



**LA CONTRALORÍA  
GENERAL DE LA REPÚBLICA**

**ORGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL  
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUARAZ**

**INFORME DE ACCIÓN DE OFICIO POSTERIOR  
N° 027-2022-OCI/MPH/0337-AOP**

**ACCIÓN DE OFICIO POSTERIOR  
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUARAZ  
HUARAZ – HUARAZ - ANCASH**

**“EJECUCIÓN DEL SERVICIO DE IMPLEMENTACIÓN DE  
SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO  
MOTORIZADO – MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE  
HUARAZ, DEPARTAMENTO DE ANCASH”**

**HUARAZ, 31 DE AGOSTO DE 2022**

\*Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres\*

\*Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional\*

\*Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú\*

**INFORME DE ACCIÓN DE OFICIO POSTERIOR N° 027-2022-OCI/MPH/0337-**

**AOP**

**“EJECUCIÓN DEL SERVICIO DE IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE  
SOSTENIBLE NO MOTORIZADO – MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUARAZ,  
DEPARTAMENTO DE ANCASH”**

**ÍNDICE**

8

	N° Pág.
I. ORIGEN	3
II. OBJETIVO	3
III. HECHO (S) CON INDICIO DE IRREGULARIDAD	3
IV. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN QUE SUSTENTA LA ACCIÓN DE OFICIO POSTERIOR	18
V. CONCLUSIÓN	18
VI. RECOMENDACIONES	18
APÉNDICE	19



**INFORME DE ACCIÓN DE OFICIO POSTERIOR N° 027-2022-OCI/MPH/0337-AOP**

**“EJECUCIÓN DEL SERVICIO DE IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO – MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUARAZ, DEPARTAMENTO DE ANCASH”**

**I. ORIGEN**

La Acción de Oficio Posterior a la Municipalidad Provincial de Huaraz, en adelante “entidad”, se genera en atención al Oficio n.° 001121-2022-CG/GRAN de 23 de junio de 2022; así como del Plan de Atención de Denuncias n.° 001-2022-0337 de 25 de agosto de 2022 en el marco de lo previsto en la Directiva N° 009-2020-CG/GCSD “Recepción, Evaluación y Atención de Denuncias” aprobada mediante Resolución de Contraloría N° 206-2020-CG de 14 de julio de 2020.

**II. OBJETIVO**

El Informe de Acción de Oficio Posterior se emite con el objetivo de comunicar al Titular de la entidad, la existencia de hechos con indicios de irregularidades que afectan la correcta captación, uso y destino de los recursos y bienes del Estado o que señalarían el incumplimiento de las normas legales o el incumplimiento de los lineamientos de política y planes de acción; con el propósito de que el Titular de la entidad adopte las acciones que correspondan.

**III. HECHO CON INDICIO DE IRREGULARIDAD**

Como resultado de la evaluación a los hechos reportados, se ha identificado la existencia de indicio de irregularidad que amerita que el Titular de la entidad adopte acciones, los mismos que se describen a continuación:

1. **Funcionarios y Servidores de la Entidad elaboraron y aprobaron Plan; asimismo, otorgaron conformidad a las valorizaciones de la implementación de la ciclovía, pese al incumplimiento de la Guía de Implementación de Sistema de Transporte no Motorizada, afectando la vida útil de la ciclovía y ocasionando a la entidad un perjuicio económico de S/336 116,06.**

**a) Hecho:**

El procedimiento de selección del concurso público CP-SM-1-2020-MPH/CS-1 para la “Contratación del servicio de implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial de Huaraz, departamento de Ancash”, convocado por la Municipalidad Provincial de Huaraz; tenía como finalidad de desarrollar una red de vías seguras para el uso de la bicicleta como alternativa de transporte con el fin de aminorar los problemas de propagación del coronavirus además de ayudar a minimizar el porcentaje de transporte y contaminación; sin embargo, el Plan y su respectiva implementación no fue ejecutado conforme lo requería el Decreto de Urgencia n.° 101-2020.

Los hechos descritos se detallan a continuación:

- **Con relación a la elaboración del Plan de la Implementación de la Ciclovía**

Mediante el Decreto de Urgencia n.° 101-2020, publicado el 27 de agosto de 2020, se establecieron medidas complementarias en materia económica y financiera para que las municipalidades provinciales implementen sistemas de transporte sostenible no motorizado.



Por ello, mediante oficio n.° 379-2020-MPH-A de 14 de octubre de 2020, Eliseo Rori Mautino Ángeles, alcalde de la Entidad, solicitó a Carlos César Arturo Estremadoyro Mory, ministro de Transportes de Comunicaciones (MTC), la asistencia técnica para la implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado – Ciclovías.

Posteriormente, mediante oficio n.° 406-2020-MPH-A de 30 de octubre de 2020, Eliseo Rori Mautino Ángeles, alcalde de la Entidad, remite a Carlos César Arturo Estremadoyro Mory, Ministro de MTC, el expediente<sup>1</sup> de implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado – Ciclovía de la provincia de Huaraz, en el que se indicó que la Subgerencia de Transportes con la asistencia del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (PROMOVILIDAD) concluyó con la elaboración del expediente, en adelante "Plan", por lo que requiere que este documento sea revisado y aprobado por el órgano competente para que luego realice la transferencia económica y después la Entidad implemente el proyecto en mención.

Es importante mencionar, que el Plan de la Implementación de la Ciclovía, fue suscrito por Hugo Jonathan León Pulido, Joel Villanueva Fabian, colaboradores de la Subgerencia de Transportes; asimismo, el citado documento fue suscrito por Alfredo Inga Sánchez, subgerente de Transportes.

Luego, mediante Resolución Ministerial n.° 0837-2020-MTC/01.02 de 25 de noviembre de 2020, el ministro de Transporte y Comunicaciones aprobó la transferencia financiera de S/ 417 465,69 a la Municipalidad Provincial de Huaraz, para que implemente el sistema de transporte antes mencionado; ya que, PROMOVILIDAD comunicó el cumplimiento de los lineamientos, criterios, condiciones y procedimientos para la adecuación y/o mantenimiento de los elementos de la sección vial para la implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, dispuestos en la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado"; por lo cual, expresó su opinión técnica favorable sobre la verificación y análisis de la solicitud de la Municipalidad Provincial de Huaraz.

En consecuencia, mediante informe n.° 846-2020-MPH-GM/SGT de 3 de diciembre de 2020, el ingeniero Alfredo Inga Sánchez, subgerente de Transportes, solicitó a Gustavo Castromonte Arias, gerente municipal, la aprobación del Plan de la implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado de la municipalidad provincial de Huaraz.

Es así que, mediante la Resolución de Gerencia Municipal n.° 316-2020-MPH/GM de 11 de diciembre de 2020, se aprobó el Plan con un plazo de ejecución de cuarenta (40) días calendario con un presupuesto de S/417 465,69.

Sin embargo, del análisis realizado al mencionado Plan, se observó que dicho documento, no contiene el sustento documentario de las coordinaciones a nivel local, que se refiere en el ítem 2.1 Coordinación entre las partes interesadas de la Sección 2. Planificación de la Guía de Implementación de Sistemas de Transportes Sostenible No Motorizado, en adelante "Guía", aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020, que señala entre otras:

*"Al planificar la implementación de una red de ciclovías temporales, es importante comenzar por identificar a los grupos clave que se requieren para materializar la estrategia. (...)*

<sup>1</sup> Documento técnico que contiene: Memoria descriptiva, metrados, análisis de precios unitarios, presupuesto, cronogramas, especificaciones técnicas, estudio de ingeniería y anexos (Anexo 2. Contenido de Expediente Según Etapas de Desarrollo - Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado aprobado con Resolución Ministerial n.° 094-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020)

Para que la implementación de las ciclovías temporales sea exitosa, se requiere la coordinación entre el Gobierno Nacional y el Gobierno Local.

(...) mientras que el nivel local será responsable de accionar la estrategia en las ciudades.  
(...)

**Tabla 1. Responsabilidades de los órganos y gerencias del gobierno nacional y locales.**

Orden de gobierno	Órgano / Gerencia	Responsabilidad
(...)	(...)	(...)
Local	Gerencia de Transporte y Tránsito	(...) - Vincular a otros sectores de la población.
(...)	(...)	(...)"

Al respecto, mediante oficio n.º 000908-2021-CG/GRAN de 6 de agosto de 2021 mediante el cual se comunicó a la Entidad el Informe de orientación de oficio n.º 13646-2021-CG/GRAN-SOO de 6 de agosto de 2021, la Gerencia Regional de Control de Áncash informó a la Entidad las situaciones adversas, referidas a las deficiencias del Plan, situación que se detalla a continuación:

#### Trazado de las redes de la Ciclovía

En el ítem 2.3 Paso a paso del trazado de la citada Guía se tiene lo siguiente:

i) **Respecto al Paso 2 Zonas de producción de viajes:**

La Guía señala que para un buen análisis es recomendable conocer las zonas donde se producen la mayor cantidad de viajes, estas zonas permitirán conocer por donde podría iniciar la ciclovía o por donde podría atravesar esta red ciclista; normalmente con estudios de transporte, y que para identificar estas zonas de producción de viajes se suelen realizar encuestas de origen y destino en hogares.

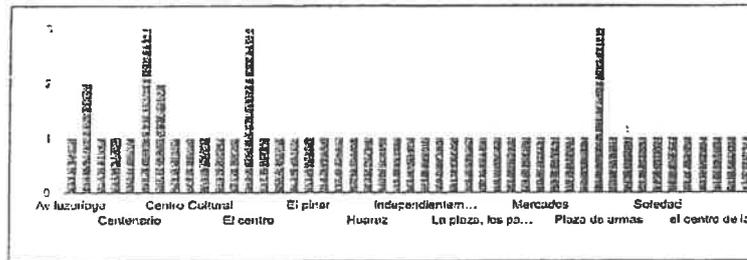
Ahora, el Plan de la "Implementación de la Ciclovía", indica que ha aplicado encuestas utilizando la plataforma de Google Forms (ver ítem 1.4 Metodología de estudio), considerando entre otros:

"(...)

- Para estos resultados se aplicaron encuestas a través de la plataforma Google Forms; en total 104 personas participaron, sin embargo, se depuro la base de datos para finalmente quedar con 56 encuestas correctamente concluidas. Esta etapa se llevó a cabo entre el 22 y 24 de julio.
- Respecto a los distritos que principalmente viajan las personas, Centenario – Centro de la ciudad – Plaza de Armas se ubican en los primeros lugares, le siguen Av. Luzuriaga y Centro Cultural, posteriormente La soledad, Pinar. Si se analiza por zonas interdistritales Huaraz Centro absorbe a casi dos tercios de viajeros, al concentrar el 66.50%. Huaraz Norte, Centenario e Independencia atraen al 20.55% y 8.02% respectivamente. Finalmente, solo el 5.50% trabaja o estudia en Huaraz Sur.



Ilustración 3: Resultados de encuestas de zonas de mayor frecuencia Fuente:



Elaboración Propia  
(...)"

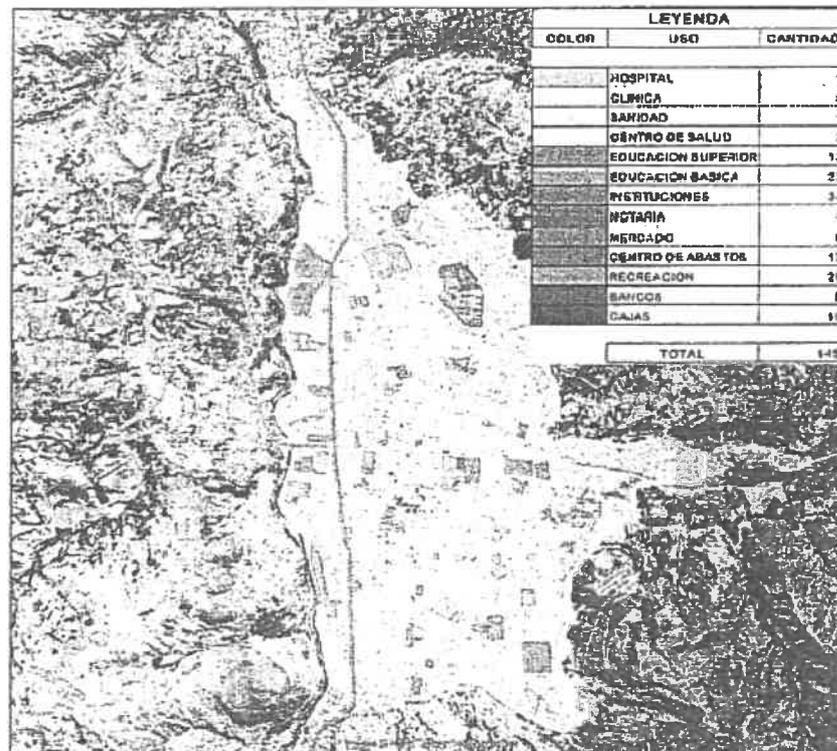
ii) Respecto al Paso 3. Zonas de atracción de Viajes

La Guía señala entre otros que estas zonas también se obtienen de encuestas de origen y destino; es decir, trabajo más a detalle, identificando los centros atractores de viaje (centros financieros, mercados, centro de abastos, centros de salud, otras zonas que puedan atender gran cantidad de viaje.

Ahora, el expediente de la "Implementación de la Ciclovía", ha identificado los centros atractores más importantes de la ciudad de Huaraz, señalando lo siguiente:

(...)"

Ilustración 4: Uso de suelo de la Provincia de Huaraz



Fuente: Google Earth/Elaboración Propia

(...)"

Es decir, no ha sido obtenida con encuestas de origen y destino a la población.

**iii) Respecto al Paso 4. Análisis de movilidad**

La Guía señala entre otros que, para este análisis se suele utilizar información de datos transversales, aforos vehiculares, frecuencia y ocupación visual, encuestas de origen y destino de tipo interceptación o en hogares, encuestas de preferencias declaradas, otros.

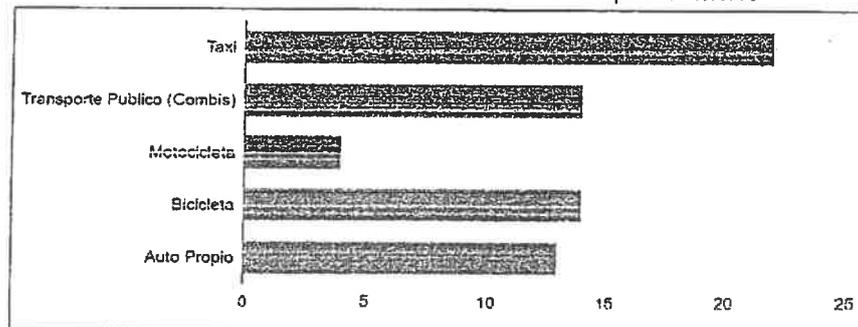
Ahora, el expediente de la "Implementación de la Ciclovía", señala entre otros:

"(...)

➤ De la encuesta realizada a la plataforma Google Forms, se arrojó los siguientes resultados:

(...)

Ilustración 8: Resultados de encuesta de modos de transporte en Huaraz



Fuente: Elaboración Propia

(...)"

Así como también, la Guía indica que la información que podría ayudar en esta etapa serían las propuestas de ciclovías, entre una de ellas, es de los activistas o sociedad civil que podrían ser activistas ciclistas, colegios profesionales o universidades, ya que ellas podrían apoyar en la planificación de la red ciclista. Dichas propuestas no forman parte del expediente de la "Implementación de la Ciclovía"

**iv) Respecto al Paso 5. Tendencias de viajes**

La Guía señala entre otros que, se deberá de concluir con qué tendencia de viaje es la potencial para la red ciclista y cuáles son los movimientos potenciales de viaje que podrían hacerse en bicicleta; además, que esas tendencias de viaje deberán de guardar relación con las zonas productivas de viaje (paso 2) y las zonas de tracción de viajes (paso 3).

Ahora, el expediente de la "Implementación de la Ciclovía", señala entre otros:

"(...)

➤ Encuestas:



Ilustración 11: Encuestas de trazo para redes de ciclovía



Fuente: Google Earth/Elaboración Propia

(...)

**4.3. DE LA INFORMACIÓN RECOPIADA (ENCUESTAS)**

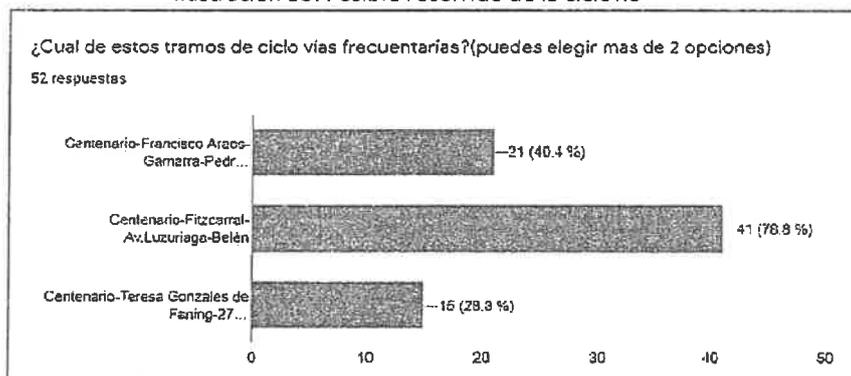
(...)

**j) DEL POSIBLE RECORRIDO DE LA CICLOVÍA**

Por otro lado, cuando se preguntó la frecuencia de uso con relación a las rutas del Sistema de Red Ciclista propuesta, los tramos a los que principalmente viajan las personas es la ruta Centenario – Fitzcarrald – Av. Luzuriaga – Belén con un 78.8%, la ruta Centenario – Gamarra y Centenario – Teresa Gonzales de Fanning con 40% y 28.8% respectivamente.

8

Ilustración 58: Posible recorrido de la ciclovía



Fuente: Google Form/ Elaboración Propia

(...)"

Respecto a los ítems i), ii), iii) y iv), se advierte que, si bien es cierto el expediente de la Implementación de la Ciclovía señala resultados de una encuesta realizada a 56 personas en el aplicativo Google Forms; sin embargo, no presenta la información<sup>2</sup> de la misma; es decir, la Entidad no acreditó haber efectuado dichas encuestas para el estudio.



<sup>2</sup> Impresión de dichas encuestas, las cuales contengan las preguntas, datos de las personas encuestadas (nombres, apellidos y DNI) y hoja de cálculo detallado de los resultados.

**Diseño y dimensionamiento de las redes de la Ciclovía**

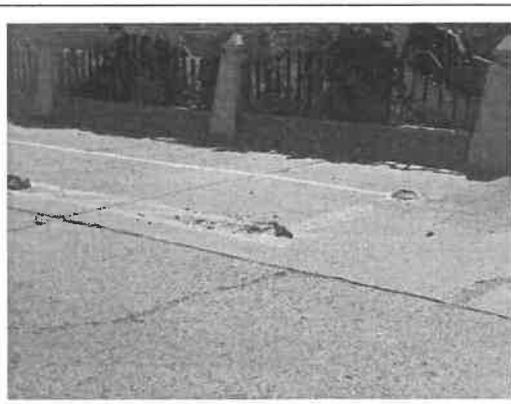
**Radios de giro en intersección con calles transversales**

Los dispositivos de segregación (elementos que separan el carril vehicular con la ciclovía que sirven para evitar accidentes de tránsito) como los delineadores simples (postes) y bordillos (topellantas), se encuentran en mal estado, debido a que parte de la ciclovía reduce el espacio de maniobras en los giros de los vehículos motorizados; es decir, en algunos casos el radio de giro no sería suficiente para los vehículos, ocasionando su colisión y deterioro, según se detalla en las fotografías siguientes:

<p><b>FOTOGRAFÍA N° 1</b> <b>ELEMENTOS QUE SEPARAN EL CARRIL VEHICULAR CON LA CICLOVÍA EN MAL ESTADO (DERRIBADOS) – INTERSECCIÓN DE LA AV. GAMARRA Y JR. 28 DE JULIO</b></p>	<p><b>FOTOGRAFÍA N° 2</b> <b>ELEMENTOS QUE SEPARAN EL CARRIL VEHICULAR CON LA CICLOVÍA EN MAL ESTADO (DESTRUIDOS) – INTERSECCIÓN DE LA AV. GAMARRA Y JR CARLOS VALENZUELA GUARDIA</b></p>
	
<p><b>Fuente:</b> Inspección de campo. <b>Elaborado:</b> Comisión de control</p>	

8



<p><b>FOTOGRAFÍA N° 3</b> <b>POSTES Y TOPELLANTAS QUE SEPARAN EL CARRIL VEHICULAR CON LA CICLOVÍA EN MAL ESTADO – INTERSECCIÓN DE LA AV. RAYMONDI Y JR. COMERCIO</b></p>	<p><b>FOTOGRAFÍA N° 4</b> <b>PERNO DE LAS TOPELLANTAS EN LA VÍA – INTERSECCIÓN DE LA AV. RAYMONDI Y JR. CAJAMARCA</b></p>
	
<p><b>Fuente:</b> Inspección de campo. <b>Elaborado:</b> Comisión de control</p>	

De igual forma, en otros casos se ha instalado elementos de confinamiento (topellantas) como protección de la ciclovía en zonas donde existen entradas a estacionamientos privados; consecuentemente, estos no permiten la entrada y salida de vehículos a los inmuebles; esta situación viene inobservando el numeral 3. Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales del subtítulo 3.2 de la sección 3 Diseño y dimensionamiento de la Guía de Implementación de Sistemas de Transportes Sostenible No Motorizado, aprobado con Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020, según se verifica en las fotografías siguientes:

<b>FOTOGRAFÍA N° 5</b> <b>INSTALACIÓN DE TOPELLANTAS FRENTE A ACCESOS DE ESTACIONAMIENTOS (INMUEBLES) – AV. RAIMONDI</b>	<b>FOTOGRAFÍA N° 6</b> <b>INSTALACIÓN DE TOPELLANTAS FRENTE A ACCESOS DE ESTACIONAMIENTOS (INMUEBLES) – AV. GAMARRA</b>
	
<p><b>Fuente:</b> Inspección de campo. <b>Elaborado:</b> Comisión de control</p>	

*S*

**Ancho de los carriles de los vehículos motorizados**

La Entidad de acuerdo al Plan de la Implementación de la Ciclovía, incluyó a la parte central de las cuadras 4, 5 y 6 de la avenida Mariscal Luzuriaga, reduciendo así el ancho en ambos sentidos de los 2 carriles preexistentes, según se presenta en las fotografías siguientes:



<b>FOTOGRAFÍA N° 7</b> <b>TRÁFICO VEHICULAR EN LOS DOS CARRILES DE NORTE A SUR, EN LA AV. MARISCAL LUZURIAGA</b>	<b>FOTOGRAFÍA N° 8</b> <b>TRÁFICO VEHICULAR EN LOS DOS CARRILES DE SUR A NORTE, EN LA AV. MARISCAL LUZURIAGA</b>
	
<p><b>Fuente:</b> Inspección de campo. <b>Elaborado:</b> Comisión de control</p>	

Ahora bien, la comisión de control verificó las dimensiones de los anchos de vías vehiculares (2 carriles en cada sentido), en la avenida Luzuriaga, obtenido los valores que se muestran en la tabla siguiente:

**CUADRO N° 1**  
**DIMENSIONES DE LOS ANCHOS DE LA VÍA EN LA AVENIDA LUZURIAGA**

Cuadra	Derecho* (2 carriles)	Ciclovia	Izquierdo* (2 carriles)
Cuarta cuadra	4,63 / 2,31 cada carril	3.60	4,65 / 2,32 cada carril
Quinta cuadra	4,65 / 2,32 cada carril	3.62	4,68 / 2,34 cada carril
Sexta cuadra	4,60 / 2,30 cada carril	3.60	4,68 / 2,34 cada carril

(\*) Sentido de norte a sur.

Fuente: Inspección de campo

Elaborado: Comisión de control

Cabe precisar que, el expediente para la implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial de Huaraz, departamento de Ancash, aprobado por la Entidad mediante Resolución de Gerencia Municipal n.º 316-2020-MPH-GM de 11 de diciembre de 2020, en su numeral 3.2.1 Vías de Primer Orden o Principales (Arteriales) del estudio de ingeniería, señala entre otros que, la avenida Mariscal Luzuriaga es una vía principal<sup>3</sup>.

Al respecto, se tiene que los carriles vehiculares en la avenida Luzuriaga no pueden tener un ancho menor a 3,00 m, conforme al numeral 3.1 de la Guía de Implementación de Sistemas de Transportes Sostenible No Motorizado, aprobado con Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020, que señala entre otros "(...) se debe tener en cuenta que los carriles vehiculares pueden reducirse hasta 3.00 m. en vías locales principales (...)".

No obstante, en el Plan de la implementación de la Ciclovia se considera la reducción de la vía a menos de 3,00 m. los anchos de carriles en la avenida Mariscal Luzuriaga (vía principal), no cumpliendo con lo señalado en la Guía de Implementación de Sistemas de Transportes Sostenible No Motorizado; asimismo, de la revisión del expediente técnico de la citada ciclovia, no se advierte sustento y/o precisiones, respecto a la reducción de los anchos de carriles. Adicionalmente, se advierte que actualmente la infraestructura de la ciclovia (postes) vienen siendo derribados y deteriorados por los vehículos debido al espacio reducido, según se muestra en las fotografías siguientes:



<p><b>FOTOGRAFÍA N° 9</b> <b>POSTES DE PROTECCIÓN DE LA</b> <b>CICLOVÍA DERRIBADOS DEBIDO AL</b> <b>REDUCIDO ANCHO DE VÍA – AV.</b> <b>LUZURIAGA</b></p>	<p><b>FOTOGRAFÍA N° 10</b> <b>TRÁNSITO VEHICULAR, USO DE DOS</b> <b>CARRILES DE SUR A NORTE - AV.</b> <b>MARISCAL LUZURIAGA</b></p>
<p>Fuente: Inspección de campo. Elaborado: Comisión de control</p>	

<sup>3</sup> Vía principal: Según el expediente para la Implementación de la Ciclovia, se define, "Estas vías, son las que reciben el mayor flujo vehicular, articulan como corredores viales y económicos y uniendo longitudinal y transversalmente a la ciudad (...)".

Por todo lo mencionado, la Entidad, al no acreditar en el Plan los documentos de las coordinaciones a nivel local y las encuestas del estudio de Implementación de las vías, viene inobservando el ítem 2.1 Coordinación entre las partes interesadas y ítem 2.3 Paso a paso del trazado de la red, respectivamente, de la Guía de Implementación de Sistemas de Transportes Sostenible No Motorizado, aprobado con Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020.

Lo antes expuesto, trajo como consecuencia que se deteriore los dispositivos de segregación (intersecciones con calles transversales) y afecte la fluidez del tránsito de una vía principal como es la "Avenida Mariscal Luzuriaga", lo cual mostraría que el diseño y dimensionamiento de la ciclovía contenida en el Plan de la Implementación de la Ciclovía aprobada con Resolución de Gerencia Municipal n.° 316-2020-MPH/GM de 11 de diciembre de 2020, incumplió con lo señalado en la Guía citada.

Situación que contraviene lo indicado en el numeral 29.8 del artículo 29 Requerimiento del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado aprobado mediante Decreto Supremo n.° 344-2018-EF vigente desde el 1 de enero de 2019 y sus modificatorias, el cual señala entre otros que el área usuaria es responsable de la adecuada formulación del requerimiento, debiendo asegurar la calidad técnica y reducir la necesidad de su reformulación por errores o deficiencias técnicas que repercutan en el proceso de contratación.

- **Con relación a la ejecución de la Implementación de la Ciclovía**

El 26 de marzo de 2021 se dio inicio a la ejecución de la Implementación de la Ciclovía; en ese sentido, durante su ejecución se tramitaron tres (3) valorizaciones; asimismo, hubo dos (2) suspensiones.

Al respecto, mediante Resolución de Gerencia Municipal n.° 200-2021-MPH/GM de 9 de julio de 2021, se aprobó la suspensión de las actividades del servicio desde el 21 de abril hasta el 12 de julio de 2021, debido a que el ingeniero responsable técnico del servicio se contagió de COVID-19 y también hubo desabastecimiento de materiales, luego mediante acta de 13 de julio de 2021 se reinició el plazo de ejecución del servicio.

Posteriormente, mediante Resolución de Gerencia Municipal n.° 259-2021-MPH/GM de 15 de agosto de 2021, se aprueba la suspensión de las actividades desde el 2 de agosto de 2021 debido al impedimento de los vecinos del parque Santa Rosa y el Jr. Juan de Cruz Romero y del personal de serenazgo de la municipalidad distrital de independencia, así como también, se encarga al sub gerente de Transportes realizar acciones administrativas con el fin de garantizar el adecuado reinicio de la ejecución del servicio.

Luego, mediante informe n.° 009-2021/MPH-SGT de 8 de noviembre, Andrés Alfredo Inga Sánchez, inspector del servicio, comunicó al subgerente de Transporte<sup>4</sup>, el estado situacional de la Implementación de la Ciclovía, en la que indica que se evaluó la posible resolución del contrato debido a la afectación de terceras personas a todos los dispositivos de segregación instalados, el impedimento de la ejecución del servicio de parte de la municipalidad distrital de Independencia y vecinos del Jr. Juan de la Cruz Romero, y finalmente recomienda comunicar la paralización definitiva PROMOVILIDAD del Ministerio de Transporte y Comunicaciones quienes son los que financiaron dicha implementación.

Seguidamente, mediante informe n.° 1305-2021/MPH-SGT de 12 de noviembre de 2021, Andrés Alfredo Inga Sánchez, subgerente de Transportes, comunicó a Gustavo Castromonte Arias, gerente municipal, el estado situacional y paralización definitiva de la Implementación de la Ciclovía, en la que recomienda que tenga a bien emitir la documentación correspondiente en

<sup>4</sup> Ingeniero Andrés Alfredo Inga Sánchez

relación a la paralización definitiva y/o rescisión de contrato al Contratista respecto a la Implementación de la Ciclovía, asimismo, requiera opinión legal a la Gerencia de Asesoría Jurídica con respecto a todo lo expuesto en el presente informe.

Por lo que, en atención al informe n.º 1305-2021/MPH-SGT de 12 de noviembre de 2021, mediante el informe administrativo n.º 448-2021-MPH-GAJ de 25 de noviembre de 2021, Álvaro Diestra Vivar, gerente de Asesoría Jurídica, solicitó a Andrés Alfredo Inga Sánchez, sub gerente de Transportes, información con respecto a: el informe técnico situacional emitido por el Contratista, porcentaje de avance de los pagos con su respectivo sustento, porcentaje del avance real, el monto de la retención de fiel cumplimiento, y el monto por ejecutar de la Implementación de la Ciclovía.

Es así que, mediante carta n.º 1512-2021-MPH-GM/SGT de 17 de noviembre de 2021, Andrés Alfredo Inga Sánchez, sub gerente de Transportes, comunicó a Jhon Stevens Mejia Morales, gerente general de la empresa Contratista, el estado situacional y paralización definitiva de la Implementación de la Ciclovía; por lo que, solicitó que se le remita en tres (3) días hábiles el informe del estado situacional, el avance total hasta la fecha de paralización y los trabajos que se encuentran pendientes de la Implementación de la Ciclovía.

Consecuentemente, mediante informe n.º 1452-2021-MPH/SGT de 7 diciembre de 2021, Andrés Alfredo Inga Sánchez, sub gerente de Transportes, remitió la información solicitada a Álvaro Diestra Vivar, gerente de Asesoría Jurídica.

Seguidamente, mediante informe n.º 745-2021-MPH-GAJ de 14 de diciembre de 2021, Álvaro Diestra Vivar, gerente de Asesoría Jurídica, informó de la opinión legal de la resolución del contrato del servicio a Andrés Alfredo Inga Sánchez, sub gerente de Transportes, en la que recomienda el despacho de la alcaldía proceda a resolver el contrato de servicios n.º 002-2021-MPH de 10 de marzo de 2021.

Es así que, mediante Resolución de Alcaldía n.º 063-2022-MPH-A de 22 de febrero de 2022, se resuelve el Contrato de servicios n.º 002-2021-MPH para la "Contratación del servicio implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial de Huaraz, departamento de Ancash", considerando lo establecido en el numeral 164.3 del artículo 164 del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado, aprobado con el Decreto Supremo N° 344-2018-EF, en la que señala que: *"Cualquiera de las partes puede resolver el contrato, por caso fortuito o fuerza mayor o por hecho sobreviniente al perfeccionamiento del contrato que no sea imputable a las partes y que imposibilite de manera definitiva la continuación de la ejecución de la obra"*.

En la actualidad, el Servicio de la implementación de la Ciclovía se encuentra en proceso de liquidación.

Sobre el particular, todos los componentes del sistema de la ciclovía fueron ejecutados y valorizados, el mismo que fue ejecutado por la Empresa Constructora y Consultora J&D S.A.C por el monto de S/336 116,06, cuyos costos y pagos se detalla en el cuadro siguiente:

**CUADRO N° 2**  
**PARTIDAS PAGADAS SEGÚN VALORIZACIONES DE OBRA N° 1, 2 Y 3**

Ítem	Porcentaje de Valorizaciones pagadas	Porcentaje (%)	Monto (S/)	N° de comprobante de pago	N° de factura
1	Valorización n.º 1	56,64	234 952,55	934	E001-11
2	Valorización n.º 2	8,49	35 230,75	2935	E001-29
3	Valorización n.º 3	15,90	65 932,76	5961	E001-70
<b>TOTAL</b>			<b>336 116,06</b>		

Fuente: Valorizaciones n.º 1, 2 y 3

Elaborado por: Comisión de Control.



Lo expuesto, denota que la ejecución del sistema motorizado se ejecutó con un Plan que no cumplía con los requerimientos técnicos establecidos en el documento denominado "Guía de Implementación de Sistemas de Transportes Sostenible No Motorizado" derivada del Decreto de Urgencia n.º 101-2020 para la ejecución del servicio de "Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial de Huaraz, departamento de Ancash", cuya elaboración estuvo a cargo de la subgerencia de transportes, ingenieros Hugo Jonathan León Pulido, Joel Villanueva Fabian, trabajadores e ingeniero Alfredo Inga Sánchez, sub gerente de Transportes, por lo tanto la Entidad deberá valorar los hechos expuestos y evaluar la apertura del proceso administrativo a los funcionarios que tuvieron responsabilidad en la ejecución del citado servicio.

**b) Criterio**

- ✓ **Ley n.º 27972, Ley Orgánica de Municipalidades vigente desde el 28 de mayo de 2003 y sus modificatorias.**

"(...)

**Artículo 81 Tránsito, vialidad y transporte público**

*Las municipalidades, en materia de tránsito, vialidad y transporte público, ejercen las siguientes funciones:*

**2. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales:**

*2.1. Normar, regular y planificar el transporte terrestre, fluvial y lacustre a nivel provincial.*

*2.2. Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia.*

*2.3. Normar, regular, organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos y regular el tránsito urbano de peatones y vehículos.*

*2.4. Normar y regular el transporte público y otorgar las correspondientes licencias o concesiones de rutas para el transporte de pasajeros, así como regular el transporte de carga e identificar las vías y rutas establecidas para tal objeto.*

*2.5. Promover la construcción de terminales terrestres y regular su funcionamiento.*

*2.6. Normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como taxis, mototaxis, triciclos, y otros de similar naturaleza.*

*2.7. Otorgar autorizaciones y concesiones para la prestación del servicio público de transporte provincial de personas en su jurisdicción.*

*2.8. Otorgar certificado de compatibilidad de uso, licencia de construcción, certificado de conformidad de obra, licencia de funcionamiento y certificado de habilitación técnica a los terminales terrestres y estaciones de ruta del servicio de transporte provincial de personas de su competencia, según corresponda.*

*2.9. Supervisar el servicio público de transporte urbano de su jurisdicción, mediante la supervisión, detección de infracciones, imposición de sanciones y ejecución de ellas por incumplimiento de las normas o disposiciones que regulan dicho servicio, con el apoyo de la Policía Nacional asignada al control de tránsito.*

*2.10. Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, de conformidad con el reglamento nacional respectivo."*

"(...)"

- ✓ **Decreto de Urgencia n.º 101-2020, Decreto de Urgencia que establece medidas complementarias en materia económica y financiera para que las municipalidades provinciales implementen sistemas de transporte sostenible no motorizado y dicta otras medidas, publicada el 27 de agosto de 2020.**

"(...)"

**Artículo 4. Acciones de acompañamiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible articula y coordina con las Municipalidades Provinciales, a efectos de brindarles apoyo técnico para la planificación, diseño, operación, monitoreo y promoción de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, en sus respectivas jurisdicciones.

**Artículo 5. Procedimiento para otorgar transferencia financiera**

**5.1** Las Municipalidades Provinciales consignadas en el Anexo del presente Decreto de Urgencia, deben remitir al Ministerio de Transportes y Comunicaciones una solicitud conforme a los parámetros, formatos y plazos establecidos en el Documento Técnico que contiene los Lineamientos señalados en el artículo 3 del presente Decreto de Urgencia.

**5.2** El Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible–PROMOVILIDAD solicita a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Pliego, la expedición de la Resolución Ministerial que aprueba la transferencia financiera conforme lo dispuesto en el numeral 2.2 del artículo 2 del presente Decreto de Urgencia, adjuntando la opinión técnica favorable sobre la verificación y análisis de la solicitud referida en el numeral precedente.

**Artículo 6. Seguimiento y evaluación de la implementación del sistema de ciclovía**

Las Municipalidades Provinciales consignadas en el Anexo del presente Decreto de Urgencia, elaboran informes sobre los resultados de las acciones desarrolladas y el seguimiento de los gastos efectuados conforme a los parámetros, formatos y plazos establecidos en los Lineamientos señalados en el artículo 3 del presente Decreto de Urgencia. Dichos informes deben ser remitidos al Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

(...)"

- ✓ **Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado aprobado mediante Decreto Supremo n.º 344-2018-EF vigente desde el 1 de enero de 2019 y sus modificatorias.**

**"Artículo 29 Requerimiento**

(...)

29.8. El área usuaria es responsable de la adecuada formulación del requerimiento, debiendo asegurar la calidad técnica y reducir la necesidad de su reformulación por errores o deficiencias técnicas que repercutan en el proceso de contratación.

(...)"

- ✓ **Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020 aprobó la Guía de Implementación de Sistemas de Transportes Sostenible No Motorizado.**

(...)

**Sección 2. Planificación**

**2.1 Coordinación entre las partes interesadas**

Al planificar la implementación de una red de ciclovías temporales, es importante comenzar por identificar a los grupos clave que se requieren para materializar la estrategia. (...)

Para que la implementación de las ciclovías temporales sea exitosa, se requiere la coordinación entre el Gobierno Nacional y el Gobierno Local.

(...) mientras que el nivel local será responsable de accionar la estrategia en las ciudades.

(...)



**Tabla 1. Responsabilidades de los órganos y gerencias del gobierno nacional y locales.**

Orden de gobierno	Órgano / Gerencia	Responsabilidad
(...)		
Local	Gerencia de Transporte y Tránsito	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordinar la estrategia a nivel local.</li> <li>- Convocar a otras gerencias.</li> <li>- Definir el trazado y diseño de las rutas.</li> <li>- Supervisar la implementación en campo.</li> <li>- Evaluar y monitorear el uso de la infraestructura ciclovial temporal.</li> <li>- Vincular a otros sectores de la población.</li> </ul>
	Desarrollo Urbano / Obras Públicas	Implementar las vías temporales para ciclistas, conforme a los lineamientos establecidos.
(...)		

(...)

### 2.3 Paso a paso del trazado de la red

(...)

#### Paso 2. Zonas de Producción de viajes.

Para un buen análisis, es recomendable conocer las zonas donde se producen la mayor cantidad de viajes, estas zonas permitirán conocer por donde podría iniciar la ciclovía o por donde podría atravesar esta red ciclista; normalmente en estudios de transporte, para identificar estas zonas de producción de viajes se suelen realizar encuestas de origen y destino en hogares, pero también se podría utilizar algunos archivos disponibles, ya que, la producción de viajes está muy correlacionada con la población, ante esto se podría utilizar los siguientes archivos a fin de definir las zonas de producción de viajes dentro de la ciudad:

- Zonas de densidad media o alta
- Población por manzana

#### Paso 3. Zonas de Atracción de viajes.

De igual forma que las zonas productoras de viajes, las zonas atractoras también se obtienen de encuestas de origen y destino en hogares. Pero para este análisis es recomendable realizar un trabajo en gabinete más a detalle, donde se identifique los centros atradores de viajes más importantes de la ciudad, aquellos lugares que atraen la mayor cantidad de viajes. Estos podrían ser:

- Centros financieros
- Mercados
- Centros de Abasto
- Centros de Salud
- Instituciones públicas
- Otras zonas que puedan atraer gran cantidad de viajes.

Es importante mencionar que la identificación de estos centros atradores de viajes no solo servirá para planificar la red de ciclovías, sino también para definir las posibles propuestas de cicloparqueaderos.

Hay que tener en cuenta que solo se debe de identificar los centros productores de viajes más importantes y solo aquellos que estén dentro del área de estudio.

#### Paso 4. Análisis de Movilidad

En esta etapa se tendrá que analizar cómo se movilizan las personas dentro de la ciudad, qué modos suelen utilizar, qué vías escogen para satisfacer su viaje, cuál es la tendencia de viaje, etc.; así como las propuestas o proyectos que existen en relación a la movilidad no motorizada.

f



Para este análisis se suele utilizar información de datos transversales, aforos vehiculares, frecuencia y ocupación visual, encuestas de origen y destino de tipo interceptación o en hogares, encuestas de preferencias declaradas, etc. Pero la realización de estas campañas de campo podría conllevar a varias semanas para el desarrollo y análisis, por lo cual es conveniente analizar la información disponible en cada ciudad y, con ello, tratar de concluir la tendencia existente de viajes (...)

#### **Paso 5. Tendencias de viajes**

El análisis de movilidad nos proporcionará la tendencia de viaje, pero por diferentes modos. Por ejemplo, los mapas de rutas de transporte público nos brindarán información de la asignación de viajes de usuarios en este servicio; los mapas de tráfico de Google o mapas de flujos vehiculares, nos darán información de la tendencia de viaje en vehículo privado. Pero la red ciclista debe atender demandas de todos los usuarios, utilizando la menor cantidad de recursos. Por ello, en este ítem, utilizando toda la información del paso 4, se deberá de concluir qué tendencia de viaje es la potencial para la red ciclista y cuáles son los movimientos potenciales de viaje que podrían hacerse en bicicleta.

Esas tendencias de viajes deberán de guardar cierta relación con las zonas productoras de viajes (paso 2) y las zonas de atracción de viajes (paso 3)

(...)

#### **Sección 3. Diseño y dimensionamiento**

##### **3.1 Principios de diseño de la infraestructura**

Una vez que se tiene finalizado el trazado de la red, se procede al diseño de la infraestructura temporal. La principal decisión que se debe tomar es cómo redistribuir el espacio vial. Durante esta redistribución se deben tomar en cuenta los lineamientos básicos que a continuación se describen.

(...)

Anchos mínimos y recomendados

(...)

Asimismo, se debe tener en cuenta que los carriles vehiculares pueden reducirse hasta 3.00 m en vías locales principales y 2.70 m en vías locales secundarias. Las dimensiones mínimas de las vías arteriales y colectoras se establecen en el Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad. En caso de contemplar anchos mínimos diferentes a los indicados anteriormente deberán estar sustentados técnicamente por el profesional responsable.

(...)

##### **3.2 Paso a paso de diseño**

(...)

#### **3. Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales**

(...)

Elementos de confinamiento. Para el emplazamiento de los elementos de confinamiento se debe considerar:

(...)

- Respetar los accesos a los inmuebles, colocando los elementos con una distancia de entre 1.00 y 2 metros antes y después del acceso.

(...)"

#### **c) Efecto**

La aprobación del Plan de la Implementación de la Ciclovía sin cumplir con las especificaciones técnicas del "Servicio de implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado" ocasionó que no se cumplan con los objetivos previstos, lo que causó un posible perjuicio económico a la Entidad por S/336 116,06.

8



#### IV. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN QUE SUSTENTA LA ACCIÓN DE OFICIO POSTERIOR

La información y documentación que el Equipo a cargo de la Evaluación de Denuncias, ha revisado y analizado durante el desarrollo de la Acción de Oficio Posterior se encuentra detallada en el Apéndice Único del presente Informe.

El hecho con indicio de irregularidad identificado en el presente informe se sustenta en la revisión y análisis de la documentación e información obtenida por el Equipo a cargo de la Evaluación de Denuncias, la cual ha sido señalada en el rubro III del presente Informe y se encuentra en el acervo documentario de la Entidad.

#### V. CONCLUSIÓN:

Como resultado de la evaluación al hecho identificado, se ha advertido indicio de irregularidad que afectaría la correcta captación, uso y destino de los recursos y bienes del Estado; el cual ha sido detallado en el presente informe.

#### VI. RECOMENDACIONES:

1. Hacer de conocimiento del Titular de la entidad, el hecho con indicio de irregularidad identificado como resultado del Informe de Acción de Oficio Posterior, con la finalidad de que disponga e implemente las acciones que correspondan, asimismo debe comunicar al Órgano de Control Institucional, a través del Plan de Acción, las acciones que implemente respecto al hecho con indicio de irregularidad identificado en el presente Informe de Acción de Oficio Posterior en un plazo no mayor de diez (10) días contados a partir del día hábil siguiente de recibido el informe.

Huaraz, 31 de agosto de 2022



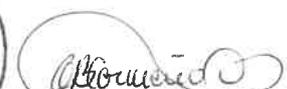
CPC. Gladys Cermeño de Cáceres  
Supervisora del Equipo de Evaluación de Denuncias



CPC Jackeline Magali Martinez Grisson  
Jefe del Equipo de Evaluación de Denuncias

EL JEFE DEL ORGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUARAZ, que suscribe la presente carpeta, ha revisado su contenido y lo hace suyo, procediendo a su aprobación.

Huaraz, 31 de agosto de 2022



CPC. Gladys Cermeño de Cáceres  
Jefe del Órgano de Control Institucional  
Municipalidad Provincial de Huaraz  
Código CGR N° 18069

**APÉNDICE ÚNICO DEL INFORME DE ACCIÓN DE OFICIO POSTERIOR N° 027-2022/OCI/MPH-AOP**

**DOCUMENTACIÓN VINCULADA A LA ACCIÓN DE OFICIO POSTERIOR**

Funcionarios y Servidores de la Entidad elaboraron y aprobaron Plan; asimismo, otorgaron conformidad a las valorizaciones de la implementación de la ciclovía, pese al incumplimiento de la Guía de Implementación de Sistema de Transporte no Motorizada, afectando la vida útil de la ciclovía y ocasionando a la entidad un perjuicio económico de S/336 116,06.

N°	Documento
1	Oficio n.° 379-2020-MPH-A de 14 de octubre de 2020 (copia simple).
2	Oficio n.° 406-2020-MPH-A de 30 de octubre de 2020 (copia simple).
3	Resolución Ministerial n.° 0837-2020-MTC/01.02 de 25 de noviembre de 2020 (copia simple).
4	Informe n.° 846-2020-MPH-GM/SGT de 3 de diciembre de 2020 (Copia simple).
5	Resolución de Gerencia Municipal n.° 316-2020-MPH/GM de 11 de diciembre de 2020 (Copia simple).
6	Oficio n.° 000908-2021-CG/GRAN de 6 de agosto de 2021 (copia simple).
7	Informe de orientación de oficio n.° 13646-2021-CG/GRAN-SOO de 6 de agosto de 2021. (copia simple).
8	Resolución de Gerencia Municipal n.° 316-2020-MPH-GM de 11 de diciembre de 2020 (copia simple).
9	Resolución de Gerencia Municipal n.° 200-2021-MPH/GM de 9 de julio de 2021 (copia simple).
10	Resolución de Gerencia Municipal n.° 259-2021-MPH/GM de 15 de agosto de 2021 (copia simple).
11	Informe n.° 009-2021/MPH-SGT de 8 de noviembre de 2021 (copia simple).
12	informe n.° 1305-2021/MPH-SGT de 12 de noviembre de 2021 (copia simple).
13	Informe n.° 1305-2021/MPH-SGT de 12 de noviembre de 2021 (copia simple).
14	Informe administrativo n.° 448-2021-MPH-GAJ de 25 de noviembre de 2021 (copia simple).
15	Carta n.° 1512-2021-MPH-GM/SGT de 17 de noviembre de 2021 (copia simple).
16	Informe n.° 1452-2021-MPH/SGT de 7 diciembre de 2021 (copia simple).
17	Informe n.° 745-2021-MPH-GAJ de 14 de diciembre de 2021 (copia simple).
18	Contrato de servicios n.° 002-2021-MPH de 10 de marzo de 2021 (copia simple).
19	Resolución de Alcaldía n.° 063-2022-MPH-A de 22 de febrero de 2022 (copia simple).

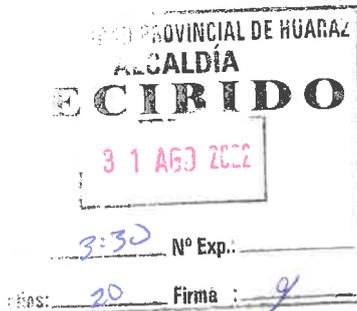


"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Huaraz, 31 de agosto de 2022

**OFICIO N° 0367-2022-MPH-OCI**

Señor:  
**Aníbal Francisco Romero Sánchez**  
Alcalde Encargado  
**Municipalidad Provincial de Huaraz**  
Av. Luzuriaga n.° 734 Plaza de Armas  
**Huaraz/Huaraz/Ancash**



Exp. N° 78123-0

**Asunto** : Comunicación de Informe de Acción de Oficio Posterior n.° 027-2022-OCI/MPH/0337-AOP

**Referencia** : a) Artículo 8° de la Ley n.° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y sus modificatorias.  
b) Directiva n.° 002-2020-CG/NORM, "Acción de Oficio Posterior", aprobada con Resolución de Contraloría n.° 089-2020-CG de 5 de marzo de 2020, modificada mediante Resolución de Contraloría n.° 343-2020-CG de 23 de noviembre de 2020.  
c) Directiva n.° 014-2020-CG/SESNC "Implementación de las Recomendaciones de los Informes de Servicios de Control Posterior, Seguimiento y Publicación", aprobada mediante Resolución de Contraloría n.° 343-2020-CG de 23 de noviembre de 2020.

Me dirijo a usted en el marco de la normativa de la referencia, que regula el servicio de control "Acción de Oficio Posterior" mediante el cual se comunica la existencia de hechos con indicio de irregularidad que afectan la captación, uso y destino de los recursos y bienes del Estado; con el fin de que se adopten las acciones inmediatas que correspondan.

Sobre el particular, como resultado de la revisión efectuada a la información remitida mediante Oficio n.° 001121-2022-CG/GRAN de 23 de junio de 2022, se ha tomado conocimiento de la existencia de hechos con indicio de presunta irregularidad; los cuales se detallan en el Informe de Acción de Oficio Posterior denominado: "Ejecución del Servicio de Implementación de Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado – Municipalidad Provincial de Huaraz, Departamento de Ancash", el mismo que se adjunta, para la adopción de las acciones que correspondan.

Asimismo, solicitamos remitir al Órgano de Control Institucional citado en el informe, el Plan de Acción correspondiente, en un plazo de diez (10) días hábiles contados a partir del día hábil siguiente de recibida la presente comunicación, en el formato que se adjunta.

Es propicia la oportunidad para expresarle las seguridades de mi consideración.

Atentamente;



*CPC Gladys Cermeño de Cáceres*  
**CPC. Gladys Cermeño de Cáceres**  
Jefe del Órgano de Control Institucional  
Municipalidad Provincial de Huaraz  
Código CGR N° 18069

C.c/  
jmng  
Archivo