos previstos, se entenderá por desestimado el recurso.

26.9. Procede la devolución de la garantía cuando:

a. El recurso sea declarado fundado en todo o en parte.

b. Se declare la nulidad y/o que carece de objeto pronunciarse sobre el fondo del asunto.

c. Con posterioridad a la interposición del recurso de apelación sobrevenga un impedimento para contratar con el Estado.

d. Opere la denegatoria ficta por no resolver y notificar la resolución dentro del plazo establecido.

Fecha de notificación del otorgamiento de la buena pro: 20 de noviembre de 2025.

3.



I. PETITORIO

1. Que, se declare la **NO ADMISIÓN Y/O LA DESCALIFICACIÓN** de la oferta presentada por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** (conformado por CESEL S.A., INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E.M.P. S.A., y MAB INGENIERÍA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ) **por haber presentado INFORMACIÓN FALSA en el la experiencia del Jefe de Ingeniería Vial.**
2. Que, se declare la **NO ADMISIÓN Y/O LA DESCALIFICACIÓN** de la oferta presentada por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** (conformado por CESEL S.A., INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E.M.P. S.A., y MAB INGENIERÍA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ) **por haber presentado INFORMACIÓN INEXACTA Y/O FALSA en la experiencia específica del postor.**
3. Que, se declare la **NO ADMISIÓN Y/O LA DESCALIFICACIÓN** de la oferta presentada por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** (conformado por CESEL S.A., INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E.M.P. S.A., y MAB INGENIERÍA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ) **por haber presentado INFORMACIÓN INEXACTA Y/O FALSA en la experiencia del personal clave.**
4. Que, se declare la **NO ADMISIÓN Y/O LA DESCALIFICACIÓN** de la oferta presentada por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** (conformado por CESEL S.A., INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E.M.P. S.A., y MAB INGENIERÍA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ) **porque la empresa ejecutora del servicio no cuenta con la Certificación ISO 37001.**
5. Que, se **REEVALÚE** el Factor de Evaluación 1 – Experiencia del Postor en Especialidad –, de la Oferta Técnica del **CONSORCIO ANILLO VIAL II** por cuanto el Comité de Selección le ha asignado erradamente el puntaje de sesenta (60) puntos, a pesar de haber acreditado menos de USD 163 millones de experiencia como postor. En ese sentido, solicitamos que se **REVOQUE** la decisión del Comité de Selección de otorgar el puntaje mencionado y se **DISPONGA** de restarle diez (10) puntos en dicho rubro.
6. Que, se **REDUZCA** el puntaje otorgado al **CONSORCIO ANILLO VIAL II** en los Factores de Evaluación de la Evaluación Técnica y; en consecuencia, se **REVOQUE** la decisión del Comité de Selección de otorgar cien (100) puntos en dicho rubro.



7. Que, el Comité de **REEVALÚE** el Cuadro de Determinación de Puntaje Total de las Ofertas y; en consecuencia, **CORRIJA** los montos consignados en la columna denominada "Puntaje ponderado Evaluación Económica (0.20 x PEEi=)" por **incurrir en errores aritméticos**.
8. Que, se **REVOQUE** el otorgamiento de la Buena Pro del **PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN ORDINARIO (PSO) N. ° 002-2025-OSITRAN "SERVICIO DE SUPERVISIÓN AL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LAS INVERSIONES OBLIGATORIAS DEL PROYECTO ANILLO VIAL PERIFÉRICO"**, a favor del **CONSORCIO ANILLO VIAL II** (conformado por CESEL S.A., INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E.M.P. S.A., y MAB INGENIERÍA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ).
9. Que, se **OTORGUE** la Buena Pro del **PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN ORDINARIO (PSO) N. ° 002-2025-OSITRAN "SERVICIO DE SUPERVISIÓN AL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LAS INVERSIONES OBLIGATORIAS DEL PROYECTO ANILLO VIAL PERIFÉRICO"** al **CONSORCIO ANILLO VIAL EHI** (conformado por las empresas: **EGIS VILLES ET TRANSPORTS SUCURSAL DEL PERÚ**; **HMV INGENIEROS LTDA SUCURSAL PERÚ**; e **INYP SA CW INFRASTRUCTURES, S.L.U. SUCURSAL DEL PERÚ**).

II. ANTECEDENTES

1. Para conocer los antecedentes del presente procedimiento de selección, corresponde señalar que ello se publicó en el marco de la ejecución del Proyecto Anillo Vial Periférico consiste en el diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento de una autopista urbana de aproximadamente 34.8 km de longitud, que conectará diversos distritos de Lima Metropolitana y de la Provincia Constitucional del Callao, bajo la modalidad de Asociación Público–Privada. El proyecto tiene por finalidad mejorar de manera significativa la movilidad urbana, la seguridad vial y la eficiencia del transporte en la capital, al articular un corredor perimetral de alta capacidad alrededor de Lima.
2. Así, para la ejecución integral del proyecto —incluidos el diseño, financiamiento, construcción, operación, mantenimiento de la autopista y la ejecución de las inversiones obligatorias— se organizó un procedimiento de selección, la cual culminó con la adjudicación de la Buena Pro a favor de la Sociedad Concesionaria Anillo Vial S.A.C. (en adelante, la "CONCESIONARIA"), vehículo concesionario del Consorcio Anillo Vial



Periférico, integrado, entre otras, por las empresas Ferrovial, Acciona y Sacyr. La concesión fue adjudicada por el Estado peruano como Proyecto Asociación Público Privada N. ° 03 “Anillo Vial Periférico”, mediante adjudicación directa efectuada el 4 de abril de 2024, al no presentarse terceros postores en el proceso de promoción a cargo de PROINVERSIÓN. En tal condición, la CONCESIONARIA es responsable de materializar las inversiones obligatorias y de explotar la infraestructura vial durante el plazo de la concesión, conforme al contrato de concesión y a la normativa sectorial aplicable.

3. En este contexto, y a fin de contar con una empresa supervisora independiente que se encargue del monitoreo y la asistencia técnica respecto del diseño y la construcción de las inversiones obligatorias a cargo de la CONCESIONARIA, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRÁN (en adelante, la “ENTIDAD”) convocó, con fecha 14 de julio de 2025, el Procedimiento de Selección Ordinario PSO N. ° 002-2025-OSITRAN, destinado a la contratación del “Servicio de supervisión al diseño y construcción de las inversiones obligatorias del Proyecto Anillo Vial Periférico” (en adelante, el “SERVICIO”). Dicho procedimiento se rige por el régimen especial de contratación de empresas supervisoras regulado por el Decreto Supremo N. ° 035-2001-PCM y sus Disposiciones Complementarias aprobadas por la Resolución de Consejo Directivo N. ° 0049-2023-CD-OSITRAN, habiéndose fijado para el SERVICIO un valor referencial de USD 131'017,479.87 (Ciento Treinta y Un Millones Diecisiete Mil Cuatrocientos Setenta y Nueve con 87/100 Dólares Americanos), monto que incluye los impuestos de ley y todo concepto que incide en el costo total del servicio de supervisión.
4. En la fecha establecida en el cronograma de la referida convocatoria, entre el 15 y el 25 de julio de 2025, se desarrolló la etapa de formulación de consultas y observaciones por parte de los participantes, quienes ejercieron su derecho a requerir precisiones y a formular propuestas de ajuste a las Bases del presente procedimiento de selección, garantizándose así la transparencia, publicidad y participación propias de esta fase precontractual.
5. Mediante Memorando N. ° 01183-2025-GSF-OSITRAN, de fecha 4 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informó que se habían recibido un total de cuatrocientas seis (406) consultas y observaciones, precisando que, dada su cantidad y complejidad técnica, resultaba necesario contar con un plazo adicional de diez (10) días hábiles para elaborar una absolución integral y técnicamente sustentada, por lo que solicitó al Comité de Selección la ampliación correspondiente.



6. Posteriormente, a través del Memorando N. ° 01319-2025-GSF-OSITRAN, de fecha 26 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió al Comité de Selección el documento denominado "Absolución de consultas y/u observaciones" referidas al Requerimiento (TDR), conteniendo el desarrollo y respuesta a cada una de las consultas y observaciones formuladas por los participantes en relación con el objeto, alcance y condiciones técnicas del servicio materia de contratación.
7. En esa misma línea, mediante Acta N. ° 00007-2025-CS-PSO-002-2025-OSITRAN, de fecha 5 de septiembre de 2025, el Comité de Selección llevó a cabo la sesión destinada a la "Absolución de consultas y/u observaciones a las Bases del PSO N. ° 002-2025-OSITRAN", dejando constancia de las precisiones y modificaciones efectuadas y disponiendo la publicación de dicha acta y de la absolución correspondiente en la página web institucional de OSITRÁN en esa misma fecha, con lo cual se integraron formalmente las Bases del procedimiento.
8. Como consecuencia de lo anterior, mediante Acta N. ° 00009-2025-CS-PSO-002-2025-OSITRAN, de fecha 22 de septiembre de 2025, el Comité de Selección dejó constancia de la publicación, en el portal institucional de OSITRÁN, de las Bases Integradas del PSO N. ° 002-2025-OSITRAN, las cuales pasaron a constituir el texto único y definitivo que rige el desarrollo del procedimiento de selección en todas sus etapas.
9. Con posterioridad, mediante Acta N. ° 00010-2025-CS-PSO-002-2025-OSITRAN, de fecha 7 de octubre de 2025, el Comité de Selección acordó reprogramar la etapa de presentación de propuestas hasta el 27 de octubre de 2025, con la finalidad de otorgar a los interesados un plazo razonable para la elaboración y culminación de sus ofertas técnicas y económicas, promoviendo de este modo una mayor concurrencia de postores y una competencia efectiva en el proceso.
10. En atención a lo acordado, con fecha 27 de octubre de 2025 se llevó a cabo la etapa de presentación de propuestas, recibándose a través de la Mesa de Partes Virtual de OSITRÁN un total de seis (06) propuestas por parte de los postores participantes, las cuales quedaron debidamente registradas y expeditas para su posterior evaluación técnica y económica en el marco del procedimiento de selección.
11. Seguidamente, mediante Acta N. ° 00011-2025-CS-PSO-002-2025-OSITRAN, de fecha 4 de noviembre de 2025, el Comité de Selección, considerando el



número de propuestas presentadas, la complejidad de los términos de referencia y la naturaleza altamente especializada del servicio de supervisión, acordó postergar la etapa de evaluación de propuestas y el otorgamiento de la Buena Pro del PSO N. ° 002-2025-OSITRAN hasta el 20 de noviembre de 2025, fijando como periodo de evaluación el comprendido entre el 28 de octubre y el 20 de noviembre de 2025 y estableciendo expresamente que la Buena Pro sería otorgada y notificada el 20 de noviembre de 2025 a través del portal web institucional de OSITRÁN.

12. En fecha 20 de noviembre de 2025, conforme al cronograma aprobado por el Comité de Selección y a lo consignado en el mediante Acta N. ° 00012-2025-CS-PSO-002-2025-OSITRAN, denominado "*Acta de evaluación técnica, económica y otorgamiento de Buena Pro del PSO N. ° 002-2025-OSITRAN*", publicado en la sección de contrataciones de la entidad, el Comité procedió a la apertura y evaluación de las propuestas técnicas y económicas presentadas por los seis postores, culminando con la emisión del cuadro de evaluación y del orden de prelación correspondiente.
13. En la etapa de evaluación técnica, una vez verificado el cumplimiento de los requisitos del Sobre N. ° 1, el Comité de Selección evaluó las propuestas contenidas en el Sobre N. ° 2, conforme a los criterios, factores y ponderaciones previstos en las Bases Integradas. Como resultado de dicha evaluación, se declaró admitidas y calificadas técnicamente, entre otras, las propuestas del **CONSORCIO ANILLO VIAL II** y del **CONSORCIO ANILLO VIAL EHI**, las cuales alcanzaron un puntaje técnico de 100 puntos, al haber cumplido íntegramente las exigencias técnicas del Requerimiento (TDR); por el contrario, la propuesta del Consorcio Conecta Lima – Supervisor fue declarada no admitida, al no cumplir con el monto mínimo de facturación exigido para la experiencia del Supervisor (Postor), lo que fue expresamente consignado en el Acta de Evaluación Técnica, Económica y Otorgamiento de Buena Pro.
14. Acto seguido, el Comité de Selección procedió a la apertura del Sobre N. ° 3 – Propuesta Económica de los postores que superaron la evaluación técnica, verificando que los montos ofertados se encontraran dentro de los límites y condiciones establecidas en las Bases Integradas. En particular, se dejó constancia de que la propuesta económica del **CONSORCIO ANILLO VIAL II** ascendía a USD 77'564,831.70 (Setenta y Siete Millones Quinientos Sesenta y Cuatro Mil Ochocientos Treinta y Uno con 70/100 Dólares Americanos), mientras que la propuesta del **CONSORCIO ANILLO VIAL EHI**, luego de la verificación y corrección aritmética de la estructura de presupuesto (Formato N. ° 10), quedó establecida en USD 92'447,286.76 (Noventa y Dos Millones



Cuatrocientos Cuarenta y Siete Mil Doscientos Ochenta y Seis con 76/100) con 70/100 Dólares Americanos), encontrándose ambas ofertas dentro de los márgenes de aceptación económica previstos en las Bases.

15. Sobre la base de los puntajes técnicos obtenidos y de las ofertas económicas verificadas, el Comité de Selección procedió al cálculo del puntaje total ponderado, aplicando la fórmula prevista en la Sección General de las Bases Integradas, que asigna un peso del ochenta por ciento (80 %) al puntaje técnico y del veinte por ciento (20 %) al puntaje económico. Como resultado de dicho cómputo, el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** alcanzó un puntaje total de 100.00 puntos, ubicándose en el primer lugar del orden de prelación, mientras que el **CONSORCIO ANILLO VIAL EHI** obtuvo un puntaje total de 96.16 puntos, situándose en el segundo lugar del orden de prelación; por su parte, los demás consorcios participantes alcanzaron puntajes inferiores (95.25 y 93.73 puntos, entre otros), quedando ubicados en posiciones posteriores del cuadro de prelación.
16. En atención al orden de prelación resultante, el Comité de Selección, en el acápite correspondiente del Acta de Evaluación Técnica, Económica y Otorgamiento de Buena Pro, acordó por unanimidad otorgar la Buena Pro del PSO N.º 002-2025-OSITRAN al **CONSORCIO ANILLO VIAL II**, por el monto adjudicado de USD 77'564,831.70 (Setenta y Siete Millones Quinientos Sesenta y Cuatro Mil Ochocientos Treinta y Uno con 70/100 Dólares Americanos), incluidos los impuestos de ley, disponiendo asimismo la publicación de dicho otorgamiento en la página web institucional de OSITRÁN, en cumplimiento de lo previsto en las Bases Integradas y en la normativa especial aplicable.
17. No obstante, del análisis detallado del Acta de Evaluación Técnica, Económica y Otorgamiento de Buena Pro, así como de la documentación que integra el expediente de selección, se advierten diversas irregularidades en la calificación de la oferta técnica presentada por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II**, las cuales han incidido de manera directa en la determinación del orden de prelación y en el otorgamiento de la Buena Pro. En tal virtud, y en estricto respeto de los principios de legalidad, transparencia, igualdad de trato, libre competencia y razonabilidad que rigen la contratación de empresas supervisoras por parte de OSITRÁN, se interpone el presente recurso de apelación, el mismo que se sustenta en los siguientes términos:

III. FUNDAMENTOS DE HECHO Y DERECHO



PRIMERA PRETENSIÓN:

Que, se declare la **NO ADMISIÓN Y/O LA DESCALIFICACIÓN** de la oferta presentada por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** (conformado por CESEL S.A., INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E.M.P. S.A., y MAB INGENIERÍA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ) **por haber presentado INFORMACIÓN FALSA en la experiencia del Jefe de Ingeniería Vial.**

1. Como primera pretensión, demostraremos que la oferta presentada por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** contiene información **FALSA**; por lo que, **DEBE NO ADMITIRSE Y/O DESCALIFICARSE LA PROPUESTA DEL CONSORCIO ANILLO VIAL II.**
2. Sobre ello, para acreditar la experiencia del Jefe de Ingeniería Vial propuesto en cumplimiento con las Bases Integradas, el **Consortio Anillo Vial II** presentó el formato N. ° 06 *Curriculum Vitae* del personal clave propuesto y los certificados de trabajo del trabajador de INECO, Francisco Alcaraz Serrano, donde se certifica que el trabajador habría ejercido las funciones de **Supervisor de la obra** "Infraestructura Vial Interurbana "Autovía A-14" en el tramo Lleida – Rosselló. (8 km)" para el Cliente: "Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España. Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña" entre el 1 de diciembre de 2013 y el 31 de julio de 2017, como se aprecia a continuación:

Folio 2112 del Sobre N. ° 2 "Propuesta técnica" – Formato N. °06

8 TRABAJOS REALIZADOS SIMILARES AL PROPUESTO					
TRABAJO	TIPO	FIRMA/ ENTIDAD	UBICACIÓN	PERIODO (Del: Al:)	TIEMPO TOTAL (Años/mes)
Sub-Jefe para la rehabilitación de la Autovía A2 en la Provincia de Lleida. Diversos tramos. Límite de provincia Huesca, del p.k. 443+700 al 460+000. Variante de Lleida del p.k. 460+000 al p.k. 475+000. Cervera, del p.k. 514+000 al p.k. 522+270.	Supervisión de Obras	Firma: Ineco Cliente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España. Demarcación de Carreteras de Cataluña.	Lleida (España)	02/2020 al 07/2025	5 años y 6 meses
Supervisor de la conservación integral de la Unidad de Carreteras de Lleida. Ampliación de calzada, Geni de la sal, N-260 p.k. 202+690 293+000. Construcción de glorieta, La Seu d'Urgell, N-260 p.k. 227+102 al 228+640. Rehabilitación de pavimento, Arre de provincia Tarragona, N-260 p.k. 200+000 al 201+000.	Supervisión de Obras	Firma: INECO Cliente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España. Demarcación de Carreteras de Cataluña.	Lleida (España)	08/2017 al 01/2020	2 años y 5 meses
Supervisor de la obra de la Infraestructura Vial Interurbana "Autovía A-14" en el tramo comprendido entre Lleida – Rosselló. (8 km).	Supervisión de Obras	Firma: INECO Cliente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España. Demarcación de Carreteras de Cataluña.	Lleida (España)	12/2013 al 07/2017	3 años y 8 meses
Total				11 años y 7 meses	



2132



TÍTULO DEL PROYECTO	PUESTO	CLIENTE	FECHA INICIO FIN DE SUS SERVICIOS	PLAZO
Obra de la infraestructura vial interurbana "Autovía A-14" en el tramo comprendido entre Lleida - Roselló. (8 km)	Supervisor	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España, Demarcación de Carreteras de Cataluña	12/2013 al 07/2017	3 años y 8 meses

La mencionada labor profesional se ha desempeñado con eficiencia y dedicación a entera satisfacción.

En Madrid, a 21 de octubre de 2025,



Patricia Rey Romero
Directora General de Ingeniería y Consultoría

3. Como se puede advertir, dicho certificado desprende dos (2) supuestos hechos: **Primero**, que la empresa INECO asumió el rol de Supervisor de la obra "Infraestructura Vial Interurbana "Autovía A-14" en el tramo Lleida – Roselló. (8 km)"; y, **segundo**, que la empresa INECO contrató al señor Francisco Alcaraz Serrano como Supervisor de la referida obra.
4. Sin embargo, en las siguientes líneas demostraremos que el certificado emitido por INECO en favor del señor Francisco Alcaraz Serrano para acreditar su experiencia en la obra "Infraestructura Vial Interurbana "Autovía A-14" en el tramo Lleida – Roselló. (8 km)" es completamente **FALSO**, toda vez que, (i) INECO no se encargó del servicio de Supervisión en la obra "Infraestructura Vial Interurbana "Autovía A-14" en el tramo Lleida – Roselló. (8 km)"; y (ii) el señor Francisco Alcaraz Serrano no asumió el cargo de Supervisor en la obra "Infraestructura Vial Interurbana "Autovía A-14" en el tramo Lleida – Roselló. (8 km)".
5. Como punto preliminar, corresponde citar el artículo 27° de la Resolución de Consejo Directivo N. ° 0049-2023-DC-OSITRÁN, el cual dispone que **todos los documentos presentados por los postores tienen carácter de declaración jurada, siendo ellos responsables de su exactitud y veracidad del**



contenido de sus propuestas. Asimismo, dicho articulado dispone que, de detectarse falsedad en la información proporcionada por el postor, se procede a su descalificación y se otorga la buena pro al postor que ocupó el segundo lugar e inclusive en el inicio de acciones penales en su contra, como se puede apreciar a continuación:

Artículo 27.- Veracidad de la información y documentación

Todos los documentos presentados por los postores tienen carácter de declaración jurada, siendo estos responsables de la exactitud y veracidad del contenido de sus propuestas, teniéndose estos como veraces. Ositrán se reserva el derecho de verificar dicha información en cualquier momento.

De detectarse falsedad en la información proporcionada por el postor o adjudicatario, se procede a su descalificación o nulidad del otorgamiento de la buena pro, según corresponda, y se otorga la buena pro al postor que ocupe el segundo orden de prelación, según sea el caso.

En caso se detecte falsedad en la información para la suscripción del contrato, el adjudicatario pierde la buena pro y esta se otorga al postor que ocupe el segundo orden de prelación, según sea el caso.

Toda presentación de documentación falsa conlleva al inicio de las acciones legales pertinentes.

Una vez consentido el otorgamiento de la buena pro, la Jefatura de Logística y Control Patrimonial realiza la verificación de la oferta presentada por el postor ganador de la buena pro; asimismo, dicha Jefatura puede realizar la verificación de la documentación presentada para el perfeccionamiento del contrato, sin perjuicio de que el área usuaria solicite las verificaciones correspondientes durante la ejecución del mismo.

En caso de comprobar la inexactitud o falsedad en las declaraciones, información o documentación presentada, la Entidad puede declarar la nulidad del otorgamiento de la buena pro o del contrato, dependiendo de la oportunidad en la que se hizo la comprobación.

Adicionalmente, la Entidad, a través de la Procuraduría Pública, comunica al Ministerio Público para que interponga la acción penal correspondiente.

6. Teniendo ello presente, procedemos a desarrollar la argumentación que acredita la evidente falsedad del certificado presentado respecto a la experiencia del Jefe de Ingeniería Vial como Supervisor de la obra



"Infraestructura Vial Interurbana "Autovía A-14" en el tramo Lleida – Rosselló. (8 km)" para el Cliente: "Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España:

3.1. **Sobre las pruebas objetivas que demuestran la falsedad del certificado presentado respecto a la experiencia del Jefe de Ingeniería Vial como Supervisor de la obra "Infraestructura Vial Interurbana "Autovía A-14" en el tramo Lleida – Rosselló. (8 km)" para el Cliente: "Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España:**

7. Como se expuso anteriormente, el certificado cuestionado hace referencia al servicio de supervisión de la obra correspondiente a la "Autovía A-14 Lleida-Frontera Francesa, Tramo: Lleida (enlace con la A-2)-Rosselló, Provincia de Lleida, licitadas por el entonces Ministerio de Fomento de España (hoy Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) de España.

8. Así, informamos a su Despacho que existen diversas pruebas objetivas que presentaremos para acreditar que, el **Consorcio Anillo Vial II** presentó un documento **FALSO** para acreditar la experiencia de su Jefe de Ingeniería Vial propuesto. Veamos:

3.1.1. **Sobre los documentos que acreditan que la empresa que verdaderamente participó como Supervisor en la "Autovía a-14 Lleida-frontera francesa. tramo: Lleida (enlace con la a-2)-Rosselló" fue INYPSA y no INECO:**

9. **EN PRIMER LUGAR**, en el marco de la obra "Autovía a-14 Lleida-frontera francesa. tramo: Lleida (enlace con la a-2)-Rosselló", le informamos que únicamente participaron los siguientes actores:


PRIMERO, la Administración de la obra "Autovía a-14 Lleida-frontera francesa. tramo: Lleida (enlace con la a-2)-Rosselló" estaba a cargo de la **Dirección General de Carreteras de la Demarcación de Carreteras del Estado de Cataluña correspondiente al Ministerio de Fomento**, a cargo del señor **Juan Antonio Romero Lacasa** (ingeniero de caminos del Ministerio de Transportes, Entidad pública).

Ello consta en el Pliego de Prescripciones Técnicas⁴ de la obra "Autovía a-14 Lleida-frontera francesa. tramo: Lleida (enlace con la a-2)-Rosselló", la cual se visualiza a continuación:

⁴ El Pliego de Prescripciones Técnicas contiene las indicaciones técnicas del procedimiento de selección, según la normativa española; por lo que, se tratan de las Bases Integradas Definitivas de dicho Concurso.



Página 2 del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares
(Bases) del Contrato de Servicios de Control y Vigilancia durante la
ejecución de las Obras



PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES

0 - CUADRO DE CARACTERÍSTICAS

0.1.- ADMINISTRACIÓN

MINISTERIO DE FOMENTO.
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS.
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

0.2.- TÍTULO DE LA OBRA

"AUTOVÍA A-14 LLEIDA-FRONTERA FRANCESA. TRAMO: LLEIDA (ENLACE CON LA A-2)-
ROSSELLÓ". PROVINCIA DE LLEIDA".
CLAVE 12-1-3860

0.3.- NIVEL DE ASEGURAMIENTO DE CALIDAD DE LA OBRA



Nivel A

0.4.- DIRECTOR DE LA OBRA Y DIRECTOR DEL CONTRATO DE SERVICIOS

D. Juan Antonio Romero Lacasa



SEGUNDO, el Contratista (ejecutor) de la obra "Autovía a-14 Lleida-frontera francesa. tramo: Lleida (enlace con la a-2)-Rosselló" fue la empresa Acciona Infraestructuras, S.A, como se aprecia en el Anuncio de Adjudicación publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE):



	BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO	
Num. 105	Jueves 30 de abril de 2009	Sec. V-A. Pag. 51199
V. Anuncios		
A. Anuncios de licitaciones públicas y adjudicaciones		
MINISTERIO DE FOMENTO		
14178	<i>Anuncio de adjudicación de: Dirección General de Carreteras. Objeto: Autovía Lleida - Frontera Francesa (A-14). Tramo: Lleida (A-2) - Rosselló. Provincia de Lleida. Expediente: 12-L-3860</i>	
1. Entidad adjudicadora.		
a) Organismo: Dirección General de Carreteras.		
c) Número de expediente: 12-L-3860.		
2. Objeto del contrato.		
a) Tipo de contrato: Obras.		
b) Descripción del objeto: Autovía Lleida - Frontera Francesa (A-14). Tramo: Lleida (A-2) - Rosselló. Provincia de Lleida.		
4. Presupuesto base de licitación o canon de explotación. Importe total (euros).		
67.901.357,88 euros		
5. Adjudicación.		
a) Fecha: 7 de abril de 2009.		
b) Contratista: "Acciona Infraestructuras, Sociedad Anónima".		
c) Nacionalidad: España.		
d) Importe de adjudicación: 40.346.986,85 euros.		
Madrid, 23 de abril de 2009.- Secretario General.		
ID: A090028216-1		

TERCERO, el servicio de Asistencia Técnica de Control y Vigilancia (Supervisión) de la obra "Autovía a-14 Lleida-frontera francesa. tramo: Lleida (enlace con la a-2)-Rosselló" estuvo a cargo de la empresa INYPSA INFORMES Y PROYECTOS S.A., conforme se aprecia en el Boletín Oficial del Estado y Adjudicación definitiva del Ministerio de Fomento emitido a INYPSA:



	BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO	
Num. 290	Miércoles 2 de diciembre de 2009	Sec. V-A. Pág. 150009

V. Anuncios

A. Anuncios de licitaciones públicas y adjudicaciones

MINISTERIO DE FOMENTO

41769 *Anuncio de adjudicación de: Dirección General de Carreteras. Objeto: Control y vigilancia de las obras: Autovía A-14 Lleida-Frontera francesa. Tramo: Lleida (Enlace con la A-2)-Rosselló. Provincia de Lleida. Expediente: 30.96/09-6; 12-L-3860; AT-L-3860.*

1. Entidad adjudicadora:

a) Organismo: Dirección General de Carreteras.

c) Número de expediente: 30.96/09-6; 12-L-3860; AT-L-3860.

2. Objeto del contrato:

a) Tipo: Servicios.

b) Descripción: Control y vigilancia de las obras: Autovía A-14 Lleida-frontera francesa. Tramo: Lleida (enlace con la A-2)-Rosselló. Provincia de Lleida.

d) CPV (Referencia de Nomenclatura): 71311000.

3. Tramitación y procedimiento:

a) Tramitación: Ordinaria.

b) Procedimiento: Abierto.

4. Presupuesto base de licitación. Importe neto: 1.475.234,67 euros. IVA (%): 16,00. Importe total: 1.711.272,22 euros.

5. Adjudicación:

a) Fecha: 23 de noviembre de 2009.

b) Contratista: "Informes y Proyectos, Sociedad Anónima" (INYPSA).

c) Importe o canon de adjudicación. Importe neto: 1.190.514,41 euros. IVA (%): 16,00. Importe total: 1.380.996,72 euros.

Madrid, 25 de noviembre de 2009.- El Secretario General de Carreteras.

ID: A090087376-1

Sobre este punto, corresponde precisar que, de acuerdo a la normativa española, **el Servicio de Control y Vigilancia de una obra es igual al Servicio de Supervisión de una obra**, toda vez que, de conformidad con los artículos 10º, 196º y 210º, numeral 1) de la Ley 30/2007, Ley de Contratos del Sector Público español, se establece taxativamente que el servicio de control y vigilancia corresponde a un contratos de servicios independiente con la finalidad de **dirigir, revisar y verificar la ejecución del contrato**.


Por consiguiente, queda totalmente demostrado que la empresa encargada de revisar la correcta ejecución de la obra "Autovía a-14 Lleida-frontera francesa. tramo: Lleida (enlace con la a-2)-Rosselló" era evidentemente **INYPSA INFORMES Y PROYECTOS S.A.**

10. **EN SEGUNDO LUGAR**, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento e INYPSA INFORMES Y PROYECTOS S.A. fueron las únicas partes



que suscribieron el **contrato, modificatorios y prórrogas** para la ejecución del servicio de supervisión de la "AUTOVÍA A-14 LLEIDA-FRONTERA FRANCESA. TRAMO: LLEIDA (ENLACE CON LA A-2)-ROSSELLÓ":

Contrato de Servicios 12-L-3860

 MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
	DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
	SECRETARÍA GENERAL

30.96/09-6

En Madrid, a 14 de junio de 2009

COMPARECEN

DE UNA PARTE: DON ALFREDO GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Secretario General de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, actuando en representación del Estado, en virtud de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes de 4 de junio de 1996 (B.O.E., de 6 de junio de 1996).

Y DE LA OTRA: DON MANUEL LUIS BLASCO SIGRIST, mayor de edad, con Documento Nacional de Identidad número 01475215-H, actuando en nombre y representación de la empresa INYESA INFORMES Y PROYECTOS, S.A., con C.I.F., número A-28249977, de conformidad con la escritura pública otorgada en Madrid, a 1 de julio de 2002, ante el Notario de su Ilustre Colegio, Don Francisco Javier Pérez de Camino Palacios, con el número 1.763 de su protocolo.

ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

PRIMERO.- El presente contrato es complementario al firmado con fecha 14 de diciembre de 2009, que fue adjudicado a favor de la Empresa INYESA INFORMES Y PROYECTOS, S.A., el contrato de Servicios para "Control y vigilancia de las obras Autovía A-14 Lleida-Frontera Francesa. Tramo: Lleida (Enlace con la A-2)-Rosselló. Provincia de Lleida", por un importe de 1.380.996,72 €.

SEGUNDO.- Con fecha 23 de junio de 2017 el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda aprobó la presente modificación del referido contrato de Servicios, cuya ejecución se contrata por un presupuesto adicional de 53.451,10 €

TERCERO.- La contracción del gasto fue efectuada por el Servicio de Contabilidad Presupuestaria el día 19 de junio de 2017 con cargo a la aplicación presupuestaria 17.38.453B.601 del vigente Presupuesto de Gastos del Estado y su fiscalización previa tuvo lugar con fecha 21 de junio de 2017



CLÁUSULAS DEL CONTRATO


PRIMERA.- INYPSA INFORMES Y PROYECTOS, S.A., se compromete a la ejecución del Contrato, con estricta sujeción al Pliego de Prescripciones Técnicas, Cuadros de Precios y Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares que figuran en la modificación del contrato aprobada por la Administración, documentos contractuales que acepta plenamente y deja constancia firmando en este acto su conformidad.

SEGUNDA.- El precio que será abonado por el Estado, previa presentación de las oportunas cuentas, será el de **53.451,10 €**, dentro de los límites máximos siguientes:

Año 2017	42.090,80 €
Año 2018	11.360,30 €

11. **EN TERCER LUGAR**, adjuntamos al presente recurso de apelación las **certificaciones de pago mensuales de supervisión de obra desde el año 2009 al año 2017** a favor de INYPSA INFORMES Y PROYECTOS S.A., los mismos que se encuentran certificados por Ministerio de Fomento, en el marco del contrato de supervisor de obra de la "AUTOVÍA A-14 LLEIDA-FRONTERA FRANCESA. TRAMO: LLEIDA (ENLACE CON LA A-2)-ROSSELLÓ". A modo de referencia adjuntamos un comprobante:

Comprobante de pago a favor de INYPSA

 Ministerio de Fomento Dirección General de Carreteras DEMANCACION DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA Unidad de Carreteras de Lleida Ref. L-3880/			Cuenta Nº 1 AT L-3880/ Ref. B. Gra	
Cuenta relativa al expediente que se resuelve formulada por el Jefe de la Demarcación que suscribe				
Sección Económica: 17	Concepto presupuestario: 17.38.4531.0801	Programa: 453B.0801		
Número de Expediente: 630.09.25.38803	Código Proj. Inversión: 2005.17.038.4198.00.0003	Superproyecto: 2004.17.038.9465	Año: 2010	
TÍTULO: Control y vigilancia de las obras: Autovía A-14, Lleida-Frontera Francesa. Tramo: Lleida (Enlace con la A-2) - Roselló. Provincia de Lleida. Clave 12-L-3880 Tramo: LLEIDA (ENLACE CON LA A-2) - ROSSELLÓ Carretera: A-14 (Autovía) Provincia de Lleida				
1. CARGO				
2009	0,000	IMPORTE EN EUROS Presupuesto líquido vigente: 1.380.996.720.000 Importe abonado: 0.000.000 Total anualidades: 1.380.996.720		
2010	386.367.820			
2011	386.367.820			
2012	386.367.820			
2013	221.922.980			
2. DATA				
Empresa adjudicatario: INFORMES Y PROYECTOS, S.A. (INYPSA)			IMPORTE EN EUROS 43.563,41	
A-28249677 C/ General Olayo Portier, 49 28001 - Madrid				
Ejecutado en el mes de la fecha.				



12. **EN CUARTO LUGAR**, la participación de INYPSA INFORMES Y PROYECTOS S.A. como supervisor de obra de la "AUTOVÍA A-14 LLEIDA-FRONTERA FRANCESA. TRAMO: LLEIDA (ENLACE CON LA A-2)-ROSSELLÓ" fue hasta la recepción de la misma por parte del Ministerio de Fomento de Cataluña, tal y como consta en el **ACTA DE RECEPCION del contrato de supervisión de obras de INYPSA** firmado por varios miembros del Ministerio de Fomento y por INYPSA INFORMES Y PROYECTOS S.A.:

Acta de Recepción de la Obra "AUTOVÍA A-14 LLEIDA-FRONTERA FRANCESA. TRAMO: LLEIDA (ENLACE CON LA A-2)-ROSSELLÓ"

ACTA DE RECEPCIÓN	
"Control y vigilancia de las obras: Autovía A-14, Lleida-Francia-Francia. Tramo: Lleida (Enlace con la A-2) - Roselló. Provincia de Lleida. Clave de contrato: AT-L-3860. Referencia: 35.25/17-6/36.160/16-6/35.204/15-6/36.95/13-6/30.90/09-06). Clave de obra: 12-L-3860"	
Por la Administración Contratante, El Jefe de la Demarcación de Carreteras en Cataluña, D. LUIS BÓNET L'NUESA,	Presupuesto de Adjudicación: 1.380.996,72 € Firma del Contrato: 14-12-2009 Plazo de ejecución inicial: 43 meses Importe adicional por IVA: 57.847,99 € Importe por Revisión de Precios: 15.128,71 € Importe Modificado: 53.451,10 € Aprobación de Modificado: 23-09-2017 Inicio de la obra: 14-07-2013/00-12-2017 Total inversión: 1.507.224,52 €
Por la Dirección del Contrato, el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos del Estado, D. JUAN ANTONIO ROMERO LACASA,	La Intervención General de la Administración General del Estado ha designado representante en este acto, según escrito de 23 de febrero de 2018, referencia 201800384, asistido por un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de la Confederación Hidrográfica del Ebro.
Por la IGAE, la Interventora de la Delegación de Economía y Hacienda en Lleida, D.ª MARTA QUINYAN GOROSTEGUI,	Así pues, el día 27 de junio de 2018 se reúnen en la Unidad de Carreteras de Lleida los señores que se relacionan al margen, para el examen de la documentación reunida en los Pliegos de Prescripciones Técnicas Particulares y en los de Cláusulas Administrativas Particulares.
Como Asesor, el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos del Estado adscrito a la Conf. Hidrográfica del Ebro, D. GONZALO RABASA PÉREZ,	El director del contrato expone que los trabajos previstos en este contrato se han llevado a cabo de acuerdo con las condiciones contractuales y los Pliegos de aplicación.
Por el Consorcio, D. FRANCISCO HERNÁNDEZ GARCÍA en nombre y representación de INYPSA INFORMES Y PROYECTOS, S.A.	Se indica que el contrato citado ha sido objeto de prórroga en 4 ocasiones.
	La representante de la Intervención comprueba los trabajos cuyo resultado considera favorable con observaciones. Los informes prescritos en el punto 4 del pliego de prescripciones técnicas no reflejan el desarrollo de obras elementales previsto en el mismo y bien dichos trabajos están realizados por el consorcio puesto que sirven de base de las relaciones variaciones mensuales.
	Una vez revisados los trabajos contratados y encontrándolos conforme, se dan por recibidos.
	Y para que conste, los Asistentes al acto firman nueve (9) ejemplares de la presente Acta, en la fecha y lugar indicados.



13. **EN QUINTO LUGAR**, existe un **Certificado de Trabajo** emitido por el Ministerio de Fomento a favor de INYPSA INFORMES Y PROYECTOS SA en el marco del contrato de supervisor de obra de la "AUTOVÍA A-14 LLEIDA-FRONTERA FRANCESA. TRAMO: LLEIDA (ENLACE CON LA A-2)-ROSSELLÓ", que acredita que INYPSA se encargó únicamente del servicio de control y vigilancia, como se aprecia a continuación.

Certificado de Servicios del 21 de septiembre de 2020

6º Que el importe total sin I.V.A. vigente del contrato de servicios que comprende el proyecto completo ejecutado es de 1.247.191,94 euros.

7º Que los trabajos de Control y Vigilancia de obras realizados por INYPSA INFORMES Y PROYECTOS S.A., han incluido la supervisión de las obras en todos los aspectos técnicos, ambientales, administrativos, legales y financieros y se están ejecutando cumpliendo con las exigencias contractuales y con las especificaciones técnicas, de tal manera que se han recibido los trabajos a plena satisfacción de la Entidad Contratante.

FIRMA: BONET LUNESA, J. L.
FIRMA: HERRERO LLIZANO, J.
Localidad: 71 de 71 - Código Postal: 71001
Verificado en INYPSA / sede matriz

MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCIÓN GENERAL DE INGENIERÍA DE CARRETERAS

14. **Por ello, queda completamente demostrado y acreditado que fue INYPSA INFORMES Y PROYECTOS SA y no INECO quien ejecutó la supervisión de la obra de la "AUTOVÍA A-14 LLEIDA-FRONTERA FRANCESA. TRAMO: LLEIDA (ENLACE CON LA A-2)-ROSSELLÓ" entre los años 2009 y 2017. Por lo que ni INECO, ni ningún trabajador de su staff, realizaron funciones de supervisión de la obra.**
- 3.1.2. **Sobre los documentos que acreditan que el ingeniero propuesto por el Consorcio Anillo Vial II, el señor Francisco Alcaraz Serrano, no participó como Supervisor en la "Autovía a-14 Lleida-frontera francesa. tramo: Lleida (enlace con la a-2)-Rosselló":**
15. Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, informamos a su despacho que resulta **FALSO** que el Jefe de Ingeniería Vial propuesto por el **Consorcio Anillo Vial II** haya participado como Supervisor de obra de la "AUTOVÍA A-14 LLEIDA-FRONTERA FRANCESA. TRAMO: LLEIDA (ENLACE CON LA A-2)-



ROSSELLÓ", toda vez que, dicho profesional no disponía de la titulación de Ing. Caminos, Canales y Puertos.

En efecto, el numeral 5) del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares de la obra **Autovía a-14 Lleida-frontera francesa. tramo: Lleida (enlace con la a-2)-Rosselló** estableció como requisito del personal de supervisión de la obra que el cargo de Jefe de Unidad (Jefe de supervisión) debía contar con la titulación requerida era de Ing. Caminos, Canales y Puertos con una experiencia de 7 años:

Página 9 del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares
(Bases) del Contrato de Servicios de Control y Vigilancia durante la
ejecución de las Obras

5.- EQUIPO TÉCNICO DEL ADJUDICATARIO Y MEDIOS AUXILIARES.

5.1.- PERSONAL

- **1 Jefe de Unidad**, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos con una experiencia del orden de 7 años como Jefe de Unidad y preferentemente con antecedentes como Jefe de obra o Jefe de producción. Además de responsable general de la Unidad será responsable directo del tratamiento de las No Conformidades y del control económico y presupuestario. Llevará, en primera instancia, las relaciones con terceros y el seguimiento del trámite expropiatorio.
- **1 Asesor especialista en estructuras mixtas**, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos con una experiencia del orden de 10 años en este tipo de estructuras. Dedicación parcial (4 meses).
- **1 Ingeniero Técnico de Obras Públicas**, que desempeñará funciones de responsable del control cuantitativo y estadístico de la obra (tratamiento de la información derivada de las mediciones y aplicación a programas informáticos). Con experiencia mínima de 5 años y pleno dominio de CLIP, Autocad, y programas de mediciones.
- **1 Ingeniero Técnico Topógrafo**, que desempeñará funciones de responsable del control geométrico y de su aplicación al control cuantitativo (realización de mediciones y explotación del programa de presupuestos). Con experiencia mínima de 5 años y con pleno dominio de Autocad.
- **1 Auxiliar de topografía**, que auxiliará al ingeniero técnico topógrafo en labores elementales tales como cálculos sencillos, anotaciones de datos en el manejo de aparatos para adquirir la competencia profesional correspondiente.
- **1 Auxiliar administrativo** que desempeñará funciones de secretaría, archivo y auxilio general a toda la organización, con amplios conocimientos de informática.
- **1 Auxiliar técnico**: Es el trabajador que con conocimientos teóricos-prácticos suficientes, experiencias y dotes de mando, deberá tener además de conocimientos de aritmética y geometría de replanteo, alineación, nivelación y cubicaciones, topografía a nivel suficiente para realizar las operaciones anteriores y determinar superficies de parcelas; de lectura e interpretación de planos sencillos, de geología, de las definiciones y clasificaciones de los distintos elementos de las obras, de normas sobre ejecución de los trabajos y calidad de materiales a utilizar y realización de ensayos para el control de calidad, de maquinaria y organización de equipos de trabajo, así como nociones de los oficios empleados en el desempeño de su cometido y amplios conocimientos de informática. Trabjará en estrecha colaboración y dependencia del ITOP.
- **2 Inspectores de campo**, uno para tierras y firmes y otro para estructuras: Son los trabajadores que con los conocimientos teóricos-prácticos precisos y experiencia suficiente para el control y vigilancia de las obras, coordinan la actuación con vistas a garantizar que las mismas se ejecutan ajustadas al proyecto vigente o modificaciones

Sin embargo, reiteramos que el Jefe de Ingeniería Vial propuesto por el **Consorcio Anillo Vial II** no cuenta con el título en Caminos, Canales y Puertos, por lo que resulta imposible que él haya participado como Supervisor de obra de la "AUTOVÍA A-14 LLEIDA-FRONTERA FRANCESA. TRAMO: LLEIDA (ENLACE CON LA A-2)-ROSSELLÓ".



Por el contrario, el señor Francisco Alcaraz Serrano únicamente cuenta con el título de Ingeniero Civil, tal y como el propio Consorcio Adjudicatario presentó en el folio 2113 de su Oferta Técnica:



16. POR ELLO, SE CONCLUYE DE MANERA INEQUIVOCA, QUE SEGÚN LA DESCRIPCIÓN DE LOS ALCANCES DEL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES DEL CONTRATO DE INYPSA, EL CERTIFICADO DE BUENA EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS DE SUPERVISIÓN EMITIDO POR EL MINISTERIO DE FOMENTO, ASÍ COMO TODA LA DOCUMENTACIÓN CONTRACTUAL PRESENTADA DE LOS PUNTOS ANTERIORES, FUE LA EMPRESA INYPSA CON SUS PROFESIONALES QUIEN REALIZÓ TODOS LOS TRABAJOS DE SUPERVISIÓN DE OBRA DE LA "AUTOVÍA A-14 LLEIDA-FRONTERA FRANCESA. TRAMO: LLEIDA (ENLACE CON LA A-2)-ROSSELLÓ". POR LO TANTO, NI INECO NI NINGÚN TRABAJADOR DE SU STAFF, REALIZARON LA SUPERVISIÓN DE LA OBRA.
- 3.2. Sobre el sustento jurídico que demuestra la falsedad del certificado presentado respecto a la experiencia del Jefe de Ingeniería Vial como Supervisor de la obra "Infraestructura Vial Interurbana "Autovía A-14" en el tramo Lleida – Rosselló. (8 km)" para el Cliente: "Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España:

17. Sobre este punto, queremos ser enfáticos en que no es posible que existan 2 supervisores en una obra, ni en la normativa peruana ni en la normativa española; por lo que, resulta FALSO que existan 2 supervisores en un solo proyecto, toda vez que, ni la normativa española ni la peruana contemplan la posibilidad de que una entidad pública pueda adjudicar el mismo contrato a dos empresas independientes sin ningún vínculo contractual. Es decir, no puede existir doble supervisión para una misma obra. Así, INECO no podría argumentar que ejerció labores de control y vigilancia (supervisión) al mismo tiempo que nuestra empresa para el proyecto de "AUTOVÍA A-14 LLEIDA-FRONTERA FRANCESA. TRAMO: LLEIDA (ENLACE CON LA A-2)-ROSSELLÓ". Y esa lógica se traduce también a la realidad peruana, la cual expondremos a continuación a fin de que se tenga en cuenta desestimar cualquier argumento que pueda ir por dicha línea.

- **Sobre la regulación peruana:**

18. En el marco de la normativa regulatoria de OSITRAN, el artículo 3° del Reglamento para la Contratación de Empresas Supervisoras por parte del OSITRAN, aprobado mediante Decreto Supremo No. 035-2001-PCM, señala:

EMPRESA SUPERVISORA: Persona natural o jurídica, de reconocido prestigio y solvencia, especializada en brindar el servicio al cual se refiere el presente Reglamento, que efectúa, por encargo, determinadas funciones de supervisión que corresponden a OSITRAN conforme a lo establecido en el Artículo 33 del Reglamento General del OSITRAN aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-2001-PCM y al Reglamento General de Supervisión de OSITRAN aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 007-99-CD/OSITRAN, así como sus ampliatorias y modificatorias.

19. El artículo 4° del propio Reglamento señala:

Artículo 4.- Los exámenes que practiquen las EMPRESAS SUPERVISORAS comprenderán principalmente:

a. El cumplimiento de las obligaciones legales y, de ser el caso, de las obligaciones que consten en los respectivos contratos de concesión, incidiendo en el siguiente listado enunciativo de actividades: inversiones en mejoras obligatorias y eventuales; planes de diseño de ejecución de obras y trabajos; revisión de los contratos de operación suscritos con el OPERADOR PRINCIPAL; revisión de los contratos de operación suscritos con los OPERADORES SECUNDARIOS; monitoreo de subcontratistas; contabilidad de la concesionaria y contabilidad



separada; procedimientos administrativos; reportes de información económica, estadística, financiera, legal, entre otros; prestación de servicios regulados; monitoreo y protección de la competencia en el caso de servicios no regulados; contratación y vigencia de seguros; coordinación del otorgamiento de licencias por parte de otros organismos estatales; operaciones esenciales, complementarias y accesorias realizadas en la explotación de la INFRAESTRUCTURA, calidad de prestación de los servicios y de ejecución de las mejoras; cumplimiento normativo de las disposiciones legales sobre medio ambiente, efectos sobre la posible contaminación ambiental; acciones en materia de seguridad y prevención de accidentes; procedimientos operativos; mantenimiento de INFRAESTRUCTURA, equipos y sistemas; atención de emergencias; capacitación; estándares de calidad; supervisión del pago correcto de la Tasa de Regulación y de la Tasa de Retribución; aplicación de reglamentos técnicos; acceso universal a la INFRAESTRUCTURA, configuración de casos de fuerza mayor; condiciones y vigencia de las fianzas y garantías; endeudamiento garantizado permitido; vigencia de poderes; bienes de la concesión y conciliación de los pagos.

b. El cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros similares que se deriven de las normas vigentes o del respectivo contrato de concesión, según corresponda.

c. El cumplimiento de los reglamentos, normas y procedimientos establecidos por OSITRAN.

En el caso de supervisiones especiales, dichos exámenes estarán orientados únicamente a la supervisión oportuna de las actividades señaladas en las Bases del respectivo procedimiento de selección.

20. Estos artículos deben ser leídos de forma conjunta con lo expuesto en el artículo 3° de la Resolución de Consejo Directivo No. 0049-2023-CD-OSITRAN mediante la cual se aprobaron las Disposiciones Complementarias para la Contratación de Empresas Supervisoras por parte del Ositrán y su Exposición de Motivos:

Artículo 3.- Referencias y definiciones

3.1. La presente norma utiliza las referencias y definiciones establecidas en el artículo 3 del Reglamento para la Contratación de Empresas Supervisoras por parte de Ositrán, y en el artículo 1 del Reglamento General del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura del Transporte de Uso Público.



3.2. Adicionalmente, se aplican las siguientes definiciones:

i. *Actividades de Supervisión:* Es el conjunto de actividades, previstas en el artículo 4 del Reglamento para la Contratación de Empresas Supervisoras por parte del Ositrán y en el artículo 24 del Reglamento General de Ositrán, así como en cualquier otra norma complementaria, modificatoria o sustitutoria, **las que serán realizadas por la Empresa Supervisora contratada por Ositrán.**

21. Como se aprecia, cada uno de los artículos citados tiene como premisa la existencia de una Empresa Supervisora para el desarrollo de las actividades de Supervisión, es decir, una conclusión inicial pasaría por establecer la imposibilidad de tener dos supervisiones para un mismo proyecto.

22. Pero este argumento, encuentra contenido desde lo expuesto en el artículo 17° del Reglamento que señala:

Artículo 17.- La supervisión a cargo de las EMPRESAS SUPERVISORAS deberá realizarse respetando los criterios, principios y reglas establecidos en el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN, aprobado mediante Resolución N° 007-99-CD/OSITRAN, normas modificatorias y complementarias.

23. El Reglamento General de Supervisión vigente de OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo No. 024-2011-CD-OSITRAN, establece en su artículo 6°:

Artículo No. 6.- Principios

Los Principios contenidos en el presente Artículo establecen los límites y lineamientos a la acción de OSITRAN en el desarrollo de su función de supervisión. En tal sentido, toda decisión y acción que adopte cualquiera de los órganos de OSITRAN deberán sustentarse y quedar sujeta a los siguientes principios: **a) Eficiencia: OSITRAN desarrollará las actividades de supervisión con el uso eficiente de sus recursos,** y procurando evitar que generen costos excesivos a las Entidades Prestadoras.

24. La presencia de dos supervisiones para un mismo proyecto no solo sería contraria a la eficiencia que se exige, pues se estaría haciendo uso de recursos de forma errónea, si no, además, se estaría vulnerando el correcto ejercicio de las labores de supervisión.

- **Sobre la normativa española:**



25. Por otro lado, la contratación pública en España, para esa fecha, estaba regulada por la **Ley 30/2007, Ley de Contratos del Sector Público**.

Dicha normativa dispone en sus artículos 10º, 196º y 210º, numeral 1) que el servicio de control y vigilancia es un **servicio independiente sujeto a un procedimiento de adjudicación, en la cual un tercero ajeno al contratista realiza un rol de control y vigilancia**.

26. De este modo, tomando en cuenta las similitudes expuestas en la realidad peruana y española, no resulta factible la posibilidad de tener dos supervisiones para un mismo proyecto.

3.3. Sobre las consecuencias jurídicas del actuar ilícito del Consorcio Anillo Vial II al presentar un certificado claramente falso durante un procedimiento de selección:

27. En atención a lo expuesto, considerando la falsedad del certificado presentado por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** durante el procedimiento de selección, tal acción genera consecuencias jurídicas tanto en el plano civil como en el penal, las cuales refuerzan la necesidad de que se declare la no admisión y/o la descalificación de su oferta, así como la remisión de lo actuado a las instancias competentes. Nos explicamos:

3.3.1. Consecuencias jurídicas en el ámbito civil:

28. En el ámbito civil, se estaría vulnerando frontalmente el **principio de buena fe contractual**, toda vez que el consorcio postor habría intentado inducir en error al Comité de Selección respecto del cumplimiento de los requisitos técnicos del Jefe de Ingeniería Vial, con la finalidad de obtener indebidamente la buena pro. Conforme al artículo 1362º del Código Civil⁵, los contratos deben negociarse, celebrarse y ejecutarse según las reglas de la buena fe y la común intención de las partes, de modo que las actuaciones previas a la contratación también deben ajustarse a un comportamiento leal, honesto y transparente.
29. En palabras de ZUSMAN TINMAN⁶, el principio de buena fe contractual es aquel "estándar de conducta arreglada a los imperativos éticos exigibles de acuerdo a la conciencia social imperante", es decir, que los contratos han de

⁵ Artículo 1362 del Código Civil. - Los contratos deben negociarse, celebrarse y ejecutarse según las reglas de la buena fe y común intención de las partes.

⁶ Zusman Tinman, Shoschana. 2005. «La Buena Fe Contractual». *THEMIS Revista De Derecho*, n.º 51 (diciembre):19-30. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/themis/article/view/8787>.



ser interpretados con la presunción de una lealtad y corrección en su elaboración, con el entendimiento que las partes, al momento de redactarlo, han querido expresarse según un modo normal propio de personas honestas, no buscando en el proceso circunloquios, oscuridades o confusiones deliberadas.

30. En tal sentido, si un postor se vale de documentación falsa para aparentar una experiencia técnica de la que en realidad carece, podría considerarse que se está quebrantando la buena fe en la etapa precontractual y se estaría configurando un escenario en el que la adjudicación y, eventualmente, el contrato que pudiera derivarse de dicha adjudicación resulten afectados por un vicio grave en su formación, susceptible de dar lugar a su nulidad o resolución, sin perjuicio de las responsabilidades que se determinen.
31. De igual manera, en sede civil podría calificarse la conducta como un supuesto de **fraude a la ley**, en los términos del artículo V del Título Preliminar del Código Civil⁷, en tanto la ley no ampara actos contrarios a las normas que interesan al orden público y a las buenas costumbres, cuya sanción es la nulidad del acto jurídico.
32. En palabras de MANSILLA Y MEJÍA⁸, el fraude a la ley se conceptualiza como aquella acción que “burla la aplicación de una norma desfavorable y buscar y obtener que sea otra disposición favorable la que se aplique”, es decir, una conducta voluntaria realizada con el fin exclusivo de obtener un fin ilícito a través de un medio lícito.
33. En el presente caso, el consorcio estaría amparándose en el principio de presunción de veracidad de los documentos presentados en el procedimiento administrativo, reconocido en el TUO de la Ley N. ° 27444 y reiterado por la normativa de OSITRAN, para introducir información ostensiblemente falsa sobre la experiencia del profesional propuesto.
34. Ello implicaría utilizar una institución diseñada para simplificar y agilizar las relaciones entre la Administración y los administrados, la presunción de veracidad, como instrumento para eludir las exigencias imperativas de transparencia, competencia leal y selección del postor técnicamente idóneo, lo que podría encuadrar en un acto en fraude a la ley, al perseguirse un resultado

⁷ Artículo V del Código Civil. - Orden público, buenas costumbres y nulidad del acto jurídico
Es nulo el acto jurídico contrario a las leyes que interesan al orden público o a las buenas costumbres.

⁸ María Elena Mansilla y Mejía, "Fraude a la ley: *fraus legis facta*", *Esta revista forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM* (2010), p.107.
<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/9/4069/9.pdf>.



prohibido (la obtención de la buena pro sin cumplir los requisitos) mediante un medio formalmente lícito pero materialmente ilícito (la presentación de un certificado aparentemente regular pero objetivamente falso).

3.3.2 Consecuencias jurídicas en el ámbito penal:

35. Adicionalmente, debe considerarse que tal conducta se proyecta también en el plano penal. El artículo 411º del Código Penal⁹ tipifica el delito de falsa declaración en procedimiento administrativo, sancionando a quien, en un procedimiento administrativo, realiza una falsa declaración en relación con hechos o circunstancias que le corresponde probar, violando la presunción de veracidad establecida por la ley.
36. La doctrina ha precisado que este tipo penal protege el correcto funcionamiento de la Administración Pública y, en particular, la confianza que esta deposita en las manifestaciones y documentos aportados por los administrados en el marco de los procedimientos administrativos.
37. En palabras de PARIONA¹⁰, el delito de falsa declaración en procedimiento administrativo se conceptualiza como aquel que “sanciona a quien en un procedimiento administrativo hace una falsa declaración en relación a hechos o circunstancias que le corresponde probar, violando la presunción de veracidad establecida en la ley”. Asimismo, complementa indicando que, el bien jurídico protegido es el “interés público en la veracidad de las informaciones que servirán de base la decisión de la administración pública que tendrá lugar como resultado de los procedimientos administrativos”.
38. En el presente caso, el procedimiento de selección llevado a cabo por OSITRAN constituye un procedimiento administrativo de carácter competitivo, en el cual los postores tienen la carga de acreditar, mediante la documentación correspondiente, el cumplimiento de los requisitos técnicos exigidos en las Bases Integradas.
39. En este sentido, al configurarse que el CONSORCIO ANILLO VIAL II presentó un certificado que atribuye funciones de supervisión a un profesional y a una empresa que, según la documentación oficial y contractual, nunca

⁹ Artículo 411 del Código Penal. - El que, en un procedimiento administrativo, hace una falsa declaración en relación a hechos o circunstancias que le corresponde probar, violando la presunción de veracidad establecida por ley, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de cuatro años.
¹⁰ Pariona Arana, Raúl. 2011. «El Delito De Falsa declaración En Procedimiento Administrativo (Art. 411 CP). Cuestiones Fundamentales». Revista De Derecho UNMSM 68 (1). <https://revistafdc.unmsm.edu.pe/index.php/revderunmsm/article/view/655>, p. 379.



desempeñaron tales funciones, ello constituye una falsa declaración sobre hechos que le corresponde probar al postor, realizada precisamente para obtener un pronunciamiento favorable en el procedimiento (la adjudicación de la buena pro), vulnerando la presunción de veracidad que ampara inicialmente los documentos presentados por los administrados.

40. En consecuencia, de verificarse la falsedad del certificado presentado, no solo correspondería, en el plano administrativo, la descalificación de la oferta y la reasignación de la buena pro al postor que ocupe el segundo orden de prelación, conforme a lo previsto en el artículo 27° de la Resolución de Consejo Directivo N.° 0049-2023-CD-OSITRAN, sino que además podrían configurarse: i) una infracción al principio de buena fe contractual y un eventual supuesto de fraude a la ley, con las consecuencias civiles pertinentes en términos de invalidez del acto; y ii) el delito de falsa declaración en procedimiento administrativo previsto en el artículo 411° del Código Penal, lo que habilitaría a la Entidad, a través de su Procuraduría Pública, a comunicar los hechos al Ministerio Público para el inicio de la acción penal correspondiente.
41. En este contexto, es concluyente que, **EN EL PRESENTE CASO EL CONSORCIO ANILLO VIAL II HA PRESENTADO UNA OFERTA CON DOCUMENTACIÓN FALSA; POR CONSIGUIENTE, SU OFERTA DEBÍO SER NO ADMITIVA Y/O DESCALIFICADA Y CONSECUENTEMENTE OTORGADA AL SEGUNDO LUGAR, ES DECIR, A MI REPRESENTADA, CONFORME A LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 27° DE LA RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N. ° 0049-2023-DC-OSITRÁN.**
42. Por lo tanto, solicitamos que declare fundada la **Primera Pretensión**.

SEGUNDA PRETENSION:

Que, se declare la **NO ADMISIÓN Y/O LA DESCALIFICACIÓN** de la oferta presentada por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** (conformado por CESEL S.A., INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E.M.P. S.A., y MAB INGENIERÍA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ) **por haber presentado INFORMACIÓN INEXACTA Y/O FALSA en la experiencia específica del postor.**

43. Como segunda pretensión, demostraremos que la oferta presentada por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** contiene información INEXACTA Y/O FALSA; por lo que, **DEBE NO ADMITIRSE Y/O DESCALIFICARSE LA PROPUESTA DEL CONSORCIO ANILLO VIAL II.**



44. Sobre el particular, BASES INTEGRADAS del PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN ORDINARIO CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE SUPERVISIÓN DE OBRA PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN ORDINARIO N° 002-2025-OSITRAN-OSITRÁN establecen en la página 34 que el requisito válido para acreditar la experiencia específica es: "debe corresponder a contratos de supervisión y/o fiscalización y/o interventoría y/o asistencias técnicas y/o gestión de proyectos y/o auditorías; de diseño y/o construcción, en infraestructuras de obras viales urbanas;

Página 34 de las Bases Integradas Definitivas

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO
PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN ORDINARIO (PSO) N° 002-2025-OSITRAN

conformidad a la promesa formal de consorcio.

e.1.2. Experiencia Específica³⁸

Requisito:

La experiencia específica del SUPERVISOR debe corresponder a contratos de supervisión y/o fiscalización y/o interventoría y/o asistencias técnicas y/o gestión de proyectos y/o auditorías; de diseño³⁹ y/o construcción⁴⁰, en infraestructuras de obras viales urbanas, acreditando un monto de facturación⁴¹ mínimo equivalente al valor referencial (USD 131'017,479.87)⁴². Estos servicios deberán haber concluido en los últimos 15 años⁴³ antes de la fecha de la presentación de la propuesta y

45. En ese orden de ideas, de la revisión de la Oferta Técnica del **CONSORCIO ANILLO VIAL II**, hemos advertido que existen diversas incongruencias entre los certificados presentados para acreditar la experiencia específica del postor exigida en las Bases Integradas Definitivas, conforme exponemos a continuación:

3.4. PRIMERA INCONGRUENCIA: EXPERIENCIA N. ° 03

46. **EN PRIMER LUGAR**, el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** en la página 862 de la propuesta técnica, dentro del formato 4 Experiencia del Postor, **como experiencia específica ha declarado montos de contratos integrales que no solamente son de diseños y/o obras**, sino que ha declarado montos de contratos totales que incluyen operación y mantenimiento, cuando **según el requisito de las bases integradas no es permitido el operación y mantenimiento como experiencia específica**.

47. Dichos montos de operación y mantenimiento discrepan la acreditación señalada en las Bases Integradas Definitivas, por lo que, considerando lo



dispuesto en el artículo 19° de la Resolución de Consejo Directivo N. ° 0049-2023-DC-OSITRÁN, que establece que “La presentación de propuestas se realiza de acuerdo con lo establecido en las Bases (...)”, dicha experiencia debió ser descontados por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** en sus montos de experiencia específica declarados, en su defecto debieron ser descontados por el comité de evaluación y, en el caso de que la documentación presentada no permitiera separar los montos de operación y mantenimiento del monto total de la experiencia, no se debieron contabilizar los montos de dichas experiencias.

48. Precisamente, entre los folios 1210 al 1287 el **Consortio Anillo Vial II**, presenta como Experiencia Específica 03 el proyecto “Supervisión de la Concesión del tramo III: Inambari – Iñapari del Corredor Vial Interoceánico del Sur, Perú – Brasil”, y en la Constancia de Prestación se indica que el objeto del Contrato es:

	<p>Contrato de Supervisión de Concesión s/n: Revisión del Expediente Técnico, Supervisión de la Elaboración de los Estudios de Ingeniería de Detalle y Estudio Definitivo del Impacto Ambiental, la Supervisión de la Ejecución de las obras de la Concesión, la supervisión de la Transitabilidad y el Mantenimiento y Conservación del Tramo 3: Inambari – Iñapari del Corredor Vial Interoceánico del Sur, Perú – Brasil.</p>
<p>OBJETO DEL CONTRATO</p>	<p>Adenda N° 1:</p>

49. En el ítem e.1.2 Experiencia Específica de las Bases Integradas del Procedimiento de Selección Ordinario PSO N° 002-2025-OSITRAN, se establecen los requisitos de la Experiencia Específica del Postor, el cual no incluye la terminología Mantenimiento ni Conservación; por lo cual estas actividades no son válidas para acreditar la Experiencia Específica. Por ello, no debió ser validada.
50. En la Constancia de Prestación se indica que el monto liquidado es de USD 28,707,438.76 sin IGV, si le agregamos el IGV se obtiene USD 33,874,777.74, que es el monto declarado por el **Consortio Anillo Vial II**, en su Formato N. ° 4 de la Experiencia Específica; sin embargo, este monto corresponde a la totalidad del servicio, sin desagregar el monto correspondiente a la Supervisión del Mantenimiento y Conservación.



MONTO	<p>Monto Inicial del Contrato: USD 20 631 728,56 (Veinte millones seiscientos treinta y un mil setecientos veintiocho con 56/100 Dólares Americanos), incluido el IGV.</p> <p>Monto liquidado: USD 28 707 438,76 (Veintiocho millones setecientos siete mil cuatrocientos treinta y ocho con 76/100 Dólares Americanos), sin IGV.</p>
-------	---

51. Al no poder desagregar el monto correspondiente a la Supervisión del Mantenimiento y Conservación esta experiencia Exp. Específica 03 no debió ser considerada al incluir dentro de su alcance actividades que no son válidas dentro de los requisitos establecidos en las Bases Integradas del Procedimiento de Selección.
52. Por otro lado, los requisitos de la Experiencia Específica también establecen que cada proyecto debe incluir al menos tres unidades de obra de las indicadas en las Bases Integradas del Procedimiento de Selección:

Página 36 de las Bases Integradas Definitivas

<p>ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN ORDINARIO (PSO) N° 002-2025-OSITRAN</p> <p>evitamiento, autopista principal, vía expresa, corredor vial, circunvalación, vías de circunvalación, anillos viales, bypass, periférico, cinta, que incluya al menos de tres unidades de las obras siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Puentes - Viaductos - Túneles - Pasos inferiores - Pasos superiores - Intersecciones - Sistemas Inteligentes de Transporte o Viales (ITS)
--

53. En los sustentos presentados por el **Consorcio Anillo Vial II**, resaltan como unidades de obra lo siguiente:
- Puentes
 - Cruce Urbano por la ciudad de Puerto Maldonado
 - Empalme de Puente Internacional sobre el río Acre
54. Sin embargo, no hay ningún detalle ni documento de la que se pueda desprender que dicho empalme pueda cumplir con los otros tipos de unidades



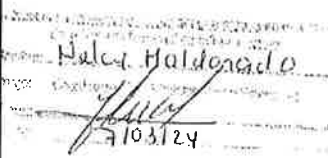
de obra, como son: viaductos, túneles, pasos inferiores, pasos superiores ni que incluya sistemas inteligentes de transporte o Viales (ITS).

55. En los folios 1286 y 1287, presentan también la propuesta técnica económica de la obra accesoria por seguridad vial, sin embargo, esta documentación es de los años 2024 y 2025. Teniendo en consideración que el proyecto tiene fecha de termino el 7/02/2012, esta documentación no corresponde al alcance del servicio declarado.

3.5. SEGUNDA INCONGRUENCIA: EXPERIENCIA N. ° 05

56. EN SEGUNDO LUGAR, el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** en la página 862 de la propuesta técnica, dentro del formato 4 Experiencia del Postor, como experiencia específica ha declarado montos de contratos integrales que no solamente son de diseños y/o obras, sino que ha declarado montos de contratos totales que incluyen operación y mantenimiento, cuando según el requisito de las bases integradas no es permitido el operación y mantenimiento como experiencia específica.
57. Dichos montos de operación y mantenimiento discrepan la acreditación señalada en las Bases Integradas Definitivas, por lo que, considerando lo dispuesto en el artículo 19° de la Resolución de Consejo Directivo N. ° 0049-2023-DC-OSITRÁN, que establece que "*La presentación de propuestas se realiza de acuerdo con lo establecido en las Bases (...)*", dicha experiencia debió ser descontados por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** en sus montos de experiencia específica declarados, en su defecto debieron ser descontados por el comité de evaluación y, en el caso de que la documentación presentada no permitiera separar los montos de operación y mantenimiento del monto total de la experiencia, no se debieron contabilizar los montos de dichas experiencias.
58. Sobre el particular, entre los folios 1391 a 1610 el **Consortio Anillo Vial II**, presenta el proyecto "INTERVENTORÍA INTEGRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, QUE INCLUYE PERO NO SE LIMITA A LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, FINANCIERA, CONTABLE, JURÍDICA, MEDIO-AMBIENTAL, SOCIOPREDIAL ADMINISTRATIVA DE SEGUROS, OPERATIVAS Y DE MANTENIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, EL CUAL HACE PARTE DEL PROYECTO VIAL RUTA DEL SOL Y QUE CORRESPONDE AL SECTOR 1 COMPRENDIDO ENTRE TOBIAGRANDE/VILLETAS - EL KORÁN", siendo parte del alcance del servicio la etapa de Operación y Mantenimiento:



OBJETO: 	INTERVENTORÍA INTEGRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, QUE INCLUYE PERO NO SE LIMITA A LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, FINANCIERA, CONTABLE, JURÍDICA, MEDIO-AMBIENTAL, SOCIO-PREDIAL, ADMINISTRATIVA, DE SEGUROS, OPERATIVA Y DE MANTENIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, EL CUAL HACE PARTE DEL PROYECTO VIAL RUTA DEL SOL Y QUE CORRESPONDE AL SECTOR 1 COMPRENDIDO ENTRE TOBIAGRANDE/VILleta - EL KORÁN, ASÍ COMO REGULAR LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES BAJO LOS CUALES EL INCO PAGARÁ AL INTERVENTOR DE FORMA MENSUAL LA CONTRAPRESTACIÓN OFRECIDA POR EL INTERVENTOR Y ACEPTADA POR EL INCO DURANTE EL CONCURSO DE MÉRITOS CONSISTENTE EN UNA SUMA GLOBAL FIJA, A TRAVÉS DE LA SUBCUENTA DE LA INTERVENTORIA DEL PATRIMONIO AUTÓMOMO.
---	---

59. En el ítem e.1.2 Experiencia Específica de las Bases Integradas del Procedimiento de Selección Ordinario PSO N° 002-2025-OSITRAN, se establecen los requisitos de la Experiencia Específica del Postor, el cual no incluye la terminología Operación ni Mantenimiento; por lo cual estas actividades no son válidas para acreditar la Experiencia Específica.
60. En la página 1419 del Sobre N°02 Propuesta Técnica, se ven los montos desagregados por etapas:

• ETAPA DE PRECONSTRUCCION	\$ 2.825.682.087	(31/05/2011)
• ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 31.991.619.428	(30/11/2014)
• ETAPA DE OPERACION Y MANTENIMIENTO:	\$ 48.301.628.710	(30/06/2020)

61. Bajo esta premisa y para actualizar el monto de la etapa correspondiente a construcción que es el requisito válido según las Bases Integradas del Procedimiento de Selección, usamos como monto base los \$31.991,619,428, que ya incluyen el valor de adición de los documentos **Otro sí 2 y 3**, según lo indicado en el certificado emitido el 28 de septiembre de 2020, página 1419 del Sobre N°02 Propuesta Técnica:



Valor del contrato: Se presenta en el siguiente cuadro

CONCEPTO	VALORES	TOTALES
VALOR TOTAL DEL CONTRATO	\$54.602.000.000*	\$63.666.852.426
VALOR ADICIÓN - OTROSÍ No.2	\$12.756.943.920*	\$18.077.597.737
VALOR ADICIÓN - OTROSÍ No.3	\$1.700.925.856*	\$2.529.457.072
VALOR TOTAL EJECUTADO Y PAGADO	\$64.128.995.074*	\$78.257.108.881
VALOR NO EJECUTADO	\$4.930.874.702*	\$6.016.798.354
SUMAS IGUALES	\$69.059.869.776*	\$84.273.907.235

*Pesos legales constantes del 31 de diciembre de 2008 incluido IVA

• ETAPA DE PRECONSTRUCCION	\$ 2.825.682.087	(31/05/2011)
• ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 31.991.619.428	(30/11/2014)
• ETAPA DE OPERACION Y MANTENIMIENTO:	\$ 48.301.628.710	(30/06/2020)

62. A este monto se le adicionan el monto de los documentos **Otro sí 4, 5, 8, 9 y 10**, ya que los documentos **Otro sí 6 y 7** corresponden a Operación y Mantenimiento, según lo indicado en las páginas 1542 y 1555 del Sobre N. ° 02 Propuesta Técnica:

Monto Base Etapa Construcción	31,991,619,428.00
Otro si N° 4	1,275,694,392.00
Otro si N° 5	1,275,694,392.00
Otro si N° 8	807,569,380.00
Otro si N° 9	388,707,382.00
Otro si N° 10	499,420,786.00
Total Etapa Construcción	36,238,705,760.00

63. Por otro consiguiente el monto que debió ser consignado y dado como válido en el Formato N. ° 4 de la Experiencia Específica debió ser **36,238,705,760.00 COP que equivalen a USD 7,566,641.76**, con el tipo de cambio a fecha de firma de contrato. Y no los **96,634,937,132.00 COP** que equivalen a USD 20,177,374.87 que consideró el Comité de Evaluación.

3.6. TERCERA INCONGRUENCIA: EXPERIENCIA N. ° 06

64. EN TERCER LUGAR, entre los folios 1611 a 1698 el **Consortio Anillo Vial II**, presenta el proyecto "INTERVENTORÍA INTEGRAL QUE INCLUYE, PERO NO



SE LIMITA A LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ECONÓMICO, FINANCIERA, CONTABLE, JURÍDICA, ADMINISTRATIVA, OPERATIVA, MEDIO-AMBIENTAL, Y SOCIO PREDIAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA CUYO OBJETO ES "REALIZAR LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS, FINANCIACIÓN, GESTIÓN AMBIENTAL, PREDIAL Y SOCIAL, CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y REVERSIÓN DEL CORREDOR VIAL BUCARAMANGA-BARRANCABERMEJA YONDÓ".

65. Según el certificado que se encuentra en la página 1615 del Sobre N° 02 Propuesta Técnica, el objeto del contrato incluye la supervisión de la operación y mantenimiento del corredor vial Barrancabermeja-Yondó:

OBJETO: "Realizar la interventoría integral que incluye, pero no se limita a la interventoría técnica, económico, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio-ambiental, y socio predial del contrato de concesión bajo el esquema de asociación público privada cuyo objeto es "Realizar los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, **operación, mantenimiento** y reversión del corredor vial Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó".

66. En el certificado de conformidad presentado por el **Consorcio Anillo Vial II**, se presenta el valor total del contrato de \$39.115.020.408 pesos colombianos; pero teniendo en consideración que las Bases Integradas del Procedimiento de Selección Ordinario N°002-2025-OSITRAN, no incluyen como requisito de la experiencia específica la Supervisión de Operación ni la Supervisión del Mantenimiento, se debieron presentar los sustentos para desagregar los montos correspondientes a estas actuaciones.

67. En la cláusula 1.2 del contrato (página 1642 del Sobre N° 02 Propuesta Técnica) se diferencian las etapas del contrato:

(a) Plazo estimado de la Etapa Pre operativa: corresponderá al tiempo en que se desarrollarán las Fases de Pre construcción y Construcción, así:

(i) Fase de Pre construcción: doce (12) meses

(ii) Fase de Construcción: cuarenta y ocho (48) meses

(b) Plazo estimado de la Etapa Operativa: corresponderá al tiempo en que se desarrollaran las labores de operación y mantenimiento que será de: veinticuatro (24) meses.



68. Por otro lado, en la página 8 y 9 del contrato (páginas 1644 y 1645 del Sobre N. ° 02 Propuesta Técnica) se visualiza un cuadro desagregando los montos en las 3 etapas del contrato:

		Mantenimiento (mes)
\$ 2.952.845.424.	\$ 17.984.218.688	\$ 5.243.689.984

De lo cual se podría desprender que el monto de la etapa operativa donde se desarrollan las labores de operación y mantenimiento corresponde aproximadamente al 20% del valor total del contrato.

69. En ese sentido y haciendo un cálculo con el valor ejecutado y pagado, que es el valor válido, el cual asciende a 38.631.393.140 pesos colombianos, el 20% del mismo asciende a 7,726,278,628.00 pesos colombianos. Restando este monto que corresponde a la etapa operativa se tiene un valor estimado de **30.905.114.512** pesos colombianos, que es el valor que se debió dar por válido para la experiencia específica.

3.7. CUARTA INCONGRUENCIA: EXPERIENCIA N. ° 08

70. EN CUARTO LUGAR, entre los folios 1868 a 1960 el **Consorcio Anillo Vial II**, presenta el proyecto "INTERVENTORÍA PROYECTO 4G CARTAGENA BARRANQUILLA Y CIRCUNVALAR DE LA PROSPERIDAD", siendo parte del alcance del servicio la etapa de Operación y Mantenimiento, tal como se ve en el cuadro de la página 1874 del Sobre N. ° 02 Propuesta Técnica:

ETAPA	FASE	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINACIÓN	VALOR EJECUTADO POR ETAPA	VALOR EJECUTADO Y PAGADO
Preoperativa	Preconstrucción	04 de noviembre de 2014	03 de noviembre de 2015 ¹	\$ 3.480.217.445	\$ 64.415.613.327
	Construcción	04 de noviembre de 2015	27 de mayo de 2022 ²	\$ 47.193.767.677	
Operación y Mantenimiento	Operación y Mantenimiento	27 de mayo de 2022	MAB realizó sus actividades hasta el 31 de enero de 2025	\$ 13.741.628.205	

71. En el ítem e.1.2 Experiencia Específica de las Bases Integradas del Procedimiento de Selección Ordinario PSO N° 002-2025-OSITRAN, se establecen los requisitos de la Experiencia Específica del Postor, el cual no incluye la terminología Operación ni Mantenimiento; por lo cual estas actividades no son válidas para acreditar la Experiencia Específica.



72. Del cuadro anterior se puede determinar el monto que corresponde a la etapa de operación y mantenimiento, restando ese monto se tiene un valor de **51,024,531,015.00 COP que equivale a USD 24,696,893.50**, que es el monto que debió ser consignado y dado como válido en el Formato N° 4 de la Experiencia Específica.
73. En este contexto, es concluyente que, **EN EL PRESENTE CASO EL CONSORCIO ANILLO VIAL II HA PRESENTADO UNA OFERTA CON DOCUMENTACIÓN INEXACTA Y/O FALSA; POR CONSIGUIENTE, SU OFERTA DEBÍO SER NO ADMITIVA Y/O DESCALIFICADA Y CONSEQUENTEMENTE OTORGADA AL SEGUNDO LUGAR, ES DECIR, A MI REPRESENTADA, CONFORME A LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 27° DE LA RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N. ° 0049-2023-DC-OSITRÁN.**
74. Por lo tanto, solicitamos que declare fundada la **Segunda Pretensión**.

TERCERA PRETENSION:

Que, se declare la **NO ADMISIÓN Y/O LA DESCALIFICACIÓN** de la oferta presentada por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** (conformado por CESEL S.A., INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E.M.P. S.A., y MAB INGENIERÍA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ) **por haber presentado INFORMACIÓN INEXACTA Y/O FALSA en la experiencia del Personal Clave propuesto.**

75. Como tercera pretensión, demostraremos que la oferta presentada por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** contiene información INEXACTA Y/O FALSA; por lo que, **DEBE NO ADMITIRSE Y/O DESCALIFICARSE LA PROPUESTA DEL CONSORCIO ANILLO VIAL II.**
76. Cada uno de estos supuestos evidencia, de manera autónoma y conjunta, que la oferta técnica del Consorcio Anillo Vial II no cumple los requisitos mínimos obligatorios previstos en las Bases Integradas, por lo que corresponde la no admisión y/o descalificación de su propuesta.
- 3.8. **PRIMER SUPUESTO: DOCUMENTOS DE SUSTENTO DE LA EXPERIENCIA DEL JEFE DE ESTUDIO**



77. Las Bases del presente procedimiento establecen que los certificados, constancias u otros documentos que acreditan experiencia del personal deben demostrar de manera fehaciente la experiencia declarada.
78. En ese contexto, la fecha de emisión constituye un elemento esencial para determinar:
- A. La preexistencia del documento respecto de la fecha límite de presentación de ofertas.
 - B. La autenticidad y trazabilidad del documento.
 - C. La validez del cómputo de la experiencia.
79. En consecuencia, un certificado sin fecha de emisión carece de un elemento sustancial para su valoración, pues no permite verificar si fue emitido antes de la presentación de la oferta, requisito indispensable para ser subsanado conforme a la normativa aplicable.

El numeral 1.9. SUBSANACIÓN DE PROPUESTAS establece:

"Los errores y las omisiones contenidas en documentos emitidos por Entidad Pública o un privado ejerciendo función pública (...) son subsanables siempre que tales documentos hayan sido emitidos con anterioridad a la fecha establecida para la presentación de ofertas (...)".

80. Este punto delimita con precisión qué tipo de documentos pueden ser subsanados y en qué condiciones:
- A. La subsanación solo es aplicable a documentos emitidos por entidades públicas o por privados en ejercicio de función pública.
La norma no habilita la subsanación de documentos emitidos por empresas privadas, consorcios privados o personas jurídicas de derecho privado cuando actúan en su esfera estrictamente empresarial.

En consecuencia, los certificados laborales o de experiencia emitidos por empresas privadas o consorcios privados no se encuentran dentro del ámbito de documentos subsanables.
 - B. La fecha de emisión es un elemento indispensable para verificar la posibilidad de subsanar.
Incluso en el caso de documentos emitidos por una entidad pública, la subsanación solo procede si puede verificarse que el documento fue emitido antes de la fecha límite de presentación de ofertas.



Si el documento no contiene fecha de emisión, no es posible acreditar esta preexistencia.

C. Aplicación al caso concreto

Tratándose los certificados cuestionados de documentos emitidos por consorcios privados, la falta de fecha de emisión:

- No es subsanable, porque estos documentos no califican dentro de los supuestos habilitados por las Bases.
- Impide acreditar su validez temporal, por lo que el Comité carece de competencia normativa para aceptar o reconstruir información esencial que el postor debió presentar completa.

81. Por tanto, La ausencia de fecha de emisión en certificados privados no constituye un error subsanable, sino un incumplimiento insalvable, que afecta directamente la fehaciencia y validez del documento. Es decir, los certificados presentados sin fecha debieron ser rechazados.

82. Se advierte que los siguientes documentos no consignan fecha de emisión:

Certificado del Consorcio Peruano Puente Áncash Proyecto: "Estudio Definitivo — Construcción de Puentes por Reemplazo en Áncash. Estudio 1 Puente Coishco". Tiempo declarado: **1.36 años**.





CERTIFICADO DE TRABAJO

El que suscribe, Ing. JOSÉ MANUEL PAUCAR GARCÉS, Representante Legal del Consorcio Peruano Puentes Ancash certifica que:

El Ing. LUIS FELIPE YAFAC VILLANUEVA con Registro CIP N° 49137, ha prestado sus servicios profesionales para nuestra empresa.

Servicio : Estudio Definitivo del Proyecto: "Construcción de Puentes por Reemplazo en Ancash". Estudio 1: Puente Colshco

Cargo : Jefe de Estudio, Puente Colshco de 60 m de Luz, puente de concreto de doble carril sobre la carretera Panamericana Norte a nivel de carpeta asfáltica.

Periodo : Del 20 de julio del 2021 al 30 de noviembre del 2022

Ubicación : Ancash

Durante el desempeño de sus funciones, ha demostrado responsabilidad y eficiencia.

Se extiende el presente certificado a solicitud del interesado para los fines que estime que crea convenientes.

Ing. José Manuel Paucar Garcés
Representante Legal
CONSORCIO PERUANO PUENTES ANCASH

Cal. 21 Mz. Z Lota. 34 dpto. 4
Urb. Coopip (entre Av. Alcides Vigo y Av. Santa Rosa)
San Martín de Porres, Lima
Teléfono: 01 6975032



Certificado del Consorcio Peruano Puentes Piura Proyecto: "Estudio Definitivo — Construcción de 11 Puentes de Carretera, Red Vial Nacional PE-1NR Tambogrande – Morropón – Chulucanas". Tiempo declarado: **1.79 años**.



CONSORCIO PERUANO PUENTES PIURA**CERTIFICADO DE TRABAJO**

El que suscribe, Ing. JACK LÓPEZ JARA, Representante Legal del Consorcio Peruano Puentes Piura certifica que:

El Ing. LUIS FELIPE YAFAC VILLANUEVA con Registro CIP N° 49137, ha prestado sus servicios profesionales para nuestra empresa.

Servicio : ESTUDIO DEFINITIVO DEL PROYECTO "CONSTRUCCIÓN DE 11 PUENTES DE CARRETERA EN LA RED VIAL NACIONAL, RUTA PE-1NR EN EL TRAMO TAMBOGRANDE - MORROPON - CHULUCANAS, DEPARTAMENTO PIURA"

Cargo : Jefe de Estudio, Estudio N° 3 (Puentes Sol Sol y Puente Yapatera).
A nivel de carpeta Asfáltica y Doble Carril.

- Puente Sol Sol de 280 m de longitud y 112 m de luz central, tipo Pórtico de concreto postensado de tres tramos
- Puente Yapatera (120m de longitud, 3 tramos 40m)

Período de Ejecución : Del 16 de Setiembre del 2019 al 30 de Junio del 2021

Ubicación : Piura

Durante el desempeño de sus funciones, ha demostrado responsabilidad y eficiencia.

Se extiende el presente certificado a solicitud del interesado para los fines que estime que crea convenientes.

ING. JACK LOPEZ JARA
REPRESENTANTE LEGAL
CONSORCIO PERUANO PUENTES PIURA



83. Al no contener fecha de emisión, no es posible acreditar su validez temporal ni su preexistencia respecto de la presentación de la oferta, infringiendo directamente el régimen de subsanación previsto en las Bases.

IMPACTO EN LA EVALUACIÓN DEL PROFESIONAL PROPUESTO:

El profesional propuesto declara:

- Experiencia general: 12.06 años
- Experiencia específica: 9.67 años



No obstante, descontando los dos certificados inválidos:

- **Experiencia general real:** 6.75 años
- **Experiencia específica real:** 4.90 años

Por tanto, **no cumple los requisitos mínimos exigidos en las Bases:**

Requisitos del puesto – JEFE DE ESTUDIO

- **Experiencia general mínima:** 8 años
- **Experiencia específica mínima:** 5 años

84. En consecuencia, el profesional queda **técnicamente descalificado**, por no cumplir un requisito mínimo y obligatorio. Los certificados sin fecha de emisión no pueden ser admitidos ni valorados; al no cumplir los requisitos mínimos de experiencia general y específica, el Jefe de Estudio propuesto debe ser declarado **NO APTO**, y la propuesta técnica del postor debe ser descalificada por incumplir los requisitos mínimos de experiencia exigidos en las Bases.

3.9. SEGUNDO SUPUESTO: DOCUMENTOS DE SUSTENTO DE LA EXPERIENCIA DEL JEFE DE CALIDAD

85. Según los requisitos de calificación, en las páginas 52-53 de las Bases Integradas, es requisito contar con una experiencia general mínima de 5 años en entidades públicas o empresas privadas.
86. Asimismo, se exige una experiencia específica mínima de cuatro (04) años, más dos (02) años adicionales para acceder al puntaje máximo en Supervisiones de Obras de Infraestructura de Transporte. En consecuencia, la experiencia adicional puede otorgar un puntaje de tres (03) puntos cuando se acreditan dos años adicionales, o de dos (02) puntos cuando solo se acredita un (01) año adicional.
87. De la revisión de la documentación presentada por el Consorcio Anillo Vial II se identifica el certificado en el folio 2203 del Sobre N° 02 Propuesta Técnica, el cual tiene fecha de emisión anterior a la ficha de finalización del periodo de participación del personal consignado en dicho certificado, lo cual se considera información inexacta; por consiguiente, el certificado no debió considerarse en la evaluación del Postor.





CONSTANCIA DE TRABAJO

Por medio de la presente dejamos constancia que el Sr. (Sra.) (Srta.) Luis Manuel Porras Maurolagolia, con D.N.I. 43803348 trabajo en nuestra compañía GYM S.A. desde el 23 de setiembre de 2017 hasta 31 de agosto de 2018, ocupando el cargo de INGENIERO DE CONTROL DE CALIDAD; en el Proyecto Línea Amarilla.

El mencionado profesional participo en las actividades de control de calidad de los trabajos en movimiento de tierras, concreto, y especificaciones técnicas.

Sin otro particular, se expide el presente certificado para los fines que considere convenientes.

Lima, 16 de Enero de 2018.

SANDRO PAOLO ZUMARAN NUNURA
GERENTE DE RECURSOS HUMANOS
GYM S.A.
RUC.20100154057

88. Considerando que ese certificado no debió ser considerado en la evaluación del Jefe de Calidad, únicamente le correspondían 2 puntos, dado que solo acredita un (01) año de experiencia específica adicional sobre la mínima, según el simple ejercicio:



EXPERIENCIA ESPECÍFICA MÍNIMA - 4 AÑOS								
EXPERIENCIA ESPECÍFICA MÁXIMA - 6 AÑOS								
Nº	Proyecto	Cargo	Contratante	Inicio	Fin	tiempo (años)	tiempo (meses)	DÍAS
1	Puente Hualaga	Especialista en Control de Calidad	AYESA	7/05/2021	28/02/2023	1.61	22.07	662.00
2	Carretera Huancabamba	Especialista en Control de Calidad	CESEL	7/07/2020	28/02/2021	0.65	7.87	236.00
3	Proyecto Línea Amarilla	Ingeniero de Control de Calidad	GyM	23/09/2017	31/08/2018			
4	Supervisión- Nestor Gambetta	Ingeniero en Control de Calidad	CESEL	11/08/2014	30/04/2017	2.72	33.10	993.00
TOTAL DE AÑOS DE EXPERIENCIA						5.18	63.03	1891.00
PTJE. 1 AÑO ADICIONAL						2.00	Puntos que le corresponden	
PTJE. 2 AÑOS ADICIONALES						3.00	Puntos otorgados por el Comité	

Experiencia que no debió ser evaluada

89. Al sustentarse en un certificado cuya fecha de emisión resulta incompatible con la propia fecha de finalización de la participación del profesional, se configura un supuesto de información inexacta que no debió ser valorado. Ello impacta directamente en el puntaje del Jefe de Calidad y demuestra que el postor no acredita de manera fehaciente la experiencia adicional declarada.

3.10. TERCER SUPUESTO: DOCUMENTOS DE SUSTENTO DE LA EXPERIENCIA DEL JEFE DE TOPOGRAFÍA – TRAZO, VIADUCTOS, PUENTES Y TÚNELES

90. El Consorcio Anillo Vial II, en la página 2260 del Sobre N° 02 Propuesta Técnica, presenta un certificado de trabajo emitido el 15 de diciembre del 2010 por la empresa CESEL y firmado por Manuel Camasca Sulca, Gerente de Recursos Humanos.



CESEL INGENIEROS

CERTIFICADO EN: ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001

CERTIFICADO DE TRABAJO

Certificamos que el ing. Oscar Alfredo Apari Palomino, con registro CIP N° 50968 ha laborado en la empresa CESEL S.A. desempeñándose en el cargo de Ing. Especialista en Trazo, Topografía y Diseño Vial en la Supervisión de la obra Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Huanuco – Tingo Maria – Pucallpa, Sector: Aguaytia – Pucallpa, Tramo 2: San Alejandro – Neshuya, a nivel de carpeta asfáltica en caliente (Km. 50.19). Desde el 04 de Noviembre del 2009 hasta el 31 de Octubre del 2010, Contrato Suscrito con el Ministerio De Transporte y Comunicaciones -- Provias Nacional.

Durante su permanencia se demostró dedicación al trabajo, sentido de colaboración y responsabilidad en las funciones encomendadas.

Se expide el presente certificado a solicitud del interesado para los fines que estime conveniente.


Lima, 15 de Diciembre del 2010


MANUEL CAMASCA SULCA
Gerente de Recursos Humanos
CESEL S.A.

Av. José Gálvez Barranchoa 634
Lima 27 - Perú.
Tel: (51-1) 705-5000
Fax: (51-1) 705-5050
cesel@cesel.com.pe
<http://www.cesel.com.pe>

91. Haciendo la consulta registral de la empresa CESEL, documento de acceso público, se puede evidenciar que recién el 08/03/2011 se le otorgan poderes a Manuel Camasca Sulca.





SUNARP
SUPERINTENDENCIA NACIONAL
DE REGISTROS PÚBLICOS

ZONA REGISTRAL N° IX, SEDE LIMA
OFICINA REGISTRAL LIMA
N° Partida: 4200536

INSCRIPCIÓN DE SOCIEDADES ANONIMAS
CESEL SOCIEDAD ANONIMA

REGISTRO DE PERSONAS JURÍDICAS
RUERO: NOMBRAMIENTO DE MANDATARIOS
CÓDIGO:

OTORGAMIENTO DE PODER-
POR SEÑÓN DEL DIRECTORIO DE FECHA 08/03/2017 SE ACORDÓ:

1.- OTORGAR PODERES A **MANUEL TEODORO CAMASCA BULCA** (DNI N° 06600360) PARA REPRESENTAR A LA EMPRESA CON LAS MAS AMPLIAS FACULTADES GENERALES Y ESPECIALES EN LOS PROCESOS DE CONCILIACIÓN EN EL MINISTERIO DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO (EN ADELANTE MTEP) EN CENTROS DE CONCILIACIÓN ETC. ASI COMO EN PROCESOS JUDICIALES EN EL FUERO LABORAL Y EN AQUELLOS OTROS FUEROS DERIVADOS DE RECLAMACIONES, DEMANDAS O ARTICULACIONES DIVERSAS QUE ACUOCLEN A PROFESIONALES, TÉCNICOS, AUXILIARES O PERSONAL ADMINISTRATIVO QUE PRESTA O HAYA PRESTADO SERVICIOS A LA EMPRESA, CUALQUIERA QUE SEA O HAYA SIDO LA MODALIDAD DE CONTRATACIÓN.

LAS FACULTADES GENERALES Y ESPECIALES QUE SE LE CONFIEREN AL SEÑOR MANUEL TEODORO CAMASCA BULCA INCLUYEN LA REPRESENTACIÓN DE LA EMPRESA ANTE LA OFICINA DE NORMALIZACIÓN PREVISIONAL (ONIP) Y LAS ADMINISTRADORAS DE FONDOS DE PENSIONES (AFP) Y DEMAS ENTIDADES E INSTITUCIONES VINCULADAS, GOZANDO DE LAS FACULTADES CONTENIDAS EN LOS ARTICULOS 74 Y 75 DEL CÓDIGO PROCESAL CIVIL, PODIENDO DEFENDRSE DE LOS JUICIOS SEÑALADOS:

1. FORMULAR Y CONTESTAR DEMANDAS, INTERPONER Y CONTESTAR DEMANDAS DE NUDO ESCRITO Y ORAL, RECONVENIR, RESISTIRSE DEL PROCESO O DE LA PRETENSION, ALCANZARSE A LA DEMANDA O RECONVENIR.
2. CONCLUIR O TRANSIGIR PRETENSIONES O DERECHOS DEL PROCESO JUDICIAL Y LAS CONCILIACIONES EN EL LITIO.
3. PRESTAR COMPROBOS O DECLARACIONES COMO PARTE O COMO TERCERO.
4. APRESENTARSE EN DEPENDENCIAS O AUDIENCIAS CONCILIATORIAS Y JUDICIALES, ASI COMO A LAS INMEDIAS LABORALES REQUERIDAS POR EL MTEP.
5. RECONOCER O E FIRMAR DOCUMENTOS Y ACTUAR O PARTICIPAR EN LA ACTUACIÓN DE TODA CLASE DE NUDOS PROBATORIOS, INCLUSO DE PRUEBA ANTICIPADA Y AUDIENCIA JUDICIAL.
6. INTERPONER RECURSOS DE RECONSIDERACIÓN, REPOSICIÓN, APELACIÓN, CANCELACIÓN, QUEJA Y DE INJURIA Y DEMAS RECURSOS IMPUGNATORIOS EN CUALQUIER TIPO DE PROCESO.
7. DE OTRO LARGO, SE ENCONTRARÁ FACULTADO PARA QUE EN REPRESENTACIÓN DE CESEL S.A. CELEBRE CONTRATOS DE TRABAJO, CONTRATOS DE LOCACIÓN DE SERVICIOS Y CONVENIOS DE PRÁCTICAS INE Y PROFESIONALES.

LOS PODERES CONTENIDOS MEDIANTE EL PRESENTE DOCUMENTO SON DE CARÁCTER INDELEGABLE ES VOLUNTAD DEL DIRECTORIO DE CESEL S.A. QUE EL APODERADO DESIGNADO PUEDA ACTUAR ÚNICAMENTE EN LOS ASUNTOS VINCULADOS A LAS ATRIBUCIONES DESCRITAS EN EL PRESENTE DOCUMENTO, SIN PODERER NINGUNA LIMITACIÓN ALGUNAS Y SIN QUE EN NINGUN CASO PUEDA DELEGARSE ESTOS PODERES QUE SE OTORGAN POR FALTA DE ATRIBUCIONES.

EL PODER QUE SE CONFIERE NO INTERVA, LIMITA NI RESTRINGE LOS PODERES Y DEMAS FACULTADES Y ATRIBUCIONES OTORGADAS POR CESEL S.A. A SUS REPRESENTANTES LEGALES.

NOTA: CON CERTIFICADA DEL 20/03/2017 OTORGADA ANTE NOTARIO JOMAR E. VELARDE SUSANA EN LA CIUDAD DE LIMA.

LIBRO DE ACTAS DE DIRECCIÓN (FS. 164), LEGALIZADO EL 12/03/2017 POR LA DGA, ROSA DEL PORTAL DE CASTELLANOS, JUEZ DEL JUZGADO CIVIL DE LIMA, REGISTRADO BAJO EL N° 273964.

Página Número: 1

Resolución del Superintendente Nacional de los Registros Públicos N° 122-07-02/04-001

92. Por consiguiente, en la fecha de emisión del mencionado certificado no contaba con poderes para la emisión de esta documentación, por lo que este certificado no debió darse por válido.
93. El certificado carece de validez por haber sido suscrito por una persona sin facultades vigentes a la fecha de emisión. Ello configura un nuevo supuesto de información inexacta en perjuicio de la transparencia y veracidad exigidas en la acreditación de la experiencia del Jefe de Topografía.



3.11. CUARTO SUPUESTO: DOCUMENTOS DE SUSTENTO DE LA EXPERIENCIA DEL JEFE DE PREVENCIÓN RIESGOS

94. Según los requisitos de calificación de las Bases Integradas en las páginas 56-57, es requisito contar con una experiencia general mínima de 5 años en entidades públicas o empresas privadas.
95. Asimismo, se exige una experiencia específica mínima de tres (03) años, más dos (02) años adicionales para acceder al puntaje máximo en Supervisiones de Obras de Infraestructura de Transporte. En consecuencia, la experiencia adicional puede otorgar un puntaje de tres (03) puntos cuando se acreditan dos años adicionales, o de dos (02) puntos cuando solo se acredita un (01) año adicional.
96. El Consorcio Anillo Vial II, en la página 2243 y 2244 del Sobre N° 02 Propuesta Técnica, dentro de la experiencia declarada para el profesional propuesto en este cargo, ha presentado los siguientes certificados:



CERTIFICADO DE TRABAJO

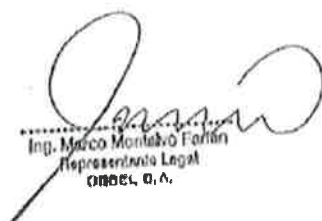
El que suscribe, Representante Legal de la empresa CESEL S.A., certifica que el Ingeniero GARDENAS BONILLA JAVIER CLEMENTINO, identificado con DNI. N° 19848068 y registro CIP. N° 75889, ha laborado en la Empresa, desempeñándose como Especialista en Seguridad de Obra y Salud Ocupacional, para la Gerencia de Transportes, participando en el siguiente proyecto:

SUPERVISIÓN DE LA GESTIÓN, MEJORAMIENTO Y CONSERVACIÓN POR NIVELES DE SERVICIO DEL CORREDOR VIAL ANDAHUAYLAS (EMPALME PE-3S) - PAMPACHIRI - NEGROMAYO (EMPALME PE-30A). LONG. 179.8 KM. APURIMAC Y AYACUCHO, PERU.

Cliente: PROVIAS NACIONAL

Periodo del servicio: Desde el 02/02/2018 hasta el 04/10/2019.

Lima, 28 de marzo de 2022.


Ing. Marco Montalvo Fortán
Representante Legal
CESEL S.A.

CERTIFICADO DE TRABAJO

El que suscribo, Representante Legal de la empresa CESEL S.A., certifica que el Ingeniero CARDENAS BONILLA JAVIER CLEMENTINO, identificado con DNI N° 19640000 y registro CIP N° 75889, ha laborado en la Empresa, desempeñándose como Especialista en Seguridad de Obra y Salud Ocupacional I, para la Gerencia de Transportes, participando en el siguiente proyecto:

SUPERVISIÓN DEL MEJORAMIENTO, REHABILITACION Y CONSERVACION POR NIVELES DE SERVICIO DE LA CARRETERA LIMA-CANTA-HUAYLLAY-DV. COCHAMARCA-EMPALME PE 3N (206 KM), TRAMO: CANTA - HUAYLLAY. PAVIMENTO A NIVEL DE MEZCLA ASFÁLTICA EN CALIENTE.

Cliente: PROVIAS NACIONAL

Periodo del servicio: Desde el 24/11/2014 hasta el 31/08/2017.

Lima, 28 de marzo de 2022.


ING. JESUS MORALES TORRES
Representante Legal
CESEL S.A.

97. Como se aprecia, los certificados presentados señalan que el profesional participó en proyectos vinculados a la "Supervisión de la Gestión y Conservación por Niveles de Servicio" y a la "Supervisión de la Conservación por Niveles de Servicio" respectivamente; sin embargo, dichas actividades no se encuentran contempladas como experiencia similar en las Bases Integradas, páginas 54 y 55.
98. Asimismo, es pertinente señalar que el Postor CONCREMAT, mediante su Consulta N.º 19, solicitó que se considere como válida la experiencia en "obras de infraestructura vial"; sin embargo, el Comité precisó que "las OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE ya incluyen las obras de infraestructura vial", motivo por el cual se rechazó dicha solicitud.

Se aclara que, la Infraestructura de Transporte es todo aquello que hace referencia a las obras, instalaciones y sistemas físicos destinados al desplazamiento de personas y mercancías, incluyendo, entre otros, carreteras, autopistas, vías férreas, puertos, aeropuertos y la infraestructura para los sistemas de transporte urbano masivo (Metros, BRT, Tranvías, etc.). Se excluye lo relacionado a los medios de transporte. En ese caso, la infraestructura de Transporte abarca a las obras viales²⁴⁵.

99. De igual forma, en la página 71 de las Bases Integradas se establecen las definiciones aplicables para la evaluación de la experiencia del personal, señalándose lo siguiente:
4. "Construcción": se refiere a la ejecución de obra nueva.
 5. "Diseño": se refiere a estudios definitivos y/o expedientes técnicos de construcción, rehabilitación y/o mejoramiento de obras viales o de equipamiento, según corresponda.
100. Como se aprecia de lo descrito líneas arriba, en ninguna extensión de las Bases Integradas se da por válida la experiencia en "Supervisión de la Gestión y Conservación por Niveles de Servicio" ni "Supervisión de la Conservación por Niveles de Servicio"; por consiguiente, ambos certificados no debieron ser considerados en la evaluación de experiencia específica. Sin la validación de ambos documentos, el profesional no cumplía con acreditar los años mínimos requeridos para la experiencia específica, llegando solo a 2.91 años.
101. Los certificados presentados corresponden a actividades que no califican como experiencia similar según las Bases Integradas, por lo que no podían ser valorados. En consecuencia, el Jefe de Prevención de Riesgos no alcanza la experiencia específica mínima exigida, lo que nuevamente evidencia que la oferta del Consorcio se sustenta en información imprecisa y materialmente inexacta.
- 3.12. **QUINTO SUPUESTO: DOCUMENTOS DE SUSTENTO DE LA EXPERIENCIA DEL JEFE DE SUPERVISIÓN**
102. El Consorcio Anillo Vial II presenta un certificado de experiencia como sustento de la experiencia general y específica del Jefe de Supervisión; dicho certificado evidencia inconsistencias que afectan directamente su validez. Del contenido del documento se advierte que no se trataría de un único proyecto, tal como lo indica el mismo certificado:



TÍTULO DEL PROYECTO	PUESTO	CLIENTE	FECHA INICIO FIN DE SUS SERVICIOS	PLAZO
<p>Control y vigilancia de las obras de la Red de Carreteras del Estado dentro del ámbito de Subdirección General de construcción</p> <p>Expediente: ENC-SGC-001.</p> <p>Algunos de los trabajos realizados fueron:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infraestructura Vial Arco Noroeste de Murcia "Tramo B (desde el P.K. 4+300 hasta el P.K. 14+050)" y "Tramo C (desde el P.K. 14+050 hasta el P.K. 21+700-enlace de las Autovías A-7 con MU-30)" (Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia) - Infraestructura Vial "Autovía A-32". Linajes - Albacete. Tramo: Circunvalación Sur de Albacete. (Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla La Mancha). - Obras de la carretera N-332. Tramo: Variante de Benissa. Provincia de Alicante. (Entre el P.K. 175,180 y el P.K. 178,650) (Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana) - Obras de Reordenación del enlace vial de la Pañoleta y acceso vial a Camas. Provincia de Sevilla (Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental) 	Gerente	MITMA (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)- Dirección General de Carreteras	03/2022 02/2023	11 meses



TÍTULO DEL PROYECTO	PUESTO	CLIENTE	FECHA INICIO FIN DE SUS SERVICIOS	PLAZO
<p>Control y vigilancia de obras de la Red de Carreteras del Estado dentro del ámbito de Subdirección General de construcción. Expediente: EG-SGC-003</p> <p>Los tramos de obras incluidas en el Contrato superan los 400 km de longitud. En concreto entre 2020 y 2022 destacan los siguientes trabajos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nuevo Puente de La Gznata, en la carretera N-403 en la provincia de Ávila (Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental) - Infraestructura vial para la remodelación del enlace de la circunvalación M-40 con la A-6 en el PK 46.600 y nuevas conexiones con la Avenida de la Victoria con la A-6 en Madrid (Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid) - Infraestructura Vial "Autovía A-63" entre Cornellana y Salas (Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias). El tramo tiene una longitud de 7,3 kilómetros. 	Gerente	MITMA (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)- Dirección General de Carreteras	06/2020 02/2022	1 año y 9 meses



TÍTULO DEL PROYECTO	PUESTO	CLIENTE	FECHA INICIO FIN DE SUS SERVICIOS	PLAZO
<p>Departamento de Supervisión de Carreteras para la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento español. Múltiples proyectos.</p> <p>Entre ellos destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infraestructura Vial perteneciente a la "Autovía Verger-Oliva", la "Autovía de Navarra A-15", la "Autovía del Duero A-11", la "Autovía de Cieza-Font de la Figuera", acondicionamientos y actuaciones en medio urbano. - Infraestructura vial perteneciente a la Variante Sur de Huesca, Tercer carril MU-30. Enlace viario entre la carretera A-7 - Enlace MU-31, Tercer carril viario de la A7. Nules-Sagunto, Variante de Puertollano, Variante de Almadén, Autovía A2. Tramo vial: Maçanet de la Selva - Sils y Arco Norte de Murcia - Terminación de obras de la Infraestructura vial "Autovía A-8" (Torrelavega - La Emclina - Solares) - Ampliación de la autopista de peaje AP-9 (Audasa): Tramos: Santiago Norte-Santiago Sur y el puente atirantado de Rande. - Infraestructura Vial perteneciente a las Autovías A-23 y A-21. Tramos: Variante de Jaca, Puente la Reina-LP Zaragoza y Sigüés-Tiermas. 	Coordinador Técnico	Ministerio de Fomento de España	01/2006 04/2011	5 años y 4 meses

103. Como se puede apreciar, el certificado no individualiza ni precisa los períodos de ejecución de cada proyecto, lo cual impide determinar con claridad la duración real de los servicios ejecutados, requisito indispensable para verificar el cumplimiento de los años mínimos exigidos en las Bases Integradas. En consecuencia, el certificado no permite acreditar de manera fehaciente la experiencia declarada, por lo cual ambos períodos no debieron ser dados por válidos, con lo cual la experiencia llegaría solo a 9.08 años.
104. Al no discriminar ni precisar los periodos de cada uno de los proyectos incluidos, el certificado no cumple con el estándar mínimo de fehaciencia exigido por las Bases para acreditar la experiencia del Jefe de Supervisión, configurándose un nuevo supuesto de información inexacta e inverificable.
105. Como se ha demostrado en los cinco supuestos anteriores, la oferta del CONSORCIO ANILLO VIAL II presenta múltiples casos de información falsa y/o inexacta en la acreditación de la experiencia de su personal clave (Jefe de



Estudio, Jefe de Calidad, Jefe de Topografía, Jefe de Prevención de Riesgos y Jefe de Supervisión).

106. En este contexto, es concluyente que, EN EL PRESENTE CASO EL CONSORCIO ANILLO VIAL II HA PRESENTADO UNA OFERTA CON DOCUMENTACIÓN INEXACTA Y/O FALSA; POR CONSIGUIENTE, SU OFERTA DEBIÓ SER NO ADMITIVA Y/O DESCALIFICADA Y CONSECUENTEMENTE OTORGADA AL SEGUNDO LUGAR, ES DECIR, A MI REPRESENTADA, CONFORME A LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 27° DE LA RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N. ° 0049-2023-DC-OSITRÁN.

107. Por lo tanto, solicitamos que declare fundada la **Tercera Pretensión.**

CUARTA PRETENSION:

Que, se declare la **NO ADMISIÓN Y/O LA DESCALIFICACIÓN** de la oferta presentada por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** (conformado por CESEL S.A., INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E.M.P. S.A., y MAB INGENIERÍA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ) **porque la empresa ejecutora del servicio no cuenta con la Certificación ISO 37001.**

108. Como cuarta pretensión, procederemos a demostrar que una de las empresas integrantes del **CONSORCIO ANILLO VIAL II** no cumplió con el requisito obligatorio de contar con los certificados ISO exigidos en las Bases Integradas Definitivas, dicha situación configura un **grave, grosero y evidente** incumplimiento a las Bases Integradas Definitivas que amerita la descalificación inmediata del **CONSORCIO ANILLO VIAL II.**
109. En efecto, conforme a las Bases Integradas del Procedimiento de Selección Ordinario PSO N° 002-2025-OSITRAN, en el punto numeral 2.2.1. "**Documentación de presentación obligatoria**", acápite d) **Documentación Legal** se establece que el postor (persona jurídica nacional o extranjera) debe acreditar, en procesos relacionados al objeto de la contratación, que cuenta con las siguientes certificaciones:



Páginas 27, 28 y 29 de las Bases Integradas Definitivas

2.2.1 SOBRE Nº 1 – CREDENCIALES (Primer archivo digital)

El Sobre Nº 1 – Credenciales, contiene, además de un índice de documentos, la siguiente documentación:

Documentación de presentación obligatoria

a) Información Identificatoria

- **Formato Nº 1: Identificación del Postor**

En el caso de que el Postor sea un Consorcio, cada uno de los integrantes debe presentar el Formato Nº 1.

b) Declaración Jurada del Postor

Según lo establecido en el Formato Nº 2.

En el caso de que el Postor sea un Consorcio, cada uno de los integrantes debe presentar el Formato Nº 2.

c) Promesa de Consorcio

Según lo establecido en el Formato Nº 3, de ser el caso.

Se aclara que, para el "Formato Nº 3 - Promesa de Consorcio" no se está solicitando firma legalizada."

d) Documentación Legal

- Documento que acredite fehacientemente la representación de quien suscribe la oferta. En el caso de consorcios, este documento debe ser presentado por cada uno de los integrantes del consorcio que suscriba la promesa de consorcio, según corresponda.

Acreditación:

Tratándose de persona jurídica, copia del certificado de vigencia de poder del representante legal, apoderado o mandatario designado para tal efecto, expedido por registros públicos con una antigüedad no mayor de treinta (30) días calendario a la presentación de ofertas, computada desde la fecha de emisión.

En caso de persona natural, copia del documento nacional de identidad o documento análogo, o del certificado de vigencia de poder otorgado por persona natural, del apoderado o mandatario, según corresponda, expedido por registros públicos con una antigüedad no mayor de treinta (30) días calendario a la presentación de ofertas, computada desde la fecha de emisión.

Importante

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto Legislativo Nº 1246, las Entidades están prohibidas de exigir a los administrados o usuarios la información que puedan obtener directamente mediante la interoperabilidad a que se refieren los artículos 2 y 3 de dicho Decreto Legislativo. En esa medida, siempre que el servicio web se encuentre activo en el Catálogo de Servicios de la Plataforma de Interoperabilidad del Estado – FIDE, no corresponderá exigir copia del certificado de vigencia de poder ni el Documento Nacional de Identidad.

Tratándose de personas jurídicas domiciliadas en el exterior, bastará la presentación de carta poder, con firma legalizada por la vía consular, en la que se indiquen los poderes generales y especiales otorgados por el órgano social a las personas designadas para encargarse del proceso de supervisión, acompañada de traducción efectuada por traductor público juramentado o traductor colegiado certificado.



➤ En caso de que el postor sea una persona jurídica nacional, debe presentar una **Declaración Jurada (formato libre)**¹⁶ en la que se precise que cuenta con el testimonio de la escritura pública de constitución de empresa y de su estatuto social, así como las escrituras de modificación, cuando sea el caso.

En caso de que el postor sea una persona jurídica extranjera¹⁶ deberá precisar en la Declaración Jurada (**formato libre**)¹⁷ que cuenta con estatuto social de la empresa matriz (extranjera).

En el caso de que el Postor sea un Consorcio, cada uno de los integrantes deberá presentar la referida declaración jurada.

➤ En caso de ser persona jurídica, nacional o extranjero deberá contar y acreditar con las siguientes Certificaciones¹⁸, en procesos relacionados al objeto de la contratación:

- a) Calidad de Servicios Prestados (ISO 9001)¹⁹;
- b) Gestión Ambiental (ISO 14001);
- c) Seguridad y salud en el Trabajo (ISO 45001)
- d) Antisoborno (ISO 37001)

110. Aunado a ello, el mismo acápite precisó que, en caso de consorcio, los certificados ISO señalados en el numeral anterior debían ser acreditados por aquel consorciado que cumplirá con ejecutar el servicio, ello haciendo referencia a las notas de pie de página 20, 21, 22 y 23, como se aprecia a continuación:

Página 30 de las Bases Integradas Definitivas

Las certificaciones¹⁸ y acreditaciones deberán encontrarse vigentes a la fecha de presentación de propuestas. En caso de consorcio¹¹ bastará que el consorciado²² que se comprometan a ejecutar²³ el servicio cumpla.

111. Dicha especificación fue aclarada y detallada en el pie de página 22) de las Bases Integradas Definitivas, cuyo tenor indicó lo siguiente:

Página 30 de las Bases Integradas Definitivas

²² En caso de consorcio bastará que el consorciado que se comprometa a ejecutar el servicio, cumpla con la certificación.

En el caso de un consorcio, será suficiente que al menos uno de los consorciados —aquel que se comprometa a ejecutar el servicio— cuente con la totalidad de las certificaciones requeridas (ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001 e ISO 37001).

Cabe mencionar que las certificaciones relacionadas a la Calidad de Servicios (ISO 9001), el alcance o campo de aplicación del certificado debe estar vinculado al objeto de contratación.

Asimismo, los certificados deben consignar la dirección exacta de la sede, filial u oficina del proponente o integrante del consorcio a cargo de la prestación.

En virtud de la absolución a la consulta N°7 (numeral 1) formulada por el participante KUNHWA ENGINEERING & CONSULTING CO. LTD SUCURSAL PERU, absolución a la consulta N°2 formulada por el participante INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E. M.P., S.A. SUCURSAL DEL PERÚ, absolución a la consulta N°5 formulada por el participante CONCREMAT ENGENHARIA E TECNOLOGIA SA, SUCURSAL DEL PERU, absolución a la consulta N°2 formulada por el participante MAB INGENIERÍA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ y absolución a la consulta N°10 formulada por el participante PINI GROUP S.A. SUCURSAL DEL PERÚ



112. Como se puede advertir, las Bases Integradas Definitivas exigieron que, en caso el postor sea un consorcio (como el caso del **CONSORCIO ANILLO VIAL II**), aquella empresa consorciada que ejecute el servicio debía contar con la totalidad de las certificaciones ISO.
113. Sobre ello, el pie de página 23)¹¹ de las Bases Integradas Definitivas especificó que para determinar la empresa consorciada que ejecutará el servicio se tenía que revisar las obligaciones y/o actividades consignadas en la Promesa de Consorcio presentada por el postor.
114. Ahora bien, las Bases Integradas Definitivas son de obligatorio cumplimiento entre los postores que participaron del Procedimiento de Selección Ordinario PSO N. ° 002-2025-OSITRAN, de conformidad con lo regulado en el artículo 1361° del Código Civil¹².
115. Teniendo ello presente, para determinar qué empresa consorciada del **CONSORCIO ANILLO VIAL II** debía contar con todas las certificaciones ISO, procedimos a realizar una revisión de su promesa de Consorcio.

Luego de la revisión, advertimos que las tres empresas consorciadas se encuentran a cargo de la ejecución del Servicio, como se aprecia a continuación:

**Folios 21 y 22 del Sobre N. ° 1: Credenciales correspondiente a la Oferta del
CONSORCIO ANILLO VIAL II**

¹¹ El pie de página 23 dispone a la letra: *Dichas obligaciones y/o actividades deben contemplarse en la promesa de consorcio.*

¹² **Obligatoriedad de los contratos**

Artículo 1361.- Los contratos son obligatorios en cuanto se haya expresado en ellos.

Se presume que la declaración expresada en el contrato responde a la voluntad común de las partes y quien niegue esa coincidencia debe probarla.



e) Las obligaciones que corresponde a cada uno de los integrantes del consorcio y los porcentajes de participación son las siguientes:

OBLIGACIONES DE INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E. M.P., S.A. SUCURSAL DEL PERÚ CONSORCIADO 1: Obligaciones vinculadas al objeto de la convocatoria, provisión de recursos y financiamiento. Responsabilidad solidaria en: Obligaciones Técnicas, Administrativas, Financieras y Logísticas	35% de Obligaciones
OBLIGACIONES DE CESEL S.A. CONSORCIADO 2:	35% de Obligaciones
Obligaciones vinculadas al objeto de la convocatoria, provisión de recursos y financiamiento. Responsabilidad solidaria en: Obligaciones Técnicas, Administrativas, Financieras y Logísticas	
OBLIGACIONES DE MAB INGENIERÍA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ. CONSORCIADO 3: Obligaciones vinculadas al objeto de la convocatoria, provisión de recursos y financiamiento. Responsabilidad solidaria en: Obligaciones Técnicas, Administrativas, Financieras y Logísticas	30% de Obligaciones
TOTAL OBLIGACIONES	100%

116. Como se puede visualizar, las tres (3) empresas consorciadas participarán solidariamente de las obligaciones correspondientes al Servicio, lo que supone que las empresas integrantes del **CONSORCIO ANILLO VIAL II** deben contar **ineludiblemente** con todos los certificados ISO exigidos en las Bases Integradas Definitivas.
117. Sin embargo, advertimos que la empresa consorciada INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E.M.P. S.A. NO CUENTA CON EL CERTIFICADO ISO 37001:2016 EXIGIDOS EN LAS BASES INTEGRADAS, como se aprecia a continuación:

Folios 63, 64 y 65 del Sobre N. ° 1: Credenciales correspondiente a la Oferta del CONSORCIO ANILLO VIAL II



063

Certificado

Normativa de aplicación **ISO 9001:2015**
 N° registro certificado 01 100 1716925/28

Organización: INECO
Ingeniería y Economía del Transporte, S.M.E. M.P., S.A. (INECO)
Pasaje de la Habana, 138
28036 Madrid
España

Emplazamiento: Ingeniería y Economía del Transporte, S.M.E. M.P., S.A.
Suicursal Perú
Ave. José Pardo, 434, Int. 1004
15074 Miraflores - Lima
Perú

Ámbito de aplicación: Prestación de servicios y realización de estudios de consultoría, proyectos de ingeniería, asistencia técnica y dirección de la ejecución de obras e instalaciones, la planificación, mantenimiento y gestión de infraestructuras, superestructuras, material y servicios de transporte, incluidas las actividades de inspección en el ámbito ferroviario, así como la prestación de otros servicios en relación con infraestructuras de carácter social.
Prestación de servicios de asesoría integral, gestión de monitoreo, supervisión y administración de la operación, mantenimiento y rehabilitación de infraestructuras del transporte.

Mediante una auditoría se verificó el cumplimiento de los requisitos recogidos en la norma ISO 9001:2015.

Validez: Este certificado es válido en conjunto con el certificado principal 01 100 1716925 desde 2023-09-11 hasta 2026-09-10.

08.09.2023

TÜV Rheinland Cert GmbH
Am Gassen 110 • 51105 Köln

www.tuv.com

IAF DAKKS TÜV Rheinland
Precisely Right.

064

Certificado

Normativa de aplicación **ISO 14001:2015**
 N° registro certificado 01 104 1716925/28

Organización: INECO
Ingeniería y Economía del Transporte, S.M.E. M.P., S.A. (INECO)
Pasaje de la Habana, 138
28036 Madrid
España

Emplazamiento: Ingeniería y Economía del Transporte, S.M.E. M.P., S.A.
Suicursal Perú
Ave. José Pardo, 434, Int. 1004
15074 Miraflores - Lima
Perú

Ámbito de aplicación: Prestación de servicios y realización de estudios de consultoría, proyectos de ingeniería, asistencia técnica y dirección de la ejecución de obras e instalaciones, la planificación, mantenimiento y gestión de infraestructuras, superestructuras, material y servicios de transporte, incluidas las actividades de inspección en el ámbito ferroviario, así como la prestación de otros servicios en relación con infraestructuras de carácter social.
Prestación de servicios de asesoría integral, gestión de monitoreo, supervisión y administración de la operación, mantenimiento y rehabilitación de infraestructuras del transporte.

Mediante una auditoría se verificó el cumplimiento de los requisitos recogidos en la norma ISO 14001:2015.

Validez: Este certificado es válido en conjunto con el certificado principal 01 104 1716925 desde 2023-09-11 hasta 2026-09-10.

08.09.2023

TÜV Rheinland Cert GmbH
Am Gassen 110 • 51105 Köln

www.tuv.com

IAF DAKKS TÜV Rheinland
Precisely Right.

065

Certificado

Normativa de aplicación **ISO 45001:2018**
 N° registro certificado 01 113 1716925/28

Organización: INECO
Ingeniería y Economía del Transporte, S.M.E. M.P., S.A. (INECO)
Pasaje de la Habana, 138
28036 Madrid
España

Emplazamiento: Ingeniería y Economía del Transporte, S.M.E. M.P., S.A.
Suicursal Perú
Ave. José Pardo, 434, Int. 1004
15074 Miraflores - Lima
Perú

Ámbito de aplicación: Prestación de servicios y realización de estudios de consultoría, proyectos de ingeniería, asistencia técnica y dirección de la ejecución de obras e instalaciones, la planificación, mantenimiento y gestión de infraestructuras, superestructuras, material y servicios de transporte, incluidas las actividades de inspección en el ámbito ferroviario, así como la prestación de otros servicios en relación con infraestructuras de carácter social.
Prestación de servicios de asesoría integral, gestión de monitoreo, supervisión y administración de la operación, mantenimiento y rehabilitación de infraestructuras del transporte.

Mediante una auditoría se verificó el cumplimiento de los requisitos recogidos en la norma ISO 45001:2018.

Validez: Este certificado es válido en conjunto con el certificado principal 01 113 1716925 desde 2023-09-11 hasta 2026-09-10.

08.09.2023

TÜV Rheinland Cert GmbH
Am Gassen 110 • 51105 Köln

www.tuv.com

IAF DAKKS TÜV Rheinland
Precisely Right.



118. En ese sentido, el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** presentó su propuesta incumpliendo lo establecido en las Bases Integradas Definitivas, toda vez que, su empresa consorciada INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E.M.P. S.A. no presentó el Certificado ISO 37001:2016, a pesar de ser un documento de presentación obligatoria para calificar su propuesta.
119. Es más, el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** presentó su propuesta sin contar con un integrante habilitado con el certificado ISO correspondiente a las exigencias de las Bases, lo que configura una clara conducta maliciosa de su parte al generar una evidente confusión en el Comité de Selección para obtener la adjudicación de la Buena Pro con una oferta incompleta y confusa, situación que vulnera claramente el principio de buena fe regulado en el artículo 1362° del Código Civil¹³, el mismo que debe respetarse – inclusive – en la etapa de negociación contractual.
120. Además, dicho incumplimiento genera una clara transgresión por parte del **CONSORCIO ANILLO VIAL II** a lo dispuesto en el artículo 19° de la Resolución de Consejo Directivo N. ° 0049-2023-DC-OSITRÁN, que establece que “La presentación de propuestas se realiza de acuerdo con lo establecido en las Bases (...)”.
121. Por tanto, queda totalmente acreditado que la propuesta presentada por el **CONSORCIO ANILLO VIAL II** debe ser no admitida o descalificada al incumplir con la presentación del Certificado ISO 37001:2016, conforme a lo establecido en los documentos de presentación obligatoria de las Bases Integradas Definitivas; en consecuencia, solicitamos que declare fundada la **Cuarta Pretensión**.

QUINTA PRETENSION:

Que, se **REEVALÚE** el Factor de Evaluación 1 – Experiencia del Postor en Especialidad –, de la Oferta Técnica del **CONSORCIO ANILLO VIAL II** por cuanto el Comité de Selección le ha asignado erradamente el puntaje de sesenta (60) puntos, a pesar de haber acreditado menos de USD 163 millones de experiencia como postor. En ese sentido, solicitamos que se **REVOQUE** la decisión del Comité de Selección de otorgar el puntaje mencionado y se **DISPONGA** de restarle diez (10) puntos en dicho rubro.

¹³ Buena Fe

Artículo 1362.- Los contratos deben negociarse, celebrarse y ejecutarse según las reglas de la buena fe y común intención de las partes.



122. Como quinta pretensión, procederemos a demostrar que el Comité de Selección le ha asignado erradamente al **CONSORCIO ANILLO VIAL II** el puntaje de cien (100) puntos, a pesar de no haber cumplido con acreditar más de USD 163 millones de experiencia como postor conforme a lo dispuesto en las bases integradas definitivas, por lo que, corresponde que se **REVOQUE** la decisión del Comité de Selección de otorgar el puntaje mencionado.
123. Sobre el particular, en el acápite 4.1 de las Bases Integradas Definitivas se consignaron diversos factores de evaluación, entre los que se encontraba la "Experiencia del Postor en la especialidad", cuya evaluación consistía en lo siguiente:

Página 162 de las Bases Integradas Definitivas

FACTORES DE EVALUACIÓN		PUNTAJE/METODOLOGÍA PARA SU ASIGNACIÓN
4.1. EVALUACIÓN TÉCNICA (Puntaje: 100 Puntos)		
El Comité de Selección puede considerar los siguientes factores de evaluación:		
1. EXPERIENCIA DEL POSTOR EN LA ESPECIALIDAD		
<p>Se evaluará en función al monto facturación mayor al mínimo solicitado (USD 131'017,479.87) ²⁰³ en el numeral 12.2 del Requerimiento (Términos de Referencia), referido a la experiencia específica del SUPERVISOR, siempre y cuando, cumplan con todos los requisitos y condiciones técnicas requeridas para dicha experiencia.</p> <p><u>Acreditación:</u> Mediante la presentación de cualquiera de los siguientes documentos:</p> <p>(i) copia de contratos y su respectiva conformidad por la prestación efectuada o liquidación, por la prestación efectuada.</p> <p>(ii) Comprobante de pago, cuya cancelación se acredite documental y fehacientemente.</p> <p>(iii) Otros documentos que acrediten fehacientemente el monto facturado. No incluye Declaraciones Juradas.</p> <p>En el caso de servicios en ejecución, solo se considera como experiencia la parte del período efectivamente acreditado como ejecutado y concluido.</p>		<p>Mayor a USD 163 millones: 60 puntos</p> <p>Mayor a USD 131'017,479.87 millones y menor o igual a USD 163 millones: 50 puntos ²⁰⁴</p>
<p><u>Importante</u> El Comité de Selección podrá modificar el criterio de evaluación, según la naturaleza y/o complejidad de la contratación.</p>		



124. Como se puede advertir, las Bases Integradas Definitivas otorgaron un incentivo especial para aquellos postores que acreditaban tener una mayor experiencia que la exigida generalmente, según el siguiente detalle:

- Mayor a USD 163 millones: 60 puntos
- Mayor a USD 131'017,479.87 millones y menor o igual a USD 163 millones: 50 puntos

125. En esa línea de ideas, hemos visualizado que el Comité de Selección de OSITRÁN otorgó a ambos postores el puntaje de sesenta (60) puntos en el rubro de "Experiencia del postor en especialidad".

		USD						
		Mínimo	25%	MAYOR O IGUAL >= US\$ 131,017,479.87	SI CUMPLE	222,672,980.53		
				Mayor a US\$ 163 millones	PUNTAJE	60.00		
En de Referencia, referido a la experiencia específica del SUPERVISOR, siempre y cuando cumplan con todos los requisitos y condiciones técnicas requeridas para dicha								

126. Sin embargo, hemos advertido que el Comité de Selección otorgó el puntaje de sesenta (60) puntos a favor del **CONSORCIO ANILLO VIAL II**, a pesar de **NO CUMPLIR CON ACREDITAR MÁS DE USD 163 MILLONES DE EXPERIENCIA, DE ACUERDO CON LOS REQUISITOS EXIGIDOS EN LAS BASES INTEGRADAS DEFINITIVAS.**

Me explico:

127. Entre los folios 1699 a 1960 el **Consortio Anillo Vial II**, presenta el proyecto "Asesoría Integral, gestión, monitoreo, supervisión y administración de la **operación, mantenimiento y rehabilitación** del tramo carretero Guadalajara – Colima".

128. Hemos revisado el contrato de supervisión de la carretera Guadalajara–Colima presentado por INECO con BANOBRAS (México), el cual OSITRAN aceptó como experiencia específica para el concurso del AVP, con un "monto del servicio" de **MXN 1,071,902,380.98 (≈ USD 89.35 millones)**.

7	BANOBRAS	Asesoría integral, gestión, monitoreo, supervisión y administración del a operación, mantenimiento y rehabilitación del tramo carretero Guadalajara - Colima. Incluye puentes, viaductos, pasos superiores e inferiores, intersecciones y Sistemas ITS	FID-358-2011-07	4/02/2011	10/02/2011	31/01/2025	Pesos Mexicanos	0.08335815	1,071,902,380.97 MXN 89,351,799.05 USD	100%
---	----------	--	-----------------	-----------	------------	------------	-----------------	------------	---	------

129. En este contrato, INECO actúa como **Agente Administrador y Supervisor (AAS)**. Su función es administrar y supervisar la **operación, el mantenimiento y la rehabilitación** de la carretera Guadalajara–Colima; en la práctica, se trata



de un gestor de proyecto y supervisor integral que supervisa a la empresa encargada de operar, mantener y rehabilitar la vía:

A quien corresponda:

Me refiero al contrato de prestación de servicios número FID-358-2011-07 celebrado entre el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito, en su carácter de Fiduciario en el Fideicomiso número 358 Tramo Carretero Guadalajara Colima e Ingeniería y Economía del Transporte, S.M.E., M.P., S.A. (INECO) en calidad de Agente Administrador y Suministrador (AAS) de dicho tramo carretero, cuya función principal consiste en supervisar de manera Integral la operación, mantenimiento y rehabilitación de dicho tramo, conforme a los términos y condiciones establecidos en el contrato correspondiente.

130. Este contrato, “**FID-358-2011-07**”, forma parte de un **fideicomiso privado de BANOBRAS**. Ha sido tratado como confidencial (secreto fiduciario), incluso frente a la Auditoría Superior de la Federación de México, por lo que la única información que podemos utilizar es la que el propio INECO presentó en el concurso del AVP.
131. El contrato y su Anexo 1 definen tanto las actividades del AAS como los mecanismos de pago correspondientes. INECO adjuntó ambos documentos en su oferta.

SEGUNDA. OBJETO DEL CONTRATO.- El Fiduciario encomienda al “AAS” la prestación de los servicios consistentes en la asesoría integral, gestión, monitoreo, supervisión y administración de la operación, mantenimiento y rehabilitación de la Autopista, en los términos y condiciones que se describen a detalle en el Anexo 1.

La prestación de los servicios incluye todas las actividades que se describen en el presente instrumento y en el Anexo 1; así como todas aquellas actividades implícitas, accesorias y adicionales que se requieran o sean convenientes para la adecuada prestación de los mismos, las cuales incluyen, sin limitación alguna, el proporcionar la atención que requiera en cualquier momento durante la vigencia del presente Contrato, cualquier Autoridad Gubernamental con facultades para supervisar las operaciones del FIDUCIARIO.

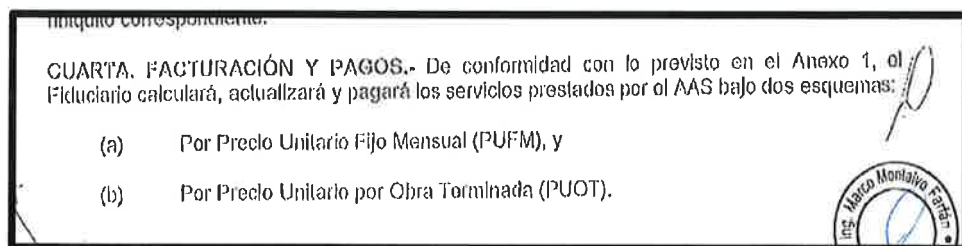
No obstante: NO ADJUNTAN EL SUBANEXO 1.9 DEL ANEXO 1 DEL CONTRATO (Ver página 1778 del Sobre N° 02 Propuesta Técnica)”, donde se podría analizar los precios del contrato.



12. REPORTES.....	75
13. FACTURACIÓN Y PAGOS.....	77
13.1. PAGO DEL PRECIO.....	77
13.2. CÁLCULO DEL PAGO UNITARIO FJO MENSUAL.....	77
13.3. ACTUALIZACIÓN DE LOS PRECIOS UNITARIOS FIJOS MENSUALES.....	81
13.4. PAGOS POR PUOT.....	81
13.5. FECHA DE PAGO/PERIODICIDAD DE PAGO.....	83
13.6. AJUSTE DE COSTOS.....	83
14. REGISTROS.....	92
ANEXOS	
ANEXO 1.1	NORMATIVIDAD APLICABLE
ANEXO 1.2	LINEAMIENTOS PARA LA REVISIÓN DE ESTUDIOS Y PROYECTOS PARA TRABAJOS DE REHABILITACIÓN EN LA AUTOPISTA GUADALAJARA-COLIMA
ANEXO 1.3	LINEAMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN DE LAS OBRAS
ANEXO 1.4	MODELO DE REQUERIMIENTOS DE SERVICIO "O"
ANEXO 1.5	MODELO DE REQUERIMIENTOS DE ACTIVIDADES "M&R"
ANEXO 1.6	INSPECCIONES Y AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL
ANEXO 1.7	PROCEDIMIENTO DE PAGO DE INDEMNIZACIONES
ANEXO 1.8	BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN INICIALES
ANEXO 1.9	PROPUESTA TÉCNICO - ECONÓMICA, ORGANIGRAMA, PROGRAMAS CALENDARIZADOS, CATÁLOGOS DE CONCEPTOS Y ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS

132. El contrato señala que los servicios de INECO como AAS se pagan bajo dos esquemas:

- **PUFM – Precio Unitario Fijo Mensual**
- **PUOT – Precio Unitario por Obra Terminada**



133. El Anexo 1, además, precisa qué servicios se pagan bajo cada esquema:

- **PUFM:** monitoreo y administración de la **operación (O)** y el **mantenimiento (M&R)** de la carretera Guadalajara–Colima.



- **PUOT + “Dirección de las obras nuevas iniciales (Ingeniero Independiente)”**: revisión de estudios y diseños de rehabilitación, supervisión de las obras de rehabilitación, monitoreo de los pagos PUOT al Mantenedor Rehabilitador y monitoreo estructural.

Servicios “PUFM”, significa los servicios gerenciales y de asesoría integral como son: 1) Actividades preliminares, 2) Procesos Licitatorios

años 7 y 14, 3) Monitoreo y administración del contrato “O”, 4) Monitoreo y administración del contrato “M&R”, 5) Servicios gerenciales diversos, 6) Asesoramiento especial en materia de implantación del sistema de gestión de la autopista e ITS y 7) Atención de problemas y asesoramiento en temas técnicos relacionados con la carretera; mediante la actualización continua de la Bitácora.

Servicios “PUOT”, significa los servicios para la revisión y validación de Estudios, Proyectos y Obras, mediante la actualización continua de la Bitácora. Asimismo, incluyen la labor de Dirección de Obras para la obra nueva inicial.

Dentro del PUFM describen los ítems “O” y “M&R” de la siguiente manera:

4.	MONITOREO Y ADMINISTRACIÓN DEL CONTRATO “O”	25
4.1.	MONITOREO CONTINUO DEL PRESTADOR DE SERVICIOS	25
4.2.	DETERMINACIÓN DE LAS DEDUCCIONES APLICABLES A LA CONTRAPRESTACIÓN DEL OPERADOR	28
4.3.	MONITOREO DE LA FECHA DE INICIO	29
4.4.	MONITOREO DEL CUMPLIMIENTO DE PLANES Y PROCEDIMIENTOS DEL OPERADOR	30
4.5.	MONITOREO DE LA INTEGRIDAD DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE COBRO DEL PEAJE Y EQUIPO DE MEDICIÓN VEHICULAR	32
4.6.	MONITOREO DE LA ADMINISTRACIÓN DEL DERECHO DE VÍA	47
4.7.	MONITOREO DE OTROS INGRESOS	47

4.8.	INTEGRACIÓN Y PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN DEL TRÁNSITO	48
4.9.	ENTREGA-RECEPCIÓN DE LAS PLAZAS DE COBRO, DE LOS SERVICIOS CONEXOS Y DE LA ADMINISTRACIÓN DEL DERECHO DE VÍA DE AUTOPISTA GUADALAJARA-COLIMA A LA DEVOLUCIÓN DE LAS PLAZAS DE COBRO, DE LOS SERVICIOS CONEXOS Y DE LA ADMINISTRACIÓN DEL DERECHO DE VÍA DE LA AUTOPISTA GUADALAJARA-COLIMA	49
4.10.	COLABORACIÓN EN LA ATENCIÓN TÉCNICA INMEDIATA DE EMERGENCIAS	49
4.11.	VIGILANCIA DE QUE NO SE AFECTEN SERVICIOS PÚBLICOS O PRIVADOS	50
4.12.	MONITOREO DE OPERADOR DE TELEPEAJE	50



5. MONITOREO Y ADMINISTRACIÓN DEL CONTRATO "M&R".....	51
5.1. MONITOREO CONTINUO DEL PRESTADOR DE SERVICIOS.	51
5.2. DETERMINACIÓN DE LAS DEDUCCIONES APLICABLES A LA CONTRAPRESTACIÓN DEL MANTENEDOR REHABILITADOR.	54
5.3. FECHA DE INICIO.....	55
5.4. MONITOREO DEL CUMPLIMIENTO DE PLANES Y PROCEDIMIENTOS DEL MANTENEDOR REHABILITADOR.	57
5.5. ENTREGA-RECEPCIÓN DE LA AUTOPISTA GUADALAJARA-COLIMA A LA DEVOLUCIÓN DE LA AUTOPISTA GUADALAJARA-COLIMA.	58
5.6. COLABORACIÓN EN LA ATENCIÓN TÉCNICA INMEDIATA DE EMERGENCIAS.	59
5.7. VIGILANCIA DE QUE NO SE AFECTEN SERVICIOS PÚBLICOS O PRIVADOS.	59

PAGOS REALIZADOS POR PUFM:

6. SERVICIOS GERENCIALES Y DE ASESORÍA INTEGRAL PAGADOS POR PUFM	60
6.1. REGISTRO HISTÓRICO DE TRABAJOS.	60
6.2. SISTEMAS DE GESTIÓN DE CARRETERAS.....	60
6.3. ASESORÍA TÉCNICA INTEGRAL.	62
6.4. ESTUDIOS Y/O PROYECTOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS.....	62
6.5. ADMINISTRACIÓN DE SEGUROS DEL FIDUCIARIO.....	62
6.6. REALIZACIÓN DE OTROS ESTUDIOS.....	63
6.7. COORDINACIÓN CON CONCESIONARIOS.	63
6.8. REQUERIMIENTOS DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO.	63
6.9. REQUERIMIENTOS DE OTRAS OBRAS.	64
6.10. VIGILANCIA DEL DERECHO DE VÍA.....	64
6.11. VIGILANCIA DE LA AUTOPISTA GUADALAJARA-COLIMA.	64
6.12. SUPERVISIÓN DE OBSERVACIONES DE AUDITORÍAS.....	65
6.13. AUDITORÍAS E INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL.....	65
6.14. SERVICIOS ADICIONALES A LA AUTOPISTA.....	66
7. SERVICIOS DE ASESORAMIENTO ESPECIAL PAGADOS POR PUFM.....	67

PAGOS REALIZADOS POR PUOT:



8. SERVICIOS GERENCIALES Y DE ASESORÍA INTEGRAL PAGADOS POR PUOT	68^a
8.1. SUPERVISIÓN DE LA NECESIDAD, IDONEIDAD Y ALCANCE DE LOS ESTUDIOS, PROYECTOS Y OBRAS REALIZADOS POR EL MANTENEDOR REHABILITADOR.	69
8.2. APOYO EN LA CONTRATACIÓN DE LA PÓLIZA DEL SEGURO DE RIESGO DE OBRA CIVIL.	69
8.3. CONTRATACIÓN DE PÓLIZAS DE SEGURO DEL USUARIO.	70
9. ACTIVIDADES PAGADAS POR PUOT	71
9.1. REVISIÓN DE ESTUDIOS Y PROYECTOS	71
9.2. SUPERVISIÓN DE OBRAS	71
9.3. MONITOREO DE LOS PAGOS DE LAS ACTIVIDADES PUOT DEL MANTENEDOR REHABILITADOR	71
9.4. MONITORIZACIÓN DE ESTRUCTURAS	72

134. Se aprecia entonces dos grandes grupos de actividades y formas de pago:

- Todo lo que va por **PUFM** = monitoreo/administración de la operación (O) y mantenimiento (M&R) de la carretera Guadalajara-Colima.
- Todo lo que va por **PUOT** + “Dirección de obra nueva inicial (Ingeniero independiente)” = revisión de estudios y proyectos de rehabilitación, **supervisión de obras**, monitoreo de pagos PUOT del Mantenedor Rehabilitador, monitorización de estructuras.

135. Las bases del concurso del AVP señalan que la **experiencia específica** debe provenir de contratos de **supervisión, fiscalización, interventoría, asistencias técnicas, gestión de proyectos o auditorías de diseño y/o construcción** de infraestructuras de transporte (vías urbanas).

e.1.2. Experiencia Específica³⁸

Requisito:

La experiencia **específica** del SUPERVISOR debe corresponder a contratos de supervisión y/o fiscalización y/o interventoría y/o asistencias técnicas y/o gestión de proyectos y/o auditorías; **de diseño³⁹ y/o construcción⁴⁰**, en infraestructuras de **obras viales urbanas**, acreditando un monto de facturación⁴¹ mínimo equivalente al valor referencial (**USD 131'017,479.87**)⁴². Estos servicios deberán haber concluido en los últimos **15 años⁴³** antes de la fecha de la presentación de la propuesta y serán acreditados con un máximo de **diez (10)⁴⁴** contratos.

136. Sobre esa base, INECO ni el Comité de evaluación **no pueden** contabilizar válidamente como experiencia específica las actividades del contrato Guadalajara-Colima que se pagan vía **PUFM**, porque se refieren al **monitoreo/administración de la O y M&R**, y no al diseño ni a la construcción.



Ni tampoco se debió validar la actualización de precios unitarios fijos mensuales PUFM (ver página 1704 de la propuesta técnica):

REGISTROS DEL FIDUCIARIO TRAMO CARRETERO GUADALUPE COLUMA 359 LA CANTIDAD DE: (TRES MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL OCHENTA Y DOS PESOS 35100 MIL) POR CONCEPTO DEL PAGO DE ESTIMACIÓN REFERENTE A LOS PRECIOS UNITARIOS FIJOS MENSUALES (PUFM) DEL CONCEPTO QUE SE SUSTENTA EN EL CONVENIO FID-358-2011-07 CONV 21 EN "AMPLIACIÓN DE MONTO DEL PRECIO FIJO MENSUAL" EN EL PERIODO 01 AL 31 DE JULIO DE 2016.		IMPORTE: (Presupuesto Base diciembre de 2010)	
		ESTA ESTIMACIÓN	ACUMULADO
IMPORTE DE LOS SERVICIOS POR PUFM:	\$ 3,430,277.87	\$	588,229,184.39
IMPORTE DE LOS SERVICIOS POR PUOT:	\$ -	\$	134,919,033.97
IMPORTE DE LOS SERVICIOS POR DIRECCIÓN DE OBRA NUEVA URCAL (INGENIERO INDEPENDIENTE):	\$ -	\$	81,287,551.51
AMORTIZACIÓN DEL ANTICIPO (+):	\$ -	\$	12,552,375.89
IMPORTE DE RETENCIONES (-):	\$ -	\$	-
IMPORTE DE DEVOLUCIONES (+):	\$ -	\$	-
IMPORTE DE AJUSTE DE COSTOS DE PRECIOS UNITARIOS DE OBRA TERMINADA (PUOT):	\$ -	\$	22,369.48
IMPORTE DE AJUSTE DE COSTOS DE ACTUALIZACIÓN DE PRECIO POR DIRECCIÓN DE OBRA NUEVA URCAL (INGENIERO INDEPENDIENTE):	\$ -	\$	8,589,572.22
IMPORTE DE ACTUALIZACIÓN DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS MENSUALES (PUFM):	\$ -	\$	152,881,167.03
SUBTOTAL:	\$ 3,430,277.87	\$	926,053,706.70
TRASLADO DEL IVA:	\$ 549,804.45	\$	147,848,624.27
IMPORTE TOTAL:	\$ 3,980,082.32	\$	1,073,902,330.98
ELABORÓ	REVISÓ	AUTORIZÓ	

137. Por el contrario, solo los pagos vinculados a **PUOT + Dirección de las obras nuevas iniciales (Ingeniero Independiente)** —es decir, revisión de estudios de rehabilitación, supervisión de obras, monitoreo de pagos PUOT y monitoreo de estructuras— podrían, en sentido amplio, considerarse como experiencia específica en diseño/construcción.

ENTONCES, ¿QUÉ PORCIÓN DEL CONTRATO CON BANOBRAS CALIFICA REALMENTE COMO EXPERIENCIA ESPECÍFICA?

138. Para sustentar el monto del servicio de **MXN 1,071,902,380.98 (≈ USD 89.35 millones)**, INECO presentó la **Estimación (Valuación) N. ° 626**, correspondiente a julio de 2025, revisada y aprobada por BANOBRAS (ver página ver página 1704 de la propuesta técnica:

REGISTROS DEL FIDUCIARIO TRAMO CARRETERO GUADALUPE COLUMA 359 LA CANTIDAD DE: (TRES MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL OCHENTA Y DOS PESOS 35100 MIL) POR CONCEPTO DEL PAGO DE ESTIMACIÓN REFERENTE A LOS PRECIOS UNITARIOS FIJOS MENSUALES (PUFM) DEL CONCEPTO QUE SE SUSTENTA EN EL CONVENIO FID-358-2011-07 CONV 21 EN "AMPLIACIÓN DE MONTO DEL PRECIO FIJO MENSUAL" EN EL PERIODO 01 AL 31 DE JULIO DE 2016.		IMPORTE: (Presupuesto Base diciembre de 2010)	
		ESTA ESTIMACIÓN	ACUMULADO
IMPORTE DE LOS SERVICIOS POR PUFM:	\$ 3,430,277.87	\$	588,229,184.39
IMPORTE DE LOS SERVICIOS POR PUOT:	\$ -	\$	134,919,033.97
IMPORTE DE LOS SERVICIOS POR DIRECCIÓN DE OBRA NUEVA URCAL (INGENIERO INDEPENDIENTE):	\$ -	\$	81,287,551.51
AMORTIZACIÓN DEL ANTICIPO (+):	\$ -	\$	12,552,375.89
IMPORTE DE RETENCIONES (-):	\$ -	\$	-
IMPORTE DE DEVOLUCIONES (+):	\$ -	\$	-
IMPORTE DE AJUSTE DE COSTOS DE PRECIOS UNITARIOS DE OBRA TERMINADA (PUOT):	\$ -	\$	22,369.48
IMPORTE DE AJUSTE DE COSTOS DE ACTUALIZACIÓN DE PRECIO POR DIRECCIÓN DE OBRA NUEVA URCAL (INGENIERO INDEPENDIENTE):	\$ -	\$	8,589,572.22
IMPORTE DE ACTUALIZACIÓN DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS MENSUALES (PUFM):	\$ -	\$	152,881,167.03
SUBTOTAL:	\$ 3,430,277.87	\$	926,053,706.70
TRASLADO DEL IVA:	\$ 549,804.45	\$	147,848,624.27
IMPORTE TOTAL:	\$ 3,980,082.32	\$	1,073,902,330.98



139. Los servicios pagados por PUFM 558,226,188.39 comprenden principalmente servicios de operación y mantenimiento, por lo que dicho monto no debió ser validado por el comité de evaluación.
140. La actualización de precios PUFM 147,848,604.27 tampoco se tiene que considerar según las bases integradas. El TC se considera la de la firma del contrato.
141. En la hoja de pagos acumulados al **31 de julio de 2025**, los montos válidos según las bases integradas (columna **ACUMULADO**, excluyendo IVA) son:
- Servicios pagados por **PUOT: MXN 134,618,673.97**
 - Servicios por **dirección de las obras nuevas iniciales (Ingeniero Independiente): MXN 81,287,951.51**
 - **Ajuste de precios – PUOT: MXN 22,389.48**
 - **Ajuste de precios – dirección de las obras nuevas iniciales (Ingeniero Independiente): MXN 9,569,582.22**
142. Sumando únicamente estos conceptos —es decir, los directamente vinculados a rehabilitación y obras— se obtiene un monto acumulado aproximado de **MXN 225.5 millones (sin IVA)**.
143. Dado que OSITRAN permite utilizar el **monto del servicio incluyendo el IVA (16%)**, el monto máximo que INECO podría razonablemente alegar de este contrato con BANOBRAS como experiencia específica en **diseño / rehabilitación / supervisión de obras** es de aproximadamente **MXN 261.6 millones (≈ USD 21.8 millones)**, usando el mismo tipo de cambio que INECO (1 MXN = 0.08335815 USD).
144. Así, de un monto acumulado total de **MXN 1,071,902,380.98 (≈ USD 89.35 millones)**, **solo USD 21.8 millones** corresponde a revisión de estudios, supervisión de obras y otras tareas vinculadas a PUOT que podrían siquiera discutirse como experiencia específica en diseño/construcción para el AVP.
145. Así las cosas, si restamos **USD 67.5 millones** (la experiencia real de INECO con BANOBRAS) de **USD 222,672,980.53**, la experiencia específica del consorcio ganador se reduce a: **USD 155,172,980.53**, dado que el monto restante corresponde a **pagos relacionados con O & M&R (PUFM y sus actualizaciones)** y otros conceptos que **no** encajan en la definición de experiencia específica establecida en las bases del concurso.



146. Esta cifra sigue por encima del mínimo de **USD 131 millones**, por lo que el consorcio continuaría siendo elegible; pero **queda por debajo del umbral de 163 millones** requerido para obtener los **60 puntos máximos por experiencia**. De acuerdo con las bases, en ese escenario el consorcio pasaría a recibir **50 puntos** por experiencia, en lugar de 60.
147. Adicionalmente a lo anterior, conforme a lo expuesto en los cuestionamientos vinculados a la segunda pretensión del presente recurso de apelación, corresponde – además – que se realicen descuentos vinculados a los certificados que acreditan la experiencia que se visualiza a continuación:
1. **EXPERIENCIA N. ° 03:** PROYECTO “SUPERVISIÓN DE LA CONCESIÓN DEL TRAMO III: INAMBARI – IÑAPARI DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO DEL SUR, PERÚ – BRASIL”.
 2. **EXPERIENCIA N. ° 05:** “INTERVENTORÍA INTEGRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, QUE INCLUYE, PERO NO SE LIMITA A LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, FINANCIERA, CONTABLE, JURÍDICA, MEDIO-AMBIENTAL, SOCIOPREDIAL ADMINISTRATIVA DE SEGUROS, OPERATIVAS Y DE MANTENIMIENTO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, EL CUAL HACE PARTE DEL PROYECTO VIAL RUTA DEL SOL Y QUE CORRESPONDE AL SECTOR 1 COMPRENDIDO ENTRE TOBIAGRANDE/VILLETA - EL KORÁN”.
 3. **EXPERIENCIA N. ° 06:** Proyecto “INTERVENTORÍA INTEGRAL QUE INCLUYE, PERO NO SE LIMITA A LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ECONÓMICO, FINANCIERA, CONTABLE, JURÍDICA, ADMINISTRATIVA, OPERATIVA, MEDIO-AMBIENTAL, Y SOCIO PREDIAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA CUYO OBJETO ES “REALIZAR LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS, FINANCIACIÓN, GESTIÓN AMBIENTAL, PREDIAL Y SOCIAL, CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y REVERSIÓN DEL CORREDOR VIAL BUCARAMANGA-BARRANCABERMEJA YONDÓ”.
 4. **EXPERIENCIA N. ° 08:** INTERVENTORÍA PROYECTO 4G CARTAGENA BARRANQUILLA Y CIRCUNVALAR DE LA PROSPERIDAD”



148. En otras palabras, una vez que el contrato con BANOBRAS se depura junto a los demás documentos señalados en el acápite anterior conforme a los propios términos y a los criterios de OSITRÁN (incluyendo el IVA), la experiencia específica de INECO se reduce en **USD 67.5 millones o inclusive mucho más**.
149. Por consiguiente, correspondía que el Comité de Selección otorgue el puntaje de cincuenta (50) puntos a favor del **CONSORCIO ANILLO VIAL II**, monto que discrepa con el puntaje otorgado por parte del Comité de Selección en la etapa de evaluación.
150. Es así que, **SOLICITAMOS** que el Comité de Selección reduzca diez (10) puntos al puntaje otorgado a favor del **CONSORCIO ANILLO VIAL II** en el factor de evaluación 1 "Experiencia del Postor en especialidad".
151. Por lo tanto, solicitamos que declare fundada la **Quinta Pretensión**.

SEXTA PRETENSIÓN:

Que, se **REDUZCA** el puntaje otorgado al **CONSORCIO ANILLO VIAL II** en los Factores de Evaluación de la Evaluación Técnica y; en consecuencia, se **REVOQUE** la decisión del Comité de Selección de otorgar cien (100) puntos en dicho rubro.

152. Como sexta pretensión, luego de advertir irregularidades en el puntaje asignado por el Comité de Selección a favor del **CONSORCIO ANILLO VIAL II**, corresponde realizar una nueva revisión de los factores de evaluación relacionados a su Oferta Técnica y; en consecuencia, reducir el puntaje otorgado al **CONSORCIO ANILLO VIAL II** en los Factores de Evaluación Facultativos de la Evaluación Técnica, así como revocar la decisión del Comité de Selección de otorgar cien (100) puntos en dicho rubro.
153. Por lo tanto, solicitamos que declare fundada la **Sexta Pretensión**.

SÉPTIMA PRETENSIÓN:

Que, el Comité de **REEVALÚE** el Cuadro de Determinación de Puntaje Total de las Ofertas y; en consecuencia, **CORRIJA** los montos consignados en la columna



denominada "Puntaje ponderado Evaluación Económica ($0.20 \times PEEi$)" por **incurrir en errores aritméticos**.

154. Como séptima pretensión, procederemos a demostrar que el Comité de Selección ha incurrido en errores aritméticos dentro del Cuadro de Determinación de Puntaje Total de las Ofertas contenido en el Acta N.º 00012-2025-CS-PSO-002-2025-OSITRAN.
155. Precisamente, conforme a lo establecido en las Bases Integradas del PSO N.º 002-2025-OSITRAN, la evaluación económica de las ofertas se encuentra sujeta a la aplicación de la fórmula prevista en la "Evaluación económica y puntajes totales", en virtud de la cual el Puntaje de Evaluación Económica (PEEi) de cada postor se obtiene a partir de la relación entre la oferta de menor monto y la oferta económica del respectivo postor, multiplicada por cien (100), y el Puntaje Ponderado de la Evaluación Económica se determina aplicando el factor de ponderación del veinte por ciento (20 %) al PEEi, esto es, multiplicando dicho puntaje por 0.20, de conformidad con el esquema de evaluación previsto en las Bases.
156. Sin embargo, en la página N.º 09 del documento denominado "ACTA DE EVALUACIÓN TÉCNICA, ECONÓMICA Y OTORGAMIENTO DE BUENA PRO DEL PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN ORDINARIO (PSO) N.º 002-2025-OSITRAN – CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE SUPERVISIÓN AL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LAS INVERSIONES OBLIGATORIAS DEL PROYECTO ANILLO VIAL PERIFÉRICO", correspondiente al Acta N.º 00012-2025-CS-PSO-002-2025-OSITRAN, se advierte que el cuadro titulado "Determinación del puntaje total de las ofertas" contiene inconsistencias aritméticas en la determinación del Puntaje Ponderado de la Evaluación Económica ($0.20 \times PEEi$) asignado a los postores participantes.
157. En efecto, al aplicar la fórmula de evaluación económica prevista en las Bases Integradas a las ofertas presentadas por los postores, se verifica que los valores consignados en el Acta no guardan correspondencia con el resultado matemático que se obtiene al utilizar los montos efectivamente ofertados, generándose una divergencia entre el puntaje que corresponde en estricto cumplimiento de la fórmula y el puntaje que fue indebidamente registrado en el cuadro. Ello constituye un error material aritmético que incide en la claridad para determinar el orden de prelación de las ofertas.

A título ilustrativo, resulta posible constatar lo siguiente:



3.12. Caso del CONSORCIO ANILLO VIAL:

CUADRO: DETERMINACION DEL PUNTAJE TOTAL DE LAS OFERTAS								
Nº	Postor	Puntaje Evaluación Técnica (PETi)	Monto de la Propuesta Económica (US\$) (Oi)	Puntaje Evaluación Económica (PEEi =)	Puntaje Ponderado Evaluación Técnica (0.80 x PETi)	Puntaje Ponderado Evaluación Económica (0.20 x PEEi)	Puntaje Total (PTi)	Orden de Prelación
1	CONSORCIO ANILLO VIAL II Integrado por: - CESEL S.A. - INGENIERIA Y ECONOMIA DEL TRANSPORTE S.M.E. M.P., S.A., SUCURSAL PERU. - MAB INGENIERIA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERU	100.00	77'564,831.70	100.00	80.00	20.00	100.00	1er. Lugar
2	CONSORCIO ANILLO VIAL Integrado por: - DOHWA ENGINEERING CO. LTD SUCURSAL DEL PERU - KOREA EXPRESSWAY CORPORATION - MTV PERU EMPRESA INDIVIDUAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	100.00	101'892,764.00	68.64	80.00	19.12	93.73	4to. Lugar

158. Como se aprecia de la ilustración precedente, el Puntaje Ponderado de la Evaluación Económica debía obtenerse multiplicando el factor de ponderación 0.20 por el PEEi de 68.64, operación que arroja como resultado **13.73 puntos**, y no 19.72 puntos, como erróneamente se consigna en el cuadro correspondiente. Esta discrepancia evidencia una contradicción aritmética objetiva en los puntajes registrados en el referido cuadro.
159. Asimismo, resulta pertinente precisar que el cuadro observado contradice lo consignado en la página 11 del propio Acta, en la cual sí se arriba correctamente al resultado de 13.73 puntos, conforme a la fórmula prevista en las Bases Integradas. Esta divergencia interna entre las distintas secciones del Acta **confirma la existencia de un error material que afecta directamente la determinación del puntaje total asignado a los postores:**



ANEXO : EVALUACIÓN ECONÓMICA Y PUNTAJES TOTALES											
PSO N° 002-2026 OSITRAN											
VR. = \$131,617,479.87											
CUADRO: DETERMINACIÓN DEL PUNTAJE TOTAL DE LAS OFERTAS											
N°	Postor	Puntaje Evaluación Técnica (PETi)	Monto de la Propuesta Económica (US\$) (Oi)	Ori	PMPE	Puntaje Evaluación Económica (PEEi =)	Puntaje Ponderado Evaluación Económica (0.80 x PEEi)	Puntaje Ponderado Evaluación Técnica (0.20 x PETi)	Puntaje Total (PTi)	Orden de Preferencia	
1	CONSORCIO ANILLO VIAL II Integrado por: - CESEL S.A. - INGENIERIA Y ECONOMIA DEL TRANSPORTE S.M.E. M.P., S.A., SUCURSAL DEL PERÚ - MAB INGENIERIA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ	100.00	77,564,831.70		77,564,831.70	100.00	100.00	80.00	20.00	100.00	1er. Lugar
2	CONSORCIO ANILLO VIAL Integrado por: - DOHWA ENGINEERING CO. LTD SUCURSAL DEL PERÚ - KOREA EXPRESSWAY CORPORATION - MTV PERU EMPRESA INDIVIDUAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	100.00	101,892,764.00		77,564,831.70	100.00	68.64	80.00	13.73	93.73	4to. Lugar

3.13. Caso CONSORCIO ANILLO VIAL EHI:

CUADRO: DETERMINACIÓN DEL PUNTAJE TOTAL DE LAS OFERTAS								
N°	Postor	Puntaje Evaluación Técnica (PETi)	Monto de la Propuesta Económica (US\$) (Oi)	Puntaje Evaluación Económica (PEEi =)	Puntaje Ponderado Evaluación Técnica (0.80 x PETi)	Puntaje Ponderado Evaluación Económica (0.20 x PEEi)	Puntaje Total (PTi)	Orden de Preferencia
1	CONSORCIO ANILLO VIAL II Integrado por: - CESEL S.A. - INGENIERIA Y ECONOMIA DEL TRANSPORTE S.M.E. M.P., S.A., SUCURSAL DEL PERÚ - MAB INGENIERIA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ	100.00	77'564,831.70	100.00	80.00	20.00	100.00	1er. Lugar
2	CONSORCIO ANILLO VIAL Integrado por: - DOHWA ENGINEERING CO. LTD SUCURSAL DEL PERÚ - KOREA EXPRESSWAY CORPORATION - MTV PERU EMPRESA INDIVIDUAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	100.00	101'892,764.00	68.64	80.00	19.12	93.73	4to. Lugar
3	CONSORCIO ANILLO VIAL EHI Integrado por: - EGIS VILLES ET TRANSPORTS SUCURSAL DEL PERÚ - HMV INGENIEROS LTDA SUCURSAL PERÚ - INYPSA CW INFRASTRUCTURES, S.L.U. SUCURSAL DEL PERÚ	100.00	92'447,286.76	80.81	80.00	13.05	96.16	2do. Lugar

160. En coherencia con la observación previamente desarrollada, corresponde advertir que el Puntaje Ponderado de la Evaluación Económica debía obtenerse multiplicando el factor de ponderación 0.20 por el PEEi de 80.81,



operación que arroja como resultado **16.16 puntos**, y no 18.05 puntos, como erróneamente se consigna en el cuadro correspondiente. Esta inconsistencia revela una contradicción aritmética objetiva en los puntajes registrados en dicho cuadro.

161. Asimismo, resulta pertinente precisar que el cuadro observado se encuentra **en abierta contradicción con lo consignado en la página 11 del propio Acta**, donde sí se obtiene correctamente el resultado de 16.16 puntos, en estricta aplicación de la fórmula prevista en las Bases Integradas. Esta divergencia interna confirma la existencia de un error material que incide de manera directa en la determinación del puntaje total otorgado a los postores.

ANEXO : EVALUACIÓN ECONÓMICA Y PUNTAJES TOTALES										
P.S.O N° 002-2025-OSITRAN										
V.R. = \$131,017,479.87										
CUADRO: DETERMINACIÓN DEL PUNTAJE TOTAL DE LAS OFERTAS										
N°	Postor	Puntaje Evaluación Técnica (PET)	Monto de la Propuesta Económica (US\$) (O)	Ori	PMPPE	Puntaje Evaluación Económica (PEE = 1)	Puntaje Ponderado Evaluación Técnica (0.80 x PET)	Puntaje Ponderado Evaluación Económica (0.20 x PEE)	Puntaje Total (PT)	Orden de Preferencia
1	CONSORCIO ANILLO VALLE integrado por: - TRESIL S.A. - INGENIERIA Y ECONOMIA DEL TRANSPORTE S.M.E. AL P. - I.A. SUCUSAL PERU - ASAB INGENIERIA DE VALLES S.A. SUCUSAL DEL PERU	100.00	77,564,831.70	77,564,831.70	100.00	100.00	80.00	20.00	100.00	1er. Lugar
2	CONSORCIO ANILLO VALLE integrado por: - NOVIVA ENGINEERING CO. LTD SUCUSAL DEL PERU - NOBIA ENGINEERING CORPORATION - NOBIA PERU EMPRESA SOCIOCLIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	100.00	101,892,764.00	77,564,831.70	100.00	95.54	80.00	13.73	93.73	3to. Lugar
3	CONSORCIO ANILLO VALLE integrado por: - ERRE VALLES ET TRANSPORT SUCUSAL DEL PERU - HANR INGENIEROS, UBA CULTURAL PERU - HENYAN CIVIL INFRASTRUCTURES S.L.U. SUCUSAL DEL PERU	100.00	82,447,286.76	77,564,831.70	100.00	80.81	80.00	16.16	96.16	2do. Lugar
4	CONSORCIO CONCREMAT CPS integrado por: - CONCREMAT INGENIERIA E TECNOLOGIA S.A. SUCUSAL DEL PERU - CONCREMAT INGENIERIA E TECNOLOGIA S.A. SUCUSAL DEL PERU	100.00	95,399,751.53	77,564,831.70	100.00	74.25	80.00	18.25	92.25	3er. Lugar

3.14. Caso CONCREMAT CPS:



CUADRO: DETERMINACION DEL PUNTAJE TOTAL DE LAS OFERTAS								
Nº	Postor	Puntaje Evaluación Técnica (PETi)	Monto de la Propuesta Económica (US\$) (Oi)	Puntaje Evaluación Económica (PEEi =)	Puntaje Ponderado Evaluación Técnica (0.80 x PETi)	Puntaje Ponderado Evaluación Económica (0.20 x PEEi)	Puntaje Total (PTi)	Orden de Prelación
1	CONSORCIO ANILLO VIAL II Integrado por: - CESEL S.A. - INGENIERIA Y ECONOMIA DEL TRANSPORTE S.M.E. M.P., S.A., SUCURSAL PERÚ. - MAB INGENIERIA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ	100.00	77'564,831.70	100.00	80.00	20.00	100.00	1er. Lugar
2	CONSORCIO ANILLO VIAL Integrado por: - DOHWA ENGINEERING CO. LTD SUCURSAL DEL PERU - KOREA EXPRESSWAY CORPORATION - MTV PERU EMPRESA INDIVIDUAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	100.00	101'892,764.00	68.64	80.00	19.12	93.73	4to. Lugar
3	CONSORCIO ANILLO VIAL EHI Integrado por: - EGIS VILLES ET TRANSPORTS SUCURSAL DEL PERÚ - HMV INGENIEROS LTDA SUCURSAL PERÚ - INYPSA CW INFRASTRUCTURES, S.L.U. SUCURSAL DEL PERU	100.00	92'447,286.76	80.81	80.00	18.05	96.16	2do. Lugar
4	CONSORCIO CONCREMAT CPS Integrado por: - CONCREMAT ENGENHARIA E TECNOLOGIA S.A. SUCURSAL DEL PERÚ - CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE S.L. SUCURSAL DEL PERU.	100.00	95'999,751.63	76.23	80.00	19.60	95.25	3er. Lugar

162. En coherencia con la observación previamente desarrollada, corresponde advertir que el Puntaje Ponderado de la Evaluación Económica debía obtenerse multiplicando el factor de ponderación 0.20 por el PEEi de 76.23, operación que arroja como resultado **15.25 puntos**, y no 19.60 puntos, como erróneamente se consigna en el cuadro correspondiente. Esta inconsistencia revela una contradicción aritmética objetiva en los puntajes registrados en dicho cuadro.
163. Asimismo, resulta pertinente precisar que el cuadro observado se encuentra **en abierta contradicción con lo consignado en la página 11 del propio Acta**, donde sí se obtiene correctamente el resultado de 15.25 puntos, en estricta aplicación de la fórmula prevista en las Bases Integradas. Esta divergencia



interna confirma la existencia de un error material que incide de manera directa en la determinación del puntaje total otorgado a los postores.

ANEXO : EVALUACION ECONOMICA Y PUNTAJES TOTALES										
P.S.O N° 002-2025-03/TRAN										
V.R. = 8151.817.479,87										
CUADRO DE DETALLAMIENTO DEL PUNTAJE TOTAL DE LAS OFERTAS										
IF	Punto	Puntaje Evaluación (P.E.I.)	Monto de la Propuesta Económica (USD) (D)	Cm	P/E/P.E.	Puntaje Evaluación Económica (P.E.E. = 1)	Puntaje Ponderado Evaluación Técnica (0,50 x P.E.T.)	Puntaje Ponderado Evaluación Económica (0,50 x P.E.E.)	Puntaje Total (P.T.)	Orden de Preferencia
1	CONSORCIO AGUAS SAKA S.R.L. Integrado por: - CONEPA S.A. - INGENIERIA ECONOMICA DEL TRANSPORTE S.A.S. (INTE.TA) - S.A. SOCIOSIAL FERR - SAS INGENIERIA DE INFRAESTRUCTURA SAKA SAKA DEL PERU	100,00	77.864.831,70	77.864.831,70	100,00	100,00	50,00	50,00	100,00	1er. Lugar
2	CONSORCIO AGUAS SAKA S.R.L. Integrado por: - COMPAÑIA ENGENIERIA Y OBRAS SOCIALES DEL PERU S.A.S. (CEOSOP) - INGENIERIA Y OBRAS SOCIALES DEL PERU S.A.S. (IOSEP) - SAS INGENIERIA DE INFRAESTRUCTURA SAKA SAKA DEL PERU	100,00	101.892.794,00	77.864.831,70	100,00	68,34	50,00	34,17	93,73	2do. Lugar
3	CONSORCIO AGUAS SAKA S.R.L. Integrado por: - INGENIERIA Y OBRAS SOCIALES DEL PERU S.A.S. (IOSEP) - SAS INGENIERIA DE INFRAESTRUCTURA SAKA SAKA DEL PERU - INGENIERIA Y OBRAS SOCIALES DEL PERU S.A.S. (IOSEP)	100,00	32.647.296,76	77.864.831,70	100,00	80,81	50,00	40,40	96,18	3er. Lugar
4	CONSORCIO INGENIERIA Y OBRAS SOCIALES DEL PERU S.A.S. (IOSEP) Integrado por: - CONSORCIO INGENIERIA Y OBRAS SOCIALES DEL PERU S.A.S. (IOSEP) - SAS INGENIERIA DE INFRAESTRUCTURA SAKA SAKA DEL PERU - SAS INGENIERIA DE INFRAESTRUCTURA SAKA SAKA DEL PERU	100,00	35.295.151,53	77.864.831,70	100,00	78,33	50,00	39,16	93,28	4er. Lugar

164. Estas discrepancias no constituyen simples errores formales, sino que afectan directamente la claridad en la determinación del orden de prelación, **comprometiendo la transparencia del procedimiento**. Dado que la adjudicación se basa en el puntaje total obtenido por cada postor, la existencia de errores en el cálculo del puntaje ponderado de la evaluación económica vulnera los principios de vinculación a las Bases, objetividad, transparencia, igualdad de trato y libre competencia que rigen el proceso de selección.
165. En consecuencia, **SOLICITAMOS** al Comité de **REEVALÚE** el Cuadro de Determinación de Puntaje Total de las Ofertas y; en consecuencia, **CORRIJA** los montos consignados en la columna denominada "Puntaje ponderado Evaluación Económica.
166. Por lo tanto, solicitamos que declare fundada la **Séptima Pretensión**.

OCTAVA PRETENSIÓN:

Que, se **REVOQUE** el otorgamiento de la Buena Pro del **PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN ORDINARIO (PSO) N. ° 002-2025-OSITRAN “SERVICIO DE SUPERVISIÓN AL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LAS INVERSIONES**



OBLIGATORIAS DEL PROYECTO ANILLO VIAL PERIFÉRICO”, a favor del CONSORCIO ANILLO VIAL II (conformado por CESEL S.A., INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E.M.P. S.A., y MAB INGENIERÍA DE VALOR S.A. SUCURSAL DEL PERÚ).

167. En virtud a lo expuesto en el presente escrito, se evidencia que el **CONSORCIO ANILLO VIAL II NO CUMPLIÓ CON LOS REQUISITOS EXIGIDOS EN LAS BASES INTEGRADAS DEFINITIVAS**; por lo que, el Comité de Selección debió **descalificar su propuesta**.
168. Ante el escenario expuesto, corresponde que la ENTIDAD declare **FUNDADO EL RECURSO DE APELACIÓN** y, en consecuencia, se **REVOQUE** el otorgamiento de la Buena Pro a favor del **CONSORCIO ANILLO VIAL II**, conforme a lo establecido en el numeral 1) del artículo 214° del TUO de la Ley N. ° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General¹⁴.
169. Por lo tanto, solicitamos que declare fundada la **Octava Pretensión**.

NOVENA PRETENSIÓN:

Que, se **OTORGUE** la Buena Pro del **PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN ORDINARIO (PSO) N. ° 002-2025-OSITRAN “SERVICIO DE SUPERVISIÓN AL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LAS INVERSIONES OBLIGATORIAS DEL PROYECTO ANILLO VIAL PERIFÉRICO”** al **CONSORCIO ANILLO VIAL EHI** (conformado por las empresas: **EGIS VILLES ET TRANSPORTS SUCURSAL DEL PERÚ; HMV INGENIEROS LTDA SUCURSAL PERÚ; e INYPSA CW INFRASTRUCTURES, S.L.U. SUCURSAL DEL PERÚ**).

¹⁴

Artículo 214.- Revocación

214.1 Cabe la revocación de actos administrativos, con efectos a futuro, en cualquiera de los siguientes casos:

214.1.1 Cuando la facultad revocatoria haya sido expresamente establecida por una norma con rango legal y siempre que se cumplan los requisitos previstos en dicha norma.

214.1.2 Cuando sobrevenga la desaparición de las condiciones exigidas legalmente para la emisión del acto administrativo cuya permanencia sea indispensable para la existencia de la relación jurídica creada.

214.1.3 Cuando apreciando elementos de juicio sobrevenientes se favorezca legalmente a los destinatarios del acto y siempre que no se genere perjuicios a terceros.

214.1.4 Cuando se trate de un acto contrario al ordenamiento jurídico que cause agravio o perjudique la situación jurídica del administrado, siempre que no lesione derechos de terceros ni afecte el interés público.



170. En virtud a lo señalado anteriormente, habiendo ocupado el segundo lugar, corresponde que se otorgue la Buena Pro del **PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN ORDINARIO (PSO) N. ° 002-2025-OSITRAN “SERVICIO DE SUPERVISIÓN AL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LAS INVERSIONES OBLIGATORIAS DEL PROYECTO ANILLO VIAL PERIFÉRICO”** al **CONSORCIO ANILLO VIAL EHI** (conformado por las empresas: **EGIS VILLES ET TRANSPORTS SUCURSAL DEL PERÚ**; **HMV INGENIEROS LTDA SUCURSAL PERÚ**; e **INYPESA CW INFRASTRUCTURES, S.L.U. SUCRUSAL DEL PERÚ**); por lo que, **SOLICITAMOS** que declare fundada la **Novena Pretensión**.

IV. MEDIOS PROBATORIOS

- Copia del carné de extranjería del señor Asier Iribar Egaña, en su calidad de Representante Común del CONSORCIO ANILLO VIAL EHI.
- Copia de la Promesa de Consorcio del CONSORCIO ANILLO VIAL EHI.
- Copia del Acta N.° 00012-2025-CS-PSO-002-2025-OSITRAN “Acta de evaluación técnica, económica y otorgamiento de Buena Pro del PSO N.° 002-2025-OSITRAN”, donde consta el otorgamiento de la Buena Pro al CONSORCIO ANILLO VIAL II, así como el cuadro de determinación del puntaje total de las ofertas.
- Copia de las Bases Integradas del PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN ORDINARIO (PSO) N.° 002-2025-OSITRAN “Servicio de supervisión al diseño y construcción de las inversiones obligatorias del Proyecto Anillo Vial Periférico”.
- Copia del Formato N.° 06 – Currículum Vitae del Jefe de Ingeniería Vial propuesto por el CONSORCIO ANILLO VIAL II (folio 2112 del Sobre N.° 2 de su oferta técnica), utilizado para acreditar la experiencia del profesional en la obra “Autovía A-14 Lleida – Rosselló”.
- Copia del certificado de trabajo emitido por INECO a favor del señor Francisco Alcaraz Serrano, presentado por el CONSORCIO ANILLO VIAL II para acreditar que dicho profesional habría ejercido funciones de Supervisor de la obra “Infraestructura Vial Interurbana Autovía A-14, tramo Lleida – Rosselló (8 km)” para el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España (folio 2132 del Sobre N.° 2 – Propuesta Técnica del Consorcio Anillo Vial II).



- Copia del anuncio de adjudicación de la obra “Autovía Lleida–Frontera francesa (A-14). Tramo: Lleida (A-2) – Rosselló. Provincia de Lleida” a ACCIONA Infraestructuras, S.A., publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE-B-2009-14178, expediente 12-L-3860), que acredita que ACCIONA fue el contratista encargado de la ejecución de la obra.
- Copia del anuncio de adjudicación del servicio de “Control y vigilancia de las obras: Autovía A-14 Lleida–Frontera francesa. Tramo: Lleida (enlace con la A-2) – Rosselló. Provincia de Lleida” a INYPSA Informes y Proyectos S.A., publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE-B-2009-41769, expediente 30.96/09-6; 12-L-3860; AT-L-3860), que acredita que INYPSA fue la empresa adjudicataria de la supervisión de la obra.
- Copia del contrato de servicios de control y vigilancia (supervisión) de la AUTOVÍA A-14 LLEIDA-FRONTERA FRANCESA. TRAMO: LLEIDA (ENLACE CON LA A-2) – ROSSELLÓ, celebrado entre el entonces Ministerio de Fomento e INYPSA Informes y Proyectos S.A., incluyendo sus modificatorias y prórrogas, que acreditan que INYPSA fue la única empresa encargada de la supervisión de la obra durante todo el periodo contractual.
- Copia de las certificaciones de pago mensuales emitidas por el Ministerio de Fomento a favor de INYPSA Informes y Proyectos S.A. por la supervisión de la AUTOVÍA A-14, correspondientes al periodo 2009–2017, que corroboran la efectiva ejecución del servicio de supervisión por parte de INYPSA.
- Copia del Acta de Recepción del contrato de supervisión de la AUTOVÍA A-14 suscrita por el Ministerio de Fomento e INYPSA Informes y Proyectos S.A., que acredita la culminación del servicio de supervisión por parte de INYPSA.
- Copia del certificado emitido por el Ministerio de Fomento a favor de INYPSA Informes y Proyectos S.A., relativo a la buena ejecución del servicio de control y vigilancia (supervisión) de la AUTOVÍA A-14, que refuerza que INYPSA y sus profesionales fueron los únicos responsables de la supervisión de la obra.
- Copia del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del contrato de supervisión de la AUTOVÍA A-14, específicamente el numeral 5) referido a los requisitos del personal de supervisión (Jefe de Unidad/Jefe de



supervisión), donde se exige la titulación de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos con experiencia mínima de siete (7) años.

- Documento oficial que acredita la fecha de obtención del título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos del profesional propuesto como Jefe de Ingeniería Vial por el CONSORCIO ANILLO VIAL II, que demuestra que no contaba con dicha titulación durante el periodo 2013–2017 en que se afirma haber ejercido la supervisión de la Autovía A-14.
- Copia de la Promesa de Consorcio del CONSORCIO ANILLO VIAL II, en la que se establecen las obligaciones de ejecución del servicio a cargo de cada empresa consorciada, y se evidencia que las tres empresas participan solidariamente en la ejecución del Servicio de supervisión al Proyecto Anillo Vial Periférico.
- Copia de los certificados ISO presentados por las empresas integrantes del CONSORCIO ANILLO VIAL II, incluyendo la documentación que demuestra que INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E.M.P. S.A. no cuenta con la certificación ISO 37001:2016 exigida en las Bases Integradas.

POR TANTO:

Solicitamos a Usted **SEÑOR GERENTE GENERAL DE OSITRÁN** sirva amparar nuestro petitorio y declarar **FUNDADO** nuestro recurso de apelación en atención a los argumentos expuestos.

PRIMER OTROSÍ DIGO: Que, nos reservamos nuestro derecho de ampliar los argumentos y medios probatorios que revisten el presente Recurso de Apelación.

SEGUNDO OTROSÍ DIGO: Que, por ser nuestro derecho, y por convenir a nuestros intereses, solicitamos que nos concedan el USO DE LA PALABRA, a favor de la abogada **Claudia Cristina Reyes Juscamaita**, con Registro CAL N° 29520, **a efectos de llevarse a cabo la respectiva Audiencia Pública en el presente proceso.**

TERCER OTROSÍ DIGO: Que, adjuntamos la carta fianza por concepto de la garantía correspondiente al Recurso de Apelación.

CUARO OTROSÍ DIGO: Que, adjuntamos en calidad de anexos los siguientes documentos:



- ANEXO.1** Copia del carné de extranjería del señor Asier Iribar Egaña, en su calidad de Representante Común del CONSORCIO ANILLO VIAL EHI
- ANEXO.2** Copia de la Promesa de Consorcio del CONSORCIO ANILLO VIAL EHI
- ANEXO.3** Copia del Acta N.º 00012-2025-CS-PSO-002-2025-OSITRAN "Acta de evaluación técnica, económica y otorgamiento de Buena Pro del PSO N.º 002-2025-OSITRAN", donde consta el otorgamiento de la Buena Pro al CONSORCIO ANILLO VIAL II, así como el cuadro de determinación del puntaje total de las ofertas
- ANEXO.4** Copia de las Bases Integradas del PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN ORDINARIO (PSO) N.º 002-2025-OSITRAN "Servicio de supervisión al diseño y construcción de las inversiones obligatorias del Proyecto Anillo Vial Periférico"
- ANEXO.5** Copia del Formato N.º 06 – Currículum Vitae del Jefe de Ingeniería Vial propuesto por el CONSORCIO ANILLO VIAL II (folio 2112 del Sobre N.º 2 de su oferta técnica), utilizado para acreditar la experiencia del profesional en la obra "Autovía A-14 Lleida – Rosselló"
- ANEXO.6** Copia del certificado de trabajo emitido por INECO a favor del señor Francisco Alcaraz Serrano, presentado por el CONSORCIO ANILLO VIAL II para acreditar que dicho profesional habría ejercido funciones de Supervisor de la obra "Infraestructura Vial Interurbana Autovía A-14, tramo Lleida – Rosselló (8 km)" para el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España (folio 2132 del Sobre N.º 2 – Propuesta Técnica del Consorcio Anillo Vial II)
- ANEXO.7** Copia del anuncio de adjudicación de la obra "Autovía Lleida–Frontera francesa (A-14). Tramo: Lleida (A-2) – Rosselló. Provincia de Lleida" a ACCIONA Infraestructuras, S.A., publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE-B-2009-14178, expediente 12-L-3860), que acredita que ACCIONA fue el contratista encargado de la ejecución de la obra
- ANEXO.8** Copia del anuncio de adjudicación del servicio de "Control y vigilancia de las obras: Autovía A-14 Lleida–Frontera francesa. Tramo: Lleida (enlace con la A-2) – Rosselló. Provincia de Lleida" a INYPSA Informes y Proyectos S.A., publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE-B-2009-41769, expediente 30.96/09-6; 12-L-3860; AT-L-3860), que acredita que INYPSA fue la empresa adjudicataria de la supervisión de la obra



- ANEXO.9** Copia del contrato de servicios de control y vigilancia (supervisión) de la AUTOVÍA A-14 LLEIDA-FRONTERA FRANCESA. TRAMO: LLEIDA (ENLACE CON LA A-2) – ROSSELLÓ, celebrado entre el entonces Ministerio de Fomento e INYPSA Informes y Proyectos S.A., incluyendo sus modificatorias y prórrogas, que acreditan que INYPSA fue la única empresa encargada de la supervisión de la obra durante todo el periodo contractual
- ANEXO.10** Copia de las certificaciones de pago mensuales emitidas por el Ministerio de Fomento a favor de INYPSA Informes y Proyectos S.A. por la supervisión de la AUTOVÍA A-14, correspondientes al periodo 2009–2017, que corroboran la efectiva ejecución del servicio de supervisión por parte de INYPSA
- ANEXO.11** Copia del Acta de Recepción del contrato de supervisión de la AUTOVÍA A-14 suscrita por el Ministerio de Fomento e INYPSA Informes y Proyectos S.A., que acredita la culminación del servicio de supervisión por parte de INYPSA
- ANEXO.12** Copia del certificado emitido por el Ministerio de Fomento a favor de INYPSA Informes y Proyectos S.A., relativo a la buena ejecución del servicio de control y vigilancia (supervisión) de la AUTOVÍA A-14, que refuerza que INYPSA y sus profesionales fueron los únicos responsables de la supervisión de la obra
- ANEXO.13** Copia del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del contrato de supervisión de la AUTOVÍA A-14, específicamente el numeral 5) referido a los requisitos del personal de supervisión (Jefe de Unidad/Jefe de supervisión), donde se exige la titulación de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos con experiencia mínima de siete (7) años
- ANEXO.14** Documento oficial que acredita la fecha de obtención del título de Ingeniero de Civil del profesional propuesto como Jefe de Ingeniería Vial por el CONSORCIO ANILLO VIAL II, que demuestra que no contaba con dicha titulación durante el periodo 2013–2017 en que se afirma haber ejercido la supervisión de la Autovía A-14
- ANEXO.15** Copia de la Promesa de Consorcio del CONSORCIO ANILLO VIAL II, en la que se establecen las obligaciones de ejecución del servicio a cargo de cada empresa consorciada, y se evidencia que las tres



empresas participan solidariamente en la ejecución del Servicio de supervisión al Proyecto Anillo Vial Periférico

ANEXO.16 Copia de los certificados ISO presentados por las empresas integrantes del CONSORCIO ANILLO VIAL II, incluyendo la documentación que demuestra que INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E.M.P. S.A. no cuenta con la certificación ISO 37001:2016 exigida en las Bases Integradas

Lima, 27 de noviembre de 2025



ASIER IRIBAR EGAÑA
C.E. N. ° 001083542
REPRESENTANTE COMÚN
CONSORCIO ANILLO VIAL EHI




SILMARA CRISTINA DE ASSIS E SILVA
APODERADA
EGIS VILLES ET TRANSPORTS
SUCURSAL DEL PERÚ



HMV Ingenieros Ltda.
Sucursal Perú
Constanza Calle Velez
Representante Legal

CONSTANZA CALLE VELEZ
REPRESENTANTE LEGAL
HMV INGENIEROS LTDA SUCURSAL
PERÚ



ASIER IRIBAR EGAÑA
APODERADO
INYPSCA CW INFRASTRUCTURES,
S.L.U. SUCURSAL DEL PERÚ

