



LA CONTRALORÍA

GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

**ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUANCAYO**

**INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO
N° 016-2022-2-0411-SCE**

**SERVICIO DE CONTROL ESPECÍFICO A HECHOS CON
PRESUNTA IRREGULARIDAD A
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUANCAYO**

HUANCAYO – HUANCAYO - JUNÍN

**“EJECUCIÓN DE GASTOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL
SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO
MOTORIZADO – CICLOVÍAS EN LA CIUDAD DE
HUANCAYO”**

PERÍODO: 2 DE ENERO DE 2020 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2021

TOMO I DE X

JUNÍN – PERÚ

9 DE SETIEMBRE DE 2022

**“DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES”
“AÑO DEL FORTALECIMIENTO DE LA SOBERANÍA NACIONAL”**

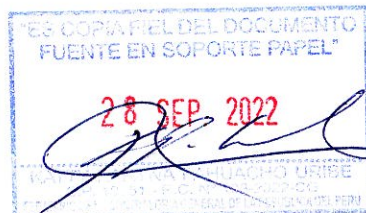


INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO N° 016-2022-2-0411-SCE

"EJECUCIÓN DE GASTOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO – CICLOVÍAS EN LA CIUDAD DE HUANCAYO"

ÍNDICE

DENOMINACIÓN	N° Pág.
I. ANTECEDENTES	3
1. Origen	
2. Objetivos	
3. Materia de Control Específico y Alcance	
4. De la entidad o dependencia	
5. Notificación del Pliego de Hechos	
II. ARGUMENTOS DEL HECHO ESPECÍFICO PRESUNTAMENTE IRREGULAR	5
Funcionarios y servidores de la Entidad, elaboraron, evaluaron y aprobaron el Expediente Técnico del Proyecto "Implementación del Sistema de Transportes Sostenible no Motorizado" y sus dos reformulaciones, con deficiencias técnicas sustanciales; lo que ocasionó el desembolso de gastos por S/246 517,13 en perjuicio económico al Estado y obligaciones contractuales pendientes por S/1 060 350,50; además de la afectación al transporte sostenible no motorizado encontrándose sin funcionamiento.	
III. ARGUMENTOS JURÍDICOS	85
IV. IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS INVOLUCRADAS EN LOS HECHOS ESPECÍFICOS PRESUNTAMENTE IRREGULARES	85
V. CONCLUSIONES	85
VI. RECOMENDACIONES	88
VII. APÉNDICES	89



INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO N° 016-2022-2-0411-SCE

"EJECUCIÓN DE GASTOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO – CICLOVÍAS EN LA CIUDAD DE HUANCAYO"

PERÍODO: 2 DE ENERO DE 2020 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2021

I. ANTECEDENTES

1. Origen

El Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad a la Municipalidad Provincial de Huancayo, en adelante "Entidad", corresponde a un servicio de control posterior programado en el Plan Anual de Control 2022 del Órgano de Control Institucional, aprobado mediante Resolución de Contraloría n.° 254-2022-CG de 13 de julio de 2022, registrado en el Sistema de Control Gubernamental – SCG con la orden de servicio n.° 2-0411-2022-002, iniciado mediante oficio n.° 000077-2022-CG/OC0411 de 3 de febrero de 2022 y oficio n.° 000349-2022-CG/OC0411 de 16 de mayo de 2022 de cambio de Jefe y Supervisor de Comisión, en el marco de lo previsto en la Directiva N° 007-2021-CG/NORM - "Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad", aprobada mediante Resolución de Contraloría N° 134-2021-CG, publicada el 12 de junio de 2021 y modificatoria.

2. Objetivo

Determinar si el Expediente Técnico y sus reformulaciones; así como, las contrataciones de bienes y servicios correspondientes a la actividad "Implementación del Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado" fueron realizados de conformidad a la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible No Motorizado" y demás normativas aplicables.

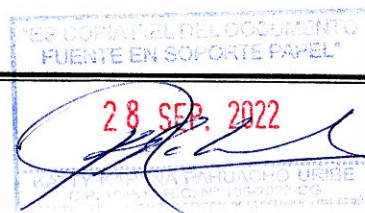
3. Materia de Control Específico y Alcance

Materia de Control Específico

El Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad tiene como materia de control la elaboración del Expediente Técnico del Proyecto "Implementación del Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado", aprobado mediante la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 116-2020-MPH/GOP de 12 de noviembre de 2020 y sus dos reformulaciones, aprobadas mediante Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 116-2021-MPH/GOP de 8 de setiembre de 2021 y Gerencia de Obras Públicas n.° 204-2021-MPH/GOP de 29 de diciembre de 2021; así como, los gastos que ha incurrido la Entidad a causa del mencionado Proyecto, el mismo que asciende a S/223 373,13.

Alcance

El servicio de control específico comprende el período de 2 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2021, correspondiente a la revisión y análisis de la documentación relativa al hecho con evidencias de presunta irregularidad.

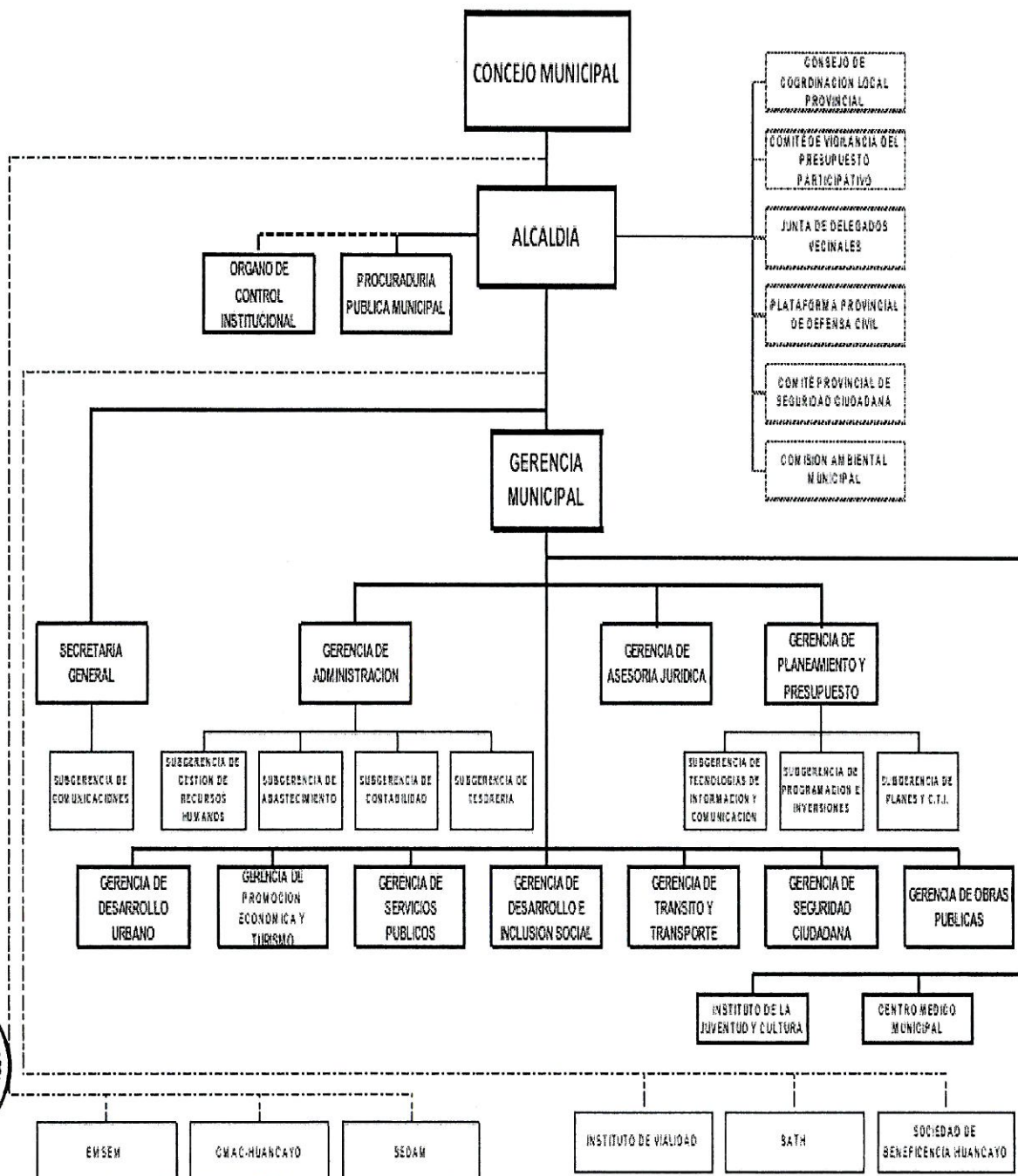


4. De la entidad o dependencia

La Entidad pertenece al nivel de gobierno local.

A continuación, se muestra la estructura orgánica gráfica de la Entidad:

Gráfico n.º 1
Organigrama Estructural de la Entidad



Fuente: Ordenanza Municipal n.º 522-MPH/CM de 5 de junio de 2015, que aprueba el Organigrama Estructural de la Municipalidad Provincial de Huancayo

5. Notificación del Pliego de Hechos

En aplicación del numeral 7.30 de las Normas Generales de Control Gubernamental, aprobadas con Resolución de Contraloría N° 295-2021-CG, publicada el 24 de diciembre de 2021, la Directiva N° 007-2021-CG/NORM - "Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad", aprobada mediante Resolución de Contraloría N° 134-2021-CG, publicada el 12 de junio de 2021 y modificatoria; así como, al marco normativo que regula la notificación electrónica emita por la Contraloría se cumplió con el procedimiento de notificación del Pliego de Hechos a las personas comprendidas en los hechos con evidencias de presunta irregularidad a fin que formulen sus comentarios o aclaraciones.

Cabe indicar que, en caso de los señores Fernando Javier Tacury Mendoza, Joseph Anthony Castro Buendía y Raúl Nolberto Pantoja Pascual, la casilla electrónica de asignación obligatoria fue creada por la Contraloría General de la República; debiendo precisar que, se comunicó el enlace para su activación; no obstante, las personas no ingresaron al referido enlace en el plazo establecido, habiéndose realizado la activación de manera automática, conforme al procedimiento indicado para dicha asignación, prescrito en la normativa que rige las notificaciones electrónicas en el Sistema Nacional de Control.

II. ARGUMENTOS DEL HECHO ESPECÍFICO PRESUNTAMENTE IRREGULAR

lc.
\$
"Funcionarios y servidores de la Entidad, elaboraron, evaluaron y aprobaron el Expediente Técnico del Proyecto "Implementación del Sistema de Transportes Sostenible no Motorizado" y sus dos reformulaciones, con deficiencias técnicas sustanciales; lo que ocasionó el desembolso de gastos por S/246 517,13 en perjuicio económico al Estado y obligaciones contractuales pendientes por S/1 060 350,50; además de la afectación al transporte sostenible no motorizado encontrándose sin funcionamiento".

De la revisión y análisis a la documentación proporcionada por la Entidad, relacionada a la elaboración, evaluación y aprobación del Expediente Técnico del Proyecto "Implementación del Sistema de Transportes Sostenible no Motorizado", en adelante el "Proyecto" y sus dos reformulaciones, se pudo advertir que previamente al inicio de la elaboración del expediente técnico, la Gerencia de Desarrollo Urbano solicitó la modificación del Plan de Desarrollo Metropolitano a efectos de incorporar la Red Metropolitana de Ciclovías Funcionales, sin contemplar el procedimiento estipulado en el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible¹; motivo por el cual, fue denegada en dos oportunidades.

Luego, la Gerencia de Desarrollo Urbano continuó con la formulación del Proyecto de Ciclovías de Huancayo bajo la asesoría del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible – Promovilidad, justificado en la posterior emisión de un marco normativo específico y su reajuste según lo especificado en dicha normatividad, las mismas que fueron aprobadas mediante Decreto de Urgencia n.° 101-2020, con el cual se autorizó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones transferir recursos para financiar la implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado y la Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, que aprobó la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado".

Sin embargo, la Gerencia de Desarrollo Urbano formuló el Expediente Técnico con deficiencias técnicas sustanciales al margen de la normativa aplicable; toda vez que, el estudio de ingeniería tenía

¹ Aprobado mediante Decreto Supremo n.° 022-2016-VIVIENDA.

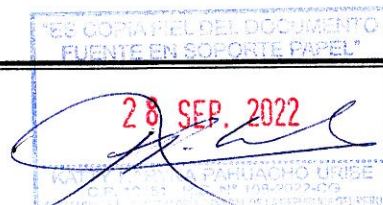
inconsistencias que no permitieron que la red de ciclovía propuesta satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red no es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; asimismo, se consideró en el trazo de la red de ciclovías, aquellas vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria; así como, se consideró vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, en vías no pavimentadas.

Así también, el expediente técnico contempló elementos de confinamiento y/o segregación sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales; así como, se distribuyó los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas la cantidades fueron sobredimensionadas; deficiencias que se encuentran evidenciadas en Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022; pese a ello, la Gerencia de Obras Públicas, resolvió su aprobación, sin previamente cautelar el cumplimiento del marco normativo aplicable.

Posteriormente a ello, habiendo tomado conocimiento de las consultas y observaciones y, del Informe Técnico de Compatibilidad del Proyecto, efectuado por el supervisor asistente técnico, donde se evidenciaba deficiencias en su formulación y lejos de subsanar dichas deficiencias antes de la ejecución del Proyecto, la Gerencia de Desarrollo Urbano elaboró la primera reformulación del Expediente Técnico; asimismo, la Unidad de Proyectos de Inversión, como resultado de su evaluación, concluyó en la aprobación del mismo, siendo aprobado mediante acto administrativo por la Gerencia de Obras Públicas; pese a que, aún persistía las mismas deficiencias técnicas que contravenían el marco normativo aplicable, las cuales también se encuentran evidenciadas en el Informe Técnico elaborado por las especialistas de la comisión de control; aun así, se dio inicio a la ejecución del Proyecto y estando en pleno desarrollo se elaboró la segunda reformulación del Expediente Técnico por la Gerencia de Desarrollo Urbano, de cuyo contenido se advierte que presentaba las mismas deficiencias técnicas sustanciales antes descritas, añadiéndose a ellas que, en diecinueve (19) vías que pertenecen al trazo de la red de ciclovías, no cumplían con la dimensión mínima del ancho establecido en la Guía; no obstante, la Gerencia de Obras Públicas, sin previamente verificar y advertir la persistencia de las deficiencias técnicas, volvió a aprobar la reformulación.

Por lo que, se formuló, evaluó y aprobó un Expediente Técnico y sus dos reformulaciones inobservando el numeral 6.2 del artículo 6º Ley n.º 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Sostenible, el artículo 18º del Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado con Decreto Supremo n.º 032-2005-MTC, el artículo 23º de la Norma Técnica GH.020 del Reglamento Nacional de Edificaciones.

Asimismo, incumplió los numerales 6.1, 6.4, 6.8 y 6.9 de la Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones, la Sección 1. Introducción, la jerarquía de vías y su relación con la infraestructura ciclovial, los requisitos de Seguridad, Directividad, Coherencia y Comodidad para una red de infraestructura ciclo-inclusiva y los principios de diseño para peatones, establecidos en el numeral 2.2 Principios de la Planificación; asimismo, el Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras naturales, Paso 2. Zonas de Producción de viajes, Paso 3. Zonas de Atracción de viajes y el Paso 6. Trazo de la Red Ciclista del numeral 2.3 Paso a paso del trazado de la red y sus respectivas especificaciones, de la Sección 2. Planificación; así también, los anchos mínimos y recomendados indicados en el numeral 3.1 Principios de diseño de la infraestructura y el numeral 3 Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales elementos de confinamiento de numeral 3.2



Paso a paso de diseño de la Sección 3. Diseño y dimensionamiento, todos ellos de la Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02, que aprueba la "Guía de Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado".

En consecuencia, el Expediente Técnico y sus dos reformulaciones aprobados con deficiencias técnicas sustanciales, ocasionó que la Entidad desembolsara S/246 517,13 por la compra de bienes y prestaciones de servicios, gasto que constituye perjuicio económico al Estado a causa de la inviabilidad de dichos documentos técnicos y generó obligaciones contractuales pendientes por S/1 060 350,50 sin ningún beneficio al ciudadano; además que, no se ha contribuido con una adecuada implementación del servicio de transporte sostenible no motorizado, el cual no fue iniciado oportunamente durante la inmovilización social obligatoria en el estado de Emergencia Sanitaria, incluso a la fecha, tampoco se cuenta con un sistema integrado de una red de ciclovías; toda vez que, el Proyecto no ha concluido con su ejecución, situación que evidencia la afectación a los intereses del Estado al no haberse cumplido con el objetivo y finalidad del Proyecto y del Decreto de Urgencia n.º 101-2020.

Lo expuesto, se describe a continuación:

1. De la elaboración y aprobación del Expediente Técnico con deficiencias técnicas sustanciales, generando demoras en su ejecución y dos reformulaciones del mismo.

1.1. Antecedentes a la aprobación del Expediente Técnico.

Mediante Ordenanza Municipal n.º 636-MPH/CM de 24 de abril de 2020 (**Apéndice n.º 7**), el Alcalde de la Entidad, aprobó el Plan de Acondicionamiento Territorial² (PAT) y el Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM) 2017-2037, para la provincia de Huancayo, departamento de Junín; cabe indicar que, este último contiene el detalle de los parámetros de diseño vinculados a la clasificación de vías urbanas que se debe tomar en cuenta para implementar la infraestructura del sistema de transporte no motorizado (ciclovías).

Posteriormente, mediante Acuerdo de Concejo Municipal n.º 044-2020-MPH/CM de 7 de mayo de 2020 (**Apéndice n.º 8**), suscrito por el Alcalde, los miembros del Concejo Municipal, acordaron en su artículo primero: "(...) **DECLARAR PRIORIDAD la adecuación temporalmente de la infraestructura vial para facilitar el transporte no motorizado como la bicicleta dentro del contexto de la pandemia por la propagación del COVID 19 y la posterior CONSTRUCCIÓN DE CICLOVÍAS dentro de la jurisdicción de la Municipalidad Provincial de Huancayo**". Asimismo, en su artículo segundo, recomendaron "(...) **se solicite a las Gerencias de Desarrollo Urbano, Planeamiento y Presupuesto emitir los informes técnicos para la ejecución de lo desarrollado en el primer fundamento**".

A razón de dicho acuerdo, mediante informe n.º 051-2020-MPH/GDU de 12 de mayo de 2020 (**Apéndice n.º 9**), el Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, remitió al Gerente Municipal, el proyecto de modificación del Plan de Desarrollo Metropolitano, indicando lo siguiente:

(...) y remitirle el PROYECTO DE MODIFICACIÓN DE PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO con la finalidad que se materialice la implementación de infraestructura NO MOTORIZADA (Ciclovías y Vías Peatonales):
(...)

² Publicado el 8 de mayo de 2020.

4. El proyecto consiste en los siguientes 3 aspectos:

1. Incorporación de la Red Metropolitana de Ciclovías Funcionales.
(...)

5. El proyecto se encuentra integrado por los planos en planta y corte de las redes viales, la memoria descriptiva y el proyecto de Ordenanza Municipal.

(...). (El subrayado es nuestro).

Sin embargo, mediante Acuerdo de Concejo Municipal n.º 047-2020-MPH/CM³ de 21 de mayo de 2020 (**Apéndice n.º 10**), los miembros del Concejo Municipal acordaron no aprobar el proyecto de modificación del Plan de Desarrollo Metropolitano, señalando lo siguiente: **"ARTICULO UNICO: NO APROBAR** el proyecto de "Ordenanza Municipal que aprueba la modificación del Plan Metropolitano de la Provincia de Huancayo en 3 aspectos: La incorporación de la red Metropolitana de Ciclovías Funcionales (...)"

En tal sentido, mediante informe n.º 057-2020-MPH/GDU de 21 de mayo de 2020 (**Apéndice n.º 11**), el Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, solicitó al Gerente Municipal, la reconsideración del voto del proyecto de modificación del Plan de Desarrollo Metropolitano, precisando que dicho proyecto no puede ser elaborado dentro de un procedimiento normal de planificación, ni tampoco se puede desarrollar un diagnóstico certero a causa de la pandemia. Por tanto, se desprende que el citado proyecto no guardaba relación con la realidad, ya que el referido Gerente reconoció que no se tiene un diagnóstico certero; sin embargo, contrariamente señaló que el proyecto había previsto escenarios antes y después de la pandemia; de modo que, argumentó su pedido en los términos siguientes:

(...)

1. Habiendo sido denegada la aprobación del proyecto, sugiero la reconsideración de la votación de parte de los regidores, por 2 motivos fundamentales: **el Estado de Emergencia y el cumplimiento del marco normativo técnico y legal competente.**

2. Sobre el **Estado de Emergencia**, el proyecto no puede ser elaborado dentro de un procedimiento normal de planificación, **no se puede desarrollar un diagnóstico certero**, ya que la pandemia del COVID es un fenómeno anómalo y por tanto su proyección no es cierta, además de que al ser como tal no hay ningún profesional, organismo ni institución a nivel mundial que pueda prever un escenario post pandemia. (...)

Sin embargo el proyecto ha previsto como mínimo escenarios ANTES Y DESPUES del COVID19, que permitirá transportar similares cantidades o masas poblacionales (305.000 pobladores aproximadamente).

(...)

3. Sobre el **cumplimiento del marco normativo técnico y legal**, los artículos 28 y 30, señalan un procedimiento y el plazo para 4 casos específicos:

- 1) Trazos de las vías Expresas, Arteriales y Colectoras
- 2) Las áreas de reserva para equipamiento educativo, de salud o, de recreación de nivel metropolitano, a fin de suprimirlas, reducirlas o reubicarlas.
- 3) Reorientar las áreas urbanizables.

Sobre el particular, en el séptimo párrafo de la parte considerativa se precisó: "(...) Que, mediante Dictamen N° 004-2020-MPH/CDU de 18 de mayo de 2020 de la Comisión de Administración Planeamiento y Presupuesto con el que recomienda aprobar el proyecto de Ordenanza Municipal que aprueba la modificación del Plan Metropolitano de la Provincia de Huancayo en 3 aspectos: La incorporación de la Metropolitana de Ciclovías Funcionales, la Modificación del sistema Vial Metropolitano y la Modificación de la Red Metropolitana de vías Peatonales. A fin de dotar a la población de un sistema de movilidad de calidad (...) pero que el Informe Legal no hace referencia al artículo 30° del Decreto Supremo N° 022-2016-VIVIENDA que señala que para las modificaciones al PDM se tiene que cumplir con el procedimiento establecido en el artículo 28° que tiene como requisitos y plazos, los cuales no se están cumpliendo y no procedería su modificación, pero tiene entendido que las modificaciones de los PDMS se tiene que enviar en consulta a las municipalidades distritales al ente regional y a otros entes, para que hagan sus observaciones de acuerdo al artículo 30 y 36 del Decreto Supremo N° 022-2016-VIVIENDA, tampoco se está estableciendo el nivel de riesgo de este proyecto porque se va a tomar de la parte de la calle Real e incluso de la parte de la acera; (...)"

4) Incluir nuevas áreas urbanas.

El proyecto no se configura ni vincula a ninguno de los 4 casos, ya que esto corresponde a MOVILIDAD URBANA.

(...)

Técnicamente el proyecto no contempla una modificación del trazo vial, ya que las vías conservan su alineamiento horizontal y vertical y no hay modificación de su diseño geométrico. Por tanto se asume que al no encontrarse establecido en los artículos mencionados no está sujeto a un procedimiento regular de Modificación del PDM.

(...)

CONCLUSIÓN:

Se sugiere, reconsiderar votación, considerando los fundamentos que exponen en el análisis. (El subrayado y énfasis es nuestro).

En atención a la solicitud de reconsideración, el Concejo Municipal, mediante Acuerdo de Concejo Municipal n.º 056-2020-MPH/CM de 5 de junio de 2020 (**Apéndice n.º 12**), acordaron: **"ARTÍCULO ÚNICO: RECHAZAR, la Reconsideración al Acuerdo de Concejo Municipal N° 047-2020-MPH/CM de 21 de mayo de 2020 que "No aprueba el proyecto de Ordenanza Municipal que aprueba la modificación del Plan Metropolitano de la Provincia de Huancayo en 3 aspectos: La incorporación de la metropolitana de ciclovías funcionales (...)", en Consecuencia, Ratifíquese el Acuerdo de Concejo Municipal N° 047-2020-MPH/CM; y, téngase por agotada la vía administrativa"**, sustentando dicho rechazo en la aplicación de los artículos 63º y 64º del Decreto Supremo n.º 022-2016-VIVIENDA, que aprueba el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible, los cuales están referidos a la movilidad urbana sostenible en la planificación urbana, efectuada mediante intervenciones eficaces destinadas a reorganizar los accesos a los centros poblados urbanos, favoreciendo la circulación vehicular y peatonal, mejorando las señalizaciones e incrementando los niveles de seguridad vial, además de minimizar los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de los ciudadanos y, que para su formulación se requiere la participación y concertación con la sociedad civil⁴.

En ese contexto, se advierte que el Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, venía solicitando la modificación del Plan de Desarrollo Metropolitano, en adelante "PDM" para la incorporación de la Red Metropolitana de Ciclovías Funcionales; aun cuando, el sólo hecho de modificar este plan, exigía cumplir con ciertos requisitos y plazos, además de una serie de coordinaciones con diferentes organismos, con municipalidades distritales y gobierno regional, además de contar con opiniones técnicas; así también, para la formulación del plan de movilidad urbana sostenible se requería la participación y concertación con la sociedad civil; sin embargo, el proyecto no cumplía con todo ello, motivo por el cual fueron denegadas por el Concejo Municipal de la Entidad.

Luego de cinco (5) días calendarios de haber sido rechazado la aprobación de modificación del PDM, mediante informe n.º 67-2020-MPH/GDU de 10 de junio de 2020 (**Apéndice n.º 14**), el Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, remitió al Gerente Municipal el informe n.º 155-2020-MPH/GDU-RNPP de 10 de junio de 2020 (**Apéndice n.º 15**) del Arq. Raúl Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, en el que informó sobre la reunión que mantuvo vía telefónica con el Ing. Juan José Quispe Medina, representante de Promovilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, bajo los términos siguientes:

⁴ Asimismo, mediante Acuerdo de Concejo Municipal n.º 057-2020-MPH/CM de 5 de junio de 2020 (**Apéndice n.º 13**), acordaron: **"NO APROBAR la Moción de Orden del Día (...) con el que proponen recomendar (...) la implementación de Ciclovías Temporales"**.

(...)

I. Antecedentes:

El 09/06/2020, mediante vía telefónica ordenada por su persona, se mantuvo una entrevista con el representante de Promovilidad – MTC, el Ing. Juan José Quispe Medina.

II Análisis:

- Habiendo realizado algunas consultas preliminares, se determinó tener una reunión entre representantes competentes de parte de nuestra institución y los especialistas de Promovilidad del MTC, quienes brindarían una breve capacitación y conversatorio **respecto a aspectos Técnico, Normativo y Presupuestal del PROYECTO DE CICLOVIAS DE HUANCAYO**.
- Se fijó la fecha del viernes 12/06 a las 3.00pm, en la plataforma que los especialistas nos brinden (...).

Asimismo, de modo paralelo, mediante informe n.º 231-2020-MPH/GOP-UI de 9 de junio de 2020 (**Apéndice n.º 16**), la Jefa Responsable de la Unidad de Proyectos de Inversión, solicitó información sobre ciclovías temporales al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, quien a través del memorando n.º 256-2020-MPH/GDU de 17 de junio de 2020 (**Apéndice n.º 17**), remitió al Gerente de Obras Públicas⁵ el informe n.º 158-2020-MPH/GDU-RNPP de 15 de junio de 2020 (**Apéndice n.º 18**) del Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, en el que señaló:

(...)

II. ANÁLISIS:

-La propuesta de Modificación del Plan de Desarrollo Metropolitano, se formuló con 2 objetivos:

1. Implementar ciclovías funcionales permanentes y
2. No vulnerar la propuesta de movilidad urbana y el sistema vial.

- Sin embargo, considerando la desaprobación de la propuesta, se logró sostener una reunión con representantes de PROMOVILIDAD del MTC.

- **PROMOVILIDAD, ha hecho de conocimiento mediante una exposición virtual, que el gobierno central tiene previsto un Decreto de Urgencia para la implementación de ciclovías, las mismas que desarrollará:**

1. Promulgación de un marco Técnico Normativo.
2. Disposición de presupuesto para Municipalidades Provinciales, previa evaluación.
3. Asesoramiento Técnico en la formulación de Plan y proyecto de Ciclovías.
4. Coordinación en 3 etapas para el desarrollo de las ciclovías.
 - o Planificación.
 - o Trabajo de campo.
 - o Expediente técnico.

- **Asimismo Promovilidad realizó 3 pedidos a nuestra Municipalidad.**

- 1.- Disponibilidad de un Equipo Técnico, mínimo de 3 profesionales (Arquitectos e Ingenieros). En este equipo, se requiere con Especialistas en formular expediente técnicos.
- 2.- Información respecto a movilidad urbana, adjuntando la siguiente relación (...). (El énfasis es nuestro).

Luego, con memorando n.º 997-2020-MPH/GOP de 19 de junio de 2020 (**Apéndice n.º 16**), el Gerente de Obras Públicas, trasladó el memorando n.º 256-2020-MPH/GDU de 17 de junio de 2020 (**Apéndice n.º 17**) a la Jefa Responsable de la Unidad de Proyectos de Inversión, quien a través del memorando n.º 049-2020-MPH/GOP-UI de 22 de junio de 2020 (**Apéndice n.º 16**), dispuso al Coordinador de Proyectos evaluar la propuesta de información de ciclovías. En atención a ello, el Coordinador de Proyectos de la Unidad de Proyectos de Inversión, mediante informe n.º 019-2020-MPH/UI-AFAS de 3 de julio de 2020 (**Apéndice n.º 16**), remitió a la Jefa Responsable de la Unidad de Proyectos de

⁵ Carlos Abel Pascual Álvarez.

Inversión, la evaluación de la propuesta de ciclovías en aquel entonces, señalando lo siguiente:

(...)

Conclusiones:

Realizado el trabajo de campo se ha podido evidenciar, que **existen vías que se encuentran a nivel de afirmado o pavimentado que se encuentran deteriorados los cuales no permitirían el funcionamiento de una ciclo vía**, también se ha evidenciado que las secciones viales de las vías no coinciden con las secciones establecidas en el Plan de Desarrollo Urbano 2006 – 2011 actualmente vigente.

(...)

Recomendaciones:

Se recomienda replantear la definición de la red de ciclistas se desarrolle de acuerdo a la metodología planteado por PROMOVILIDAD DEL MTC, (...). (El énfasis es nuestro).

Es así que, la documentación que recomendaba replantear la red de ciclovías, fue trasladada al Gerente de Obras Públicas mediante informe n.º 270-2020-MPH/GOP-UIP de 6 de julio de 2020 (**Apéndice n.º 16**) y a su vez al Gerente Municipal, mediante informe n.º 111-2020-MPH-GOP de 13 de julio de 2020 (**Apéndice n.º 16**).

Por otro lado, mediante informe n.º 176-2020-MPH/GDU-RNPP de 14 de julio de 2020 (**Apéndice n.º 19**), el Arq. Raúl Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, comunicó el avance del proyecto de ciclovías de Huancayo, al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, quien mediante informe n.º 088-2020-MPH/GDU de 17 de julio de 2020 (**Apéndice n.º 16**), remitió el mencionado documento al Gerente Municipal; de modo que, se informó lo siguiente:

(...)

2. El 12/6/2020, mediante plataforma ZOOM, se sostuvo la 1era reunión con PROMOVILIDAD del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC, donde se nos requirió información vinculada sobre la Provincial de Huancayo.
3. El 01/07/2020, mediante plataforma ZOOM se sostuvo la 2da reunión con PROMOVILIDAD, donde se nos expuso el plan de trabajo y su cronograma, asimismo se inició la 1era semana del trabajo, con el siguiente detalle:

ITEMS	SUB ITEMS	OBJETIVO	PLAZO
PLANIFICACIÓN Y DISEÑO	Definición de la red ciclista	Selección del trazo ciclista	1 semana
	Diseño de Ciclovías	Diseño de sección vial con la incorporación de ciclovías	1 semana
	Ciclo – parqueaderos e intersecciones conflictivas	Ubicar ciclo parqueaderos en centros atractores importantes. Identificar las intersecciones conflictivas	1 semana
	Elaboración del entregable	Compilación de información	1 semana
OPERACIÓN Y MONITORES	Dimensionamiento de Equipo Operativo	Conocer el equipo que custodiará las ciclovías temporales	2 días
	Indicadores de movilidad	Identificar el levantamiento de información sobre flujos ciclistas, antes de la implementación y durante la implementación	2 días



ITEMS	SUB ITEMS	OBJETIVO	PLAZO
	Elaboración del entregable	Compilación de información	1 día
PROMOCIÓN	Talleres y campañas	Detalle de actividades de promoción a ser realizadas Compilación de información	2 días
ENTREGABLE		Contiene 1. Planificación y diseño 2. Operación y Monitoreo 3. Promoción	5 semanas

4. El 01/07/2020 se conformó por coordinación interna el Equipo Técnico encargado del Proyecto, siendo los siguientes integrantes: (...)
5. El 09/07/2020, mediante plataforma ZOOM, se sostuvo la 3era, reunión con PROMOVIDAD donde se expuso el avance de la primera semana de trabajo.
6. El 10/07/2020, mediante plataforma ZOOM, se sostuvo una reunión con ACIPER – Asociación de Ciclistas del Perú, donde se expuso el avance del Proyecto.

II. ANALISIS:

(...)

La red de Ciclovías de Huancayo, que se encuentran en formulación será segregadas y temporales, no obstante esta obedecerá y de ser necesario se reajustará a la normatividad que será próximamente promulgada por el Gobierno Central, según lo manifestado por los representantes del PROMOVIDAD del MTC.

El proyecto se encuentra programado para 5 semanas que son un aproximado de 35 días calendarios, hasta la fecha se tiene avanzado la 1ra semana, (...)

Finalmente mediante el presente, se precisa que la formulación se está desarrollando con la asesoría de los especialistas de PROMOVIDAD del MTC, por tanto este es un proyecto mancomunado.

(...). (El subrayado y énfasis es nuestro).

Posteriormente, bajo los mismos argumentos vertidos en el informe n.º 176-2020-MPH/GDU-RNPP (Apéndice n.º 19), mediante informe n.º 90-2020-MPH/GDU de 24 de julio de 2020 (Apéndice n.º 16), el Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, nuevamente comunicó sobre el avance del proyecto de ciclovías al Gerente Municipal, agregando:

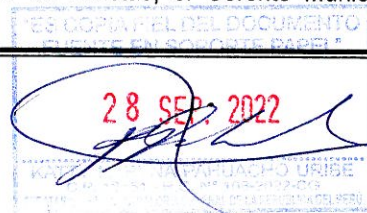
(...) El equipo Técnico responsables del PROYECTO DE CICLOVIAS DE HUANCAYO, no se ha hecho presente en su totalidad, teniendo la ausencia de tres personas en la participación de la segunda semana del cronograma de actividades (...)

3. Ante la necesidad de ejecutar el cumplimiento efectivo, del plan de trabajo y cronograma del PROYECTO DE CICLOVIAS DE HUANCAYO, y teniendo como consideración que el equipo técnico se encuentra incompleto, se ha conformado un nuevo equipo técnico, con apoyo del personal de la Gerencia de Desarrollo urbano (sic), siendo el siguiente:

NOMBRE	GERENCIA
ARQ. RAUL PANTOJA PASCUAL	GERENCIA DE DESARROLLO URBANO
(...)	(...)

(...).

Es así que, habiendo recibido el informe n.º 111-2020-MPH-GOP de 13 de julio de 2020 (Apéndice n.º 16), en el que se adjuntó el informe n.º 019-2020-MPH/UPI-AFAS de 3 de julio de 2020 (Apéndice n.º 16), a través del cual el Coordinador de Proyectos advirtió que las vías se encontraban deterioradas y no permitirían el funcionamiento de la ciclovía; además, recomendó replantear la red de ciclistas, el Gerente Municipal a través del



memorando n.º 879-2020-MPH/GM de 27 de julio de 2020 (**Apéndice n.º 16**), trasladó la documentación al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, para su consideración, en los términos siguientes: *"Adjunto al presente, el Informe n.º 111-2020-MPH-GOP evaluación de la propuesta del proyecto de ciclovías en los distritos de el Tambo, Chilca y Huancayo para su consideración en el proyecto que su despacho viene elaborando."*

Asimismo, en cuanto a los informes n.ºs 088 y 090-MPH/GDU de 17 y 24 de julio de 2020 (**Apéndice n.º 16**), el Gerente Municipal, indicó: *"Por otro lado, respecto a su Informe N.º 088-2020-MPH/GDU e Informe N.º 090-2020-MPH/GDU con los cuales informa sobre los avances del referido proyecto y la conformación de un nuevo equipo técnico, le manifiesto que corresponde continuar con la ejecución del referido proyecto hasta su culminación"*.

Al respecto, se puede advertir que el proyecto de implementación de ciclovías de Huancayo fue propuesto como segregadas y temporales y se encontraba en formulación a cargo del Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación y el Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, con la asesoría de Promovilidad; además, tenían conocimiento que posteriormente se promulgaría un marco normativo específico por parte del Gobierno Central; por ello, precisaron que de ser necesario, el proyecto sería reajustado a dicha normativa; así también, tenían conocimiento que el proyecto en formulación había considerado vías que se encontraban deterioradas y que no permitiría el funcionamiento de una ciclovía, debiendo replantear la red de ciclistas de acuerdo a la metodología de Promovilidad, conforme fue señalado por el Coordinador de Proyectos de la Unidad de Proyectos de Inversión; por tanto, considerando lo antes descrito, se advierte que dicho proyecto, durante su formulación, debía de ser reajustado.

Luego, el 27 de agosto de 2020 se publicó el 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", estableciendo en el numeral 2.1 del artículo 2º, la autorización al Ministerio de Transporte y Comunicaciones de realizar transferencias financieras a favor de las municipales provinciales consignadas en el anexo del referido marco normativo, a fin de financiar la implementación de sistemas de transporte no motorizado mediante acciones de adecuación y/o mantenimiento de los elementos de la sección vial, en el marco de sus competencias, estando considerado la Entidad como municipalidad beneficiaria de dicha transferencia.

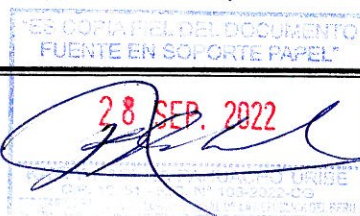
Más adelante y en cumplimiento al artículo 3º del mencionado Decreto de Urgencia, a través de la Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 del 12 de octubre de 2020, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en adelante "MTC", aprobó la *"Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado"*, en adelante la "Guía", documento técnico que contiene los lineamientos, criterios, condiciones y procedimientos para la adecuación y/o mantenimiento de los elementos de la sección vial

6 Al respecto, el mencionado artículo señaló:

Artículo 3. Documento Técnico para la adecuación y/o mantenimiento de los Sistemas de Transporte Sostenible No Motorizado

3.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial, aprueba un Documento Técnico conteniendo 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, a ser implementados por las Municipalidades Provinciales, en sus respectivas jurisdicciones. Dicho documento técnico se emite en coordinación con el Ministerio de Ambiente.

3.2 Asimismo, en los citados lineamientos se establecen los parámetros, formatos y plazos de la solicitud y de los informes que deben presentar las Municipalidades Provinciales.



para la implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, a ser implementados por las municipalidades provinciales en sus respectivas jurisdicciones.

1.2. Aprobación del Expediente Técnico con deficiencias técnicas sustanciales.

De la información proporcionada por la Gerencia de Obras Públicas⁷ en relación a la aprobación del Expediente Técnico, se ha evidenciado que mediante oficio n.º 249-2020-MPH/A (Apéndice n.º 21) y oficio n.º 77-2020-MPH/GM (Apéndice n.º 22), ambos de 14 de octubre de 2020, el Alcalde y Gerente Municipal, respectivamente, solicitaron al Ministro de Transporte y Comunicaciones, con atención a Promovilidad, la asistencia técnica para la implementación de Sistemas de Transportes Sostenible no Motorizado - Ciclovías, en referencia al Decreto de Urgencia n.º 101-2020.

Luego, con oficio n.º 083-2020-MPH/GM de 28 de octubre de 2020 (Apéndice n.º 23), el Gerente Municipal, remitió al Ministro de Transportes y Comunicaciones, con atención a Promovilidad, la documentación técnica del Proyecto, con la finalidad de continuar con el trámite de aprobación de la transferencia financiera a favor de la Entidad.

Posteriormente y de forma paralela a la solicitud remitida a Promovilidad, mediante informe n.º 527-2020-MPH/GOP-UI de 10 de noviembre de 2020 (Apéndice n.º 24), el Arq. Hugo Abel Villaverde Rafael, jefe responsable de la Unidad de Proyectos de Inversión, comunicó al Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, el informe de aprobación del Expediente Técnico del Proyecto, indicando lo siguiente:

(...)

CONTENIDO DEL EXPEDIENTE TECNICO:

- Memoria descriptiva
- Metrados
- Análisis de precios unitarios
- Presupuesto
- Cronogramas
- Especificaciones técnicas
- Estudios de ingeniería
- Anexos – planos
- Detalles – planos
- Plan de operación y monitoreo
- Plan de promoción

METAS DEL PROYECTO:

PRIMERA ETAPA: Se ha seleccionado las vías que articulan a todo sistema, su extensión asciende a 14.648Km, siendo específicamente las siguientes:

Vía	Tramo	Tipo	Km
Av. Mariscal Castilla y Calle Real	Av. Evitamiento – Av. 9 de diciembre	Bidireccional y Unidireccional	5.028
Av. Progreso	Av. Mariscal Castilla – Av. Tahuantinsuyo	Bidireccional	0.191
Av. J. C. Mariátegui	Av. Circunvalación – Jr. Las Flores	Bidireccional	2.919
Jr. Ayacucho	Calle Real – Av. Ferrocarril	Bidireccional	0.524

⁷ Remitido mediante oficio n.º 225-2022-MPH/GOP, recibido el 10 de mayo de 2022 (Apéndice n.º 20).

Vía	Tramo	Tipo	Km
Av. Centenario	Av. Ferrocarril – Av. Francisco Solano	Bidireccional	0.475
Jr. Pichcus	Av. Francisco Solano – Jr. José Gálvez	Bidireccional	0.413
Av. Santivañez	Jr. José Gálvez – Av. Mártires del Periodismo	Bidireccional	1.247
Jr. Puno	Calle real – Av. Huancavelica	Bidireccional	0.499
Av. D. A. Carrión	Calle Real – Av. Alameda Las Flores	Bidireccional	1.947
Av. Ferrocarril	Calle Real - Auquimarca	Bidireccional	1.405

SEGUNDA ETAPA: Se ha seleccionado las vías que complementan a todo sistema, u extensión asciende a 8,279Km, siendo específicamente las siguientes:

Vía	Tramo	Tipo	Km
Jr. Ricardo Menéndez	Calle Real – Jr. Las Violetas	Bidireccional	0.756
Jr. Las Violetas	Jr. Ricardo Menéndez- Jr. Amarilis	Bidireccional	0.199
Jr. Amarilis	Jr. Violetas – Av. Independencia	Bidireccional	0.408
Jr. Juan Parra del Riego	Calle Real – Av. Sucre	Bidireccional	1 052
Jr. Piura	Calle Real – Av. Huancavelica	Bidireccional	0.495
Av. Yanama	Av. Huancavelica – Río Chilca	Bidireccional	1.012
Jr. San Martín	Av. Daniel Alcides Carrión – Jr. Piura	Bidireccional	0.601
Jr. Arica	Av. Ferrocarril – Av. Jacinto Ibarra	Bidireccional	0.365
Av. Jacinto Ibarra	Jr. Angaraes – Av. Ocopilla	Bidireccional	0.058
Av. Ocopilla	Av. Jacinto Ibarra – Jr. Miller	Bidireccional	1.388
Jr. Santos Chocano	Calle Real – Av. General Córdova	Bidireccional	0.772
Av. General Córdova	Av. Ferrocarril – Av. Los Próceres	Bidireccional	1.173

TERCERA ETAPA: Se ha seleccionado las vías que requieren alguna administrativa adicional para poder ser incluida en todo sistema, su extensión asciende a 4 805Km, siendo específicamente las siguientes:

Vía	Tramo	Tipo	Km
Calle Real	Av. 9 de diciembre – Jr. Túpac Amaru	Bidireccional	1.864
Av. Palian	Av. La victoria – Av. San Carlos	Bidireccional	1.883
Av. Mártires del Periodismo	Av. San Carlos – Av. Calmell del Solar	Bidireccional	1.058

PRESUPUESTO DE LA OBRA

El Presupuesto Total de la Obra asciende a **1,780, 643.79 (...)**

DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO
1 ERA ETAPA COCLOVIA TEMPORAL	960,591.10
2 DA ETAPA CICLOVIA TEMPORAL	416,440.42
3 ERA ETAPA COCLOVIA TEMPORAL	302,020.10
COSTO DIRECTO	1,679.060.62
GASTOS GENERALES (5%)	83,953.03
SUB TOTAL	1,763,013.65
SUPERVISIÓN (1%)	17,630.14
PRESUPUESTO TOTAL	1,780,643.79

(...)



Conclusiones y recomendaciones

- Se concluye que el expediente técnico del proyecto **"Implantación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado – Municipalidad Provincial de Huancayo"** cuenta con el contenido mínimo según los lineamientos de la GUIA DE IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO del MTC
- Se recomienda que se continúe el trámite para la Resolución de Aprobación por parte de la Gerencia de Obras Públicas. (subrayado es nuestro).

Es así que, con la opinión del Arq. Hugo Abel Villaverde Rafael, jefe responsable de la Unidad de Proyectos de Inversión, mediante Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2020-MPH/GOP⁸ de 12 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 25**), el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, aprobó el Expediente Técnico "IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO", con un presupuesto total de S/1 780 643,79; con precios actualizados al mes de octubre 2020; incluidos gastos generales y supervisión, la modalidad de ejecución por Administración Directa con un plazo de ejecución de cuarenta y cinco (45) días calendarios, disgregado de la siguiente manera:

CUADRO N° 1
PRESUPUESTO APROBADO POR LA ENTIDAD

Descripción	Costo S/
1ra Etapa Ciclovía temporal	960 591,10
2da Etapa Ciclovía temporal	416 440,42
3era Etapa Ciclovía temporal	302029,10
Costo Directo	1 679 060,62
Gastos Generales (5%)	83 953,03
Sub Total	1 763,013,65
Supervisión	17 630,14
Presupuesto Total	1 780 643,79*

Fuente: Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2020-MPH/GOP (**Apéndice n.º 25**).

Elaborado por: Comisión de Control.

(*) Importe que coincide con el presupuesto considerado en el informe n.º 527-2020-MPH/GOP-UPi de 10 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 24**).

Asimismo, en su artículo 2º precisó: *"RESPONSABILIZAR de las posibles deficiencias del Expediente Técnico a los profesionales Arq. Mercedes Espinoza Ventura, Ing. Alex Carhuamaca Cente Evaluador quienes elaboraron y aprobaron el expediente técnico."*, información que no guarda relación con la realidad.

Sin embargo, se ha evidenciado otra Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2020-MPH/GOP de 12 de noviembre de 2020⁹ (**Apéndice n.º 26**), suscrito por el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, a través del cual aprobó el Expediente Técnico del Proyecto que consta de siete (7) archivadores y responsabilizó de las posibles deficiencias técnicas de dicho expediente a los profesionales en arquitectura Raúl Pantoja Pascual y Hugo Abel Villaverde Rafael; asimismo, se consideró un

⁸ Resolución remitida por el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas con oficio n.º 215-2022-MPH/GOP, recibido el 4 de mayo de 2022 (**Apéndice n.º 27**).

⁹ Remitido mediante oficio n.º 225-2022-MPH/GOP, recibido el 10 de mayo de 2022 (**Apéndice n.º 20**), resolución que también fue adjuntada al oficio n.º 530-2021-MPH/GOP, recibido el 10 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 28**) de la atención de requerimiento de información por parte del Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas.

presupuesto diferente al anterior, el cual asciende a un total de S/1 774 877,42, desgregado de la siguiente forma:

CUADRO N° 2
PRESUPUESTO APROBADO POR LA ENTIDAD

Descripción	Costo S/
Costo Directo	1 673 294,25 ¹⁰
Gastos Generales (5%)	83 953,03
Sub Total	1 763,013,65
Supervisión	17 630,14
Presupuesto Total	1 774 877,42

Fuente: Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 116-2020-MPH/GOP (Apéndice n.° 26).
Elaborado por: Comisión de Control.

Bajo este contexto, se advierte la existencia de dos (2) resoluciones de Gerencia de Obras Públicas n.° 116-2020-MPH/GOP de 12 de noviembre de 2020 de diferente contenido (costo directo, presupuesto total y responsables); por lo que, mediante oficio n.° 016-2022-CG/OC0411-SCE1 de 13 de mayo de 2022 (Apéndice n.° 29), la Comisión de Control requirió al mencionado funcionario precisar cuál de dichas resoluciones es la que aprobó el Expediente Técnico del Proyecto; así como, si existieron modificaciones, subsanaciones, correcciones u otro similar; cuya respuesta se atendió a través del oficio n.° 252-2022-MPH/GOP, recibido el 24 de mayo de 2022 (Apéndice n.° 30), en el que señaló:

(...)

Se precisa que la aprobación del expediente técnico, se realizó mediante la Resolución de Gerencia de Obras Públicas N° 116-2020-MPH/GOP de fecha 12 de noviembre del 2020, donde se resuelve aprobar el Expediente Técnico denominado "IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO", Con un presupuesto total de UN MILLÓN SETECIENTOS SETENTA Y CUANTRO MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y SIETE CON 42/100 SOLES (1,774,877.42) (...). Con el desgregado siguiente:

Descripción	Costo S/.
Costo directo	1,673,294.25
Gastos Generales	83,953.03
Sub Total	1,763,013.65
Supervisión	17,630.14
Presupuesto Total	1,774,877.42

(...)

Posterior a la emisión de la resolución de gerencia de obras Públicas N° 116-2020-MPH/GOP de fecha 12 de noviembre del 2020, no se presentó modificación, subsanación, corrección u otro similar. Sobre la existencia de una segunda resolución de Aprobación de Expediente técnico se precisa que se pudo ocasionar por un traspapeleo administrativo. Los que los trabajos realizados durante la ejecución física de la actividad se realizaron en base a la resolución con el desgregado descrito con un presupuesto total de S/. 1, 774,877.42 soles.

(...). (Sic) (El énfasis es nuestro).

Por tanto, se concluye que el acto administrativo de aprobación del Expediente Técnico fue efectuado mediante Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 116-2020-MPH/GOP de 12 de noviembre de 2020 (Apéndice n.° 26), cuyo contenido hace referencia al presupuesto

¹⁰ Monto que coincide con la Resolución Ministerial n.° 0837-2020-MTC/01.02, publicado el 26 de noviembre de 2020, mediante el cual se aprobó la transferencia financiera a favor de la Entidad.

total de S/1 774 877,42; considerando como responsables de las posibles deficiencias técnicas del mismo, a los profesionales en arquitectura Raúl Nolberto Pantoja Pascual y Hugo Abel Villaverde Rafael.

En este sentido, se desprende que el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, en un primer momento, suscribió la resolución que aprobó el Expediente Técnico con un presupuesto total de S/1 780 643,79, basándose en el informe n.º 527-2020-MPH/GOP-UI de 10 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 24**) del Arq. Hugo Abel Villaverde Rafael, jefe responsable de la Unidad de Proyectos de Inversión, ya que el contenido de la resolución coincide con el presupuesto fijado en dicho informe.

Posterior a ello, suscribió la resolución que aprobó el Expediente Técnico con un nuevo presupuesto total que asciende a S/1 774 877,42 y un costo directo de S/1 673 294,25¹¹; asimismo, dentro del considerando de esta última resolución, precisó: "Que, con informe N° 527-2020-MPH/GOP-UI (...), el jefe responsable de la unidad de proyectos de Inversión (...) concluye con la aprobación del expediente técnico (...) con un presupuesto total de (...) (S/ 1, 774,877.42) (...), por lo cual se recomienda que se continúe el trámite (...)"; sin embargo, dicha aseveración es falsa, ya que el contenido del citado informe señala un presupuesto de S/1 780 643,79 y no de S/1 774 877,42; además, no guarda relación con los metrados contemplados en el Expediente Técnico aprobado, el cual fue proporcionado por el mismo Gerente de Obras Públicas mediante oficio n.º 032-2022-MPH/GOP de 25 de enero de 2022 (**Apéndice n.º 31**); es decir, el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, fue el único responsable de la aprobación del Expediente Técnico, puesto que no se cuenta con opinión favorable de otra unidad orgánica.

A cuatro (4) días después de haberse aprobado el Expediente Técnico del Proyecto, recién mediante informe n.º 122-2020-MTC/30.01 de 16 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 32**), suscrito por el Director de Fortalecimiento y Planificación de la Movilidad, Promovilidad, otorgó opinión favorable al Expediente Técnico, cuyo costo directo aprobado fue de S/1 673 294,25, concluyendo y recomendando lo siguiente:

(...)

1. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

(...)

32. De acuerdo a lo expuesto en el presente informe, se efectuó la revisión por el Equipo Técnico de PROMOVILIDAD, concluyéndose que el Expediente de Implementación del Sistema de Transporte no Motorizado presentado por la Municipalidad Provincial de Huancaayo, el cual **tiene como objetivo la implementación de 39.72 km** de sistema de transporte sostenible no motorizado mediante acciones de adecuación y/o mantenimiento de sus elementos de sección vial, dicho expediente **ha presupuestado el monto total de S/ 1,673,294.25** (un millón seiscientos setenta y tres mil doscientos noventa y cuatro con 25/100 soles) y un plazo de 45 días calendario, el mismo que cuenta con opinión técnica favorable en base a la verificación y análisis de la solicitud.

En atención a lo expuesto, se recomienda:

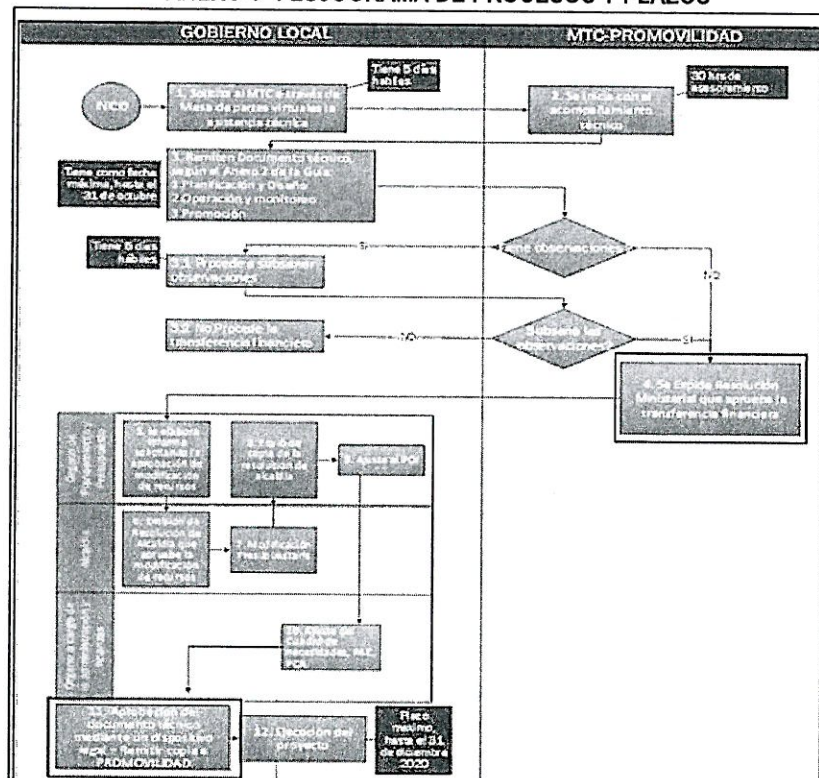
33. Remitir, el presente documento y anexos a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, para que en atención a sus competencias y funciones viabilice la emisión de la Resolución Ministerial. (El énfasis es nuestro).

¹¹ Monto que coincide con la Resolución Ministerial n.º 0837-2020-MTC/01.02, publicado el 26 de noviembre de 2020, mediante el cual se aprobó la transferencia financiera a favor de la Entidad.

Por tanto, contando con la opinión técnica favorable del Director de Fortalecimiento y Planificación de la Movilidad, a través de la Resolución Ministerial n.º 0837-2020-MTC/01.02, publicado el 26 de noviembre de 2020, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, aprobó la transferencia financiera a favor de Entidad por el monto ascendente a S/1 673 294,25 el mismo que corresponde al costo directo del Proyecto. Finalmente, mediante Resolución de Alcaldía n.º 287-2020-MPH/A de 30 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 33**), el Alcalde, resolvió: "Apruébese la desagregación de los recursos aprobados mediante Resolución Ministerial n.º 837-2020-MTC/01.02 por un monto de S/1,673,295.00 (...) con cargo a la fuente de financiamiento 04 Donaciones y Transferencias (...)".

De lo expuesto, se advierte que el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, aprobó el Expediente Técnico del Proyecto el 12 de noviembre de 2020 con la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2020-MPH/GOP (**Apéndice n.º 26**); es decir, incluso antes que Promovilidad emitiera opinión técnica favorable mediante informe n.º 122-2020-MTC/30.01 de 16 de noviembre de 2020, el mismo que sirvió de sustento para la aprobación de la transferencia financiera por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el cual fue otorgado el 25 de noviembre de 2020, mediante la Resolución Ministerial n.º 0837-2020-MTC/01.02; incumpliendo de esta forma, los procesos y plazos contemplados en el Anexo N° 4 "Flujograma de Procesos y Plazos" de la Guía, en el que estableció que primero el MTC – Promovilidad expide la Resolución Ministerial que aprueba la transferencia financiera y posteriormente la Entidad aprueba el documento técnico mediante un dispositivo legal, conforme a mayor detalle se explica en la imagen siguiente:

IMAGEN N° 1
ANEXO 4 "FLUJOGRAMA DE PROCESOS Y PLAZOS"



Fuente: Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado aprobado con Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 del 12 de octubre de 2020.



CUADRO N° 3

DEFICIENCIAS TÉCNICAS SUSTANCIALES DEL EXPEDIENTE TÉCNICO IDENTIFICADAS POR LAS ESPECIALISTAS DE LA COMISIÓN

Deficiencia técnica	Detalle de la deficiencia técnica sustancial		Normativa inobservada
		determinado por los propios Proyectistas; es decir, no hay un trazo que permita llegar a los lugares antes descritos.	infraestructura ciclo-inclusiva Coherencia 2.3 Paso a paso del trazado de la red Paso 6. Trazo de la Red Ciclista
La red de ciclovías no es continua, afectando la viabilidad y seguridad de los ciclistas; así como, el tránsito de los peatones. <i>pc.</i> <i>[Firma]</i>		Se identificó la existencia de martillos, postes, mobiliario urbano, vivienda no alienada, bermas, semáforos, barandas, entre otros, que obstruyen la circulación fluida de los ciclistas, en los siguientes tramos:	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 1. Introducción Sección 2. Planificación 2.2 Principios de la Planificación Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva. Tabla 2. Aplicación de los cinco requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva Directividad Coherencia Principios de diseño para peatones 2.3. Paso a paso del trazado de la red Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones Numeral 6.9 Norma Técnica GH.020 del Reglamento Nacional de Edificaciones Artículo 23°
	Calle Real	Tramo: Jr. 2 de Mayo hasta el Jr. P. Peralta, en todas sus intersecciones se evidenció la existencia de martillos, postes y mobiliario urbano (letreros con nombre de las calles y carteleras). Tramo: Jr. P. Peralta – Jr. C. Alegría, se evidenció la existencia de un poste.	
	Jr. San Martín	Tramo: Jr. Ica – Av. Yanama, se evidenció la existencia de un inmueble no alineado a la vía y que parte de esta ocupa el sector donde se proyectó la ciclovía; asimismo, existe un poste que obstruye la circulación de los ciclistas.	
	Av. Mártires del Periodismo	Tramo: Jr. Santa Beatriz – Jr. Alhelies, se evidenció la existencia de un martillo y mobiliario urbano (cartelera).	
	Av. Santivañez	Tramo: Prolg. Abancay – Av. Uruguay, se evidenció la existencia de berma central y un poste de alumbrado público en el sector donde se proyectó la ciclovía.	
	Canalización	Altura de la intersección de la Av. Leandra Torres con la Av. Centenario, se evidenció la existencia de un desnivel de 31 cm; así como, la presencia de un semáforo, una baranda y un martillo.	
	Jr. Amarilis	Tramo: Jr. Las Violetas – Jr. Alhelies, se evidenciaron la existencia de un martillo y mobiliario urbano (papeleras).	
	Jr. Santos Chocano	Tramo: Pje. Humboldt – Jr. José Balta, se evidenció la existencia de martillos.	
		Asimismo, en tres (3) tramos donde se trazó la red de ciclovías tampoco es continua porque existe martillos; sin embargo, propusieron la remoción de martillos, contraviniendo el objetivo del Proyecto el cual es de carácter temporal, situación que afectaba la infraestructura vial existente al remover dichos martillos, incluso el tránsito de las personas con discapacidad, debido a que, en los martillos se ubican las rampas que facilitan el desplazamiento de las citadas personas. Estos tramos, son los siguientes:	
	Jr. Las Violetas	Tramo: Jr. Ricardo Menéndez – Jr. Amarilis, se evidenció la existencia de martillos en cada intersección y postes.	
El trazo de la red de ciclovías consideró vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal a pesar de ser inviable, generando inseguridad a los ciclistas. <i>[Firma]</i>		Tramo: Jr. Las Violetas – Jr. Alhelies se evidenció la existencia de un martillo y mobiliario urbano (letreros con el nombre de las calles)	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 1. Introducción Sección 2. Planificación 2.2 Principios de Planificación Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovía Vías expresas 2.3 Paso a paso del trazado de la red Paso 1. Identificación vías de conexión Red Vial Nacional y Departamental
		Tramo: Av. Huancavelica – Av. Alameda de las Flores se evidenció la existencia de martillos en cada intersección; así como, mobiliario urbano (jardinería, semáforo y cartelera) y postes en cada cuadra,	
		Tramo: Av. Huancavelica – Av. Alameda de las Flores se evidenció la existencia de martillos en cada intersección; así como, mobiliario urbano (jardinería, semáforo y cartelera) y postes en cada cuadra,	
	Red Vial Vecinal – JU 024	Av. Mariscal Castilla y Calle Real Tramo: Av. Evitamiento – Av. Progreso Av. Progreso Tramo: Av. Mariscal Castilla – Av. Tahuantinsuyo	



Calculo conforme al cuadro n.° 15 del Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.° 5).

Informe de Control Específico N° 016-2022-2-0411-SCE
 Período de 2 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2021



CUADRO N° 3

DEFICIENCIAS TÉCNICAS SUSTANCIALES DEL EXPEDIENTE TÉCNICO IDENTIFICADAS POR LAS ESPECIALISTAS DE LA COMISIÓN

Deficiencia técnica	Detalle de la deficiencia técnica sustancial		Normativa inobservada
	Red Vial Departamental – JU 108	Jr. Ayacucho Tramo: Calle Real – Av. Ferrocarril Av. Palian Tramo: Av. San Carlos – Calle 30 de Mayo Av. Mártires del Periodismo Tramo: Jr. Santa Beatriz – Av. San Carlos	
	Red Vial Nacional – PE 3SC	Calle Real Tramo: Av. 9 de diciembre – Jr. Los Héroes	
El trazo de la red de ciclovías se realizó en la zona de ferrocarril a pesar que es una zona intangible y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria.	Se proyectó, dentro de la zona de ferrocarril, la implementación de ciclovías bidireccionales en una longitud de 1,91 km aproximadamente, lo que representa el 4,81% de toda la red de ciclovías con un presupuesto de S/79 574,86 ¹³ , en la Av. Ferrocarril (tramo: Calle Real – Av. 9 de diciembre), ubicándolas al costado de la vía férrea; es decir, dentro del mínimo de cinco (5) metros del lado del eje de la vía férrea; pese a que, las autoridades competentes están obligadas a preservar la intangibilidad de dicha área, no extendiendo a favor propio o de terceros ninguna licencia de construcción, propiedad u otra forma de utilización; asimismo, tampoco contaron con autorización del uso parcial de la zona, conforme se señala en el informe n.º 0123-2022-MTC/19.01-FHH de 31 de mayo de 2022 ¹⁴ (Apéndice n.º 35).		Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado con Decreto Supremo n.º 032-2005-MTC Artículo 18.- Zona del ferrocarril
f.c. \$ La superficie de rodadura donde se proyectó la implementación de las ciclovías no es uniforme, generando inseguridad e incomodidad en el ciclista.	Av. Mariscal Castilla	En la intersección con la Av. Julio Sumar, distrito de El Tambo, se encuentra deteriorada presentando grietas.	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 1. Introducción Sección 2. Planificación 2.2 Principios de Planificación Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva. Tabla 2. Aplicación de los cinco requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva Comodidad Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones Numeral 6.4
	Calle Real	En la intersección con la Av. Ferrocarril, distrito de Huancayo, se encuentra deteriorada presentando grietas y baches.	
	Jr. Ricardo Menedez	En la intersección con la Av. Huancavelica, distrito de El Tambo, se encuentra deteriorada presentando baches y fisuras.	
	Av. J.C. Mariategui	En la intersección con el Jr. Arequipa, distrito de El Tambo, se encuentra deteriorada presentando despostillamiento de juntas.	
	Av. Centenario	En la intersección con el Jr. Huancas, distrito de Huancayo, se encuentra deteriorada presentando baches y grietas.	
	Av. Palian	En la intersección con el Jr. Santa Rosa, distrito de Huancayo, se encuentra deteriorada presentando baches.	
	Av. D. A. Carrión	En la intersección con la Av. Catalina Huanca, distrito de Huancayo, se encuentra deteriorada presentando baches.	
	Av. Ocopilla	En la intersección con el Jr. Miller, distrito de Huancayo, se encuentra deteriorada presentando baches y grietas.	
	Jr. Santos Chocano	En la intersección con la Av. General Córdova, distrito de Chilca, se encuentra deteriorada presentando grietas y baches. En la intersección con el Jr. Sucre, distrito de Chilca, se encuentra deteriorada presentando grietas y baches.	
	En tres (3) tramos donde se proyectó la implementación de las ciclovías no se encuentran pavimentados, cuya longitud es de 378 m y el presupuesto asciende a S/15 924,10 ¹⁵ ; es decir, se consideró la ejecución de, entre otras, las partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas en zonas no pavimentadas, siendo estas inviables. El detalle de estas zonas se detalla a continuación:		
	Av. José Carlos Mariátegui	A partir del Jr. Los Gladiolos hacia el este, la vía no se encuentra pavimentada; sin embargo, la propuesta contempla una ciclovía bidireccional hasta el Jr. Las Flores de 222 m.	



Cálculo conforme al cuadro n.° 20 del Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**).
Adjunto al oficio n.° 0012-2022-MTC/19.01, recibido el 2 de junio de 2022 (**Apéndice n.° 35**).
Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**), página 75.

Informe de Control Específico N° 016-2022-2-0411-SCE
Periodo de 2 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2021



CUADRO N° 3

DEFICIENCIAS TÉCNICAS SUSTANCIALES DEL EXPEDIENTE TÉCNICO IDENTIFICADAS POR LAS ESPECIALISTAS DE LA COMISIÓN

Deficiencia técnica	Detalle de la deficiencia técnica sustancial	Normativa inobservada
lc. §.	Jr. Santos Chocano Tramo: Jr. 28 de Julio y Jr. Arequipa¹⁶, se evidenció que aproximadamente 21 m no se encuentra pavimentado; sin embargo, la propuesta contempla una ciclovía bidireccional.	
	Av. Ferrocarril y Av. Leoncio Prado Intersección de la Av. Ferrocarril con la Av. Leoncio Prado¹⁷ se evidenció que aproximadamente 135 m no se encuentra pavimentado; sin embargo, la propuesta contempla una ciclovía bidireccional. Por otro lado, se advierte que, no se adjuntó un sustento técnico sobre el estado de la superficie de rodadura de la ciclovía; asimismo, tampoco consideraron una partida de mantenimiento de vías en el presupuesto, a pesar de tener conocimiento de dicha situación el Gerente de Desarrollo Urbano y el Gerente de Obras Públicas, el cual fue puesto de conocimiento en el Informe Técnico n.° 038-2020-MPH/GTT/CAJB de 22 de octubre de 2020, antes de la aprobación del Expediente Técnico. Además, las vías deterioradas a la que hace mención dicho informe, persisten en la actualidad, tal como se evidenció de la Inspección Física realizada por las Especialistas de la Comisión de Control.	
Proyectistas propusieron elementos de confinamiento y/o segregación sin realizar un estudio técnico previo, afectando la seguridad del ciclista, la infraestructura vial y el libre acceso a inmuebles de propiedad privada; además de incrementar el presupuesto en S/161 448 por el redimensionamiento de los mismos.	Elementos de confinamiento y/o segregación propuestos sin obedecer el carácter temporal del proyecto. Se definió que los elementos de confinamiento y/o segregación (topellantas y bolardos) deben estar anclados a la vía; es decir, fijados mediante tornillos de ajuste y/o pernos de anclaje a una base de concreto en el caso de los bolardos; así como, pernos de expansión en el caso de los topellantas, denotando un procedimiento constructivo de carácter permanente, debido a que estos elementos estarían fijos en el pavimento, situación que discrepa con el carácter temporal del Proyecto, conforme se estableció en la memoria descriptiva¹⁸ del Expediente Técnico, con la finalidad de que la implementación de la red de ciclovías sea de intervención rápida y de bajo costo; además que sean desmontables para permitir la conservación de las vías. Elementos de segregación y/o confinamiento para vías arteriales, colectoras y locales, sin diferenciar su función, forma y uso. - Se estableció la colocación del delineador simple (bolardo), como elemento de segregación en las vías arteriales, sin tener en cuenta que por sus características pueden ser fácilmente derribados y dañados, debido al alto tránsito que por función alberga este tipo de vías; a pesar que, la Guía recomienda colocar la tranquera tipo maletín o la barrera tipo tambor. - Se determinó la implementación de elementos de confinamiento y/o segregación (bolardos y bordillos) en todas las vías locales, sin analizar las velocidades establecidas, los volúmenes de tránsito y los medios de transporte que circulan en ella, que permita corroborar la necesidad de proteger la circulación de los ciclistas; a pesar que la Guía señala que puede ser más efectivo implementar el ciclocarril. - En la vía sobre el canal (tramo: Av. Leandra Torres – Jr. Abancay), se propuso implementar elementos de confinamiento y/o segregación; aun cuando, no era necesario, debido a que el canal no se encuentra adyacente a ninguna vía vehicular;	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 1. Introducción Sección 2. Planificación 2.2. Principios de la planificación Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovía Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva Tabla 2. Aplicación de los cinco requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva Seguridad Coherencia Sección 3. Diseño y dimensionamiento 3.2 Paso a paso de diseño 3. Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales Elementos de confinamiento Norma Técnica CE.030 Obras Especiales y Complementaria del Reglamento Nacional de Edificaciones Numeral 6.8

¹⁶ De la evaluación de comentarios (Apéndice n.° 90) se ha precisado que el tramo corresponde al Jr. 28 de Julio y Jr. Arequipa y no al tramo: Jr. Augusto B. Leguía y Jr. 28 de Julio

¹⁷ De la evaluación de comentarios (Apéndice n.° 90) se ha precisado que, según nota periodística del "Canal 21 Huancayo" <https://www.youtube.com/watch?v=IT-GyzwOw6U&t=51s>, de 27 de octubre de 2020 el Gobernador Regional de Junín y el Alcalde de la Municipalidad Distrital de Chilca dieron a conocer al público general, los trabajos a realizar en relación a la obra "Mejoramiento de la Av. Leoncio Prado Tramo Av. Huancavelica – Av. Los Incas, Distrito de Chilca, Provincial de Huancayo – Junín", en cuyo Expediente Técnico se observa que también comprendía la intervención en la mencionada intersección.

La memoria descriptiva del Expediente Técnico precisa: "La presente obra ha sido denominada "Implementación de Sistemas de Ciclovías temporales en los Distritos de Huancayo, El Tambo y Chilca, Provincia de Huancayo, Región Junín" y tiene por objeto generar corredores temporales para bicicletas en la ciudad de Huancayo, de tal manera que se vincule los distritos de Huancayo, El Tambo y Chilca, desarrollando un circuito que conecte espacios públicos, equipamientos educativos y deportivos a lo largo de Huancayo Metropolitano, rehabilitando y repotenciando la movilidad de forma sostenible y segura." (Subrayado es nuestro).

CUADRO N° 3

DEFICIENCIAS TÉCNICAS SUSTANCIALES DEL EXPEDIENTE TÉCNICO IDENTIFICADAS POR LAS ESPECIALISTAS DE LA COMISIÓN

Deficiencia técnica	Detalle de la deficiencia técnica sustancial	Normativa inobservada
lc.	por lo que, no requería proteger a los ciclistas con elementos de segregación y/o confinamiento; sin embargo, demandó un presupuesto de S/16 162,35¹⁹. - No realizaron ningún estudio para identificar las velocidades establecidas, los volúmenes de tránsito y los medios de transporte que circulan en las vías arteriales, colectoras y locales para diferenciar el modelo de los elementos de confinamiento que se debía implementar, sino que se planteó el uso del mismo tipo de elemento de segregación y/o confinamiento para todas las vías. Elementos de confinamiento propuestos sin considerar los accesos vehiculares de los inmuebles. No se identificaron los accesos vehiculares de los inmuebles y se distribuyeron los elementos de confinamiento sin respetar dicho acceso y la distancia que debe existir entre éstos. Incongruencia en el distanciamiento de elementos de segregación y/o confinamiento y su sobredimensionamiento. - En el Plano de Detalle (D-02), en la leyenda de los Planos de Señalización (P-01 al P-104) y planillas de metrados se consideró un espaciamiento de 2,00 m, diferente a lo planteado en la Memoria Descriptiva y las propuestas de las ciclovías, contenidas en los Planos de Señalización (P-01 al P-104) y Planos en Planta (PS-01 al PS-81) que precisa una distancia de 2,50 m; resultando en un mayor requerimiento de elementos que por sus costos, representan los mayores porcentajes de incidencia en el presupuesto total. - Se estableció en la planilla de metrados y en el presupuesto, un total de 8 692 bordillos - topellantas y 8 692 bolardos (a una distancia de 2,00 m), cuando correspondía, según los planos, un total de 6 872 bordillos y 7 274 bolardos (a una distancia de 2,50 m); es decir, se incrementó 1 821 bordillos y 1 418 bolardos, cuyo presupuesto en exceso fue de S/80 789,80 y S/81 194,68 respectivamente, haciendo un total de S/161 984,48²⁰, importe que fue sobredimensionado en el presupuesto del Expediente Técnico.	

Fuente: Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.° 5).

Elaborado por: Comisión de Control.

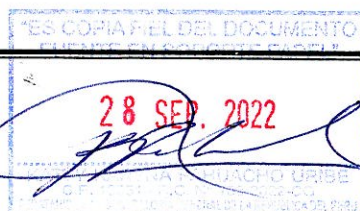
En este sentido, queda evidenciado que el Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, el Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano y el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, formularon²¹ y aprobaron, respectivamente, el Expediente Técnico del Proyecto con deficiencias técnicas sustanciales, ya que el estudio de ingeniería presentaba inconsistencias que no permitieron que la red de ciclovía propuesta satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red no es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; así también, se consideró en el trazo de la red de la ciclovías, aquellas vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria, ambas afectando innecesariamente al presupuesto por el monto de S/461 727,32²².

¹⁹ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.° 5), página 96.

²⁰ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.° 5), página 104.

²¹ Cabe indicar que, ambos profesionales han validado la autoría del contenido del Expediente Técnico, tal como consta el Acta de Validación de 03 de mayo de 2022 (Apéndice n.° 36).

²² Sumatoria de los cálculos de los cuadros n.°s 15 y 20 del Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.° 5) realizados por las Especialistas en Arquitectura.



Asimismo, se consideró vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, por el monto de S/15 924, 10²³ en vías no pavimentadas; así también, los elementos de confinamiento y/o segregación fueron determinados sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se propuso la instalación de bolardos y topellantas en una vía sobre un canal que no se encuentra adyacente a ninguna vía vehicular, demandando un presupuesto innecesario de S/16 162,35²⁴; así como, se distribuyó los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas cantidades fueron sobredimensionadas por un importe de S/161 984,48²⁵ en el presupuesto; lo que generó demoras en la ejecución del Proyecto por la reformulación del Expediente Técnico.

1.3. De la necesidad de efectuar mantenimiento y cambio del sentido de las vías incluidas en el trazo de la red de ciclovías.

Mediante informe situacional n.º 004-2020-MPH/GTT-CT/CJAB de 16 de octubre de 2020 (**Apéndice n.º 37**), el Coordinador de Transporte de la Gerencia de Tránsito y Transporte, informó respecto a la incorporación de partidas de mantenimiento de vías para la red de ciclovías al Gerente de Tránsito y Transportes, indicando:

(...)

En ese sentido, en una visita a campo vimos un severo deterioro en el eje donde pasara la red de ciclovías y el Área de la gerencia de transporte y tránsito no es ajeno a ello, mediante este documento solicitamos la incorporación de partidas al Mantenimiento de vías por donde estarán ubicados los ejes de la ciclo vía, lo cual se tendrá que hacer un trabajo de campo, metrados y elaboración de dicha partida

(...)

RECOMENDACIÓN:

Recomiendo remitir el presente al Área de Presupuesto, Gerencia Municipal y Alcaldía.

Es de resaltar que, el informe situacional antes citado contiene imágenes del severo deterioro del pavimento en la Calle Real (tramo: Jr. Deustua – Santa Rosa); así como, del Jr. Puno (tramo: Calle Real y Arequipa), tramos que finalmente fueron considerados más adelante como viables.

En este sentido, el Gerente de Tránsito y Transportes, mediante informe n.º 397-2020-MPH-GTT de 27 de octubre de 2020 (**Apéndice n.º 37**), remitió al Gerente Municipal el mencionado informe situacional, quien a su vez mediante proveído n.º 917-2020-MPH/GM de 2 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 37**), trasladó toda la documentación al Gerente de Planeamiento y Presupuesto, el mismo que mediante memorando n.º 842-2020-MPH/GPP de 6 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 37**), solicitó al Gerente de Tránsito y Transportes adjuntar el desagregado analítico de las partidas presupuestarias a ser utilizadas; motivo por el cual, mediante informe n.º 046-2020-MPH/GTT/CT/CJAB de 12 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 37**) el

²³ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 75.

²⁴ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 96.

²⁵ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 104.

Coordinador de Transportes de la Gerencia de Tránsito y Transportes volvió a remitir al Gerente de Tránsito de Transportes el informe técnico n.º 038-2020-MPH/GTT/CJAB en copia simple (**Apéndice n.º 37**), el cual que ya había sido cursado el 23 de octubre de 2020 al referido gerente, donde señaló:

(...)

I. ANÁLISIS

La coordinación de Transportes y Tránsito a (sic) advertido el mal estado de las vías por donde esta trazado la red de ciclovías en El Tambo, Huancayo y Chilca. En este sentido se ha ejecutado un trabajo campo (...), donde se ha dimensionado el Metrado de Rehabilitación de carpeta asfáltica el cual asciende a **1375.72 M2** de pavimento que se necesita mejorar, con un presupuesto promedio de **S/.97,077.9** Nuevo soles.

(...).

Cabe precisar que, el informe técnico n.º 038-2020-MPH/GTT/CJAB, recibido el 23 de octubre de 2020 (**Apéndice n.º 39**), fue remitido al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano mediante memorando n.º 498-2020-MPH-GTT de 9 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 38**); sin perjuicio de ello, se ha evidenciado que el Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano había tomado conocimiento del mencionado informe técnico con anterioridad; toda vez que, en referencia a dicho documento y adjuntando copia simple de ello, mediante informe n.º 122-2020-MPH/GDU de 26 de octubre de 2020 (**Apéndice n.º 40**), solicitó al Gerente Municipal presupuesto para la rehabilitación de vías para la implementación del sistema de ciclovías, indicando: "(...) Se SOLICITA, el presupuesto y ejecución de la REHABILITACION DE VIAS PARA EL PROYECTO DE CICLOVIAS, de responsabilidad compartida de la GERENCIA DE OBRAS PUBLICAS Y LA GERENCIA DE TRANSITO Y TRANSPORTES. Se adjunta los anexos del Expedientillo realizado por el Ing. Cristian J. Anticona Beraun de la GERENCIA DE TRANSITO Y TRANSPORTES (...)".

Sobre el particular, es de señalar que el Coordinador de Transporte en el informe técnico n.º 038-2020-MPH/GTT/CJAB (**Apéndice n.º 39**), identificó las siguientes vías que necesitaban mantenimiento y que formaron parte del trazo de la red de ciclovías aprobado posteriormente, siendo el detalle de estos, conforme se muestra a continuación:

CUADRO N° 4
VÍAS IDENTIFICADAS POR EL COORDINADOR DE TRANSPORTE QUE NECESITABAN MANTENIMIENTO

Vía	Av. Daniel Alcides Carrión	Jr. Puno	Jr. Ayacucho
Tramos/ ubicación	Psje. Jazmines – Av. Daniel A. Carrión Psje. Dalias – Av. Daniel A. Carrión Psje. Arrayanes – Av. Daniel A. Carrión Calle Las Retamas – Av. Daniel A. Carrión. Hospital Carrión	Jr. Puno – Jr. Arequipa Jr. Puno – Jr. Junín	Jr. Ayacucho – Calle Real
Vía	Calle Real	Av. Palián	Av. Centenario
Tramos/ ubicación	Colegio Túpac Amaru Jr. Unión – Calle Real Calle 6 de agosto – Calle Real Jr. Paraíso – Calle Real Jr. Ciro Alegría – Calle Real Jr. R. Peralta – Calle Real Av. 9 de diciembre – Calle Real Entre Leoncio Prado y Av. Ferrocarril Puente bajada de El Tambo	Av. Palian – Jr. San Luis Av. Palian – Jr. Miguel Grau	Av. Centenario – Av. Ferrocarril Av. Centenario – Jr. Guido



CUADRO N° 4
VÍAS IDENTIFICADAS POR EL COORDINADOR DE TRANSPORTE QUE NECESITABAN MANTENIMIENTO

	Entre Jr. 2 de mayo – Av. Alejandro O. Deustua Ministerio de Agricultura Entre Jr. Parra del riego – Jr. Julio C. Tello Jr. Lobato – Calle Real		
Vía	Jr. Violetas	Av. Mariátegui	
Tramos/ ubicación	Jr. Violetas – Jr. Ricardo Menéndez	Av. Huancavelica – Av. Mariátegui	

Fuente: Informe técnico n.° 038-2020-MPH/GTT/CJAB de 22 de octubre de 2020 (Apéndice n.° 39).

Elaborado por: Comisión de Control.

Por consiguiente, habiendo recibido el informe n.° 122-2020-MPH/GDU de 26 de octubre de 2020 (**Apéndice n.° 40**), el Gerente Municipal, mediante memorándum n.° 1783-2020-MPH/GM, recibido el 29 de octubre de 2020 (**Apéndice n.° 41**), dispuso al Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, realizar la atención al mencionado mantenimiento.

Al respecto, el Jefe responsable de la Unidad de Proyectos de Inversión, mediante informe n.° 539-2020-MPH/GOP-UI de 12 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.° 42**), solicitó al Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, adjunte documentos, tales como: plano de recorrido de ciclovías, presupuesto directo e indirecto y cotización de materiales, para la atención al memorando n.° 1783-2020-MPH/GM, recibido el 29 de octubre de 2020 (**Apéndice n.° 41**); motivo por el cual, el precitado Gerente, mediante memorando n.° 2650-2020-MPH-GOP, recibido el 1 de diciembre de 2020 (**Apéndice n.° 43**), solicitó al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, adjunte los documentos solicitados por la Unidad de Proyectos de Inversión, quien mediante proveído n.° 1447 2020 MPH/GDU de 2 de diciembre de 2020 (**Apéndice n.° 44**), derivó el Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, para su atención – proporcionar información.

En consecuencia, con informe n.° 068-2021-MPH/GDU-RNPP de 26 de enero de 2021 (**Apéndice n.° 44**), el Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, emitió opinión al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, respecto a las observaciones de parte de la Gerencia de Obras Públicas, enfatizando que sin mayor análisis del origen del expediente, se le designó su atención; por lo que, concluyó que se remita la documentación a la Gerencia de Tránsito y Transporte, por corresponder; por tanto, mediante memorando n.° 100-2021-MPH/GDU de 1 de febrero de 2021 (**Apéndice n.° 44**), el Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, remitió la referida documentación al Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, para conocimiento y demás fines que corresponda, documento que también fue derivado con copia a la Gerencia de Tránsito y Transportes.

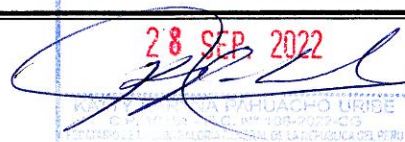
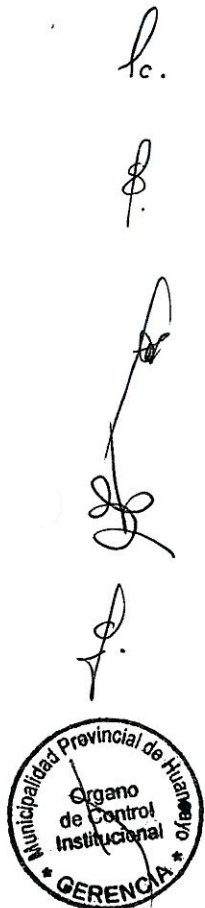
Luego, mediante informe n.° 046-2021-MPH/GTT/CT/CJAB de 24 de febrero de 2021 (**Apéndice n.° 45**) el Coordinador de Transporte informó a la Gerente Tránsito y Transporte, respecto a la evaluación y rehabilitación de las vías para la implementación del sistema de ciclovías temporales, en el que concluyó y recomendó lo siguiente:

(...)

IV. CONCLUSIÓN

De la fecha que se hizo la observación con el INFORME SITUACIONAL N° 004-2020-MPH/GTT/CT/CJAB de fecha 16 de OCTUBRE DEL 2020 a la fecha del

FUENTE EN SOPORTE PAPEL



MEMORANDUM N° 100-2021-MPH/GDU de fecha 12 de FEBRERO DEL 2021 lo lento que se está llevando este Proceso (lentitud de las Áreas correspondientes, DESARROLLO URBANO GOP, UPI), cabe mencionar que la MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUANCAYO ya cuenta con el presupuesto para la ejecución de proyecto de CICLOVIAS TEMPORALES, mediante la Resolución Ministerial N° 0837-2020-MTC/01.02 de fecha 25/11/2020 se trasfiere (...) S/. 1, 673,294.25 (...) el mismo que ha sido destinado para financiar la implementación de un sistema de transporte no motorizado mediante acciones de adecuación y/o mantenimiento de los elementos de la sección vial (...)

RECOMENDACIONES

(...)

Se recomienda mayor celeridad en el proyecto de CICLOVIAS TEMPORALES ya que el INICIO DE OBRA pactado era la primera semana del MES DE DICIEMBRE DEL 2020 y a la fecha no se inician los trabajos.

Por otro lado, el Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación mediante informe n.° 140-2021-MPH/GDU-RNPP de 6 de marzo de 2021 (**Apéndice n.° 46**) informó al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, sobre requerimientos técnicos y administrativos para el proyecto de ciclovías y que su regulación corresponde a la Gerencia de Tránsito y Transportes, quien mediante memorando n.° 180-2021-MPH/GDU de 8 de marzo de 2021 (**Apéndice n.° 45**), trasladó el mencionado informe a la Gerente de Tránsito y Transportes, para conocimiento y fines que corresponde; cabe precisar que, en el informe n.° 140-2021-MPH/GDU-RNPP (**Apéndice n.° 46**) se requirió la regulación siguientes vías:

CUADRO N° 5 REQUERIMIENTOS DE REGULACIÓN DE VÍAS SOLICITADOS A LA GERENCIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES

Vía/ Tramo	Requerimiento
Calle Real Tramo: Av. 13 de noviembre – Av. Ferrocarril	Hacer cumplir definitivamente la peatonalización de la Calle Real del tramo: Jr. Ayacucho – Jr. Cajamarca, dispuesto en el Plan de Desarrollo Metropolitano de Huancayo. Disponer, analizar y/o gestionar según su competencia, la peatonalización Temporal de los tramos complementarios necesarios para el Sistema de Ciclovías, siendo el Primer Tramo: Av. 13 de noviembre – Jr. Ayacucho y segundo Tramo: Jr. Cajamarca – Av. Ferrocarril.
Jr. Punto Tramo: Calle Real – Jr. Moquegua	Disponer, analizar y/o gestionar según su competencia, la peatonalización Temporal del Tramo: Calle Real – Jr. Moquegua, debido a que sus limitaciones físicas para que funcione como vehicular y ciclovía, así como, para humanizar esta parte del Centro Histórico de Huancayo y sus actividades comerciales de su entorno.
Jr. Menéndez Tramo: Av. Mariscal Castilla – Av. Huancavelica	Disponer, analizar y/o gestionar según su competencia, el sentido vehicular del Jr. Menéndez tramo Av. Mariscal Castilla – Av. Huancavelica, actualmente es de doble dirección, debe ser en una sola dirección en el sentido Este a Oeste.
Jr. Amarillis Tramo: Jr. Violetas – Av. Independencia	Disponer, analizar y/o gestionar según su competencia, el sentido vehicular del Jr. Amarillis tramo: Jr. Violetas – Av. Independencia, actualmente es de doble dirección, debe ser en una sola dirección en el sentido Este a Oeste.
Jr. Parra de Riego Tramos: Calle Real – Av. Huancavelica	Disponer, analizar y/o gestionar según su competencia, el sentido vehicular del Jr. Parra del Riesgo tramo: Calle Real – Av. Huancavelica, actualmente es de doble dirección, debe ser en una sola dirección en el sentido Este a Oeste.



CUADRO N° 5
REQUERIMIENTOS DE REGULACIÓN DE VÍAS SOLICITADOS A LA GERENCIA DE TRÁNSITO Y
TRANSPORTES

Vía/ Tramo	Requerimiento
Jr. San Martín Tramo Jr. Cuzco – Av. Yanama	Disponer, analizar y/o gestionar según su competencia, el sentido vehicular del Jr. Menéndez tramo: Jr. Cuzco – Av. Yanama, actualmente es de doble dirección, debe ser una sola dirección en el sentido Norte a Sur.

Fuente: Informe n.° 140-2021-MPH/GDU-RNPP de 6 de marzo de 2021 (Apéndice n.° 46).
Elaborado por: Comisión de Control.

De modo paralelo, mediante informe n.° 026-2021-MPH/GTT/CT de 8 de marzo de 2021 (Apéndice n.° 47), el Coordinador de Transporte informó a la Gerente de Tránsito y Transporte, las medidas para una adecuada implementación de las ciclovías temporales en Huancayo, en los términos siguientes:

(...)

III. ANÁLISIS.-

3.1 El día miércoles 03 del presente, a solicitud del supervisor de la implementación de la Red de Ciclovías Temporales asignado por la Gerencia de Obras, se realizó un recorrido por los tramos de la Ciclovía que él consideraba "conflictivos" y que posiblemente representaría un obstáculo en el proceso de implementación de las Ciclovías, el recorrido se realizó en compañía del supervisor, la Gerente de Tránsito y Transportes y un ingeniero civil y mi persona.

(...)

3.3 Tras ver los puntos conflictivos, y con la finalidad de 1) facilitar la implementación de las ciclovías y 2) mitigar el impacto generado tras la puesta en funcionamiento; todo en un contexto de priorizar la seguridad de los peatones y ciclistas, se decidió tomar las siguientes medidas:

- Implementar un sistema semafórico en la Intersección (sic) de la Calle Real con el Jr. Santiago Norero (El Tambo).
- Implementar un sistema semafórico en la intersección de la Av. Daniel A. Carrión con el Jr. San Martín (Huancayo).
- Implementar un sistema semafórico en la intersección de la Calle Real con el Jr. Pedro Peralta (Chilca).
- Tras la implementación de las Ciclovías Temporales se deberán cambiar los sentidos de circulación vehicular de las siguientes vías:
 - Jr. Ayacucho funcionará en un solo sentido de Este/Oeste desde la Av. Ferrocarril hasta el Jr. Moquegua.
 - Jr. San Martín funcionará en un solo sentido de Sur/Norte desde la Av. Yanama hasta la Av. Daniel A. Carrión.
 - La Av. General Córdova funcionará en un solo sentido de Norte/Sur desde la Av. Ferrocarril hasta el Jr. Santos Chocano.
 - El Jr. Santos Chocano funcionará en un solo sentido de Este/Oeste desde la Av. General Córdova hasta la Calle Real.
- Deberá restringirse el tránsito vehicular en el Jr. Puno en el tramo comprendido desde el Jr. Ancash hasta el Jr. Moquegua.
- Deberá determinarse como zona rígida todas las vías por donde pasara (sic) las Ciclovías Temporales, son (sic) la finalidad de que el tránsito vehicular no se restrinja a consecuencia de vehículo estacionado.

(...)

V. RECOMENDACIÓN.-

5.1. Que la Gerencia de Tránsito y Transportes deberá remitir el presente informe a las instancias correspondientes con un proyecto de normativa para que apruebe las medidas a implementar para un funcionamiento adecuado de las ciclovías (...). (El subrayado y énfasis es nuestro).



f.



- A.

- Restringir el tránsito vehicular de manera temporal en las siguientes vías:
 - ❖ Jr. Puno en el tramo comprendido entre el Jr. Ancash hasta el Jr. Moquegua.
 - ❖ Calle Real en el Tramo comprendido entre la Av. 13 de Noviembre hasta el Jr. Ayacucho
 - ❖ Calle Real en el Tramo comprendido entre el Jr. Cajamarca hasta el Jr. Huánuco

De igual modo, el informe n.º 078-2021-MPH-GTT de 8 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 45**) de la Gerente de Tránsito y Transportes, también fue remitido en copia simple al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, a través del memorando n.º 156-2021/GTT/MPH de 12 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 45**), adjuntando a ello el informe n.º 046-2021-MPH/GTT/CT/CJAB de 24 de febrero de 2021 (**Apéndice n.º 45**), con el cual el Coordinador de Transporte informó respecto a la evaluación y rehabilitación de las vías para la implementación del sistema de ciclovías temporales.

Por su parte, el Gerente Municipal, mediante memorando múltiple n.º 46-2021-MPH/GM de 8 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 47**), remitió el informe n.º 078-2021-MPH-GTT de 8 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 47**) al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano y al Arq. Fernando Javier Tacury Mendoza, para su evaluación y consideración en la implementación de ciclovías temporales; así como, para su pronunciamiento respecto al proyecto de Decreto de Alcaldía que fue anexado; documentación que fue trasladada mediante proveído n.º 426-2021-MPH/GDU de 12 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 47**) al Arq. Raúl Norberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, para su atención.

Por otro lado, se ha evidenciado que el responsable de Mantenimiento de Vías mediante carta n.º 015-2021-MPH/GOP/MVL/jfp de 29 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 48**), comunicó al Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, que de la inspección en el distrito de Chilca de las vías consideradas en el Proyecto se observó que



los sumideros y cunetas requieren de mantenimiento; asimismo, existen baches en las siguientes vías: Calle Real, tramo: Colegio Túpac Amaru – Jr. Manco Cápac, Av. Ferrocarril, tramo: Av. 9 de Diciembre – Río Chilca, Jr. José Santos Chocano, tramo: Jr. General Córdova – Calle Real y Jr. General Córdova, tramo: Av. Próceres – Av. Ferrocarril; necesidad que fue trasladada al Alcalde de la Municipalidad Distrital de Chilca con oficio n.º 128-2021-MPH/GOP de 6 de abril de 2021 (**Apéndice n.º 48**).

En consecuencia, se advierte que el Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, el Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano y el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, tenían conocimiento de la necesidad de realizar el mantenimiento de las vías pertenecientes al trazo de la red de ciclovías, demostrando de este modo que la superficie de rodadura no era uniforme; no obstante, pese a realizar un tránsito administrativo de meses (octubre 2020 a marzo 2021), no se dispusieron acciones concretas al respecto, permitiendo que las vías deterioradas por falta de mantenimiento formen parte de la red de ciclovías, afectando su funcionamiento y la seguridad del ciclista; asimismo, recién en el mes de marzo de 2021, cuando ya se encontraba aprobado el Expediente Técnico del Proyecto²⁶ se percataron de la necesidad de realizar el cambio del sentido vehicular, semaforización y dirección, entre otros; aun cuando, dicho estudio era inherente al momento de diseñar el trazo.

1.4. Del Informe Técnico de compatibilidad, consultas y observaciones al del Proyecto.

Después de haberse aprobado el Expediente Técnico, el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas efectuó el requerimiento para la contratación de un (1) inspector y un (1) responsable para la implementación de Sistema de Transporte no Motorizado, efectuándose la contrataciones mediante las ordenes de servicio n.ºs 145 y 147 de 19 de febrero de 2021 (**Apéndice n.º 49**), las mismas que fueron anuladas el 1 de marzo de 2021²⁷ y posteriormente realizándose la contratación de ambos profesionales mediante las órdenes de servicio n.ºs 215 y 216²⁸ de 18 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 51**), para el servicio de supervisión y asistencia técnica y, servicio de asistencia técnica de obras, respectivamente.

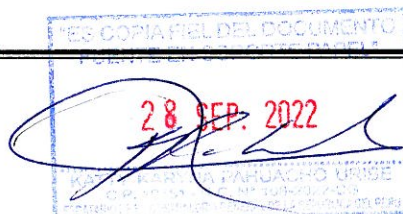
Es así que, en el desempeño de sus funciones, el asistente técnico mediante carta n.º 001-2021/ARQ°DJAP (**Apéndice n.º 53**), recibido por la Gerencia de Obras Públicas el 26 de febrero de 2021, remitió el Informe Técnico de Compatibilidad del Proyecto; de igual modo, el supervisor y asistente técnico mediante cartas n.ºs 001, 002, 003 y 004-2021/DJACH (**Apéndices n.ºs 54, 57, 58 y 59, respectivamente**), recibidas por la Gerencia de Obras Públicas el 24 de febrero y 18 de marzo de 2021, respectivamente, presentó el Informe Técnico de Compatibilidad del Proyecto; así como, las consultas y observaciones al mismo.



²⁶ Realizado mediante Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2020-MPH/GOP de 12 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 26**).

²⁷ Conforme fue solicitado por la Gerencia de Obras Públicas mediante informe técnico n.º 007-2021-MPH/GOP de 26 de febrero de 2021 (**Apéndice n.º 50**).

²⁸ Sobre el particular, la orden de servicio n.º 215 (**Apéndice n.º 51**) fue por el monto de S/17 200,00 y la orden de servicio n.º 216 (**Apéndice n.º 51**) fue por el monto de S/15 000; sin embargo, posteriormente mediante memorando n.º 3787-2021-MPH/GOP de 20 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 52**), la Gerencia de Obras Públicas solicitó la rebaja de S/15 480,00 y S/13 500,00, respectivamente; asimismo, si bien las órdenes de servicio se encuentran anuladas al 31 de diciembre de 2021, esto se debe al cierre del ejercicio presupuestal; no obstante, aún la Entidad cuenta con obligaciones por la diferencia, de S/1 720,00 y S/1 500,00, respectivamente; toda vez que, de la información proporcionada por la Subgerencia de Abastecimiento (expediente de contratación), se ha evidenciado que no existe documento formal de anulación o resolución de las mencionadas órdenes de servicio.



Consecuentemente, el Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, mediante informe n.º 144-2021-MPH/GDU-RNPP de 6 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 57**), remitió la respuesta de las observaciones y consultas al Proyecto al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano y este a su vez al Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, a través del memorando n.º 183-2021-MPH/GDU de 8 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 57**).

No obstante, de la revisión al contenido de la carta n.º 003-2021-ARQ.RNPP de 1 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 54**), informe n.º 139-2021-MPH/GDU-RNPP de 4 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 54**) e informe n.º 144-2021-MPH/GDU-RNPP de 6 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 57**), con el cual el Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, dio atención a las cartas n.ºs 001 y 002-2021/DJACH (**Apéndice n.ºs 54 y 57, respectivamente**) del supervisor y asistente técnico, se advierte que no cumplió con absolver técnicamente las consultas y observaciones, tal como se encuentra detallado en el anexo n.º 1 adjunto al presente (**Apéndice n.º 6**).

Por tanto, mediante las cartas n.ºs 220 y 225-2021-MPH/GOP de 12 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 57 y 54, respectivamente**), el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, remitió al supervisor y asistente técnico, el levantamiento de observaciones y consultas; así como, la ampliación de descripción de aclaración del Expediente Técnico, en atención a sus cartas n.º 001 y 002-2021/DJACH, recibidas el 24 de febrero de 2021.

Asimismo, mediante carta n.º 240-2021-MPH/GOP (**Apéndice n.º 60**), recibido el 25 de marzo de 2021, el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, remitió el levantamiento de observaciones y consultas al Proyecto al supervisor y asistente técnico, la misma que fue en atención a las cartas n.ºs 003 y 004-2021/DACH (**Apéndices n.ºs 58 y 59, respectivamente**), recibidas el 18 de marzo de 2021; para lo cual, adjuntó copias simples de las cartas n.ºs 220 y 225-2021-MPH/GOP de 12 de marzo de 2021 (**Apéndices n.ºs 57 y 54, respectivamente**).

Posteriormente, mediante carta n.º 028-2021/DJACH (**Apéndice n.º 61**), recibido por la Gerencia de Obras Públicas el 1 de julio de 2021 el supervisor y asistente técnico, solicitó al Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, la aprobación de replanteos de vía e intersecciones en los términos siguientes: "(...) Que habiéndose realizado reuniones de coordinación técnica con los representantes de PROMOVILIDAD del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Arq. Alvaro Casani, se revisaron los planos del proyecto y recomendaron mejorar algunos trazos de las ciclovías y encuentro de intersecciones. **Se han realizado las modificaciones correspondientes y se solicita remitir al proyectista para su aprobación.** (...)"; de modo que, mediante memorando n.º 1915-2021-MPH/GOP de 5 de julio de 2021 (**Apéndice n.º 62**), el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, trasladó dicho documento al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano.

Bajo este contexto, se evidencia que el supervisor y asistente técnico; así como, el asistente técnico, advirtieron al Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano y el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas que el Expediente Técnico del Proyecto tenía deficiencias técnicas; por lo que, más adelante incluso se solicitó la aprobación de replanteos de vía e intersecciones; de modo que, dichas deficiencias exigían



ser corregidas antes de iniciar la ejecución del Proyecto e inclusive antes de efectuar los requerimientos de bienes y de servicios.

1.5. De los gastos por los bienes adquiridos y los servicios ejecutados a consecuencia del Expediente Técnico deficiente.

Es así que, a pesar de haber aprobado el Expediente Técnico del Proyecto con deficiencias técnicas sustanciales, el responsable de mantenimiento de vías, el supervisor y asistente técnico; así como, el asistente técnico, según corresponda y el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, efectuaron pedidos de bienes y de servicios que se concretaron en contrataciones a través de órdenes de compra y de servicio; así como, en contratos, los cuales generaron obligaciones a la Entidad por el monto de S/533 811,13 (Apéndice n.º 63), conforme al detalle siguiente:

CUADRO N° 6
BIENES Y SERVICIOS CONTRATADOS EN RAZÓN AL EXPEDIENTE TÉCNICO DEFICIENTE

BIENES Y SERVICIOS CONTRATADOS EN RAZON AL EXPEDIENTE TECNICO DEFICIENTE								
N°	Documento	N°	Fecha recibido	Documento	N°	Fecha	Concepto	Monto S/
1	Pedido de servicio	1925	07/12/2020	Orden de servicio	1200	09/12/2020	Servicio de apoyo administrativo	2 500,00
2		1949	15/12/2020		1262	16/12/2020	Servicio de impresión en general	1 000,00
3		0409	23/03/2021	Contrato	031-2021-MPH/GA ²⁹	15/06/2021	Servicio de instalación de letreros de señalización	278 730,00
4		0411	23/03/2021		045-2021-MPH/GA	28/06/2021	Servicio de pintado de pavimento.	245 000,00
5	Pedido de compra	1498	14/04/2021	Orden de compra	270	26/04/2021	Diversos implementos de seguridad, tales como: barbiquejo, botas, casco protector, lentes de protección, entre otros.	1 668,20
6		1518			441	2/06/2021	Diversos materiales de oficina, tales como: archivadores, bolígrafos, cuadernos, folder, engrapador, perforador, papel bond, entre otros.	1 267,00
7		1521			269	26/04/2021	Cinta plástica, cono de seguridad, cordel nailon, disolvente, ocre, pintura y tiza.	2 133,00
8		1556			793	13/08/2021	Diversos materiales de construcción, tales como: brocha, carretilla, comba, cincel, lampa, martillo, pico, wincha, nivel, escoba, disco, entre otros.	715,43
9		1579			274	26/04/2021	Alcohol etílico, jabón germicida y mascarillas.	797,50
Total servicios contratados								533 811,13

Fuente: Expedientes de contratación remitidos por la Subgerencia de Abastecimiento mediante oficio n.º 007-2022-MPH-GA-SGA de 28 de enero de 2022 (Apéndice n.º 64), oficio n.º 010-2022-MPH-GA-SGA de 7 de febrero de 2022 (Apéndice n.º 65) y oficio n.º 76-2022-MPH-GA-SGA de 14 de julio de 2022 (Apéndice n.º 66).

Elaborado por: Comisión de Control.

Cabe indicar que, el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, el supervisor y asistente técnico; así como, el asistente técnico, también requirieron la adquisición de 8 692 unidades de delineador simple de acero 10 cm x 75 cm y de delineador de piso bordillo reflectivo de caucho 8 cm x 15 cm x 50 cm (cada uno), a través de los pedidos de compra n.º 1250 y 1251 (Apéndice n.º 67), respectivamente, recibidos por la Subgerencia de Abastecimiento el 19 de marzo de 2021, cuyos procesos de selección

²⁹ Contrato que posteriormente fue resuelto mediante Resolución de Gerencia de Administración n.º 033-2022-MPH/GA de 1 de marzo de 2022 (Apéndice n.º 63).



Licitación Pública n.º 002-2021-MPH/CS y Adjudicación Simplificada n.º 007-2021-MPH/CS-2 fueron declarados desiertos al no presentar la documentación para la suscripción del contrato y por superar la oferta la disponibilidad presupuestal, respectivamente.

Asimismo, resulta necesario precisar que, a pesar que se iniciaron con las contrataciones, contando con un Expediente Técnico deficiente y al haber tomado conocimiento con carta n.º 028-2021/DJACH (**Apéndice n.º 61**), recibido por la Gerencia de Obras Públicas el 1 de julio de 2021 de la solicitud de aprobación de replanteo de vía e intersecciones; lejos de cancelar el pedido de compra n.º 1556 (**Apéndice n.º 63**), realizado el 14 de abril de 2021, el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, permitió se continúe con la contratación para la adquisición de diversos materiales de oficina, la misma que se materializó mediante orden de compra n.º 793 de 13 de agosto de 2021 (**Apéndice n.º 63**), conforme se muestra en el cuadro anterior.

En tal sentido, se advierte que los pedidos de compra y de servicio fueron impulsados por el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, aun teniendo conocimiento de la existencia de deficiencias técnicas e incluso de la necesidad de realizar el replanteamiento de vías e intersecciones, comunicadas en las cartas n.ºs 001, 002, 003, 004 y 028-2021/DJACH (**Apéndices n.ºs 54, 57, 58, 59 y 61, respectivamente**), recibidas el 24 de febrero, 18 de marzo y 1 de julio de 2021, respectivamente y la carta n.º 001-2021/ARQ°DJAP (**Apéndice n.º 53**), recibida el 26 de febrero de 2021.

En efecto, dichas contrataciones ocasionaron desembolsos a la Entidad de S/10 081,13 (**Apéndice n.º 68**), tal como se detalla seguidamente:

CUADRO N° 7
DESEMBOLSOS OCASIONADOS EN RAZÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

DESEMBOLSOS OCASIONADOS EN RAZON DEL EXPEDIENTE TECNICO									
N°	Documento	N°	Fecha recibido	Documento	N°	Fecha	Comprobante de pago N°	Fecha	Monto S/
1	Pedido de servicio	1925	07/12/2020	Orden de servicio	1200	09/12/2020	8914	30/12/2020	2 500,00
2		1949	15/12/2020		1262	16/12/2020	8925	30/12/2020	1 000,00
3	Pedido de compra	1521	14/04/2021	Orden de compra	269	26/04/2021	6866	22/09/2021	2 133,00
4		1498			270	26/04/2021	7243	1/10/2021	1 668,20
5		1579			274	26/04/2021	6867	22/09/2021	797,50
6		1518			441	2/06/2021	7039	28/09/2021	1 267,00
7		1556			793	13/08/2021	7253	1/10/2021	715,43
Total desembolso									10 081,13

Fuente: Comprobantes de pago remitidos por la Subgerencia de Tesorería mediante oficio n.º 005-2022-MPH/GA/SGT de 21 de enero de 2022 (**Apéndice n.º 69**) y oficio n.º 039-2022-MPH/GA/SGT de 15 de julio de 2022 (**Apéndice n.º 70**).

Elaborado por: Comisión de Control.

Conforme se expone en el cuadro anterior el Expediente Técnico del Proyecto aprobado con deficiencias técnicas sustanciales, ocasionó que la Entidad desembolsara S/10 081,13 por la compra de bienes y prestaciones de servicios, gasto que constituye perjuicio económico al Estado a causa de una elaboración y aprobación de un Expediente Técnico inviable; puesto que, posteriormente al aceptar las deficiencias del mismo por los responsables de su formulación y aprobación, se tuvieron que realizar reformulaciones, las cuales fueron aprobadas mediante actos administrativos.



2. De la elaboración, evaluación y aprobación de las reformulaciones del Expediente Técnico, persistiendo con las deficiencias técnicas sustanciales, generando demoras en su ejecución.

2.1. Antecedentes.

Mediante informe n.º 176-2020-MPH/GDU-RNPP de 14 de julio de 2020 (**Apéndice n.º 19**) el Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, comunicó al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, el avance del proyecto de ciclovías, manifestando entre otros puntos, que con fecha 1 de julio de 2020, mediante la plataforma de Zoom, se sostuvo una segunda reunión con Promovilidad donde les expusieron el plan de trabajo y su cronograma, iniciándose la primera semana con la planificación y diseño; asimismo, señaló que la red de ciclovías se encontraba en formulación; no obstante, obedecerá y de ser necesario se ajustará a la normativa que será próximamente promulgada por el Gobierno Central, conforme a los manifestado por Promovilidad.

Es así que, durante el proceso de elaboración del proyecto de ciclovías de Huancayo por parte de la Gerencia de Desarrollo Urbano, el 27 de agosto de 2020, mediante Decreto de Urgencia n.º 101-2020, se estableció medidas complementarias en materia económica y financiera para que las municipalidades provinciales implementen Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, autorizando al Ministerio de Transporte y Comunicaciones la realización de transferencias financieras a favor de las municipalidades provinciales consignadas en el anexo para financiar la implementación de sistemas de transporte no motorizado mediante acciones de adecuación y/o mantenimiento de los elementos de la sección vial, en el marco de sus competencias.

Posteriormente y en cumplimiento al artículo 3º del mencionado dispositivo legal, se aprobó mediante Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 del 12 de octubre de 2020 la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado" documento técnico que contiene 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, a ser implementados por las municipalidades provinciales en sus respectivas jurisdicciones.

Por consiguiente, la Entidad mediante Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2020-MPH/GOP de 12 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 26**), aprobó el Expediente Técnico "IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO", con un presupuesto total de S/1 774 877,42; con precios actualizados al mes de octubre 2020, incluidos gastos generales y supervisión, la modalidad de ejecución por Administración Directa con un plazo de ejecución de cuarenta y cinco (45) días calendarios.

Sin embargo, la Comisión de Control ha advertido que dicho Expediente Técnico (**Apéndice n.º 34**) presentaba deficiencias técnicas sustanciales inviables para su ejecución, ya que el estudio de ingeniería presentaba inconsistencias que no permitieron que la red de ciclovía propuesta satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red no es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; así también, se consideró en el trazo de la red de la ciclovías, aquellas vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en



zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria, ambas afectando innecesariamente al presupuesto por el monto de S/461 727,32.

Asimismo, se consideró vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, por el monto de S/15 924, 10 en vías no pavimentadas; así también, los elementos de confinamiento y/o segregación fueron determinados sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se propuso la instalación de bolardos y topellantas en vía sobre un canal que no se encuentra adyacente a ninguna vía vehicular, demandando un presupuesto innecesario de S/16 162,35; así como, se distribuyó los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas cantidades fueron sobredimensionadas por un importe de S/161 984,48 en el presupuesto; tal como se encuentran expuestas en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**); por lo que, dicha situación generó demoras en la ejecución del Proyecto.

En consecuencia, con la elaboración y aprobación del mencionado Expediente Técnico con deficientes técnicas sustanciales, se efectuaron contrataciones de bienes y servicios por el monto S/533 311,13³⁰ (**Apéndice n.º 63**), conforme se advierte en el cuadro n.º 6, los cuales ocasionaron desembolsos de S/10 081,13 (**Apéndice n.º 68**), tal como se detalla en el cuadro n.º 7, en perjuicio económico al Estado por la inviabilidad del Expediente Técnico.

2.2. Aprobación de la primera reformulación del Expediente Técnico, pese a que las deficiencias técnicas sustanciales persistían.

Haciendo uso de la carta n.º 003-2021/DJACH de 18 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 58**) del supervisor y asistente técnico, con el cual presentó el Informe Técnico de Compatibilidad del Proyecto y pese a haber sido atendida mediante carta n.º 240-2021-MPH/GOP de 19 de marzo de 2021³¹ (**Apéndice n.º 60**), el inspector de obra y la residente de obra, a través del informe n.º 01-2021-SABVG/RO-IO/EMCC-CICLOVÍAS (**Apéndice n.º 71**), informaron al Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas el 25 de agosto de 2021, concluyendo que: "(...) solicitamos el levantamiento de observaciones y/o la reformulación según lo disponga el proyectista a fin de continuar con la actividad ya que a la fecha se encuentra en trámite requerimientos y otros que fueron presentados por los anteriores responsables o salvo mejor parecer de la Gerencia de Obras Públicas".

En tal sentido, mediante memorando n.º 2447-2021-MPH/GOP de 26 de agosto de 2021 (**Apéndice n.º 71**), el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, remitió el informe n.º 01-2021-SABVG/RO-IO/EMCC-CICLOVÍAS (**Apéndice n.º 71**) al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano para su pronunciamiento del

³⁰ Cabe indicar que el contrato n.º 031-2021-MPH/GA de 15 de junio de 2021 (**Apéndice n.º 63**), por el servicio de instalación de letreros de señalización, posteriormente fue resuelto mediante Resolución de Gerencia de Administración n.º 033-2022-MPH/GA de 1 de marzo de 2022 (**Apéndice n.º 63**).

³¹ Mediante la carta n.º 240-2021-MPH/GOP de 19 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 60**), el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, remitió el levantamiento de observaciones y consultas al Expediente Técnico al supervisor y asistente técnico, la misma que fue en atención a sus cartas n.ºs 003 y 004-2021/DACH (**Apéndices n.ºs 58 y 59, respectivamente**), recibidas el 18 de marzo de 2021; para lo cual, adjuntó copias simples de las cartas n.ºs 220 y 225-2021-MPH/GOP de 12 de marzo de 2021 (**Apéndices n.ºs 57 y 54, respectivamente**), con el cual se dio respuesta a las cartas n.ºs 001 y 002-2021/DACH (**Apéndices n.ºs 54 y 57, respectivamente**), recibidas el 24 de febrero de 2021. Cabe indicar que, las cartas n.ºs 001, 002, 003 y 004-2021/DACH (**Apéndices n.ºs 54, 57, 58 y 59, respectivamente**) del supervisor y asistente técnico, tienen igual contenido.



proyectista, quien mediante proveído n.º 1331 2021 MPH/GDU de 31 de agosto de 2021 (**Apéndice n.º 71**), trasladó la documentación al Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, para su atención.

A razón de ello, a través del informe n.º 692-2021-MPH/GDU-RNPP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.º 71**), el Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, remitió al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano la reformulación del Expediente Técnico en los términos siguientes:

(...)

III. ANÁLISIS:

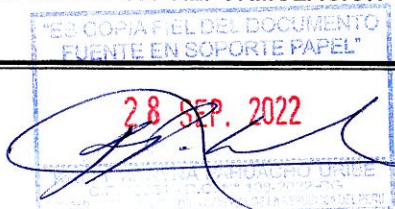
- Visto el informe técnico de compatibilidad del proyecto anexado a la CARTA N° 003-2021/DJACH de 18 de marzo de 2021, donde el Arq. David J. Anguis Chávez, presenta las observaciones a nivel de la Av. Daniel Alcides Carrión, Av (sic) José Carlos Mariátegui, intersección de la Av. Yanama con Jr. San Martín y el Jr. Puno. Donde se realizó la modificación de los trazos en las ciclovías planteadas para estos tramos, incluyendo la anulación de intervención de los mismos (Av (sic) José Carlos Mariátegui, intersección de la Av. Yanama con Jr. San Martín).
- Respecto a la observación de bacheado de pavimento deteriorado, demolición de martillos y nuevo pavimento en las zonas a intervenir. Se informa no se cuenta con presupuesto en el expediente técnico para realizar este tipo de trabajos en la implementación del sistema de ciclovías, pero se optó por realizar las modificaciones correspondientes de las vías que se encuentran afectadas. Dando solución a los inconvenientes presentados de pavimentos deteriorados, posible demolición de martillos y pavimentaciones necesarias.
- Respecto a los (sic) espacios que están designados como ingresos a las cocheras, y que ocasionaría conflictos con alguno de los propietarios y su recomendación de reubicar los elementos dentro de la misma vía a distancia más corta. Se recomienda que se mantenga los espacios de 5.00m entre bolardos y topellantas, tal como especifica en los planos del expediente técnico, con la finalidad de mantener la estética a nivel global del proyecto y debido a que el acotar la distancia no mejoraría la seguridad de lo contrario ocasionaría fallos y complicaciones en la instalación y delimitación de distancia en dichos tramos.
- (...)

III. CONCLUSIÓN:

Por los considerandos descritos, se informa que a la fecha se ha cumplido con realizar la REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO DENOMINADO "IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO – MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUANCAYO", donde se tuvo en cuenta las Observaciones Realizadas en el Informe Técnico De Compatibilidad De Proyecto (...)". (El subrayado es nuestro).

Por consiguiente, el Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, a través del memorando n.º 786-2021-MPH/GDU de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.º 71**) remitió la referida documentación al Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, quien a su vez mediante memorando n.º 2591-2021-MPH-GOP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.º 71**), trasladó al Ing. Carlos Augusto Fernández Osorio, jefe (e) responsable de la Unidad de Proyectos de Inversión para su revisión y aprobación de corresponder.

Por tanto, en atención a lo dispuesto por el Gerente de Obras Públicas, mediante informe n.º 637-2021-MPH/GOP-UPI de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.º 71**), el Ing. Carlos Augusto Fernández Osorio, jefe (e) responsable de la Unidad de Proyectos de Inversión, remitió la evaluación de la reformulación del Expediente Técnico, concluyendo y recomendado lo siguiente: "Se **APRUEBA LA REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE**



TÉCNICO "IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO", el presupuesto asciende a UN MILLÓN SETECIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y SIETE con 42/100 Soles (S/.1, 774, 877.42). Con precios al mes de setiembre del 2021, incluido gastos generales y Supervisión":

En consecuencia, a través de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2021-MPH/GOP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.º 71**), el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, resolvió: **"APROBAR el Expediente Técnico reformulado denominado "IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO", con un presupuesto total de UN MILLÓN SETECIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y SIETE CON 42/100 SOLES (S/.1, 774, 877.42) (...)"**; responsabilizando de las posibles deficiencias a los profesionales en arquitectura Raúl Nolberto Pantoja Pascual y. Joseph Anthony Castro Buendía.

Cabe indicar que, de la revisión a la primera reformulación (**Apéndice n.º 72**), se advierte la intervención de una meta menor a lo planteado inicialmente, siendo éste 22,462 km, es decir, 22 462,22 m de ciclovías.

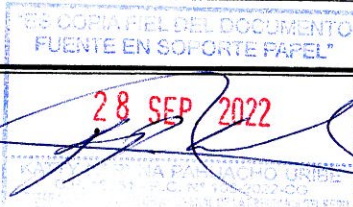
Sin embargo, pese a tener la oportunidad de poder corregir las deficiencias técnicas sustanciales del Expediente Técnico, ya que tomaron conocimiento de ello a través de las cartas n.ºs 001, 002, 003 y 004-2021/DJACH de 23 de febrero y 18 de marzo de 2021 (**Apéndices n.ºs 54, 57, 58 y 59, respectivamente**), se continuó con el diseño de la red de ciclovía al margen de la Guía y demás normas aplicables; tal como se encuentra evidenciado en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**); toda vez que, gran parte de lo que ya se tenía trazado e incorporado persistía en la reformulación; por lo que, la aseveración del Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación en el informe n.º 692-2021-MPH/GDU-RNPP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.º 71**), donde indicó que se tuvo en cuenta las observaciones realizadas en el Informe Técnico de Compatibilidad de Proyecto, carece de veracidad, conforme se detalla en el cuadro siguiente:

CUADRO N° 8
DEFICIENCIAS TÉCNICAS SUSTANCIALES IDENTIFICADAS POR LAS ESPECIALISTAS EN ARQUITECTURA EN LA PRIMERA REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

Deficiencia técnica	Detalle de la deficiencia técnica sustancial que persiste		Normativa inobservada
El estudio de ingeniería continuó presentando deficiencias e inconsistencias, lo que también generó que la red de ciclovías propuesta tampoco satisfaga la necesidad de viaje de la población.	Paso 1. Identificación de vías de conexión externa y barreras naturales	- No se realizó un análisis de la red vial nacional y departamental a fin de identificar situaciones que dificulten la implementación de las ciclovías, sino que se limitaron a identificar dichas redes; no obstante, la identificación de dichas redes no se ajusta a lo señalado en el Clasificador de Rutas del SINAC, ya que se consideró a la Av. Giráldez y Av. Centenario como parte de la red vial departamental cuando no forman parte de dicha red. - No se realizó el análisis de las características y cantidades de puentes con el que se cuenta para unir Huancayo y El Tambo, solo se identificó al río Shullcas, aun cuando, la Guía indica la necesidad de conocer las características de las conexiones. - No se analizó ni identificó las vías sin pavimentar, toda vez que dificultan la implementación de las ciclovías.	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 2. Planificación 2.3 Paso a paso del trazado de la red Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras naturales. - Red vial Nacional y Departamental. - Mapas Geográficos de Ríos. - Otros datos o archivos que podrían dificultar la implementación de ciclovías
	Paso 2. Zonas de Producción de viajes	En el área de trabajo propuesto no se consideró como posibles zonas de producción de viaje al Sector 1 (anexos de Saños Chico, La Esperanza, Batanyacu y Umuto), sector 2 (Centro Poblado de Palian), sector 3 (Centro Poblado de Azapampa) y	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 2. Planificación 2.3 Paso a paso del trazado de la red Paso 2. Zonas de Producción de viajes

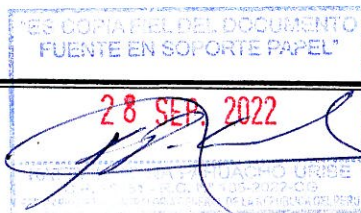


*Informe de Control Específico N° 016-2022-2-0411-SCE
Periodo de 2 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2021



CUADRO N° 8
DEFICIENCIAS TÉCNICAS SUSTANCIALES IDENTIFICADAS POR LAS ESPECIALISTAS EN ARQUITECTURA EN LA PRIMERA REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

Deficiencia técnica	Detalle de la deficiencia técnica sustancial que persiste		Normativa inobservada
lc. S.		Sector 4 (Tres Esquinas e Incho); a pesar que, de acuerdo al PDM de Huancayo son zonas de densidad media. - No se realizaron encuestas de origen y destino de hogares ni se ha utilizado información de población por manzanas, a fin de determinar las zonas donde se producen la mayor cantidad de viajes. Por tanto, los puntos de origen del trazo de la red de ciclovía propuesta, no guardan relación con las necesidades de viaje de la población de los distritos de El Tambo, Huancayo y Chilca.	
	Paso 3. Zonas de Atracción de viajes	- No se consideró como centros atractores a la Universidad Nacional del Centro del Perú, Parque Inmaculada y Parque Los Héroes; aun cuando, el PDM de Huancayo los clasifica como centros atractores de viajes importantes por tener una intensidad de uso muy alto y alto, respectivamente. - Se determinó como centros atractores de viaje importantes a instituciones educativas particulares, una tienda de vehículos (Ford Wankamotors) y dos inmuebles ubicados en la Av. Huancavelica sin ningún sustento; pese a que, no son clasificados como centros atractores según el PDM.	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 2. Planificación 2.3 Paso a paso del trazado de la red Paso 3. Zonas de Atracción de viajes
	Paso 6. Trazo de la red ciclista	Las vías pertenecientes al trazo de la red de ciclovías no conectan los principales destinos de viaje considerados dentro del área de trabajo propuesto, como la Universidad Nacional del Centro del Perú, el Mercado de El Tambo, Open Plaza, Real Plaza, Universidad Continental, Mercado Mayorista, Mercado Modelo, el Terminal Terrestre Ferrocarril Los Andes y el Hospital Nacional Ramiro Priale Priale (ESSALUD); asimismo, tampoco consideró una vía que sirva para unir el sector centro del distrito de El Tambo con el sector de Palian y San Antonio así como, el distrito de El Tambo con el distrito de Huancayo, de forma directa, a pesar de ser tendencias de viaje determinado por los propios Proyectistas; es decir, no hay un trazo que permita llegar a los lugares antes descritos.	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 2. Planificación 2.2. Principios de la planificación Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva. Tabla 2. Aplicación de los cinco requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva Coherencia 2.3 Paso a paso del trazado de la red Paso 6. Trazo de la Red Ciclista
El diseño de la red de ciclovías tampoco es continuo; por lo que, afectaba la viabilidad y seguridad de los ciclistas.	Se identificó la existencia de marillos, postes, mobiliario urbano, vivienda no alienada, bermas, semáforos, barandas, entre otros, que obstruyen la circulación fluida de los ciclistas, en los siguientes tramos:		Ley n.° 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Sostenible Artículo 6° Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 1. Introducción Sección 2. Planificación 2.2 Principios de la Planificación Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva Tabla 2. Aplicación de los cinco requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva Directividad Coherencia 2.3. Paso a paso del trazado de la red Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones Numeral 6.9
	Calle Real	Tramo: Jr. 2 de Mayo hasta el Jr. P. Peralta, en todas sus intersecciones se evidenció la existencia de marillos, postes y mobiliario urbano (letreros con nombre de las calles y carteleras). Tramo: Jr. P. Peralta – Jr. C. Alegría, se evidenció la existencia de un poste.	
	Av. Santivañez	Tramo: Prolg. Abancay – Av. Uruguay, se evidenció la existencia de berna central y un poste de alumbrado público en el sector donde se proyectó el cruce de la ciclovía.	
	Canalización	Altura de la intersección de la Av. Leandra Torres con la Av. Centenario, se evidenció la existencia de un desnivel de 31 cm; así como, la presencia de un semáforo, una baranda y un marillo.	
	Jr. Santos Chocano	Tramo: Pje. Humboldt – Jr. José Balta, se evidenció la existencia de marillos.	
	El Tambo - Huancayo	Las ciclovías propuestas en el distrito de El Tambo no tienen continuidad con las ciclovías propuestas en el distrito de Huancayo.	



CUADRO N° 8
DEFICIENCIAS TÉCNICAS SUSTANCIALES IDENTIFICADAS POR LAS ESPECIALISTAS EN ARQUITECTURA EN LA PRIMERA REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

Deficiencia técnica	Detalle de la deficiencia técnica sustancial que persiste		Normativa inobservada
 El trazo de la red de ciclovías, continúa considerando vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal a pesar de ser inviable, generando inseguridad a los ciclistas.	Red Vial Vecinal – JU 024	Av. Mariscal Castilla y Calle Real Tramo: Av. Evitamiento – Av. Progreso	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 1. Introducción Sección 2. Planificación 2.2 Principios de Planificación Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovía Vías expresas 2.3 Paso a paso del trazado de la red Paso1. Identificación vías de conexión externa y barreras Naturales Red Vial Nacional y Departamental
	Red Vial Departamental – JU 108	Jr. Ayacucho Tramo: Calle Real – Av. Ferrocarril Av. Mártires del Periodismo Tramo: Jr. Santa Beatriz – Av. San Carlos	
	Red Vial Nacional – PE 3SC	Calle Real Tramo: Av. 9 de diciembre – Jr. Los Héroes	
 Se continuó trazando la red de ciclovías en la zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria.	Se proyectó dentro de la zona de ferrocarril, la implementación de ciclovías bidireccionales en una longitud de 1,91 km aproximadamente, lo que representa el 8,50% de toda la red de ciclovías con un presupuesto innecesario de S/137 987,86 ³³ , en la Av. Ferrocarril (tramo: Calle Real – Av. 9 de diciembre), ubicándolas al costado de la vía férrea; es decir, dentro del mínimo de cinco (5) metros del lado del eje de la vía férrea; pese a que, las autoridades competentes están obligadas a preservar la intangibilidad de dicha área, no extendiendo a favor propio o de terceros ninguna licencia de construcción, propiedad u otra forma de utilización; asimismo, tampoco contaron con autorización del uso parcial de la zona, conforme se señala en el informe n.º 0123-2022-MTC/19.01-FHH de 31 de mayo de 2022 ³⁴ (Apéndice n.º 35).		Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado con Decreto Supremo n.º 032-2005-MTC Artículo 18.- Zona del ferrocarril
 La superficie de rodadura donde se proyectó la implementación de las ciclovías tampoco es uniforme, generando inseguridad e incomodidad en el ciclista.	Av. Mariscal Castilla	En la intersección con la Av. Julio Sumar, distrito de El Tambo, se encuentra deteriorada presentando grietas.	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 1. Introducción Sección 2. Planificación 2.2 Principios de Planificación Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva. Tabla 2. Aplicación de los cinco requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva Comodidad Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones Numeral 6.4
	Calle Real	En la intersección con la Av. Ferrocarril, distrito de Huancayo, se encuentra deteriorada presentando grietas y baches.	
	Av. Centenario	En la intersección con el Jr. Huancas, distrito de Huancayo, se encuentra deteriorada presentando baches y grietas.	
	Jr. Santos Chocano	En la intersección con la Av. General Córdova, distrito de Chilca, se encuentra deteriorada presentando grietas y baches.	
		En la intersección con el Jr. Sucre, distrito de Chilca, se encuentra deteriorada presentando grietas y baches.	
	Dos (2) tramos donde se proyectó la implementación de las ciclovías no se encuentran pavimentados, cuya longitud es de 156 m y el presupuesto asciende a S/11 621,13 ³⁵ ; es decir, se consideró la ejecución de, entre otras, las partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas en zonas no pavimentadas, siendo estas inviables. El detalle de estas zonas se detalla a continuación:		
	Jr. Santos Chocano	Tramo: Jr. 28 de Julio y Jr. Arequipa ³⁶ , se evidenció que aproximadamente 21 m no se encuentra pavimentado; sin embargo, la propuesta contempla una ciclovía bidireccional.	

³² Cálculo conforme al cuadro n.° 17 del Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**).

³³ Cálculo conforme al cuadro n.° 21 del Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**).

Adjunto al oficio n.° 0012-2022-MTC/19.01, recibido el 2 de junio de 2022 (**Apéndice n.° 35**).

Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**), página 83.

De la evaluación de comentarios (**Apéndice n.° 90**) se ha precisado que el tramo corresponde al Jr. 28 de Julio y Jr. Arequipa y no al tramo: Jr. Augusto B. Leguía y Jr. 28 de Julio



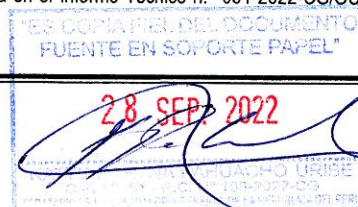
CUADRO N° 8
DEFICIENCIAS TÉCNICAS SUSTANCIALES IDENTIFICADAS POR LAS ESPECIALISTAS EN ARQUITECTURA EN LA PRIMERA REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

Deficiencia técnica	Detalle de la deficiencia técnica sustancial que persiste	Normativa inobservada
f.c.	Av. Ferrocarril y Av. Leoncio Prado Intersección de la Av. Ferrocarril con la Av. Leoncio Prado ³⁷ se evidenció que aproximadamente 135 m no se encuentra pavimentado; sin embargo, la propuesta contempla una ciclovía bidireccional.	
	Tampoco se adjuntó un sustento técnico sobre el estado de la superficie de rodadura de la ciclovía; así también, no se consideró una partida de mantenimiento de vías en el presupuesto.	
	Las vías deterioradas y advertidas en las cartas n.ºs 001, 002, 003 y 004 – 2021/DJACH del Supervisor, siguen subsistiendo en la actualidad, tal como se evidenció de la Inspección Física realizada.	
Se continuó considerando elementos de confinamiento y/o segregación sin realizar un estudio técnico previo, afectando la seguridad del ciclista, la infraestructura vial y el libre acceso a inmuebles de propiedad privada; además de incrementar el presupuesto en S/102 367,78 por el redimensionamiento de los mismos.	Elementos de confinamiento y/o segregación propuestos sin obedecer el carácter temporal del proyecto.	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 1. Introducción Sección 2. Planificación 2.2. Principios de la planificación Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovial Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva Tabla 2. Aplicación de los cinco requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva Seguridad Coherencia Sección 3. Diseño y dimensionamiento 3.2 Paso a paso de diseño 3. Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales Elementos de confinamiento Norma Técnica CE.030 Obras Especiales y Complementaria del Reglamento Nacional de Edificaciones Numeral 6.8
	Se definió que los elementos de confinamiento y/o segregación deben estar anclados a la vía; es decir, fijados mediante pernos de anclaje o perno estaca o tornillo de ajuste a una base de concreto en el caso de los bolardos; así como, pernos de ½" x 8" en el caso de los topellantas, denotando un procedimiento constructivo de carácter permanente, debido a que estos elementos estarían fijos en el pavimento, situación discrepa con el carácter temporal del Proyecto, conforme se estableció en la memoria descriptiva ³⁸ del Expediente Técnico que busca que la implementación de la red de ciclovías temporales sea de intervención rápida y de bajo costo.	
	Elementos segregación y/o confinamiento para vías arteriales, colectoras y locales, sin diferenciar su función, forma y uso. - Se continuó estableciendo la colocación del delineador simple (bolardo), como elemento de segregación en las vías arteriales, sin tener en cuenta que por sus características pueden ser fácilmente derribados y dañados, debido al alto tránsito que por función alberga este tipo de vías; a pesar que, la Guía recomienda colocar la tranquera tipo malefín o la barrera tipo tambor. - Se continuó determinando la implementación de elementos de confinamiento y/o segregación (bolardos y bordillos) en todas las vías locales, sin analizar las velocidades establecidas, los volúmenes de tránsito y los medios de transporte que circulan en ella, que permita corroborar la necesidad de proteger la circulación de los ciclistas; a pesar que, la Guía señala que puede ser más efectivo implementar el ciclocarril. - En el vía sobre el canal (tramo: Av. Leandra Torres – Jr. Abancay), se propuso implementar elementos de confinamiento y/o segregación; aun cuando, no era necesario, debido a que el canal no se encuentra adyacente a ninguna vía vehicular sin embargo, demandó un presupuesto de S/30 304,74³⁹. - No realizaron ningún estudio para identificar las velocidades establecidas, los volúmenes de tránsito y los medios de transporte que circulan en las vías arteriales, colectoras y locales para diferenciar el modelo de los elementos de confinamiento que se debía implementar, sino que se planteó el uso del mismo tipo de elemento de segregación y/o confinamiento para todas las vías.	

³⁷ De la evaluación de comentarios (Apéndice n.º 90) se ha precisado que, según Informe de Control Concurrente n.º 024-2021-OCI/5341-SCC, a la "Ejecución y culminación de la obra: Mejoramiento del Servicio de Agua Potable y Alcantarillado en la Av. Huancavelica Puente Comuneros Distrito de Chilca, Provincia de Huancayo, Departamento de Junín", realizado por el Órgano de Control Institucional del Gobierno Regional de Junín, publicado en la página web de la Contraloría General de la República, se advierte que, el 28 de diciembre de 2020, se dio inicio a la ejecución de la referida obra, la cual comprendía la intervención de la mencionada intersección https://s3.amazonaws.com/spic-informes-publicados/informes/2022/01/2021CSI534100033_ADJUNTO.pdf (pág. 3).

³⁸ La memoria descriptiva del Expediente Técnico precisa: "La presente obra ha sido denominada "Implementación de Sistemas de Ciclovías Temporales en los Distritos de Huancayo, El Tambo y Chilca, Provincia de Huancayo, Región Junín" y tiene por objeto generar corredores temporales para bicicletas en la ciudad de Huancayo, de tal manera que se vincule los distritos de Huancayo, El Tambo y Chilca, desarrollando un circuito que conecte espacios públicos, equipamientos educativos y deportivos a lo largo de Huancayo Metropolitano, rehabilitando y repotenciando la movilidad de forma sostenible y segura." (Subrayado es nuestro).

³⁹ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5), página 96.



CUADRO N° 8
DEFICIENCIAS TÉCNICAS SUSTANCIALES IDENTIFICADAS POR LAS ESPECIALISTAS EN ARQUITECTURA EN LA PRIMERA REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

Deficiencia técnica	Detalle de la deficiencia técnica sustancial que persiste	Normativa inobservada
	Elementos de confinamiento propuestos sin considerar los accesos vehiculares de los inmuebles. Tampoco se ubicaron los accesos vehiculares de los inmuebles y se continuó distribuyendo los elementos de confinamiento sin respetar dicho acceso, pese a la advertencia del Supervisor mediante las cartas n.°s 001, 002, 003 y 004 – 2021/DJACH de 23 de febrero y 18 de marzo, respectivamente. Incongruencia en el distanciamiento de elementos de segregación y/o confinamiento y su sobredimensionamiento. - En el Plano de Detalle (D-02), en la leyenda de los Planos de Señalización (P-01 al P-55) se consideró un espaciamiento de 2,00 m, diferente al de la memoria descriptiva, planilla de metrados y las propuestas de las ciclovías, contenidas en los Planos de Señalización (P-01 al P-55) y Planos en Planta (PS-01 al PS-43) que precisa una distancia de 2,50 m. - Se estableció en la planilla de metrados y en el presupuesto, un total de 4 007 bordillos - topellantas y 4 007 bolardos (a una distancia de 2,50 m), cuando correspondía, según los planos, un total de 3 578 bordillos y 3 578 bolardos; es decir, se incrementó 429 bordillos y 429 bolardos, cuyo presupuesto en exceso fue de S/41 878, 98 y S/60 489, respectivamente, haciendo un total de S/102 367,78⁴⁰, importe que fue sobredimensionado en el presupuesto de la primera reformulación Expediente Técnico; esto a causa que, en los tramos: Jr. Sebastián Lorente – Jr. Juan Parra del Riego, Jr. Alejandro O. Deústua – Av. 13 de Noviembre y Jr. Ayacucho – Av. Ferrocarril, las cantidades de los elementos de segregación y/o confinamiento fueron duplicados; asimismo, en la planilla de metrados se consignó dos (2) veces los tramos: Jr. Parra del Riego – Jr. Trujillo y Jr. Ayacucho – Jr. Cuzco; así también, se metró elementos de segregación y/o confinamiento en el tramo Av. 13 de Noviembre – Jr. Ayacucho, a pesar de no estar considerado en el trazo de la red de ciclovías.	

Fuente: Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.° 5).
Elaborado por: Comisión de Control.

Por tanto, queda demostrado que el Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, el Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, el Ing. Carlos Augusto Fernández Osorio, jefe (e) responsable de la Unidad de Proyectos de Inversión y el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, formularon⁴¹, evaluaron y aprobaron, respectivamente, la primera reformulación del Expediente Técnico del Proyecto con deficiencias técnicas sustanciales, ya que el estudio de ingeniería continuó presentando inconsistencias que no permitieron que la red de ciclovía propuesta satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red tampoco es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; asimismo, se persistió en considerar en el trazo de la red de ciclovías en aquellas vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria, ambas afectando innecesariamente al presupuesto por el monto de S/555 357,56⁴².

⁴⁰ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.° 5), página 110.

⁴¹ Cabe indicar que, ambos profesionales han validado la autoría del contenido del Expediente Técnico, tal como consta el Acta de Validación de 30 de mayo de 2022 (Apéndice n.° 36).

⁴² Sumatoria de los cálculos de los cuadros n.°s 17 y 21 del Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.° 5), realizados por las Especialistas en Arquitectura.

Asimismo, se consideró vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, por el monto de S/11 621,13⁴³ en vías no pavimentadas; así también, continuaron considerando elementos de confinamiento y/o segregación sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se continuó proponiendo la instalación de bolardos y topellantas en una vía sobre un canal que no se encuentra adyacente a ninguna vía vehicular, demandando un presupuesto innecesario de S/30 304,74⁴⁴; así como, se persistió en distribuir los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas cantidades fueron sobredimensionadas por un importe de S/102 367,78⁴⁵ en el presupuesto; ocasionando así una nueva reformulación del Expediente Técnico.

2.3. De los gastos por los bienes adquiridos y los servicios ejecutados a consecuencia de la primera reformulación del Expediente Técnico.

De igual modo, pese a la aprobación de una primera reformulación del Expediente Técnico con deficiencias técnicas sustanciales, se efectuaron pedidos de servicios y de compras por parte de la Residente, Inspector, Responsable Técnico y Supervisor de la Actividad, según corresponda; así como, del Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, los cuales se materializaron a través de órdenes de compra y de servicio; así también, en contratos, que generaron obligaciones a la Entidad por el monto de S/1 014 976,50 (Apéndice n.º 73), tal como se detalla seguidamente:

CUADRO N.º 9
BIENES Y SERVICIOS CONTRATADOS EN RAZÓN A LA PRIMERA REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

N.º	Documento	N.º	Fecha recibido	Documento	N.º	Fecha	Concepto	Monto S/
1	Pedido de servicio	1727	18/10/2021	Orden de servicio ⁴⁶	1206	4/11/2021	Confección e instalación de estructuras metálicas.	34 920,00
2		1806	26/10/2021		1227	8/11/2021	Servicio de dibujante.	3 000,00
3		1808	29/10/2021		1235	08/11/2021	Servicio de asistencia técnica en obras.	11 000,00
4		1388	15/11/2021		1333	18/11/2021	Servicio de gestión administrativa y financiera.	4 300,00
5		2001	15/11/2021		1441	30/11/2021	Servicio de apoyo administrativo.	2 000,00
6		1387	01/12/2021		1451	01/12/2021	Servicio de asistencia técnica en transporte.	3 000,00
7		2209	14/12/2021		1575	15/12/2021	Servicio de dibujante.	1 400,00



Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5), página 83.

Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5), página 96.

Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5), página 110.

Respecto a las órdenes de servicio n.ºs 1235, 1441, 1520, 1531, 1543 y 1633 (Apéndice n.º 73), si bien se encuentran anuladas al 31 de diciembre de 2020, esto se debe al cierre de ejercicio presupuestal; no obstante, la Entidad aun cuenta con las obligaciones por los montos contratados; toda vez que, de la información proporcionada por la Subgerencia de Abastecimiento (expediente de contratación), se ha evidenciado que no existe documento formal de anulación o resolución de las mencionadas órdenes de servicio. Por otro lado, las órdenes de servicio n.ºs 1527, 1528 y 1538 cuentan con reconocimiento de deuda mediante la Resolución de Gerencia de Administración n.º 051-2022-MPH/GA de 25 de marzo de 2022 (Apéndice n.º 75).



CUADRO N° 9
BIENES Y SERVICIOS CONTRATADOS EN RAZÓN A LA PRIMERA REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

BIENES Y SERVICIOS CONTRATADOS EN RAZÓN A LA PRIMERA REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO								
N°	Documento	N°	Fecha recibido	Documento	N°	Fecha	Concepto	Monto S/
8		2180	10/12/2021		1516	10/12/2021	Servicio de transmisión de spot publicitario de radio / Servicio de transmisión de spot publicitario en TV / Servicio de publicidad en plataformas digitales / Servicio de publicidad en vallas.	25 200,00
		2197			1517			
		2201			1518			
		2160			1519			
		2193			1520			
		2186			1521			
		2185			1522			
		2163			1523			
		2165			1524			
		2184			1525			
		2200			1526			
		2171			1527			
		2175			1528			
		2162			1529			
		2166			1530			
		2192			1531			
		2139			1532			
		2194			1533			
		2168			1534			
		2191			1535			
		2182			1536			
		2195			1537			
		2187			1538			
		2198			1539			
		2196			1540			
		2177			1541			
		2167			1542			
		2174			1543			
		2202			1544			
		2169			1545			
		2176			1546			
		2199			1547			
		2140			1633			
9		1386	29/10/2021	Contrato ⁴⁷	094-2021-MPH/GA	05/11/2021	Servicio de supervisión y asistencia técnica.	11 000,00
10	Pedido de compra	5000	19/11/2021	Orden de compra	1288	30/11/2021	200 unidades de cono de seguridad de 45cm.	4 240,00
11		4031	15/09/2021	Contrato	091-2021-MPH/GA	27/10/2021	4 007 unidades de delimitador de piso de concreto – tope llanta de 12 cm x 15 cm x 50 cm.	361 950,50
12		1250	19/03/2021		096-2021-MPH/GA	09/11/2021	4007 unidades de delineadores simples de acero 10 cm x 75 cm.	552 966,00
Total servicios contratados								1 014 976,50

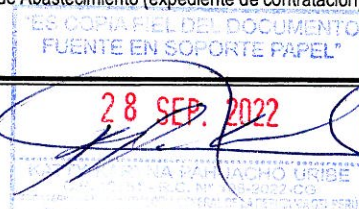
Fuente: Expedientes de contratación remitidos por la Subgerencia de Abastecimiento mediante oficio n.° 007-2022-MPH-GA-SGA de 28 de enero de 2022 (Apéndice n.° 64), oficio n.° 008-2022-MPH-GA-SGA de 1 de febrero de 2022 (Apéndice n.° 74), oficio n.° 010-2022-MPH-GA-SGA de 7 de febrero de 2022 (Apéndice n.° 65) y oficio n.° 76-2022-MPH-GA-SGA de 14 de julio de 2022 (Apéndice n.° 66).

Elaborado por: Comisión de Control.

Del cuadro anterior, es de precisar que respecto al pedido de compra n.° 1250 (Apéndice n.° 67), recibido el 19 de marzo de 2021, inicialmente se solicitó la contratación de 8 629 delineadores simples de acero 10 cm x 75 cm, el mismo que al quedar desierto el proceso de selección Licitación Pública n.° 002-2021-MPH/CS, a través del memorando n.° 2630-2021-MPH/GOP de 14 de setiembre de 2021 (Apéndice n.° 73), el Ing. Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, solicitó la continuación de la mencionada contratación, reduciendo a 4 407 unidades, efectuándose la contratación través del contrato



⁴⁷ Se ha evidenciado de la información proporcionada por la Subgerencia de Abastecimiento (expediente de contratación) que no existe documento formal de resolución de contrato.



n.° 096-2021-MPH/GA de 9 de noviembre de 2021 (**Apéndice n.° 73**) por el monto de S/552 966,00, emitiéndose la orden de compra n.° 1426 de 16 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.° 76**) por 1 202 unidades.

En consecuencia, dichas contrataciones ocasionaron desembolsos a la Entidad de S/229 436,00 (**Apéndice n.° 76**), tal como se detalla en el cuadro siguiente:

CUADRO N° 10
DESEMBOLSOS OCASIONADOS EN RAZÓN DE LA PRIMERA REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

N°	Documento	N°	Fecha recibido	Documento	N°	Fecha	Comprobante de pago N°	Fecha	Monto S/
1	Pedido de servicio	1806	26/10/2021	Orden de servicio	1227	8/11/2021	10205	27/12/2021	3 000,00
2		1727	18/10/2021		1206	4/11/2021	28/27	5/01/2022	34 920,00
3		1388	15/11/2021		1333	18/11/2021	10230	27/12/2021	4 300,00
4		1387	1/12/2021		1451	1/12/2021	252/253	11/01/2022	3 000,00
5		2209	14/12/2021		1575	15/12/2021	39	5/01/2022	1 400,00
6		2180	10/12/2021		1516	10/12/2021	2963	3/05/2022	300,00
7		2197			1517		3150	9/05/2022	700,00
8		2201			1518		3149	9/05/2022	300,00
9		2160			1519		3337	16/05/2022	800,00
10		2186			1521		3497	19/05/2022	400,00
11		2185			1522		3032	4/05/2022	300,00
12		2163			1523		2908	28/04/2022	300,00
13		2165			1524		2909	28/04/2022	300,00
14		2184			1525		2910	28/04/2022	300,00
15		2200			1526		3348	17/05/2022	1 200,00
16		2162			1529		2904	28/04/2022	1 000,00
17		2166			1530		2911	28/04/2022	300,00
18		2139			1532		2912	28/04/2022	1 000,00
19		2194			1533		2901	28/04/2022	400,00
20		2168			1534		2903	28/04/2022	500,00
21		2191			1535		2906	28/04/2022	1 000,00
22		2182			1536		2907	28/04/2022	300,00
23		2195			1537		3148	9/05/2022	500,00
24		2198			1539		2900	28/04/2022	300,00
25		2196			1540		2902	28/04/2022	700,00
26		2177			1541		3336	16/05/2022	300,00
27		2167			1542		2914	28/04/2022	300,00
28		2202			1544		3498	19/05/2022	300,00
29		2169			1545		2913	28/04/2022	300,00
30		2176			1546		2905	28/04/2022	300,00
31		2199			1547		3147	9/05/2022	300,00
32	Pedido de compra	5000	19/11/2021	Orden de compra	1288	30/11/2021	9695	15/12/2021	4 240,00
33		1250	19/03/2021		1426	16/12/2021	184/185/186	10/01/2022	165 876,00
Total desembolso									229 436,00

Fuente: Comprobantes de pago remitidos por la Subgerencia de Tesorería mediante oficio n.° 005-2022-MPH/GA/SGT de 21 de enero de 2022 (**Apéndice n.° 69**) y oficio n.° 039-2022-MPH/GA/SGT de 15 de julio de 2022 (**Apéndice n.° 70**).

Elaborado por: Comisión de Control.



Conforme como se muestra en los cuadros anteriores, la primera reformulación del Expediente Técnico del Proyecto, ocasionó que la Entidad continué desembolsando el monto de S/229 436,00 por la compra de bienes y la prestación de servicios, gasto que constituye perjuicio económico al Estado a causa de una elaboración, evaluación y aprobación de una reformulación que también era inviable y que, además no se terminó con la ejecución del mismo.



2.4. Aprobación de la segunda reformulación del Expediente Técnico, pese a que las deficiencias técnicas sustanciales persistían.

Con fecha 15 de noviembre de 2021 se dio inicio a la Actividad "Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado" en adelante la "Actividad" con la ejecución del servicio de pintado de pavimento y la instalación de delineador simple de acero 10cm x 75 cm (bolardo) y delimitador de piso de concreto – tope llantas de 12cm x 15 cm x 50 cm, tal como consta el Acta de Inicio de Actividad de esa fecha (**Apéndice n.º 77**).

Luego, con fecha 9 de diciembre de 2021 se efectuó la paralización de los contratos n.ºs 045, 091 y 096-2021-MPH/GA (**Apéndices n.ºs 63 y 73**), del servicio de pintado de pavimento y de adquisición de delimitador de piso de concreto – tope llantas de 12cm x 15 cm x 50 cm y de delineador simple de acero 10cm x 75 cm (bolardo), incluye instalación, respectivamente, sustentado como base legal los numerales 142.7 y 142.8 del artículo 142º del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado y en la reformulación del Expediente Técnico, tal como consta en el Acta de Paralización de Ejecución de Contratos, suscrito por el supervisor y el responsable técnico de la Actividad; así como, por el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas.

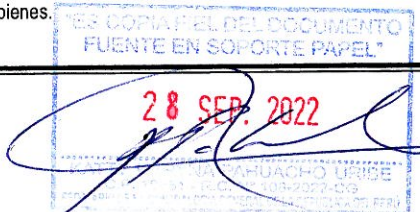
Al respecto, el numeral 142.7 del artículo 142º del Reglamento de las Ley de Contrataciones del Estado, establece que: "Cuando se produzcan **eventos no atribuibles a las partes que originen la paralización de la ejecución de las prestaciones, estas pueden acordar por escrito la suspensión del plazo de ejecución contractual, hasta la culminación de dicho evento**, sin que ello suponga el reconocimiento de mayores gastos generales y/o costos directos, según corresponda al objeto de la contratación; salvo aquellos que resulten necesarios para viabilizar la suspensión". (El subrayado y énfasis es nuestro); es decir, la suspensión de las prestaciones tienen como origen paralizaciones por eventos no atribuibles a las partes y es realizado mediante un acuerdo por escrito de las partes; sin embargo, en el presente caso sólo se advierte el **Acta de Paralización de Ejecución de Contratos de 9 de diciembre de 2021 (Apéndice n.º 78)**, suscrito por el supervisor y el responsable técnico de la Actividad; así como, por el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas y la comunicación de la paralización a los contratistas a través de cartas⁴⁸.

Posteriormente, mediante carta n.º 006-2021-ING.GFMT/RTA de 14 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 85**), el responsable técnico de la Actividad, requirió al Supervisor remitir su solicitud de reformulación del Expediente Técnico a los responsables de su elaboración para el replanteo del trazo, bajo los términos siguientes:

- (...)
- Con fecha 22 de noviembre, grupos colectivos de asociaciones de vecinos se opusieron a la implementación de la ciclovía por la Av. CALLMEN DEL SOLAR.
 - Con fecha 22 de noviembre, grupos colectivos de asociaciones de vecinos del Jr. Parra del Riego, se opusieron a la implementación de la ciclovía.
 - Con fecha 30 de noviembre de 2021, El alcalde de Huancayo brinda conferencia de prensa donde indica que el Alcalde de El tambo se opone al planteamiento de ruta y solicita que ellos propongan la nueva ruta que pase por su jurisdicción.
- (...)



⁴⁸ El Gerente de Administración a través de las cartas n.ºs 111, 112 y 113-2021-MPH/GA de 17 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 79**), comunicó a los contratistas la paralización de los servicios y la entrega de bienes.



- Con fecha 02 de diciembre del 2021 los alcaldes: Alcalde de la Municipalidad Provincial de Huancayo, alcalde la Municipalidad Distrital de El Tambo y el alcalde de la Municipalidad Distrital de Chilca, participaron en una reunión de trabajo, donde los funcionarios de las municipalidades distritales de El Tambo y de Chilca presentaron una nueva ruta para el proyecto de ciclovía (descartando la existente), siendo esta propuesta avalada por las principales autoridades locales y quedando que las respectivas Municipalidades distritales entregarían posteriormente la implementación de las rutas definitivas.
(...)
- Al acordar la modificatoria del trazo de la ciclovía, genera la paralización inmediata de la actividad (...)

(...)
Por lo que los ejecutores de la Actividad (...) solicitamos a su despacho remitir la presente solicitud a los responsables de la elaboración del expediente: Arq. Joseph A. Castro Buendía (Gerente de Desarrollo Urbano) y al Arq. Raúl N. Pantoja Pascual (Verificador Común) para el replanteo del expediente técnico de la actividad en mención.
(...).

Es en ese sentido, que a través de la carta n.º 007-2021-ARQ.ETM/SA de 14 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 85**) el Supervisor de la Actividad, solicitó al Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, la reformulación del Expediente Técnico, concluyendo y recomendando lo siguiente:

(...)

XII. CONCLUSIONES

I. El suscrito considera procedente la solicitud de REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO a petición del Ingeniero Responsable de la Actividad (...); justificando por las siguientes causales: caso fortuito debido a la reformulación del trazo a petición de las municipalidades distritales de El tambo y de Chilca.

(...)

XIII. RECOMENDACIONES

Se recomienda solicitar a la Gerencia de Desarrollo Urbano la REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO, por las consideraciones señaladas en los antecedente, análisis y exclusión del presente informe.

Por lo que los ejecutores de la Actividad (...) solicitamos a su despacho remitir la presente solicitud a los responsables de la elaboración del expediente: Arq. Joseph A. Castro Buendía (Gerente de Desarrollo Urbano) y al Arq. Raúl N. Pantoja Pascual (Verificador Común) para el replanteo del expediente técnico de la actividad en mención.

(...).

Por ende, mediante memorando n.º 3868-2021-MPH/GOP de 14 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 85**), el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, solicitó al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, la reformulación del Expediente Técnico, quien mediante proveído n.º 2125 2021 MPH/GDU de 14 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 85**), trasladó el pedido al Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, para su atención.

De modo paralelo, mediante oficios n.ºs 499 y 500-2021-MPH/GOP de 29 y 30 de noviembre de 2021, respectivamente (**Apéndice n.º 80**) y oficios n.ºs 538 y 539-2021-MPH/GOP de 14 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 80**), el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, solicitó a los Alcaldes de la Municipalidad Distrital de Chilca y El Tambo la presentación del planteamiento de propuestas de intervención de acuerdo a la evaluación técnica de su equipo técnico; asimismo, a través de los oficios n.ºs 552 y 553-2021-MPH/GOP



de 16 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 81**), se remitió a los mencionados Alcaldes el nuevo trazo de la red de ciclovías para su atención.

Por su parte, la Municipalidad Distrital de Chilca, mediante oficio n.º 012-2021-MDCH/SGPUC/GDU de 15 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 82**), remitió el planteamiento del trazo de ciclovías, en el que concluyó: *"Por lo que se anexa los planos con la propuesta de la AV. FERROCARRIL y se expone las razones expuestas líneas arriba sobre la reducción del trazo, como estaba planteada en el expediente técnico. De esta manera en la Municipalidad Provincial de Huancayo tomará las decisiones y acciones externas a la propuesta planteada por la entidad. (...)";* dicha propuesta fue trasladada por el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, mediante memorando n.º 3804-2021-MPH/GOP de 17 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 82**), para su atención correspondiente.

A su vez, mediante cartas n.ºs 900 y 901-2021-MPH/GOP de 17 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 83**), el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas remitió al responsable técnico y al supervisor de la Actividad, respectivamente, el planteamiento de trazo de la vía, realizada por la Municipalidad Distrital de Chilca, para su evaluación y pronunciamiento correspondiente, quienes mediante la carta n.º 018-2021-ING.GFMT/RTA (**Apéndice n.º 83**) y carta n.º 019-2021-ARQ.ETM/SA (**Apéndice n.º 84**), ambos de 22 de diciembre de 2021, solicitaron opinión del proyectista.

Por lo que, el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas; trasladó el pedido de opinión del proyectista al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, mediante el memorando n.º 3822-2021-MPH/GOP de 22 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 83**); el mismo que a su vez, mediante proveído n.º 2131-2021-MPH/GDU de 29 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 83**), remitió la documentación al Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, para su atención.

Es así que, mediante informe n.º 1020-2021-MPH/GDU-RNPP de 28 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 85**), el Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, remitió al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano el Expediente Técnico reformulado para su aprobación, concluyendo lo siguiente: *"Se opina que, el Proyecto cumple con las condiciones técnicas normativas, para su aprobación (...) debiendo remitirse a dicho despacho (...)".*

Por consiguiente, mediante memorando n.º 1185-2020-MPH/GDU de 28 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 85**) (se precisa que existe un error en el año del documento), el Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, derivó la documentación al Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, para su aprobación mediante acto administrativo, quien a través de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 204-2021-MPH/GOP de 29 de diciembre de 2021, resolvió: **"APROBAR el Expediente Técnico Reformulado denominado "IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE NO SOSTENIBLE NO MOTORIZADO" Con un presupuesto total de UN MILLÓN SETECIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y SIETE con 42/100 soles (S/1, 774, 877.42) (...)"**, responsabilizando de las posibles deficiencias a los profesionales en arquitectura Raúl Nolberto Pantoja Pascual y Joseph Anthony Castro Buendía.



Es de precisar que, de la revisión a la segunda reformulación (**Apéndice n.º 86**), se advierte la intervención de 16,768 km, es decir, 16 768,99 m de ciclovías; meta mucho menor a las aprobadas anteriormente.

No obstante, siendo la segunda oportunidad de corregir las deficiencias técnicas sustanciales y; a pesar que, dicho Proyecto tenía la condición de temporal, por tanto las condiciones para su implementación habían cambiado desde cuando se aprobó (12 de noviembre de 2020), se continuó con el diseño de la red de ciclovía al margen de la Guía y demás normas aplicables, tal como se encuentra evidenciado en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**) y se detalla seguidamente:

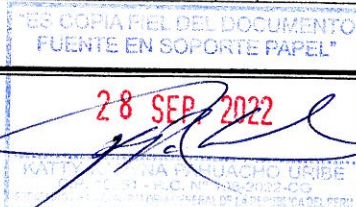
CUADRO N° 11

DEFICIENCIAS TÉCNICAS SUSTANCIALES IDENTIFICADAS POR LAS ESPECIALISTAS EN ARQUITECTURA EN LA SEGUNDA REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

Deficiencia técnica	Detalle de la deficiencia técnica sustancial que persiste		Normativa inobservada
lc. El estudio de ingeniería también presenta inconsistencias, lo que generó la red de ciclovías propuesta no satisfacía la necesidad de viaje de la población.	Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras naturales	Deficiencia que persiste conforme al cuadro n.º 8.	Normativa inobservada conforme al cuadro n.º 8.
	Paso 2. Zonas de Producción de viajes	Deficiencia que persiste conforme al cuadro n.º 8.	Normativa inobservada conforme al cuadro n.º 8.
	Paso 3. Zonas de Atracción de viajes	Deficiencia que persiste conforme al cuadro n.º 8.	Normativa inobservada conforme al cuadro n.º 8.
	Paso 6. Trazo de la red ciclista	Las vías pertenecientes al trazo de la red de ciclovías tampoco conectan los principales destinos de viaje considerados dentro del área de trabajo propuesto, como la Universidad Nacional del Centro del Perú, Open Plaza, Real Plaza, Mercado Modelo, el Terminal Terrestre Ferrocarril Los Andes, Parque Constitución, Plaza Huamán y el Hospital Nacional Ramiro Priale Priale (ESSALUD); asimismo, tampoco consideró una vía que sirva para unir el sector centro del distrito de El Tambo con el sector de Palian y San Antonio así como, el distrito de El Tambo con el distrito de Huancayo, de forma directa, a pesar de ser tendencias de viaje determinado por los propios Proyectistas; es decir, no hay un trazo que permita llegar a los lugares antes descritos.	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 2. Planificación 2.2. Principios de la planificación Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva. Tabla 2. Aplicación de los cinco requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva Coherencia 2.3 Paso a paso del trazado de la red Paso 6. Trazo de la Red Ciclista
La red de ciclovías tampoco es continua, lo que afectaba la viabilidad y seguridad de los ciclistas.	Se identificó la existencia de martillos, postes, mobiliario urbano, vivienda no alienada, entre otros, que obstruyen la circulación fluida de los ciclistas, en los siguientes tramos:		Ley n.º 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Sostenible
	Jr. San Roque	Tramo: Jr. San Marcos – Jr. Don Bosco, se evidenció la existencia de martillos, postes y placas.	Artículo 6º
	Jr. Loreto	Tramo: Jr. Daniel A. Carrión – Av. Catalina Huanca, se evidenció la existencia de martillos en cada intersección; así como, postes y mobiliario urbano (papeleras).	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 1. Introducción Sección 2. Planificación 2.2 Principios de la Planificación Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva Tabla 2. Aplicación de los cinco requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva Directividad Coherencia 2.3. Paso a paso del trazado de la red Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones Numeral 6.9
	Jr. Mariscal Gamarra	Tramo: Calle Real – Jr. Augusto B. Leguía, se evidenció la existencia de postes y mobiliario urbano (jardinería).	
	Calle Real	Tramo: Jr. Santos Chocano – Av. Próceres, en todas sus intersecciones se evidenció la existencia de martillos y mobiliario urbano (letreros con nombre de las calles y carteleros).	
	Prolg. Ráez	Tramo de la Av. Evitamiento – Jr. Froilán Morales, en todas sus intersecciones se evidenció la existencia de martillos, postes y mobiliario urbano (jardinería).	
	Av. Tahuantinsuyo	En la intersección de la Av. Progreso con la Av. Tahuantinsuyo, se evidenció la existencia de graderías en el acceso a la ciclovía existente de la Av. Tahuantinsuyo.	



Informe de Control Específico N° 016-2022-2-0411-SCE
Período de 2 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2021



CUADRO N° 11
DEFICIENCIAS TÉCNICAS SUSTANCIALES IDENTIFICADAS POR LAS ESPECIALISTAS EN ARQUITECTURA EN LA SEGUNDA
REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

Deficiencia técnica	Detalle de la deficiencia técnica sustancial que persiste		Normativa inobservada
C.		A la altura del parque temático del Poeta, se evidenció la existencia de un desnivel en la superficie de rodadura de la ciclovía de 8 cm.	
		A la altura del parque Miraflores, se evidenció la rotura de la superficie de rodadura de la ciclovía.	
	Calle Villareal	Tramo de la Calle Huáscar – Calle Garcilaso de la Vega, se evidenció la existencia de una caja eléctrica.	
	El Tambo Huancayo	Las ciclovías propuestas en el distrito de El Tambo no tienen continuidad con las ciclovías propuestas en el distrito de Huancayo.	
F. El trazo de la red de ciclovías, continúa considerando vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal a pesar de ser inviable, generando inseguridad a los ciclistas.	Se proyectó la implementación de ciclovías temporales bidireccionales en tramos que pertenecen a la red vial Nacional, Departamental y Vecinal en una longitud de 1,27 km aproximadamente, lo que representa el 7,57% de toda la red de ciclovías, con un presupuesto innecesario de S/132 033,22 ⁴⁹ , a pesar que ello es inviable al ser vías que conectan la ciudad con el exterior y albergan grandes flujos de vehículos pesados; por tanto, no se permite el tránsito de bicicletas por la inseguridad que genera para el ciclista. Estos tramos son los siguiente:		Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 1. Introducción Sección 2. Planificación 2.2 Principios de Planificación Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovía Vías expresas 2.3 Paso a paso del trazado de la red Paso1. Identificación vías de conexión externa y barreras Naturales Red Vial Nacional y Departamental
	Red Vial Vecinal – JU 024	Av. Progreso Tramo: Prolg. Nemesio Raez – Av. Tahuantinsuyo	
	Red Vial Departamental – JU 108	Jr. Ayacucho Tramo: Jr. La Libertad – Av. Ferrocarril	
	Red Vial Nacional – PE 3SC	Calle Real Tramo: Av. 9 de Diciembre – Av. Los Próceres	
Se continuó trazando la red de ciclovías en la zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria.	Se continuó proyectando dentro de la zona de ferrocarril, la implementación de ciclovías bidireccionales en una longitud de 3,05 km aproximadamente, lo que representa el 18,19% de toda la red de ciclovías con un presupuesto innecesario de S/207 269,91 ⁵⁰ , en la Av. Ferrocarril (tramo: Pje. Vista Alegre – Av. 9 de Diciembre), ubicándolas al costado de la vía férrea. No contaron con autorización del uso parcial de la zona de ferrocarril, conforme se señala en el informe n.° 0123-2022-MTC/19.01-FHH de 31 de mayo de 2022 ⁵¹ (Apéndice n.° 35).		Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado con Decreto Supremo n.° 032-2005-MTC Artículo 18.- Zona del ferrocarril
Las dimensiones de las ciclovías bidireccionales propuestas incumplen con lo establecido en la Guía, afectando la comodidad y seguridad de los ciclistas.	Las dimensiones de las ciclovías bidireccionales propuestas de 2,40 m no cumplen con los anchos mínimos establecidos en la Guía de 3 m, en las siguientes vías: - Av. San Carlos - Jr. Santa Beatriz - Jr. San Agustín - Av. Olaya - Prolg. Cuzco - Jr. San Francisco de Asís - Jr. 2 de Mayo - Av. Centenario - Jr. Ayacucho - Jr. Libertad - Pje. Vista Alegre - Jr. Lima (Av. Catalina Huanca - Jr. Las Dalias) - Av. Catalina Huanca - Av. Ferrocarril (Pje. Vista Alegre- - Av. Huancavelica) - Jr. 28 de Julio - Calle Real - Prolg. Nemesio Raez - Av. Progreso - Jr. Grau		Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 1. Introducción Sección 2. Planificación 2.2 Principios de Planificación Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva Seguridad Sección 3. Diseño y dimensionamiento 3.1 Principios de diseño de la infraestructura Anchos mínimos y recomendados Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones Numeral 6.1



Cálculo conforme al cuadro n.° 19 del Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**).
 Cálculo conforme al cuadro n.° 22 del Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**).
 Adjunto al oficio n.° 0012-2022-MTC/19.01, recibido el 2 de junio de 2022 (**Apéndice n.° 35**)

Informe de Control Específico N° 016-2022-2-0411-SCE
 Periodo de 2 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2021



CUADRO N° 11
DEFICIENCIAS TÉCNICAS SUSTANCIALES IDENTIFICADAS POR LAS ESPECIALISTAS EN ARQUITECTURA EN LA SEGUNDA REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

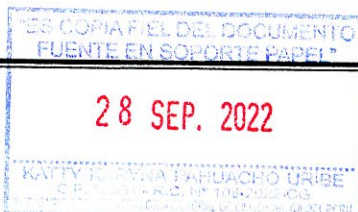
Deficiencia técnica	Detalle de la deficiencia técnica sustancial que persiste	Normativa inobservada
La superficie de rodadura donde se proyectó la implementación de las ciclovías tampoco es uniforme, generando inseguridad e incomodidad en el ciclista. <i>[Firma]</i> <i>[Firma]</i> <i>[Firma]</i>	Las vías donde se proyectó la implementación de las ciclovías, se encuentran deterioradas, presentando grietas y baches; así como, las tapas de los buzones se encuentran a desnivel; es decir, la superficie de rodadura no es uniforme, siendo estas las siguientes vías:	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 1. Introducción Sección 2. Planificación 2.2 Principios de Planificación Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva. Tabla 2. Aplicación de los cinco requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva Comodidad Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones Numeral 6.4
	Av. Tahuantinsuyo	
	Jr. Grau	
	Jr. Alejandro O. Deustua	
	Calle Huáscar	
	Calle Garcilazo de la Vega	
	Jr. Parra del Riego	
	Prolg. Cuzco	
	Jr. Lima	
	Jr. La Libertad	
	Dos (2) tramos donde se proyectó la implementación de las ciclovías no se encuentran pavimentados, cuya longitud es de 156 m y el presupuesto asciende a S/20 855,06 ⁵² ; es decir, se consideró la ejecución de, entre otras, las partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas en zonas no pavimentadas, siendo estas inviables. El detalle de estas zonas se detalla a continuación:	
	Calle Villareal	
Se continuó considerando elementos de confinamiento y/o segregación sin realizar un estudio técnico previo, afectando la seguridad del ciclista, la infraestructura vial y <i>[Firma]</i>	Av. Ferrocarril con la Av. Leoncio Prado	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 1. Introducción Sección 2. Planificación 2.2. Principios de la planificación Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovial Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva Seguridad Coherencia
	No se adjuntó un sustento técnico sobre el estado de la superficie de rodadura de la ciclovía; asimismo, no consideraron una partida de mantenimiento de vías en el presupuesto.	
	Deficiencia que persiste conforme al cuadro n.º 8.	
	Deficiencia que persiste conforme al cuadro n.º 8.	
Se continuó considerando elementos de confinamiento y/o segregación sin realizar un estudio técnico previo, afectando la seguridad del ciclista, la infraestructura vial y <i>[Firma]</i>	Elementos segregación y/o confinamiento para vías arteriales, colectoras y locales, sin diferenciar su función, forma y uso.	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado Sección 1. Introducción Sección 2. Planificación 2.2. Principios de la planificación Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovial Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva Seguridad Coherencia
	- Persisten las deficiencias de los apartados 1,2 y 4 del cuadro n.º 8. - En la ciclovía existente de la Av. Tahuantinsuyo, se propuso implementar elementos de confinamiento y/o segregación; aun cuando, ya se encuentra segregada por sardineles de concreto y a una altura de 50 cm aproximadamente de la calzada; sin embargo, se demandó un presupuesto de S/127 034,00⁵³.	



⁵² Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5), página 86.

⁵³ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5), páginas 96 y 97.

Informe de Control Específico N° 016-2022-2-0411-SCE
Periodo de 2 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2021



CUADRO N° 11
DEFICIENCIAS TÉCNICAS SUSTANCIALES IDENTIFICADAS POR LAS ESPECIALISTAS EN ARQUITECTURA EN LA SEGUNDA REFORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO

Deficiencia técnica	Detalle de la deficiencia técnica sustancial que persiste	Normativa inobservada
el libre acceso a inmuebles de propiedad privada; además de incrementar el presupuesto en S/36 050,28 por el sobredimensionamiento de los mismos.	Elementos de confinamiento propuestos sin considerar los accesos vehiculares de los inmuebles. Deficiencia que persiste conforme al cuadro n.º 8. Sobredimensionamiento de los elementos de segregación y/o confinamiento: En el tramo: Jr. Mariscal Gamarra – Av. Los Próceres se consideró 294 bordillos – topellantas y 294 bolardos, sin embargo, las cantidades fueron duplicadas, a pesar de considerar la implementación de una ciclovía bidireccional, teniendo un exceso de 147 bordillos – topellantas y de 147 bolardos, equivalentes a S/ 14 847,00 y S/ 21 203,28, respectivamente, haciendo un total de S/ 36 050,28⁵⁴ de importe sobredimensionado en el presupuesto de la segunda reformulación.	Sección 3. Diseño y dimensionamiento 3.2 Paso a paso de diseño 3. Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales Elementos de confinamiento Norma Técnica CE.030 Obras Especiales y Complementaria del Reglamento Nacional de Edificaciones Numeral 6.8

Fuente: Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5).

Elaborado por: Comisión de Control.

Por ende, queda evidenciado que el Arq. Raúl Nolberto Pantoja Pascual, Arquitecto de Licencias de Edificación, el Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano y el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, formularon⁵⁵ y aprobaron, respectivamente, la segunda reformulación del Expediente Técnico del Proyecto con deficiencias técnicas sustanciales, ya el estudio de ingeniería también presentó inconsistencias que no permitió que la red de ciclovía propuesta satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red tampoco es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; asimismo, se insistió en considerar en el trazo de la red de ciclovías, vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria, ambas afectando innecesariamente al presupuesto por el monto de S/339 303,13⁵⁶.

Asimismo, se persistió considerando vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, por el monto de S/20 855,06⁵⁷ en vías no pavimentadas; así también, las dimensiones de las ciclovías bidireccionales en diecinueve (19) vías incumplen con la distancia mínima y continuaron considerando elementos de confinamiento y/o segregación sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se continuó proponiendo la instalación de bolardos y topellantas en una vía donde ya se encontraba segregada por sardineles de concreto, demandado un presupuesto innecesario de S/127 034,00⁵⁸; así como, se persistió en distribuir los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas cantidades fueron



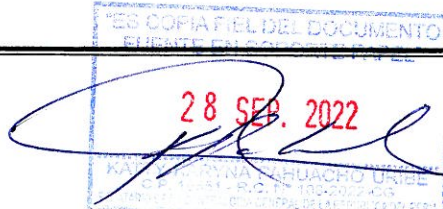
⁵⁴ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5), página 111.

⁵⁵ Cabe indicar que, ambos profesionales han validado la autoría del contenido del Expediente Técnico, tal como consta el Acta de Validación de 30 de mayo de 2022 (Apéndice n.º 36).

⁵⁶ Sumatoria de los cálculos de los cuadros n.ºs 19 y 22 del Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5), realizados por las Especialistas en Arquitectura.

⁵⁷ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5), página 86.

⁵⁸ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5), páginas 96 y 97.



sobredimensionadas por un importe de S/36 050,28⁵⁹ en el presupuesto; ocasionando la no culminación del Proyecto.

Posteriormente, se ha advertido que se continuó solicitando la modificación del trazo de la red de ciclovías, tal es así que, mediante carta n.º 08-2022-ARQ.ETM/SO de 4 de febrero de 2022 (**Apéndice n.º 87**), el supervisor de la Actividad, solicitó al Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas, la modificación en los distritos de El Tambo y Chilca, el mismo que fue trasladado mediante memorando n.º 401-2022-MPH/GOP de 8 de febrero de 2022 (**Apéndice n.º 87**) al Arq. Joseph Anthony Castro Buendía, gerente de Desarrollo Urbano, para su evaluación y atención correspondiente; es así que, en el informe de modificación de trazo se expuso lo siguiente:

(...)

ANÁLISIS

En el Distrito de Chilca en los tramos designados para la intervención de la actividad (...), específicamente a nivel de los siguientes tramos:

- En el Jr. 28 de julio, la sección de la vía presenta una sección angosta que no permitirá la instalación de la ciclovía bidireccional propuesta en el expediente técnico, por lo que se solicita replantear ese tramo a una ciclovía de sección unidireccional.
- En el Jr. Mariscal gamarra y la Calle real, se informa que son vías de alto tránsito, y de tránsito pesado, lo que podría en peligro constante a los ciclistas usuarios, por lo que no cumplirá la función de protección a los usuarios de transporte no motorizado.
- Propuesta nueva tomando las calles 28 de julio y Arequipa como unidireccionales haciendo par vial.

En el distrito de El Tambo en el tramo designado para la intersección de la actividad (...), específicamente a nivel del tramo:

- En la Prolongación Nemesio Ruez, se informa que existe la presencia de distintas empresas de transporte que cuentan con sus terminales y puntos de embarque informales, lo que genera la hostilidad de los propietarios y la renuencia de estos a la instalación de ciclovías.

PROPUESTAS AV. PRIMAVERA, DE VITAL IMPORTANCIA YA QUE NOS ACERCA A LOS EQUIPAMIENTOS DE LAS OFICINAS DEL ANTIGUO PALACIO MUNICIPAL DE EL TAMBO, ESTADIO MARISCAL CASTILLA, COLEGIO PAMER, COLEGIO DE ARQUITECTOS DEL PERÚ, Y A 330 METROS EL HOSPITAL RAMIRO PRIALÉ PRIALÉ.

(...).

Lo citado anteriormente, corrobora que la red de ciclovías diseñada en la segunda reformulación del Expediente Técnico, presentaba deficiencias técnicas sustanciales que no permitían concluir con su ejecución del Proyecto, afectando los desembolsos de recursos que hizo la Entidad hasta la fecha, gastos que son considerados como irre recuperables.

2.5. De los gastos por servicios ejecutados a consecuencia de la segunda reformulación del Expediente Técnico.

De modo que, aun persistiendo las deficiencias técnicas sustanciales en la segunda reformulación del Expediente Técnico, el Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, gerente de Obras Públicas; así como, el responsable Técnico y el Supervisor de la Actividad, según corresponda, realizaron pedidos de servicios, los cuales se materializaron en órdenes de servicio que ocasionaron obligaciones a la Entidad de S/36 810,00 (**Apéndice n.º 88**), conforme al detalle siguiente:

⁵⁹ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 111.

CUADRO N° 14
RESUMEN DEL PERJUICIO ECONÓMICO AL ESTADO Y DE LAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES
PENDIENTES

Documento Técnico	Monto desembolsado S/	Obligaciones contractuales pendientes S/
Expediente Técnico	10 081,13	245 000,00
Primera Reformulación	229 436,00	785 540,00
Segunda Reformulación	7 000,00	29 810,00
Total	246 517,13	1 060 350,50

Fuente: Comprobantes de pago remitidos mediante oficio n.° 005-2022-MPH/GA/SGT de 21 de enero de 2022 (Apéndice n.° 69) y oficio n.° 039-2022-MPH/GA/SGT de 15 de julio de 2022 (Apéndice n.° 70) por la Subgerencia de Tesorería y Expedientes de Contratación proporcionados por la Subgerencia de Abastecimiento.

Elaborado por: Comisión de Control.

Cabe resaltar que, las obligaciones contractuales pendientes se deben a los siguientes contratos y órdenes de servicios que a la fecha se encuentran vigentes y no resueltos formalmente, conforme a los expedientes de contratación remitidos por la Subgerencia de Abastecimiento:

CUADRO N° 15
DETALLE DE LAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES PENDIENTES

Detalle	Fecha	Concepto	Monto s/
Expediente Técnico			
Contrato N° 045-2021-MPH/GA	28/06/2021	Servicio de pintado de pavimento.	245 000,00
Total Expediente Técnico			245 000,00
Primera reformulación:			
Orden de servicio N° 1235	08/11/2021	Servicio de asistencia técnica en obras	11 000,00
Orden de servicio N° 1441	30/11/2021	Servicio de apoyo administrativo	2 000,00
Contrato N° 094-2021-MPH/GA	05/11/2021	Servicio de supervisión y asistencia técnica	11 000,00
Contrato N° 091-2021-MPH/GA	27/10/2021	4 007 unidades de delimitador de piso de concreto – tope llanta de 12 cm x 15 cm x 50 cm	361 950,50
Contrato N° 096-2021-MPH/GA ⁶⁰	09/11/2021	delineadores simple de acero 10 cm x 75 cm (Bolaridos)	387 090,00
Orden de servicio n.° 1520 ⁶¹	10/12/2021	Servicio de publicidad en plataformas digitales	800,00
Orden de servicio n.° 1527	10/12/2021	Servicio de transmisión de spot publicitario de radio	300,00
Orden de servicio n.° 1528	10/12/2021	Servicio de transmisión de spot publicitario de radio	300,00
Orden de servicio n.° 1531	10/12/2021	Servicio de publicidad en plataformas digitales	400,00
Orden de servicio n.° 1538	10/12/2021	Servicio de publicidad en plataformas digitales	400,00
Orden de servicio n.° 1543	10/12/2021	Servicio de transmisión de spot publicitario de radio	300,00
Orden de servicio n.° 1633	23/12/2021	Servicio de publicidad en vallas	10,000,00
Total primera reformulación			785 540,50
Segunda reformulación:			
Contrato N° 009-2022-MPH/GA	17/02/2022	Servicio de asistencia técnica en obras	7 000,00
Orden de servicio n.° 320	09/03/2022	Servicio de soldadura y seguridad de los bolaridos	5 450,00
Orden de servicio n.° 352	11/03/2022	Servicio de seguridad y vigilancia	2 000,00
Orden de servicio n.° 393	04/03/2022	Servicio de limpieza de calzada de circuitos	7 600,00
Orden de servicio n.° 400	18/03/2022	Servicio de supervisión de la actividad	7 760,00
Total segunda reformulación			29 810,00
Total obligaciones contractuales pendientes			1 060 350,50

Fuente: Expedientes de contratación proporcionados por la Subgerencia de Abastecimiento.

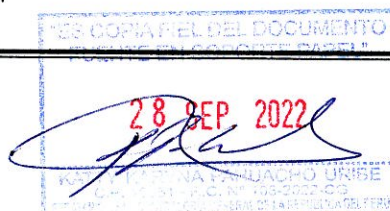
Elaborado por: Comisión de Control.



Finalmente, considerando que el objetivo y finalidad del Decreto de Urgencia n.° 101-2020, fue: "Permitir a las Municipalidades Provinciales, en sus respectivas jurisdicciones, implementar sistemas de transporte sostenible no motorizado mediante acciones de adecuación y/o mantenimiento de sus elementos en la sección vial, en el marco de sus competencias" y el objetivo general, descrito en la

⁶⁰ Cabe indicar que, el contrato asciende a S/552 966,00; no obstante, se ha realizado el pago parcial de S/165 876,00 por 1 202 bolaridos.

⁶¹ Las órdenes de servicio n.°s 1527, 1528 y 1538 cuentan con reconocimiento de deuda mediante la Resolución de Gerencia de Administración n.° 051-2022-MPH/GA de 25 de marzo de 2022 (Apéndice n.° 75).



Memoria Descriptiva del Expediente Técnico del Proyecto, fue: "Implementar el Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado en la Provincia de Huancayo", siendo los objetivos específicos: "- Promover el Sistema de Transporte No Motorizado, - La Integración de la red de ciclovías a sistema actual de transporte, - El uso estratégico de la bicicleta como medio de transporte para viajes cortos en tiempos cortos dentro de la ciudad, otorgando una alternativa de movilidad y - Promover la movilidad activa de forma segura para que el usuario pueda moverse dentro de la ciudad y completar su viaje"; además que, éste tenía la característica de ser temporal, conforme a lo establecido desde la Sección 2 de la Guía; se advierte que, no se ha contribuido con una adecuada implementación del servicio de transporte sostenible no motorizado, el cual no fue iniciado oportunamente durante la inmovilización social obligatoria en el Estado de Emergencia Sanitaria, incluso a la fecha tampoco se cuenta con un sistema integrado de una red de ciclovías; toda vez que, el Proyecto no ha concluido con su ejecución, situación que evidencia la afectación a los intereses del Estado al no haberse cumplido con el objetivo y finalidad del Decreto de Urgencia n.º 101-2020 y los objetivos del Proyecto.

Los hechos descritos no dieron cumplimiento a la siguiente normativa técnica:

- ✓ **Ley n.º 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Sostenible**

"Artículo 6.- Implementar medidas que faciliten el transporte intermodal

(...)

6.2 Las autoridades competentes gestionan la interconectividad de ciclovías, cuando estas involucren dos o más circunscripciones de gobiernos locales contiguos, bajo la responsabilidad que prevean las normas de la materia.

(...)"

- ✓ **Decreto Supremo n.º 032-2005-MTC, que aprueba del Reglamento Nacional de Ferrocarriles, vigente desde el 7 de enero de 2006.**

"Artículo 18º.- Zona del ferrocarril

Es el área de terreno destinada al uso exclusivo de la actividad ferroviaria. La zona del ferrocarril tendrá no menos de 5 metros de ancho a cada lado del eje de la vía férrea, la cual puede ser cercada parcial o totalmente por las Organizaciones Ferroviarias.

(...)

Las autoridades competentes preservarán la intangibilidad de dicha área, no extendiendo a favor propio o de terceros, ninguna licencia de construcción, propiedad u otra forma de utilización de dicha área."

Decreto Supremo n.º 006-2011-VIVIENDA, que modifica cuatro Normas Técnicas del Reglamento Nacional de Edificaciones, vigente desde el 18 de julio de 2011.

"NORMA GH.20

COMPONENTES DE DISEÑO URBANO

(...)

Artículo 23.- *En las esquinas e intersecciones de vías se colocarán rampas para discapacitados para acceso a las veredas, ubicándose las mismas sobre las bermas o los separadores centrales.*

(...)"



- ✓ Decreto Supremo n° 005-2014-VIVIENDA, modifican el Reglamento Nacional de Edificaciones, vigente desde el 12 de mayo de 2014

"Norma Técnica CE.030

OBRAS ESPECIALES Y COMPLEMENTARIA

CAPÍTULO I

DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE CICLOVÍAS

(...)

6. LINEAMIENTOS TÉCNICOS PARA EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE CICLOVÍAS

6.1 En el Plan de Desarrollo Urbano Municipal Provincial y/o en el Plan de Desarrollo Urbano Municipal Distrital se pueden establecer las vías urbanas que incluirían ciclovías, para los cuales se debe tener en cuenta lo siguiente:

• (...)

• Para la ciclovía dispuesta a un solo lado de la vía (a fin de segregar al ciclista del transporte motorizado), se debe considerar un ancho mínimo efectivo de 2,00m.

(...)

6.4 El profesional responsable deberá sustentar técnicamente la superficie de rodadura de la ciclovía a fin de que sea uniforme, impermeable y antideslizante.

(...)

6.8 Las características técnicas de los espacios de aislamiento, elementos de segregación y otros (tipo de material, color, peralte, espaciamiento entre ellos, etc.) deben ser definidas por el profesional responsable del diseño a través de su estudio técnico.

6.9 Las ciclovías deberán tener continuidad en las cabeceras o martillos (mediante rampas u otras soluciones que el profesional responsable considere) priorizando el desplazamiento del peatón.

(...)"

- ✓ Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, que aprueba la "Guía de Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado", vigente desde el 14 de octubre de 2020.

"Sección 1. Introducción

(...)

Sin embargo, para hacer atractivo el uso de la bicicleta, se debe proveer infraestructura que garantice la seguridad y comodidad en los desplazamientos. Esto generará el aumento de usuarios, especialmente para mujeres y personas novatas. (...). Ante eso, es esencial proveer espacios de circulación adecuados, amplios, libres de obstáculos y segregados del tráfico motorizado.

Las ciclovías temporales son intervenciones de rápida implementación, bajo costo y alto impacto, que ofrecen a la población un espacio efectivo para considerar a la bicicleta como una alternativa de transporte viable y atractivo para desplazarse en estos tiempos de crisis y en el futuro.

(...)

(...). Con base a ello, el presente documento contiene consideraciones teóricas y prácticas para acompañar este proceso en cuanto a la planificación, diseño y monitoreo de las ciclovías temporales, así como procesos complementarios de promoción.

(...)"



"Sección 2. Planificación

(...)

2.2 Principios de la planificación

La planificación de la red de ciclovías temporales o permanentes recoge los principios de buenas prácticas de ámbito nacional e internacional. Asimismo, desarrolla una propuesta técnica que permita la adecuada planificación, teniendo a la seguridad vial como precepto de planeamiento. En particular, se recomienda tener en cuenta la clasificación de las vías urbanas y los requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva. Bajo este entendimiento, será más sencillo orientar las intervenciones de acuerdo con un trazado y diseño eficiente y congruente con las necesidades de cada ciudad y, por tanto, ofrecer un espacio adecuado, seguro y atractivo para los usuarios.

Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovial

La planificación de las redes para ciclistas debe realizarse partiendo del reconocimiento de la función, forma y uso de las vías que forman parte de la malla vial de la ciudad. La jerarquización de las vías está basada en características generales, como la cantidad de personas, vehículos, velocidades, bienes y servicios; así como la configuración de las secciones viales.

- **Vías expresas:** Son vías de alta capacidad que conectan diferentes zonas de la ciudad, de flujo ininterrumpido y de acceso controlado. No se permite el tránsito de bicicletas y en ellas no es viable la implementación de ciclovías temporales, así como tampoco lo es en carreteras nacionales, departamentales y vecinales. Por ende, se deben buscar rutas alternas.

(...)

- **Vías locales:** Son vías que permiten el acceso a predios dentro de los distritos. Los volúmenes y velocidades son más reducidos en comparación con las otras vías. Se permite el tránsito de bicicletas. Por las características viales se considera menos prioritario implementar ciclovías en estas vías; para mejorar la seguridad vial ciclista puede ser más efectivo reducir la velocidad de los vehículos automotores mediante medidas de pacificación de tránsito.

Al comprender la función, forma y uso de las vías, es posible definir el tipo de infraestructura a implementar en ellas, pues se corrobora la necesidad de proteger la circulación de los ciclistas con elementos de segregación o la de compartir la vía con los vehículos motorizados. Esta definición está relacionada con el número de carriles vehiculares que tienen las vías, sus dimensiones, las velocidades establecidas, los volúmenes de tránsito y los medios de transporte que circulan por ellas. Estas características son de suma importancia, pues deben ser consideradas para la formación de la red, la cual tiene que estar conectada entre sí.

En el caso de las vías ciclistas temporales se considera el habilitado de las siguientes dos tipologías, ya que pueden ser ejecutadas solo con la redistribución del espacio vial y con materiales de bajo costo.

- **Ciclovía:** Espacio de la vía pública segregada físicamente, según las características definidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En algunas vías públicas existentes, la ciclovía se segrega de la calzada y/o acera.
- **Ciclocarril:** Espacio de la calzada conformada por uno o más carriles debidamente señalizados, de acuerdo a las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para permitir la circulación compartida de los ciclo y vehículos automotores, los cuales deben circular a una velocidad máxima de 30 km/h.



Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva. Una red de infraestructura ciclo-inclusiva debe ser segura, cómoda, coherente, directa y atractiva. Las redes de vías ciclistas temporales de alta calidad deben tener las mismas características. Para asegurar el éxito de este tipo de "nueva infraestructura" es imprescindible que cada requisito sea considerado para la planificación de la red. Igualmente, se reconoce que el carácter temporal de la infraestructura a implementar implica un tratamiento adaptado, como se establece en la **Tabla 2**.

Tabla 2. Aplicación de los cinco requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva

Requisito	Aplicación a vías ciclistas temporales
Seguridad Una red de infraestructura ciclovial debe mejorar la seguridad vial de las personas ciclistas y protegerlas de los vehículos motorizados.	- Elegir adecuadamente el elemento confinador (...). - (...) - Considerar en el diseño el espacio suficiente en el carril de circulación ciclista (...)
Directividad Estrechamente vinculada al ahorro de tiempo. Una ruta ciclista debe ser lo más directa posible, evitando demoras innecesarias, por ejemplo en desvíos o intersecciones.	- (...) - Implementar infraestructura que permita viajar hacia diferentes zonas de la ciudad (norte-sur, oriente-occidente), con la mayor efectividad posible. - (...)
Coherencia Relacionada a la continuidad y consistencia de la infraestructura. Debe proveer conexión entre los puntos de origen y destino	- Conectar los principales orígenes y destinos de la ciudad. - Elegir el tipo de infraestructura ciclovial de acuerdo a la configuración de las vías. - Generar la conexión y continuidad entre tramos de infraestructura existentes y temporales. - (...)
Comodidad La comodidad juega un rol importante al incentivar el uso de la bicicleta. Por ello, se debe considerar la configuración del entorno físico.	- (...) - Verificar la uniformidad en la superficie de rodadura. - (...)
(...)	(...)

Estos principios deben estar aplicados en el trazado de la red ciclista, pero también en el diseño de la sección de la vía, las intersecciones y la superficie de rodadura. Dependiendo de las condiciones de la vía o del entorno, en algunas ocasiones se deberá priorizar algunos de los cinco requisitos. En el caso de las vías ciclistas temporales se deberá dar prioridad a la seguridad, la directividad y la coherencia que influyen directamente en la utilidad de la red. La atractividad y comodidad son secundarios, pero pueden ser determinantes en la selección de una alternativa de trazado (...)

Principios de diseño para peatones

Así como la bicicleta ayuda a proveer una movilidad conforme al distanciamiento social, la caminata puede ser una excelente opción de movilidad. Para evitar contagios por COVID – 19 en espacio confinados e incentivar más desplazamientos peatonales, también se puede considerar ampliar los espacios de circulación peatonal con infraestructura temporal. (...).



2.3 Paso a paso del trazado de la red

En la planificación de una red ciclista (temporal o permanente) es útil establecer criterios que guiarán el proceso. Estos se deben basar en una consideración de la teoría descrita arriba (en particular los cinco principios de la infraestructura ciclovial), así como las necesidades o características particulares de las ciudades y las limitaciones materiales u operacionales que puedan existir. Se recomienda considerar por lo menos los siguientes criterios:

- Priorizar corredores con mayor potencial de uso (por cobertura y conectividad entre orígenes y destino) o de reemplazo de transporte público (normalmente, paralelas a las rutas de transporte).
- (...)
- Habilitar rutas lógicas y directas, sin vueltas innecesarias o cambios abruptos de perfil, por lo cual se priorizan vías arteriales continuas.
-
- Garantizar la interconexión de las rutas y hacer conexiones con la infraestructura ciclovial existente.
- Satisfacer viajes cotidianos, viajes con motivo trabajo, estudio, compras, etc.

En esta sección se detallará la metodología que se utilizara para determinar el trazo de esta red ciclista que satisfaga viajes en días laborables, esta metodología consta de 7 pasos, los cuales explican de forma secuencial y con varias alternativas de usos de datos, a fin de obtener una red coherente y lógica en el menor tiempo posible.

Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras naturales.

Se tiene que conocer el entorno urbano, las limitaciones de la ciudad en cuanto a su geografía y a su planificación previa, a fin de no encontrar inconvenientes en planificación de la red ciclista, ante esto se recomienda analizar por lo menos los siguientes puntos:

- Red vial Nacional y Departamental. Como la red vial nacional y departamental conectan la ciudad con el exterior, estas suelen albergar grandes flujos de vehículos pesados, por lo que implementar una ciclovía en esta red, podría generar inseguridad y tal vez sobrecostos logísticos.
- Curvas de nivel. La implementación de ciclovías en pendientes elevadas podría generar conflictos e inseguridad a los ciclistas. Asimismo, existen ciudades donde las estribaciones andinas generan una ruptura del espacio urbano, dividiendo la ciudad y generando barreras naturales para la movilidad.
- Mapas geográficos de Ríos. Muchas ciudades suelen estar divididas por ríos, generando líneas cortinas, y la cantidad de puentes que se tiene sobre los ríos para unir la ciudad son limitados, por lo que es conveniente conocer las características de estas conexiones.
- Otros datos o archivos que podrían dificultar la implementación de ciclovías. También es importante analizar las vías sin pavimentar, los aeropuertos que se encuentran dividiendo la ciudad (si es el caso), polígonos industriales de grandes dimensiones, etc.

Con la información mencionada anteriormente se puede definir un área de trabajo, un área donde es factible la implementación de ciclovías y sobre esta continuar con los siguientes pasos.

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 atractores 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 atractores 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 6. Trazo de la Red Ciclista

La tendencia de viajes nos brindará líneas de deseo, ideas generales de cómo se mueven las personas dentro la ciudad y en diferentes modos de transporte. Además, se tendrán información de los posibles orígenes y destinos de viajes (con los mapas del paso 2 y 3). Con esta información se deberá seleccionar el conjunto de vías por donde se puede satisfacer esa tendencia de viajes, recordando que existirá una reducción de la capacidad en las vías seleccionadas.
(...)"

"Sección 3. Diseño y dimensionamiento

3.1 Principios de diseño de la infraestructura

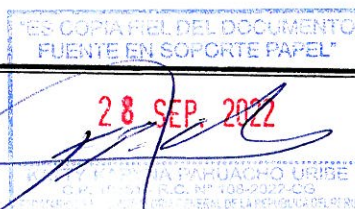
(...)

Anchos mínimos y recomendados

Es fundamental tener en cuenta que una ciclovía con insuficiente ancho afecta gravemente la comodidad y seguridad de los usuarios, en suma, al aumento del riesgo de contagio entre ciclistas. Se recomienda garantizar el ancho mínimo e intentar resguardar el ancho recomendado según la **Tabla 3**.

Tabla 3. Anchos mínimos y recomendados de la infraestructura ciclovial temporal, por tipología

Tipología	Ancho mínimo (m)	Ancho recomendado (m)	Espacio para confinamiento
Ciclovía unidireccional	1.50	2.00	Entre 0.40 y 1.00 m



Ciclovia bidireccional	2.60	3.20	Entre 0.40 y 1.00 m
Ciclocarril	1.50	1.80	No aplica

(...)

3.2 Paso a paso de diseño

(...)

3. Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales

(...). Cabe señalar que el diseño es flexible y los tramos implementados pueden tener características particulares que varían entre secciones, siempre y cuando garantice la seguridad de las personas ciclistas al cambiar de tipología.

Para ello se requiere considerar los siguientes lineamientos técnicos:

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

- (...)
- Respetar el acceso a inmuebles, colocando los elementos con una distancia de entre 1.00 y 2.00 metros antes y después del acceso.
- (...)
- No invadir cruces peatonales, paradas de transporte público ni accesos a los predios.
- Entre estos elementos están los bordillos discontinuos de baja altura (< 15 cm) y los hitos tubulares (70-80 cm de altura), se pueden disponer de manera intercalada para mejorar la visibilidad y protección de los ciclistas y sólo se interrumpen en los puntos de acceso vehicular a predios, pero se mantiene la demarcación horizontal.
- (...)
- Que sea desmontable para permitir conservación en las vías, pero resistente al vandalismo, fácilmente desmontables y trasladados.
- Que sean reparables y sean fácilmente reemplazables, que estén disponible en el mercado para futuros reemplazos o ajustes.

(...):

En consecuencia, el Expediente Técnico y sus dos reformulaciones aprobados con deficiencias técnicas sustanciales, ocasionó que la Entidad desembolsara S/246 517,13 por la compra de bienes y prestaciones de servicios, gasto que constituye perjuicio económico al Estado a causa de la inviabilidad de dichos documentos técnicos y se generó obligaciones contractuales pendientes por S/1 060 350,50 sin ningún beneficio al ciudadano; además que, no se ha contribuido con una adecuada implementación del servicio de transporte sostenible no motorizado, el cual no fue iniciado oportunamente durante la inmovilización social obligatoria en el estado de Emergencia Sanitaria, incluso a la fecha, tampoco se cuenta con un sistema integrado de una red de ciclovías; toda vez que, el Proyecto no ha concluido con su ejecución, situación que evidencia la afectación a los intereses del Estado al no haberse cumplido con el objetivo y finalidad del Proyecto y del Decreto de Urgencia n.º 101-2020.

Los hechos expuestos se han generado como consecuencia de la actuación consiente y voluntaria del Arquitecto de Licencias de Edificación de la Gerencia de Desarrollo Urbano, al formular Expediente Técnico con deficiencias técnicas sustanciales; así como, por elaborar las dos reformulaciones, persistiendo las mismas deficiencias técnicas, al margen de lo que establecía la normativa aplicable; asimismo, por el Gerente de Desarrollo Urbano, por no cautelar, supervisar y verificar previamente que dichos documentos técnicos cumplieran con los lineamientos, sin advertir que se continuaba presentando las mismas deficiencias técnicas del Expediente Técnico en la primera y segunda



reformulación, pese a tener conocimiento del Informe Técnico de Compatibilidad del Proyecto y de las consultas y observaciones al mismo.

Así también, por el Jefe (e) responsable de la Unidad de Proyectos de Inversión, por haber evaluado y aprobado la primera reformulación del Expediente Técnico, al margen de la normativa técnica aplicable y por el Gerente de Obras Públicas, al aprobar estos documentos técnicos, materializando su valor legal, cuando estos presentaban deficiencias técnicas sustanciales, sin cautelar, verificar y supervisar el cumplimiento de los referidos lineamientos técnicos, a pesar de tener también conocimiento del Informe Técnico de Compatibilidad del Proyecto y de las consultas y observaciones al mismo; así como, de necesidad de efectuar el mantenimiento de vías que pertenecen al trazo de la red de ciclovías; quienes quebrantaron los principios y deberes de la función pública.

Comentarios de las personas comprendidas en los hechos específicos presuntamente irregulares

Las personas comprendidas en los hechos presentaron sus comentarios o aclaraciones, conforme se detallan en el **Apéndice n.º 90**.

Cabe precisar que, los señores Fernando Javier Tacury Mendoza y Carlos Augusto Fernández Osorio no presentaron sus comentarios o aclaraciones al Pliego de Hechos comunicado; asimismo, los señores Joseph Anthony Castro Buendía y Raúl Nolberto Pantoja Pascual, presentaron sus comentarios o aclaraciones de manera extemporánea.

Evaluación de los comentarios o aclaraciones de las personas comprendidas en los hechos

Efectuada la evaluación de los comentarios y aclaraciones y los documentos presentados, se concluye que los mismos no desvirtúan los hechos comunicados en el Pliego de Hechos. La referida evaluación y la cédula de comunicación, forman parte del **Apéndice n.º 90** del Informe de Control Específico, considerando la participación de las personas comprendidas en los mismos, conforme se describe a continuación:

1. **Fernando Javier Tacury Mendoza**, identificado con DNI n.º 41072045, en su condición de **Gerente de Obras Públicas**, periodo 8 de setiembre de 2020 al 29 de mayo de 2022, designado mediante Resolución de Alcaldía n.º 220-2020-MPH/A de 8 de setiembre de 2020 (**Apéndice n.º 91**) y cesado mediante Resolución de Alcaldía n.º 207-2022-MPH/A de 26 de mayo de 2022 (**Apéndice n.º 91**), quien se le comunicó mediante Cédula de notificación electrónica n.º 00000002-2022-CG/0411-02-002, notificada el 18 de agosto de 2022 a la casilla electrónica 41072045 (**Apéndice n.º 90**); no llegando a presentar sus comentarios; por tanto, se ha determinado que no desvirtúa los hechos comunicados, evidenciando su participación en los hechos siguientes:

Durante la aprobación del Expediente Técnico:

Por haber aprobado mediante Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2020-MPH/GOP⁶² de 12 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 26**) el Expediente Técnico (**Apéndice n.º 34**) del Proyecto con un presupuesto total ascendente a S/1 774 877,42, del cual

⁶² Es de precisar que, el Gerente de Obras Públicas sustentó la aprobación del Expediente Técnico en mérito a la facultad delegada por el Alcalde en el numeral 6.1 del artículo 6º del Decreto de Alcaldía n.º 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.º 91**), conforme se advierte del segundo considerando de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2020-MPH/GOP de 12 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 26**).

corresponde al costo directo S/1 673 294,25⁶³, sin previamente haber cautelado que este cumpla con todos los lineamientos técnicos contenidos en la Guía y demás normativas aplicables, incluso a pesar de tener conocimiento del informe técnico n.º 038-2020-MPH/GTT/CJAB de 22 de octubre de 2020 (**Apéndice n.º 39**), a través del memorándum n.º 1783-2020-MPH/GM, recibido el 29 de octubre de 2020 (**Apéndice n.º 41**), con el cual se le trasladó el informe n.º 122-2020-MPH/GDU de 26 de octubre de 2020 (**Apéndice n.º 40**)⁶⁴; informe técnico donde se identificaron vías que pertenecían al trazo de la red de ciclovías que necesitaban mantenimiento por encontrarse deterioradas; otorgando así validez legal a un Expediente Técnico que presentaba deficiencias técnicas sustanciales, las mismas que se encuentran evidenciadas en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**).

No obstante, efectuó pedidos de bienes y de servicios, impulsando sus contrataciones, lo que ocasionó que se generen obligaciones a la Entidad por el monto de S/533 811,13 (**Apéndice n.º 63**), por un Proyecto que no cumple su objetivo; toda vez que, el estudio de ingeniería presentaba inconsistencias que no permitieron que la red de ciclovía propuesta, satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red no es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; así también, se consideró en el trazo de la red de la ciclovías, aquellas vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria, ambas afectando innecesariamente al presupuesto del Proyecto por el monto de S/461 727,32⁶⁵.

Asimismo, se consideró vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, por el monto de S/15 924, 10⁶⁶ en vías no pavimentadas; así también, los elementos de confinamiento y/o segregación fueron determinados sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se propuso la instalación de bolardos y topellantas en una vía sobre un canal que no se encuentra adyacente a ninguna vía vehicular, demandando un presupuesto innecesario de S/16 162,35⁶⁷; así como, se distribuyó los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas cantidades fueron sobredimensionadas por un importe de S/161 984,48⁶⁸ en el presupuesto.

En consecuencia, el Expediente Técnico aprobado con deficiencias técnicas sustanciales, ocasionó que la Entidad desembolsara S/10 081,13 (**Apéndice n.º 68**) por la compra de bienes y prestación de servicios, gasto que constituye perjuicio económico al Estado a causa de su inviabilidad y se genere obligaciones contractuales pendientes de S/245 000,00⁶⁹; además que,

⁶³ Monto que coincide con la Resolución Ministerial n.º 0837-2020-MTC/01.02, publicado el 26 de noviembre de 2020, mediante el cual se aprobó la transferencia financiera a favor de la Entidad.

⁶⁴ Cabe indicar que, el tránsito administrativo del informe técnico n.º 038-2020-MPH/GTT/CJAB de 22 de octubre de 2020 también se encuentra evidenciado en el **Apéndice n.º 44**.

⁶⁵ Sumatoria de los cálculos de los cuadros n.ºs 15 y 20 del Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**) realizados por las Especialistas en Arquitectura.

⁶⁶ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 75.

⁶⁷ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 96.

⁶⁸ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 104.

⁶⁹ Cabe indicar que, el contrato n.º 031-2021-MPH/GA (**Apéndice n.º 63**) para el servicio de instalación de letreros de señalización, por el monto de S/278 730,00, fue resuelto mediante Resolución de Gerencia de Administración n.º 033-2022-MPH/GA de 1 de marzo de 2022 (**Apéndice n.º 63**).

no se ha contribuido con una adecuada implementación del servicio de transporte sostenible no motorizado, el cual no fue iniciado oportunamente durante la inmovilización social obligatoria en el estado de Emergencia Sanitaria, incluso a la fecha, tampoco se cuenta con un sistema integrado de una red de ciclovías; toda vez que, el Proyecto no ha concluido con su ejecución, situación que evidencia la afectación a los intereses del Estado al no haberse cumplido con el objetivo y finalidad del Proyecto y del Decreto de Urgencia n.° 101-2020.

Por tanto, aprobó un Expediente Técnico inobservando el artículo 18° del Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado con Decreto Supremo n.° 032-2005-MTC, los numerales 6.4, 6.8 y 6.9 de la Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones, el artículo 23° de la Norma Técnica GH.020 del Reglamento Nacional de Edificaciones, la Sección 1. Introducción, la jerarquía de vías y su relación con la infraestructura ciclovial, los requisitos de Seguridad, Directividad, Coherencia y Comodidad para una red de infraestructura ciclo-inclusiva y los principios de diseño para peatones, establecidos en el numeral 2.2 Principios de la Planificación; asimismo, el Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras naturales, Paso 2. Zonas de Producción de viajes, Paso 3. Zonas de Atracción de viajes y el Paso 6. Trazo de la Red Ciclista del numeral 2.3 Paso a paso del trazado de la red y sus respectivas especificaciones, de la Sección 2. Planificación; así también, el numeral 3 Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales elementos de confinamiento de numeral 3.2 Paso a paso de diseño de la Sección 3. Diseño y dimensionamiento, todos ellos de la Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, que aprueba la "Guía de Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado".

Por ende, incumplió la función específica de la Gerencia de Obras Públicas, establecida en el literal j) del artículo 74° del Reglamento de Organización y Funciones – ROF, aprobado mediante Ordenanza Municipal n.° 522-MPH/CM de 11 de junio de 2015 (**Apéndice n.° 92**), que señala: "j) Otras funciones que le corresponda y/o encomiende la Alta Dirección en el marco de su misión y la normativa"; esto en mérito al numeral 6.1 del artículo 6° del Decreto de Alcaldía n.° 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.° 91**), con el cual el Alcalde le delegó la facultad de: "Aprobar y modificar los expedientes técnicos (...)".⁷⁰

Por consiguiente, encontrándose sujeto a la responsabilidad establecida en el artículo 12° Decreto de Alcaldía n.° 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.° 91**), que dispone: "Las acciones que se realicen y los actos que se expidan en base a la delegación de funciones conferidas en la presente Resolución, deben efectuarse con sujeción a las disposiciones legales y administrativas que las rigen bajo responsabilidad del personal administrativo que interviene en su procesamiento y del funcionario competente que autoriza el acto administrativo pertinente".

Asimismo, actuó al margen de lo que prescribe el numeral 6 del artículo 7° del Capítulo II Principios y Deberes Éticos del Servidor Público de la Ley n.° 27815, Ley del Código de Ética de la Función Pública, publicada el 13 de agosto de 2002 y modificatorias, en el cual precisa: "El servidor público tiene los siguientes deberes: (...) **6. Responsabilidad:** Todo servidor público debe desarrollar sus funciones a cabalidad y en forma integral, asumiendo con pleno respeto su función pública".

De igual modo, encontrándose inmerso a lo estipulado por el artículo 19° de la Ley n.° 28175, Ley Marco del Empleo Público, publicada el 19 de febrero de 2004, que establece: "Los empleados públicos son responsables civil, penal y administrativamente por el incumplimiento de las normas legales y administrativas en el ejercicio del servicio público".

⁷⁰ Es de precisar que, el Gerente de Obras Públicas sustentó la aprobación del Expediente Técnico (**Apéndice n.° 34**) en dicha facultad delegada, conforme se advierte del segundo considerando de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 116-2020-MPH/GOP de 12 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.° 26**).

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la Entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito al inicio del procedimiento administrativo a cargo de la Entidad y las acciones legales a cargo de las instancias competentes.

Durante la primera y segunda reformulación del Expediente Técnico:

Por haber aprobado mediante Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2021-MPH/GOP⁷¹ de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.º 71**), la primera reformulación (**Apéndice n.º 72**) del Expediente Técnico del Proyecto con un presupuesto total ascendente a S/1 774 877,42, sin haber supervisado que éste cumpla con todos los lineamientos técnicos contenidos en la Guía y demás normativas aplicables, otorgando validez legal a un Expediente Técnico que continuaba presentando deficiencias técnicas sustanciales, las mismas que se encuentran evidenciadas en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**); pese a que, con cartas n.ºs 001, 002, 003 y 004-2021/DJACH (**Apéndices n.ºs 54, 57, 58 y 59, respectivamente**), recibidas el 24 de febrero y 18 de marzo de 2021, respectivamente, correspondientes al Informe Técnico de Compatibilidad del Proyecto y consultas y observaciones al mismo, tomó conocimiento de las deficiencias técnicas del Expediente Técnico y mediante la carta n.º 028-2021/DJACH, recibida el 1 de julio de 2021 (**Apéndice n.º 61**), de la necesidad de realizar el replanteamiento de vías e intersecciones.

No obstante, efectuó pedidos de bienes y de servicios, impulsando sus contrataciones, lo que ocasionó que se generen obligaciones a la Entidad por el monto de S/1 014 976,50 (**Apéndice n.º 73**), por un Proyecto que no cumple su objetivo; toda vez que, el estudio de ingeniería continuó presentando inconsistencias que no permitieron que la red de ciclovía propuesta, satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red tampoco es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; asimismo, se persistió en considerar en el trazo de la red de ciclovías en aquellas vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria, ambas afectando innecesariamente al presupuesto del Proyecto por el monto de S/555 357,56⁷².

Así también, se consideró vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, por el monto de S/11 621,13⁷³ en vías no pavimentadas; de igual modo, continuaron considerando elementos de confinamiento y/o segregación sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se continuó proponiendo la instalación de bolardos y topellantas en una vía sobre un canal que no se encuentra adyacente a ninguna vía vehicular, demandando un presupuesto innecesario de S/30 304,74⁷⁴; así como, se persistió en distribuir los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar

⁷¹ Es de precisar que, el Gerente de Obras Públicas sustentó la aprobación de la primera reformulación (**Apéndice n.º 72**) del Expediente Técnico en mérito a la facultad delegada por el Alcalde en el numeral 6.1 del artículo 6º del Decreto de Alcaldía n.º 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.º 91**), conforme se advierte del segundo considerando de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2021-MPH/GOP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.º 71**).

⁷² Sumatoria de los cálculos de los cuadros n.ºs 17 y 21 del Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), realizados por las Especialistas en Arquitectura.

⁷³ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 83.

⁷⁴ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 96.



los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas la cantidades fueron sobredimensionadas por un importe de S/102 367,78⁷⁵ en el presupuesto.

Asimismo, por haber dado trámite mediante memorando n.° 3868-2021-MPH/GOP de 14 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.° 85**) y aprobar mediante Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 204-2021-MPH/GOP⁷⁶ de 29 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.° 85**), la segunda reformulación (**Apéndice n.° 86**) del Expediente Técnico del Proyecto con un presupuesto total ascendente a S/1 774 877,42, otorgándole validez legal sin previamente verificar y advertir que las deficiencias técnicas sustanciales de las anteriores versiones persistían, tal como se encuentra evidenciado en el Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**).

No obstante, efectuó pedidos de servicios, impulsando sus contrataciones, lo que ocasionó que se continúe generando obligaciones a la Entidad por el monto de S/36 810,00 (**Apéndice n.° 88**), por un Proyecto que no cumple su objetivo; toda vez que, el estudio de ingeniería también presentó inconsistencias que no permitió que la red de ciclovía propuesta, satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red tampoco es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; asimismo, se insistió en considerar en el trazo de la red de ciclovías, vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria, ambas afectando innecesariamente al presupuesto del Proyecto por el monto de S/339 303,13⁷⁷.

Así también, se persistió considerando vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, por el monto de S/20 855,06⁷⁸ en vías no pavimentadas; asimismo, las dimensiones de las ciclovías bidireccionales en diecinueve (19) vías incumplen con la distancia mínima y continuaron considerando elementos de confinamiento y/o segregación sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se continuó proponiendo la instalación de bolardos y topellantas en una vía donde ya se encontraba segregada por sardineles de concreto, demandado un presupuesto innecesario de S/127 034,00⁷⁹; así como, se persistió en distribuir los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas las cantidades fueron sobredimensionadas por un importe de S/36 050,28⁸⁰ en el presupuesto.

Consecuentemente, la primera y segunda reformulación del Expediente Técnico aprobado con deficiencias técnicas sustanciales, ocasionó que la Entidad desembolsara S/236 436,00 (**Apéndices n.°s 76 y 89**) por la compra de bienes y prestación de servicios, gasto que constituye

⁷⁵ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**), página 110.

⁷⁶ Es de precisar que, el Gerente de Obras Públicas sustentó la aprobación de la segunda reformulación (**Apéndice n.° 86**) del Expediente Técnico en mérito a la facultad delegada por el Alcalde en el numeral 6.1 del artículo 6° del Decreto de Alcaldía n.° 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.° 91**), conforme se advierte del segundo considerando de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 204-2021-MPH/GOP de 29 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.° 85**).

⁷⁷ Sumatoria de los cálculos de los cuadros n.°s 19 y 22 del Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**), realizados por las Especialistas en Arquitectura.

⁷⁸ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**), página 86.

⁷⁹ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**), páginas 96 y 97.

⁸⁰ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**), página 111.

perjuicio económico al Estado a causa de su inviabilidad y se genere obligaciones contractuales pendientes de S/815 350,50; además que, no se ha contribuido con una adecuada implementación del servicio de transporte sostenible no motorizado, el cual no fue iniciado oportunamente durante la inmovilización social obligatoria en el estado de Emergencia Sanitaria, incluso a la fecha, tampoco se cuenta con un sistema integrado de una red de ciclovías; toda vez que, el Proyecto no ha concluido con su ejecución, situación que evidencia la afectación a los intereses del Estado al no haberse cumplido con el objetivo y finalidad del Proyecto y del Decreto de Urgencia n.º 101-2020.

Por tanto, aprobó la primera y segunda reformulación Expediente Técnico inobservando el numeral 6.2 del artículo 6º Ley n.º 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Sostenible, el artículo 18º del Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado con Decreto Supremo n.º 032-2005-MTC, los numerales 6.1, 6.4, 6.8 y 6.9 de la Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones.

Así también, inobservó lo establecido en la Sección 1. Introducción, la jerarquía de vías y su relación con la infraestructura ciclovial y los requisitos de Seguridad, Directividad, Coherencia y Comodidad para una red de infraestructura ciclo-inclusiva, establecidos en el numeral 2.2 Principios de la Planificación; asimismo, el Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras naturales, Paso 2. Zonas de Producción de viajes, Paso 3. Zonas de Atracción de viajes y el Paso 6. Trazo de la Red Ciclista del numeral 2.3 Paso a paso del trazado de la red y sus respectivas especificaciones, de la Sección 2. Planificación; así también, los anchos mínimos y recomendados indicados en el numeral 3.1 Principios de diseño de la infraestructura y el numeral 3 Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales elementos de confinamiento de numeral 3.2 Paso a paso de diseño de la Sección 3. Diseño y dimensionamiento, todos ellos de la Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02, que aprueba la "Guía de Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado".

Además, incumplió la función específica de la Gerencia de Obras Públicas, establecida en el literal j) del artículo 74º del Reglamento de Organización y Funciones – ROF, aprobado mediante Ordenanza Municipal n.º 522-MPH/CM de 11 de junio de 2015 (**Apéndice n.º 92**), que señala: "j) Otras funciones que le corresponda y/o encomiende la Alta Dirección en el marco de su misión y la normativa"; esto en mérito al numeral 6.1 del artículo 6º del Decreto de Alcaldía n.º 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.º 91**), con el cual el Alcalde le delegó la facultad de: "Aprobar y modificar los expedientes técnicos (...) "⁸¹

Por consiguiente, encontrándose sujeto a la responsabilidad establecida en el artículo 12º Decreto de Alcaldía n.º 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.º 91**), que dispone: "Las acciones que se realicen y los actos que se expidan en base a la delegación de funciones conferidas en la presente Resolución, deben efectuarse con sujeción a las disposiciones legales y administrativas que las rigen bajo responsabilidad del personal administrativo que interviene en su procesamiento y del funcionario competente que autoriza el acto administrativo pertinente".

Asimismo, actuó al margen de lo que prescribe el numeral 6 del artículo 7º del Capítulo II Principios y Deberes Éticos del Servidor Público de la Ley n.º 27815, Ley del Código de Ética de la Función Pública, publicada el 13 de agosto de 2002 y modificatorias, en el cual precisa: "El servidor público

⁸¹ Es de precisar que, el Gerente de Obras Públicas sustentó la aprobación de la primera y segunda reformulación (**Apéndices n.ºs 72 y 86, respectivamente**) del Expediente Técnico en dicha facultad delegada, conforme se advierte del segundo considerando de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2021-MPH/GOP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.º 71**) y la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 204-2021-MPH/GOP de 29 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 85**).

tiene los siguientes deberes: (...) **6. Responsabilidad:** Todo servidor público debe desarrollar sus funciones a cabalidad y en forma integral, asumiendo con pleno respeto su función pública”.

De igual modo, encontrándose inmerso a lo estipulado por el artículo 19° de la Ley n.° 28175, Ley Marco del Empleo Público, publicada el 19 de febrero de 2004, que establece: “Los empleados públicos son responsables civil, penal y administrativamente por el incumplimiento de las normas legales y administrativas en el ejercicio del servicio público”.

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la Entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

2. **Joseph Anthony Castro Buendía**, identificado con DNI n.° 47148302, en su condición de **Gerente de Desarrollo Urbano**, periodo 4 de marzo de 2020 a la fecha, designado mediante Resolución de Alcaldía n.° 068-2020-MPH/A de 3 de marzo de 2020 (**Apéndice n.° 91**), quien se le comunicó mediante Cédula de notificación electrónica n.° 00000003-2022-CG/0411-02-002, notificada el 18 de agosto de 2022 a la casilla electrónica 47148302 (**Apéndice n.° 90**); en atención a ello, presentó sus comentarios mediante el oficio n.° 273-2022-MPH/GDU, recibido el 31 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 90**). Como resultado de la evaluación de los comentarios (**Apéndice n.° 90**), se ha determinado que no desvirtúan los hechos comunicados, evidenciando su participación en los hechos siguientes:

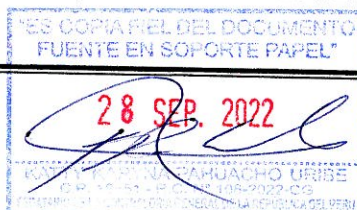
Durante la elaboración del Expediente Técnico:

Sin previamente cautelar que el Expediente Técnico⁸² (**Apéndice n.° 34**) del Proyecto cumpla con todos los lineamientos técnicos contenidos en la Guía y demás normativas aplicables, suscribió dicho documento técnico (**Apéndice n.° 34**) validando su contenido, aun cuando presentaba deficiencias técnicas sustanciales, las mismas que se encuentran evidenciadas en el Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**) y pese a que tenía conocimiento del deterioro de vías que pertenecían al trazo de la red de ciclovías a través del informe técnico n.° 038-2020-MPH/GTT/CJAB de 22 de octubre de 2020 (**Apéndice n.° 40**).

No obstante, continuó con el trámite que permitió que mediante Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 116-2020-MPH/GOP de 12 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.° 26**), se apruebe el Expediente Técnico con un presupuesto total ascendente a S/1 774 877,42, del cual corresponde al costo directo S/1 673 294,25⁸³ y que se generen obligaciones a la Entidad por el monto de S/533 811,13 (**Apéndice n.° 63**), por un Proyecto que no cumple su objetivo; toda vez que, el estudio de ingeniería presentaba inconsistencias que no permitieron que la red de ciclovía propuesta, satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red no es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; así también, se consideró en el trazo de la red de la ciclovías, aquellas vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en zona de ferrocarril,

⁸² Cabe indicar que, el profesional ha validado la autoría, tal como consta el Acta de Validación de 30 de mayo de 2022 (**Apéndice n.° 36**).

⁸³ Monto que coincide con la Resolución Ministerial n.° 0837-2020-MTC/01.02, publicado el 26 de noviembre de 2020, mediante el cual se aprobó la transferencia financiera a favor de la Entidad.



pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria, ambas afectando innecesariamente al presupuesto por el monto de S/461 727,32⁸⁴.

Asimismo, se consideró vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, por el monto de S/15 924, 10⁸⁵ en vías no pavimentadas; así también, los elementos de confinamiento y/o segregación fueron determinados sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se propuso la instalación de bolardos y topellantas en una vía sobre un canal que no se encuentra adyacente a ninguna vía vehicular, demandando un presupuesto innecesario de S/16 162,35⁸⁶; así como, se distribuyó los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas cantidades fueron sobredimensionadas por un importe de S/161 984,48⁸⁷ en el presupuesto.

En consecuencia, el Expediente Técnico aprobado con deficiencias técnicas sustanciales, ocasionó que la Entidad desembolsara S/10 081,13 (**Apéndice n.º 68**) por la compra de bienes y prestación de servicios, gasto que constituye perjuicio económico al Estado a causa de su inviabilidad y se genere obligaciones contractuales pendientes de S/245 000,00⁸⁸; además que, no se ha contribuido con una adecuada implementación del servicio de transporte sostenible no motorizado, el cual no fue iniciado oportunamente durante la inmovilización social obligatoria en el estado de Emergencia Sanitaria, incluso a la fecha, tampoco se cuenta con un sistema integrado de una red de ciclovías; toda vez que, el Proyecto no ha concluido con su ejecución, situación que evidencia la afectación a los intereses del Estado al no haberse cumplido con el objetivo y finalidad del Proyecto y del Decreto de Urgencia n.º 101-2020.

Por tanto, se formuló un Expediente Técnico inobservando el artículo 18º del Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado con Decreto Supremo n.º 032-2005-MTC, los numerales 6.4, 6.8 y 6.9 de la Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones, el artículo 23º de la Norma Técnica GH.020 del Reglamento Nacional de Edificaciones, la Sección 1. Introducción, la jerarquía de vías y su relación con la infraestructura ciclovial, los requisitos de Seguridad, Directividad, Coherencia y Comodidad para una red de infraestructura ciclo-inclusiva y los principios de diseño para peatones, establecidos en el numeral 2.2 Principios de la Planificación; asimismo, el Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras naturales, Paso 2. Zonas de Producción de viajes, Paso 3. Zonas de Atracción de viajes y el Paso 6. Trazo de la Red Ciclista del numeral 2.3 Paso a paso del trazado de la red y sus respectivas especificaciones, de la Sección 2. Planificación; así también, el numeral 3 Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales elementos de confinamiento de numeral 3.2 Paso a paso de diseño de la Sección 3. Diseño y dimensionamiento, todos ellos de la Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02, que aprueba la "Guía de Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado".

⁸⁴ Sumatoria de los cálculos de los cuadros n.ºs 15 y 20 del Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**) realizados por las Especialistas en Arquitectura.

⁸⁵ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 75.

⁸⁶ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 96.

⁸⁷ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 104.

⁸⁸ Cabe indicar que, el contrato n.º 031-2021-MPH/GA (**Apéndice n.º 63**) para el servicio de instalación de letreros de señalización, por el monto de S/278 730,00, fue resuelto mediante Resolución de Gerencia de Administración n.º 033-2022-MPH/GA de 1 de marzo de 2022 (**Apéndice n.º 63**).

Por ende, incumplió sus funciones específicas de la Gerencia de Desarrollo Urbano, establecida en los literales j) y p) del artículo 56° del Reglamento de Organización y Funciones – ROF, aprobado mediante Ordenanza Municipal n.° 522-MPH/CM de 11 de junio de 2015 (**Apéndice n.° 92**), que señala: “j) *Controlar el cumplimiento de los planes y normas inherentes a las funciones descritas y otras que emanen del Gobierno Nacional, Regional y Local Provincial*” y p) *Otras funciones que le corresponda y/o encomiende la Alta Dirección en el marco de su misión y normativa vigente*”; este último, a raíz del memorando n.° 879-2020-MPH/GM de 27 de julio de 2020 (**Apéndice n.° 16**), con el cual el Gerente Municipal le dispuso “(...) *continuar con la ejecución del referido proyecto hasta su culminación*”.

Asimismo, que al haberse aprobado el Expediente Técnico mediante acto administrativo⁸⁹, en mérito a la facultad delegada en el numeral 6.2 del artículo 6° del Decreto de Alcaldía n.° 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.° 91**), se encuentra sujeto a la responsabilidad establecida en su artículo 12°, que dispone: “*Las acciones que se realicen y los actos que se expidan en base a la delegación de funciones conferidas en la presente Resolución, deben efectuarse con sujeción a las disposiciones legales y administrativas que las rigen bajo responsabilidad del personal administrativo que interviene en su procesamiento y del funcionario competente que autoriza el acto administrativo pertinente*”.

Así también, actuó al margen de lo que prescribe el numeral 6 del artículo 7° del Capítulo II Principios y Deberes Éticos del Servidor Público de la Ley n.° 27815, Ley del Código de Ética de la Función Pública, publicada el 13 de agosto de 2002 y modificatorias, en el cual precisa: “*El servidor público tiene los siguientes deberes: (...) 6. Responsabilidad: Todo servidor público debe desarrollar sus funciones a cabalidad y en forma integral, asumiendo con pleno respeto su función pública*”.

De igual modo, encontrándose inmerso a lo estipulado por el artículo 19° de la Ley n.° 28175, Ley Marco del Empleo Público, publicada el 19 de febrero de 2004, que establece: “*Los empleados públicos son responsables civil, penal y administrativamente por el incumplimiento de las normas legales y administrativas en el ejercicio del servicio público*”.

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la Entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito al inicio del procedimiento administrativo a cargo de la Entidad y las acciones legales a cargo de las instancias competentes.

Durante la primera y segunda reformulación del Expediente Técnico:

Por haber dado trámite para la aprobación de la primera reformulación⁹⁰ del Expediente Técnico del Proyecto, mediante proveído n.° 1331 2021 MPH/GDU de 31 de agosto de 2021 al memorando n.° 2447-2021-MPH/GOP de 26 de agosto de 2021 (**Apéndice n.° 71**), memorando n.° 786-2021-MPH/GDU de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.° 71**) y por haber suscrito el mencionado Expediente Técnico reformulado (**Apéndice n.° 72**) sin previamente supervisar, verificar y advertir que éste continuaba presentando deficiencias técnicas sustanciales, tal como se encuentra evidenciado en el Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de

⁸⁹ Es de precisar que, el Gerente de Obras Públicas sustentó la aprobación del Expediente Técnico (**Apéndice n.° 34**) en mérito a la facultad delegada por el Alcalde en el numeral 6.1 del artículo 6° del Decreto de Alcaldía n.° 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.° 91**), conforme se advierte del segundo considerando de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 116-2020-MPH/GOP de 12 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.° 26**).

⁹⁰ Cabe indicar que, el profesional ha validado la auturía, tal como consta el Acta de Validación de 30 de mayo de 2022 (**Apéndice n.° 36**).



agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**); incluso pese a que, mediante memorando n.º 633-2021-MPH/GOP de 3 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 54**) e informe n.º 200-2021-MPH-GOP-UI de 4 de marzo de 2021 (**Apéndice n.º 57**), tomó conocimiento de las cartas n.ºs 001 y 002-2021/DJACH de 23 de febrero de 2021 (**Apéndices n.ºs 54 y 57, respectivamente**), correspondientes al Informe Técnico de Compatibilidad del Proyecto y de las consultas y observaciones al mismo, donde ya se revelaban deficiencias técnicas del Expediente Técnico.

Dicha situación conllevó a la aprobación de la primera reformulación (**Apéndice n.º 72**) materializada con Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2021-MPH/GOP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.º 71**), con un presupuesto total de S/1 774 877,42 en que se le responsabilizó de las posibles deficiencias técnicas; así como, se generen obligaciones a la Entidad por el monto de S/1 014 976,50 (**Apéndice n.º 73**), lo que permitió se prosiga con un Proyecto que no cumple su objetivo; toda vez que, el estudio de ingeniería continuó presentando inconsistencias que no permitieron que la red de ciclovía propuesta, satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red tampoco es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; asimismo, se persistió en considerar en el trazo de la red de ciclovías en aquellas vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria, ambas afectando innecesariamente al presupuesto del Proyecto por el monto de S/555 357,56⁹¹.

Así también, se consideró vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, por el monto de S/11 621,13⁹² en vías no pavimentadas; de igual modo, continuaron considerando elementos de confinamiento y/o segregación sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se continuó proponiendo la instalación de bolardos y topellantas en una vía sobre un canal que no se encuentra adyacente a ninguna vía vehicular, demandando un presupuesto innecesario de S/30 304,74⁹³; así como, se persistió en distribuir los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas cantidades fueron sobredimensionadas por un importe de S/102 367,78⁹⁴ en el presupuesto.

Asimismo, por haber dado trámite y continuidad para la aprobación de la segunda reformulación⁹⁵ (**Apéndice n.º 86**) del Expediente Técnico del Proyecto, mediante proveído n.º 2125 2021 MPH/GDU de 14 de diciembre de 2021 al memorando n.º 3868-2021-MPH/GOP de 14 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 85**), proveído n.º 2131 2021 MPH/GDU de 29 de diciembre de 2021 al memorando n.º 3822-2021-MPH/GOP de 22 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 83**); así como, memorando n.º 1185-2020-MPH/GDU de 28 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 85**) (se precisa que existe un error en el año del documento), sin previamente supervisar, verificar y advertir que las deficiencias técnicas sustanciales de las anteriores

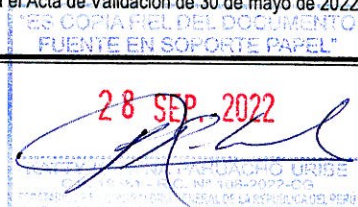
⁹¹ Sumatoria de los cálculos de los cuadros n.ºs 17 y 21 del Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), realizados por las Especialistas en Arquitectura.

⁹² Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 83.

⁹³ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 96.

⁹⁴ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 110.

⁹⁵ Cabe indicar que, el profesional ha validado la autoría, tal como consta el Acta de Validación de 30 de mayo de 2022 (**Apéndice n.º 36**).



versiones persistían, tal como se encuentra evidenciado en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**).

Dicho actuar conllevó a la aprobación de la segunda reformulación materializada a través de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 204-2021-MPH/GOP de 29 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 85**), con un presupuesto de S/1 774 877,42 en el que se le responsabilizó de las posibles deficiencias técnicas; lo que permitió se continúe generando obligaciones a la Entidad por el monto de S/36 810,00 (**Apéndice n.º 88**), por un Proyecto que no cumple su objetivo; toda vez que, el estudio de ingeniería también presentó inconsistencias que no permitió que la red de ciclovía propuesta, satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red tampoco es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; asimismo, se insistió en considerar en el trazo de la red de ciclovías, vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria, ambas afectando innecesariamente al presupuesto del Proyecto por el monto de S/339 303,13⁹⁶.

Así también, se persistió considerando vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, por el monto de S/20 855,06⁹⁷ en vías no pavimentadas; asimismo, las dimensiones de las ciclovías bidireccionales en diecinueve (19) vías incumplen con la distancia mínima y continuaron considerando elementos de confinamiento y/o segregación sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso [respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se continuó proponiendo la instalación de bolardos y topellantas en una vía donde ya se encontraba segregada por sardineles de concreto, demandado un presupuesto innecesario de S/127 034,00⁹⁸; así como, se persistió en distribuir los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas la cantidades fueron sobredimensionadas por un importe de S/36 050,28⁹⁹ en el presupuesto.

En consecuencia, la primera y segunda reformulación del Expediente Técnico aprobado con deficiencias técnicas sustanciales, ocasionó que la Entidad desembolsara S/236 436,00 (**Apéndices n.ºs 76 y 89**) por la compra de bienes y prestación de servicios, gasto que constituye perjuicio económico al Estado a causa de su inviabilidad y se genere obligaciones contractuales pendientes de S/815 350,50; además que, no se ha contribuido con una adecuada implementación del servicio de transporte sostenible no motorizado, el cual no fue iniciado oportunamente durante la inmovilización social obligatoria en el estado de Emergencia Sanitaria, incluso a la fecha, tampoco se cuenta con un sistema integrado de una red de ciclovías; toda vez que, el Proyecto no ha concluido con su ejecución, situación que evidencia la afectación a los intereses del Estado al no haberse cumplido con el objetivo y finalidad del Proyecto y del Decreto de Urgencia n.º 101-2020.



⁹⁶ Sumatoria de los cálculos de los cuadros n.ºs 19 y 22 del Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), realizados por las Especialistas en Arquitectura.

⁹⁷ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 86.

⁹⁸ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), páginas 96 y 97.

⁹⁹ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 111.



Por tanto, se reformuló el Expediente Técnico hasta en dos oportunidades, inobservando el numeral 6.2 del artículo 6° Ley n.° 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Sostenible, el artículo 18° del Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado con Decreto Supremo n.° 032-2005-MTC, los numerales 6.1, 6.4, 6.8 y 6.9 de la Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones.

Así también, se inobservó lo establecido en la Sección 1. Introducción, la jerarquía de vías y su relación con la infraestructura ciclovial y los requisitos de Seguridad, Directividad, Coherencia y Comodidad para una red de infraestructura ciclo-inclusiva, establecidos en el numeral 2.2 Principios de la Planificación; asimismo, el Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras naturales, Paso 2. Zonas de Producción de viajes, Paso 3. Zonas de Atracción de viajes y el Paso 6. Trazo de la Red Ciclista del numeral 2.3 Paso a paso del trazado de la red y sus respectivas especificaciones, de la Sección 2. Planificación; así también, los anchos mínimos y recomendados indicados en el numeral 3.1 Principios de diseño de la infraestructura y el numeral 3 Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales elementos de confinamiento de numeral 3.2 Paso a paso de diseño de la Sección 3. Diseño y dimensionamiento, todos ellos de la Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, que aprueba la "Guía de Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado".

Por ende, incumplió la función específica de la Gerencia de Desarrollo Urbano, establecida en el literal j) del artículo 56° del Reglamento de Organización y Funciones – ROF, aprobado mediante Ordenanza Municipal n.° 522-MPH/CM de 11 de junio de 2015 (**Apéndice n.° 92**), que señala: *"j) Controlar el cumplimiento de los planes y normas inherentes a las funciones descritas y otras que emanen del Gobierno Nacional, Regional y Local Provincial"*.

Asimismo, que al haberse aprobado la primera y segunda reformulación Expediente Técnico mediante actos administrativos¹⁰⁰, en mérito a la facultad delegada en el numeral 6.2 del artículo 6° del Decreto de Alcaldía n.° 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.° 91**), se encuentra sujeto a la responsabilidad establecida en su artículo 12°, que dispone: *"Las acciones que se realicen y los actos que se expidan en base a la delegación de funciones conferidas en la presente Resolución, deben efectuarse con sujeción a las disposiciones legales y administrativas que las rigen bajo responsabilidad del personal administrativo que interviene en su procesamiento y del funcionario competente que autoriza el acto administrativo pertinente"*.

Así como, de su responsabilidad considerada en el artículo 2° de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 116-2021-MPH/GOP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.° 71**) y la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 204-2021-MPH/GOP de 29 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.° 85**), que indica: **"RESPONSABILIZAR de las posibles deficiencias del Expediente Técnico a los profesionales (...) ARQ. JOSEPH A. CASTRO BUENDÍA con CAP N° 21427, quienes elaboraron y aprobaron el Expediente Técnico"**.

Así también, actuó al margen de lo que prescribe el numeral 6 del artículo 7° del Capítulo II Principios y Deberes Éticos del Servidor Público de la Ley n.° 27815, Ley del Código de Ética de la Función Pública, publicada el 13 de agosto de 2002 y modificatorias, en el cual precisa: *"El servidor público tiene los siguientes deberes: (...) 6. Responsabilidad: Todo servidor público debe*

¹⁰⁰ Es de precisar que, el Gerente de Obras Públicas sustentó la aprobación de la primera y segunda reformulación (**Apéndice n.° 72 y 86, respectivamente**) del Expediente Técnico en mérito a la facultad delegada por el Alcalde en el numeral 6.1 del artículo 6° del Decreto de Alcaldía n.° 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.° 91**), conforme se advierte del segundo considerando de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 116-2021-MPH/GOP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.° 71**) y la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 204-2021-MPH/GOP de 29 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.° 85**).

desarrollar sus funciones a cabalidad y en forma integral, asumiendo con pleno respeto su función pública”.

De igual modo, encontrándose inmerso a lo estipulado por el artículo 19° de la Ley n.° 28175, Ley Marco del Empleo Público, publicada el 19 de febrero de 2004, que establece: “*Los empleados públicos son responsables civil, penal y administrativamente por el incumplimiento de las normas legales y administrativas en el ejercicio del servicio público*”.

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la Entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

3. **Carlos Augusto Fernández Osorio**, identificado con DNI n.° 44242217, en su condición de Jefe (e) responsable de la Unidad de Proyectos de Inversión, periodo 28 de junio de 2021 a la fecha, encargado mediante memorando n.° 1802-2021-MPH/GOP de 28 de junio de 2021 y contratado a través del contrato administrativo de servicios n.° 200-2019-MPH/GA de 25 de setiembre de 2019 y adendas (**Apéndice n.° 91**), a quien se le comunicó mediante Cédula de notificación electrónica n.° 00000005-2022-CG/0411-02-002, notificada el 18 de agosto de 2022 a la casilla electrónica 44242217 (**Apéndice n.° 90**); no llegando a presentar sus comentarios; por tanto, se ha determinado que no desvirtúa los hechos comunicados, evidenciando su participación en los hechos siguientes:

Durante la primera reformulación del Expediente Técnico:

Por haber evaluado y aprobado la primera reformulación (**Apéndice n.° 72**) del Expediente Técnico del Proyecto mediante informe n.° 637-2021-MPH/GOP-UI de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.° 71**), sin tener en cuenta todos los lineamientos técnicos contenidos en la Guía y demás normativas aplicables, lo que conllevó a que la reformulación del Expediente Técnico continúe con deficiencias técnicas sustanciales, las mismas que se encuentran evidenciadas en el Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**), aprobándose posteriormente la primera reformulación a través de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 116-2021-MPH/GOP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.° 71**), con un presupuesto total de S/1 774 877,42 y que se generen obligaciones a la Entidad por el monto de S/1 014 976,50 (**Apéndice n.° 73**).

Dicho actuar permitió que se prosiga con un Proyecto que no cumple su objetivo; toda vez que, el estudio de ingeniería continuó presentando inconsistencias que no permitieron que la red de ciclovía propuesta, satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red tampoco es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; asimismo, se persistió en considerar en el trazo de la red de ciclovías en aquellas vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria, ambas afectando innecesariamente al presupuesto del Proyecto por el monto de S/555 357,56¹⁰¹.

¹⁰¹ Sumatoria de los cálculos de los cuadros n.°s 17 y 21 del Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**), realizados por las Especialistas en Arquitectura.

Así también, se consideró vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, por el monto de S/11 621,13¹⁰² en vías no pavimentadas; de igual modo, continuaron considerando elementos de confinamiento y/o segregación sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se continuó proponiendo la instalación de bolardos y topellantas en una vía sobre un canal que no se encuentra adyacente a ninguna vía vehicular, demandando un presupuesto innecesario de S/30 304,74¹⁰³; así como, se persistió en distribuir los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas cantidades fueron sobredimensionadas por un importe de S/102 367,78¹⁰⁴ en el presupuesto.

En consecuencia, la primera reformulación del Expediente Técnico del Proyecto aprobado con deficiencias técnicas sustanciales, ocasionó que la Entidad desembolsara S/229 436,00 (**Apéndice n.º 76**) por la compra de bienes y prestación de servicios, gasto que constituye perjuicio económico al Estado a causa de su inviabilidad y se genere obligaciones contractuales pendientes de S/785 540,50; además que, no se ha contribuido con una adecuada implementación del servicio de transporte sostenible no motorizado, el cual no fue iniciado oportunamente durante la inmovilización social obligatoria en el estado de Emergencia Sanitaria, incluso a la fecha, tampoco se cuenta con un sistema integrado de una red de ciclovías; toda vez que, el Proyecto no ha concluido con su ejecución, situación que evidencia la afectación a los intereses del Estado al no haberse cumplido con el objetivo y finalidad del Proyecto y del Decreto de Urgencia n.º 101-2020.

Por tanto, evaluó y aprobó la primera reformulación del Expediente Técnico inobservando el numeral 6.2 del artículo 6º Ley n.º 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Sostenible, el artículo 18º del Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado con Decreto Supremo n.º 032-2005-MTC, los numerales 6.4, 6.8 y 6.9 de la Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones, la Sección 1. Introducción, la jerarquía de vías y su relación con la infraestructura ciclovial y los requisitos de Seguridad, Directividad, Coherencia y Comodidad para una red de infraestructura ciclo-inclusiva, establecidos en el numeral 2.2 Principios de la Planificación; asimismo, el Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras naturales, Paso 2. Zonas de Producción de viajes, Paso 3. Zonas de Atracción de viajes y el Paso 6. Trazo de la Red Ciclista del numeral 2.3 Paso a paso del trazado de la red y sus respectivas especificaciones, de la Sección 2. Planificación; así también, el numeral 3 Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales elementos de confinamiento de numeral 3.2 Paso a paso de diseño de la Sección 3. Diseño y dimensionamiento, todos ellos de la Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02, que aprueba la "Guía de Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado".

Por ende, incumplió su función establecida en el literal h) de la cláusula tercera del contrato administrativo de servicios n.º 200-2019-MPH/GA de 25 de setiembre de 2019 (**Apéndice n.º 91**), que señala: "Otras funciones que le asigne el Jefe del Área y/o Gerente de Obras Públicas"; esto a raíz del memorando n.º 2591-2021-MPH/GOP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.º 71**) con el cual el Gerente de Obras le derivó la primera reformulación del Expediente Técnico para su revisión y aprobación correspondiente.

¹⁰² Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 83.

¹⁰³ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 96.

¹⁰⁴ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 110.



Asimismo, que al haberse aprobado la primera reformulación Expediente Técnico mediante acto administrativo¹⁰⁵, en mérito a la facultad delegada en el numeral 6.2 del artículo 6° del Decreto de Alcaldía n.° 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.° 91**), se encuentra sujeto a la responsabilidad establecida en su artículo 12°, que dispone: “Las acciones que se realicen y los actos que se expidan en base a la delegación de funciones conferidas en la presente Resolución, deben efectuarse con sujeción a las disposiciones legales y administrativas que las rigen bajo responsabilidad del personal administrativo que interviene en su procesamiento y del funcionario competente que autoriza el acto administrativo pertinente”.

Así también, actuó al margen de lo que prescribe el numeral 6 del artículo 7° del Capítulo II Principios y Deberes Éticos del Servidor Público de la Ley n.° 27815, Ley del Código de Ética de la Función Pública, publicada el 13 de agosto de 2002 y modificatorias, en el cual precisa: “El servidor público tiene los siguientes deberes: (...) **6. Responsabilidad:** Todo servidor público debe desarrollar sus funciones a cabalidad y en forma integral, asumiendo con pleno respeto su función pública”.

De igual modo, encontrándose inmerso a lo estipulado por el artículo 19° de la Ley n.° 28175, Ley Marco del Empleo Público, publicada el 19 de febrero de 2004, que establece: “Los empleados públicos son responsables civil, penal y administrativamente por el incumplimiento de las normas legales y administrativas en el ejercicio del servicio público”.

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la Entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

4. **Raúl Nolberto Pantoja Pascual**, identificado con DNI n.° 45651056, Arquitecto de Licencias de Edificación, periodo 4 de marzo de 2019 a la fecha, contratado mediante contrato administrativo de servicios n.° 037-2019-MPH/GA de 1 de marzo de 2019 y adendas (**Apéndice n.° 90**), a quien se le comunicó mediante Cédula de notificación electrónica n.° 00000004-2022-CG/0411-02-002, notificada el 18 de agosto de 2022 a la casilla electrónica 45651056 (**Apéndice n.° 90**); en atención a ello, presentó sus comentarios mediante carta n.° 013-2022-ARQ.RNPP, recibido el 31 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 90**). Como resultado de la evaluación de los comentarios (**Apéndice n.° 90**), se ha determinado que no desvirtúan los hechos comunicados, evidenciando su participación en su condición de **integrante (Proyectista) del Equipo Técnico responsable del Proyecto de Ciclovías de Huancayo**, conforme se verifica del informe n.° 176-2020-MPH/GDU-RNPP de 14 de julio de 2020 (**Apéndice n.° 19**), emitido por dicho profesional, en los hechos siguientes:

Durante la elaboración del Expediente Técnico:

Por haber dirigido, elaborado y suscrito el Expediente Técnico¹⁰⁶ (**Apéndice n.° 34**) del Proyecto, sin tener en cuenta todos los lineamientos técnicos contenidos en la Guía y demás normativas aplicables, conllevando a que el Expediente Técnico (**Apéndice n.° 34**) presente deficiencias técnicas sustanciales, las mismas que se encuentran evidenciadas en el Informe Técnico

¹⁰⁵ Es de precisar que, el Gerente de Obras Públicas sustentó la aprobación de la primera reformulación (**Apéndice n.° 72**) del Expediente Técnico en mérito a la facultad delegada por el Alcalde en el numeral 6.1 del artículo 6° del Decreto de Alcaldía n.° 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.° 91**), conforme se advierte del segundo considerando de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 116-2021-MPH/GOP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.° 71**).

¹⁰⁶ Cabe indicar que, el profesional ha validado la autría, tal como consta el Acta de Validación de 30 de mayo de 2022 (**Apéndice n.° 36**).

n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), lo que permitió su aprobación mediante Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2020-MPH/GOP de 12 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 26**), con un presupuesto total ascendente a S/1 774 877,42, del cual corresponde al costo directo S/1 673 294,25¹⁰⁷ en el que se le responsabilizó de las posibles deficiencias técnicas; así como, se generen obligaciones a la Entidad por el monto de S/533 811,13 (**Apéndice n.º 63**), por un Proyecto que no cumple su finalidad; toda vez que, el estudio de ingeniería presentaba inconsistencias que no permitieron que la red de ciclovía propuesta, satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red no es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista.

Así también, se consideró en el trazo de la red de la ciclovías, aquellas vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria, ambas afectando innecesariamente al presupuesto del Proyecto por el monto de S/461 727,32¹⁰⁸; asimismo, se consideró vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, por el monto de S/15 924, 10¹⁰⁹ en vías no pavimentada.

Además, los elementos de confinamiento y/o segregación fueron determinados sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se propuso la instalación de bolardos y topellantas en una vía sobre un canal que no se encuentra adyacente a ninguna vía vehicular, demandando un presupuesto innecesario de S/16 162,35¹¹⁰; así como, se distribuyó los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas la cantidades fueron sobredimensionadas por un importe de S/161 984,48¹¹¹ en el presupuesto.

En consecuencia, el Expediente Técnico aprobado con deficiencias técnicas sustanciales, ocasionó que la Entidad desembolsara S/10 081,13 (**Apéndice n.º 68**) por la compra de bienes y prestación de servicios, gasto que constituye perjuicio económico al Estado a causa de su inviabilidad y se genere obligaciones contractuales pendientes de S/245 000,00¹¹²; además que, no se ha contribuido con una adecuada implementación del servicio de transporte sostenible no motorizado, el cual no fue iniciado oportunamente durante la inmovilización social obligatoria en el estado de Emergencia Sanitaria, incluso a la fecha, tampoco se cuenta con un sistema integrado de una red de ciclovías; toda vez que, el Proyecto no ha concluido con su ejecución, situación que evidencia la afectación a los intereses del Estado al no haberse cumplido con el objetivo y finalidad del Proyecto y del Decreto de Urgencia n.º 101-2020.



107 Monto que coincide con la Resolución Ministerial n.º 0837-2020-MTC/01 02, publicado el 26 de noviembre de 2020, mediante el cual se aprobó la transferencia financiera a favor de la Entidad.

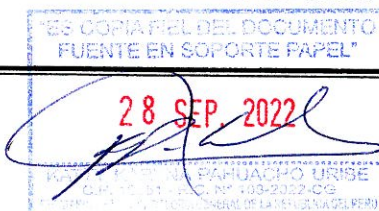
108 Sumatoria de los cálculos de los cuadros n.ºs 15 y 20 del Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**) realizados por las Especialistas en Arquitectura.

109 Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 75.

110 Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 96.

111 Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 104.

112 Cabe indicar que, el contrato n.º 031-2021-MPH/GA (**Apéndice n.º 63**) para el servicio de instalación de letreros de señalización, por el monto de S/278 730,00, fue resuelto mediante Resolución de Gerencia de Administración n.º 033-2022-MPH/GA de 1 de marzo de 2022 (**Apéndice n.º 63**).



Por tanto, formuló un Expediente Técnico inobservando el artículo 18° del Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado con Decreto Supremo n.° 032-2005-MTC, los numerales 6.4, 6.8 y 6.9 de la Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones, el artículo 23° de la Norma Técnica GH.020 del Reglamento Nacional de Edificaciones.

Asimismo, incumplió lo establecido en la Sección 1. Introducción, la jerarquía de vías y su relación con la infraestructura ciclovial, los requisitos de Seguridad, Directividad, Coherencia y Comodidad para una red de infraestructura ciclo-inclusiva y los principios de diseño para peatones, establecidos en el numeral 2.2 Principios de la Planificación; asimismo, el Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras naturales, Paso 2. Zonas de Producción de viajes, Paso 3. Zonas de Atracción de viajes y el Paso 6. Trazo de la Red Ciclista del numeral 2.3 Paso a paso del trazado de la red y sus respectivas especificaciones, de la Sección 2. Planificación; así también, el numeral 3 Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales elementos de confinamiento de numeral 3.2 Paso a paso de diseño de la Sección 3. Diseño y dimensionamiento, todos ellos de la Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02, que aprueba la “Guía de Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado”.

Por ende, incumplió su responsabilidad, establecida en el artículo 10° de la Norma Técnica n.° G.030 Derechos y Responsabilidades del Decreto Supremo n.° 011-2006-VIVIENDA, Reglamento Nacional de Edificaciones, vigente desde el 9 de mayo de 2006, que señala: *“El diseño de los proyectos de edificación y habilitación urbana, así como la definición de las características de sus componentes, es de responsabilidad del profesional que lo elabora, según su especialidad. El proyecto debe cumplir con los objetivos de las normas del presente Reglamento”* y en consecuencia sujeto a la responsabilidad establecida en el artículo 14° de la mencionada norma, que prescribe: *“Son responsables por las deficiencias y errores, así como por el incumplimiento de las normas reglamentarias en que hayan incurrido en la elaboración y ejecución del proyecto”*.

Asimismo, que al haberse aprobado el Expediente Técnico mediante acto administrativo¹¹³, en mérito a la facultad delegada en el numeral 6.2 del artículo 6° del Decreto de Alcaldía n.° 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.° 91**), se encuentra sujeto a la responsabilidad establecida en su artículo 12°, que dispone: *“Las acciones que se realicen y los actos que se expidan en base a la delegación de funciones conferidas en la presente Resolución, deben efectuarse con sujeción a las disposiciones legales y administrativas que las rigen bajo responsabilidad del personal administrativo que interviene en su procesamiento y del funcionario competente que autoriza el acto administrativo pertinente”*.

Así como, de su responsabilidad considerada en el artículo 2° de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2020-MPH/GOP de 12 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 26**), que indica: ***“RESPONSABILIZAR de las posibles deficiencias del Expediente Técnico a los profesionales (...) Arq. Raul Pantoja Pascual (...) quienes elaboraron y aprobaron el expediente técnico”***.

Así también, actuó al margen de lo que prescribe el numeral 6 del artículo 7° del Capítulo II Principios y Deberes Éticos del Servidor Público de la Ley n.° 27815, Ley del Código de Ética de la Función Pública, publicada el 13 de agosto de 2002 y modificatorias, en el cual precisa: “E/

¹¹³ Es de precisar que, el Gerente de Obras Públicas sustentó la aprobación del Expediente Técnico (**Apéndice n.º 34**) en mérito a la facultad delegada por el Alcalde en el numeral 6.1 del artículo 6º del Decreto de Alcaldía n.º 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.º 91**), conforme se advierte del segundo considerando de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2020-MPH/GOP de 12 de noviembre de 2020 (**Apéndice n.º 26**).

servidor público tiene los siguientes deberes: (...) 6. Responsabilidad: Todo servidor público debe desarrollar sus funciones a cabalidad y en forma integral, asumiendo con pleno respeto su función pública”.

De igual modo, encontrándose inmerso a lo estipulado por el artículo 19° de la Ley n.° 28175, Ley Marco del Empleo Público, publicada el 19 de febrero de 2004, que establece: “Los empleados públicos son responsables civil, penal y administrativamente por el incumplimiento de las normas legales y administrativas en el ejercicio del servicio público”.

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la Entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito al inicio del procedimiento administrativo a cargo de la Entidad y las acciones legales a cargo de las instancias competentes.

Durante la primera y segunda reformulación del Expediente Técnico:

Por haber dirigido, reformulado y suscrito la primera reformulación¹¹⁴ (**Apéndice n.° 72**) del Expediente Técnico del Proyecto, sin corregir las deficiencias y observaciones técnicas del Expediente Técnico que le fueron puestas de conocimiento para su atención mediante proveído n.° 1331 2021 MPH/GDU de 31 de agosto de 2021 al memorando n.° 2447-2021-MPH/GOP de 26 de agosto de 2021 (**Apéndice n.° 71**), con el cual Gerente de Obras Públicas, remitió el informe n.° 01-2021-SABVG/RO-IO/EMCC-CICLOVÍAS de 24 de agosto de 2021 (**Apéndice n.° 71**), a efectos de realizar el levantamiento de observaciones y/o reformulación, en mérito a la carta n.° 003-2021/DJACH de 18 de marzo de 2021 (**Apéndice n.° 58**), que contiene el Informe Técnico de Compatibilidad del Proyecto; aun cuando incluso, dichas observaciones ya eran de su conocimiento; puesto que, las cartas n.° 001 y 002-2021/DJACH de 23 de febrero de 2021 (**Apéndice n.° 54 y 57, respectivamente**), de igual contenido a la carta n.° 003-2021/DJACH de 18 de marzo de 2021 (**Apéndice n.° 58**), le fueron trasladadas para su atención, a través de la carta n.° 007-2021-MPH/GOP-UI de 25 de febrero de 2021 (**Apéndice n.° 56**), proveído n.° 383 2021 MPH/GDU de 4 de marzo de 2021 al memorando n.° 633-2021-MPH/GOP de 3 de marzo de 2021 (**Apéndice n.° 54**) y proveído n.° 388 2021 MPH/GDU al informe n.° 200-2021-MPH-GOP-UI de 4 de marzo de 2021 (**Apéndice n.° 58**).

Además que, también tenía conocimiento del informe técnico n.° 038-2020-MPH/GTT/CJAB de 22 de octubre de 2020, a través del proveído n.° 1447 2020 MPH/GDU de 2 de diciembre de 2020 al memorando n.° 2650-2020-MPH-GOP, recibido el 1 de diciembre de 2020 (**Apéndice n.° 44**) en el que revelaban el deterioro de vías que pertenecían al trazo de la red de ciclovías.

Por el contrario, luego de haber elaborado la primera reformulación (**Apéndice n.° 72**) al Expediente Técnico con las mismas deficiencias técnicas sustanciales, tal como se encuentra evidenciado en el Informe Técnico n.° 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.° 5**), remitió dicha reformulación mediante informe n.° 692-2021-MPH/GDU-RNPP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.° 71**) al Gerente de Desarrollo Urbano, conllevando posteriormente a su aprobación mediante Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 116-2021-MPH/GOP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.° 71**), con un presupuesto total de S/1 774 877,42 en el que se le responsabilizó de las posibles deficiencias técnicas; así como, se generen obligaciones a la Entidad por el monto de S/1 014 976,50 (**Apéndice n.° 73**), lo que

¹¹⁴ Cabe indicar que, el profesional ha validado la autografía, tal como consta el Acta de Validación de 30 de mayo de 2022 (**Apéndice n.° 36**).

permitió que se prosiga con un Proyecto que no cumple su objetivo; toda vez que, el estudio de ingeniería continuó presentando inconsistencias que no permitieron que la red de ciclovía propuesta, satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red tampoco es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; asimismo, se persistió en considerar en el trazo de la red de ciclovías en aquellas vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria, ambas afectando innecesariamente al presupuesto del Proyecto por el monto de S/555 357,56¹¹⁵.

Así también, se consideró vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, por el monto de S/11 621,13¹¹⁶ en vías no pavimentadas; de igual modo, continuaron considerando elementos de confinamiento y/o segregación sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se continuó proponiendo la instalación de bolardos y topellantas en una vía sobre un canal que no se encuentra adyacente a ninguna vía vehicular, demandando un presupuesto innecesario de S/30 304,74¹¹⁷; así como, se persistió en distribuir los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas cantidades fueron sobredimensionadas por un importe de S/102 367,78¹¹⁸ en el presupuesto.

Asimismo, por haber dirigido, reformulado el trazo y suscrito la segunda reformulación¹¹⁹ (Apéndice n.º 86) del Expediente Técnico del Proyecto, que le fue encargado mediante proveído n.º 2125 2021 MPH/GDU de 14 de diciembre de 2021 al memorando n.º 3868-2021-MPH/GOP de 14 de diciembre de 2021 (Apéndice n.º 85), por Gerente de Obras Públicas, sin tener en cuenta todos los lineamientos técnicos contenidos en la Guía y demás normativas aplicables, lo que conllevó a que la segunda reformulación (Apéndice n.º 86) del Expediente Técnico también presente las mismas deficiencias técnicas sustanciales, las cuales que se encuentran evidenciadas en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5).

Luego, remitió la segunda reformulación del Expediente Técnico a través del informe n.º 1020-2021-MPH/GDU-RNPP de 28 de diciembre de 2021 (Apéndice n.º 85) al Gerente de Desarrollo Urbano, para su aprobación, el cual fue materializado mediante Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 204-2021-MPH/GOP de 29 de diciembre de 2021 (Apéndice n.º 85), con un presupuesto de S/1 774 877,42 en el que se le responsabilizó de las posibles deficiencias técnicas; lo que permitió que se continúe generando obligaciones a la Entidad por el monto de S/36 810,00 (Apéndice n.º 88), por un Proyecto que no cumple su objetivo; toda vez que, el estudio de ingeniería también presentó inconsistencias que no permitió que la red de ciclovía propuesta, satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red tampoco es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; asimismo, se insistió en considerar en el trazo de la red de ciclovías, vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en zona de ferrocarril,

¹¹⁵ Sumatoria de los cálculos de los cuadros n.º 17 y 21 del Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5), realizados por las Especialistas en Arquitectura.

¹¹⁶ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5), página 83.

¹¹⁷ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5), página 96.

¹¹⁸ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (Apéndice n.º 5), página 110.

¹¹⁹ Cabe indicar que, el profesional ha validado la autoría, tal como consta el Acta de Validación de 30 de mayo de 2022 (Apéndice n.º 36).



pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria, ambas afectando innecesariamente al presupuesto del Proyecto por el monto de S/339 303,13¹²⁰.

Así también, persistió considerando vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, por el monto de S/20 855,06¹²¹ en vías no pavimentadas; asimismo, las dimensiones de las ciclovías bidireccionales en diecinueve (19) vías incumplen con la distancia mínima y continuaron considerando elementos de confinamiento y/o segregación sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se continuó proponiendo la instalación de bolardos y topellantas en una vía donde ya se encontraba segregada por sardineles de concreto, demandado un presupuesto innecesario de S/127 034,00¹²²; así como, se persistió en distribuir los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas las cantidades fueron sobredimensionadas por un importe de S/36 050,28¹²³ en el presupuesto.

En consecuencia, la primera y segunda reformulación del Expediente Técnico aprobado con deficiencias técnicas sustanciales, ocasionó que la Entidad desembolsara S/236 436,00 (**Apéndices n.ºs 76 y 89**) por la compra de bienes y prestación de servicios, gasto que constituye perjuicio económico al Estado a causa de su inviabilidad y se genere obligaciones contractuales pendientes de S/815 350,50; además que, no se ha contribuido con una adecuada implementación del servicio de transporte sostenible no motorizado, el cual no fue iniciado oportunamente durante la inmovilización social obligatoria en el estado de Emergencia Sanitaria, incluso a la fecha, tampoco se cuenta con un sistema integrado de una red de ciclovías; toda vez que, el Proyecto no ha concluido con su ejecución, situación que evidencia la afectación a los intereses del Estado al no haberse cumplido con el objetivo y finalidad del Proyecto y del Decreto de Urgencia n.º 101-2020.

Por tanto, reformuló el Expediente Técnico hasta en dos oportunidades, inobservando el numeral 6.2 del artículo 6º Ley n.º 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Sostenible, el artículo 18º del Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado con Decreto Supremo n.º 032-2005-MTC, los numerales 6.1, 6.4, 6.8 y 6.9 de la Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones.

Así también incumplió lo señalado en la Sección 1. Introducción, la jerarquía de vías y su relación con la infraestructura ciclovial y los requisitos de Seguridad, Directividad, Coherencia y Comodidad para una red de infraestructura ciclo-inclusiva, establecidos en el numeral 2.2 Principios de la Planificación; asimismo, el Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras naturales, Paso 2. Zonas de Producción de viajes, Paso 3. Zonas de Atracción de viajes y el Paso 6. Trazo de la Red Ciclista del numeral 2.3 Paso a paso del trazado de la red y sus respectivas especificaciones, de la Sección 2. Planificación; así también, los anchos mínimos y recomendados indicados en el numeral 3.1 Principios de diseño de la infraestructura y el numeral 3 Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales elementos de

¹²⁰ Sumatoria de los cálculos de los cuadros n.ºs 19 y 22 del Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), realizados por las Especialistas en Arquitectura.

¹²¹ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 86.

¹²² Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), páginas 96 y 97.

¹²³ Conforme al cálculo efectuado por las Especialistas en Arquitectura en el Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022 (**Apéndice n.º 5**), página 111.



ES COPIA DEL DOCUMENTO
FUENTE EN SOPORTE PAPEL



confinamiento de numeral 3.2 Paso a paso de diseño de la Sección 3. Diseño y dimensionamiento, todos ellos de la Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02, que aprueba la "Guía de Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado".

Por ende, incumplió su responsabilidad, establecida en el artículo 10º de la Norma Técnica n.º G.030 Derechos y Responsabilidades del Decreto Supremo n.º 011-2006-VIVIENDA, Reglamento Nacional de Edificaciones, vigente desde el 9 de mayo de 2006, que señala: *"El diseño de los proyectos de edificación y habilitación urbana, así como la definición de las características de sus componentes, es de responsabilidad del profesional que lo elabora, según su especialidad. El proyecto debe cumplir con los objetivos de las normas del presente Reglamento"* y en consecuencia sujeto a la responsabilidad establecida en el artículo 14º de la mencionada norma, que prescribe: *"Son responsables por las deficiencias y errores, así como por el incumplimiento de las normas reglamentarias en que hayan incurrido en la elaboración y ejecución del proyecto"*.

Asimismo, que al haberse aprobado la primera y segunda reformulación Expediente Técnico mediante actos administrativos¹²⁴, en mérito a la facultad delegada en el numeral 6.2 del artículo 6º del Decreto de Alcaldía n.º 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.º 91**), se encuentra sujeto a la responsabilidad establecida en su artículo 12º, que dispone: *"Las acciones que se realicen y los actos que se expidan en base a la delegación de funciones conferidas en la presente Resolución, deben efectuarse con sujeción a las disposiciones legales y administrativas que las rigen bajo responsabilidad del personal administrativo que interviene en su procesamiento y del funcionario competente que autoriza el acto administrativo pertinente"*.

Así como, de su responsabilidad considerada en el artículo 2º de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2021-MPH/GOP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.º 71**) y la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 204-2021-MPH/GOP de 29 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 85**), que indica: **"RESPONSABILIZAR de las posibles deficiencias del Expediente Técnico a los profesionales ARQ. RAUL N. PANTOJA PASCUAL con CAP N° 15267 (...), quienes elaboraron y aprobaron el Expediente Técnico"**.

Así también, actuó al margen de lo que prescribe el numeral 6 del artículo 7º del Capítulo II Principios y Deberes Éticos del Servidor Público de la Ley n.º 27815, Ley del Código de Ética de la Función Pública, publicada el 13 de agosto de 2002 y modificatorias, en el cual precisa: *"El servidor público tiene los siguientes deberes: (...) 6. Responsabilidad: Todo servidor público debe desarrollar sus funciones a cabalidad y en forma integral, asumiendo con pleno respeto su función pública"*.

De igual modo, encontrándose inmerso a lo estipulado por el artículo 19º de la Ley n.º 28175, Ley Marco del Empleo Público, publicada el 19 de febrero de 2004, que establece: *"Los empleados públicos son responsables civil, penal y administrativamente por el incumplimiento de las normas legales y administrativas en el ejercicio del servicio público"*.

Los hechos anteriormente expuestos configuran la presunta responsabilidad administrativa funcional, derivada del deber incumplido previsto en la normativa anteriormente señalada; asimismo, la presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la Entidad que

¹²⁴ Es de precisar que, el Gerente de Obras Públicas sustentó la aprobación de la primera y segunda reformulación (**Apéndices n.ºs 72 y 86, respectivamente**) del Expediente Técnico en mérito a la facultad delegada por el Alcalde en el numeral 6.1 del artículo 6º del Decreto de Alcaldía n.º 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020 (**Apéndice n.º 91**), conforme se advierte del segundo considerando de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2021-MPH/GOP de 8 de setiembre de 2021 (**Apéndice n.º 71**) y la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 204-2021-MPH/GOP de 29 de diciembre de 2021 (**Apéndice n.º 85**).

ES COPIA DEL DOCUMENTO
FUENTE EN SOPORTE PAPEL



no puede ser recuperado por la vía administrativa, dando mérito al inicio del procedimiento sancionador y las acciones legales a cargo de las instancias competentes, respectivamente.

III. ARGUMENTOS JURÍDICOS

- Los argumentos jurídicos por presunta responsabilidad administrativa funcional no sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría, de la Irregularidad “Funcionarios y servidores de la Entidad, elaboraron, evaluaron y aprobaron el Expediente Técnico del Proyecto “Implementación del Sistema de Transportes Sostenible no Motorizado” y sus dos reformulaciones, con deficiencias técnicas sustanciales; lo que ocasionó el desembolso de gastos por S/246 517,13 en perjuicio económico al Estado y obligaciones contractuales pendientes por S/1 060 350,50; además de la afectación al transporte sostenible no motorizado encontrándose sin funcionamiento”, están desarrollados en el **Apéndice N° 2** del Informe de Control Específico.”
- Los argumentos jurídicos por presunta responsabilidad administrativa funcional sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría, de la Irregularidad “Funcionarios y servidores de la Entidad, elaboraron, evaluaron y aprobaron el Expediente Técnico del Proyecto “Implementación del Sistema de Transportes Sostenible no Motorizado” y sus dos reformulaciones, con deficiencias técnicas sustanciales; lo que ocasionó el desembolso de gastos por S/246 517,13 en perjuicio económico al Estado y obligaciones contractuales pendientes por S/1 060 350,50; además de la afectación al transporte sostenible no motorizado encontrándose sin funcionamiento”, están desarrollados en el **Apéndice N° 3** del Informe de Control Específico.”
- Los argumentos jurídicos por presunta responsabilidad civil de la Irregularidad “Funcionarios y servidores de la Entidad, elaboraron, evaluaron y aprobaron el Expediente Técnico del Proyecto “Implementación del Sistema de Transportes Sostenible no Motorizado” y sus dos reformulaciones, con deficiencias técnicas sustanciales; lo que ocasionó el desembolso de gastos por S/246 517,13 en perjuicio económico al Estado y obligaciones contractuales pendientes por S/1 060 350,50; además de la afectación al transporte sostenible no motorizado encontrándose sin funcionamiento”, están desarrollados en el **Apéndice N° 4** del Informe de Control Específico.”

IV. IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS INVOLUCRADAS EN LOS HECHOS ESPECÍFICOS PRESUNTAMENTE IRREGULARES

En virtud de la documentación sustentante, la cual se encuentra detallada en los apéndices del presente Informe de Control Específico, los responsables por los hechos irregulares están identificados en el **Apéndice n.º 1**.

V. CONCLUSIONES

Como resultado del Servicio de Control Específico a Hechos con Evidencia de Irregularidad practicado a la Entidad, se formulan las conclusiones siguientes:

1. La Gerencia de Desarrollo Urbano formuló el Expediente Técnico del Proyecto con deficiencias técnicas sustanciales; toda vez que, se ha evidenciado que el estudio de ingeniería presentaba inconsistencias que no permitieron que la red de ciclovía propuesta, satisfaga las necesidades de viajes de la población; además, que dicha red no es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; así también, se consideró en el trazo de la red de ciclovías, aquellas vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y



vías que se encuentran en zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria.

Además, se consideró vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, en vías no pavimentadas; asimismo, los elementos de confinamiento y/o segregación fueron determinados sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se propuso la instalación de bolardos y topellantas en una vía sobre un canal que no se encuentra adyacente a ninguna vía vehicular; así como, se distribuyó los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas la cantidades fueron sobredimensionadas en el presupuesto.

lc.

8.

No obstante, la Gerencia de Obras Públicas sin haber cautelado previamente que se cumpla con todos los lineamientos técnicos aplicables e incluso, a pesar de tener conocimiento de la necesidad de efectuar el mantenimiento de vías que pertenecían al trazo de la red de ciclovías por encontrarse deterioradas, aprobó el Expediente Técnico y efectuó pedidos de bienes y servicios, impulsando sus contrataciones, los cuales fueron concretados a través de órdenes de compra y de servicios y en contratados, lo que generó obligaciones a la Entidad por el monto de S/533 811,13, por un Proyecto que no cumple su objetivo.

Por tanto, se formuló y aprobó un Expediente Técnico inobservando el artículo 18° del Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado con Decreto Supremo n.° 032-2005-MTC, los numerales 6.4, 6.8 y 6.9 de la Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones, el artículo 23° de la Norma Técnica GH.020 del Reglamento Nacional de Edificaciones.

Así también, se incumplió lo señalado en la Sección 1. Introducción, la jerarquía de vías y su relación con la infraestructura ciclovial, los requisitos de Seguridad, Directividad, Coherencia y Comodidad para una red de infraestructura ciclo-inclusiva y los principios de diseño para peatones, establecidos en el numeral 2.2 Principios de la Planificación; asimismo, el Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras naturales, Paso 2. Zonas de Producción de viajes, Paso 3. Zonas de Atracción de viajes y el Paso 6. Trazo de la Red Ciclista del numeral 2.3 Paso a paso del trazado de la red y sus respectivas especificaciones, de la Sección 2. Planificación; así también, el numeral 3 Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales elementos de confinamiento de numeral 3.2 Paso a paso de diseño de la Sección 3. Diseño y dimensionamiento, todos ellos de la Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, que aprueba la "Guía de Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado".

En consecuencia, el Expediente Técnico del Proyecto formulado y aprobado con deficiencias técnicas sustanciales, ocasionó que la Entidad desembolsara S/10 081,13 por la compra de bienes y prestación de servicios, gasto que constituye perjuicio económico al Estado a causa de un Expediente Técnico inviable y se genere obligaciones contractuales pendientes de S/245 000,00 sin ningún beneficio al ciudadano; además que, no se ha contribuido con una adecuada implementación del servicio de transporte sostenible no motorizado, el cual no fue iniciado oportunamente durante la inmovilización social obligatoria en el estado de Emergencia Sanitaria, incluso a la fecha, tampoco se cuenta con un sistema integrado de una red de ciclovías; toda vez que, el Proyecto no ha concluido con su ejecución, situación que evidencia la afectación a los intereses del Estado al no haberse cumplido con el objetivo y finalidad del Proyecto y del Decreto de Urgencia n.° 101-2020.

(Irregularidad del numeral 1)



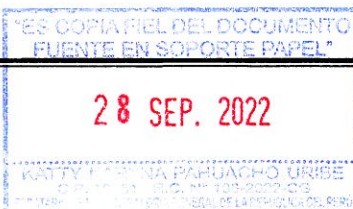
2. La Gerencia de Desarrollo Urbano elaboró la primera reformulación con las mismas deficiencias técnicas sustanciales; aun cuando, tenían conocimiento del Informe Técnico de Compatibilidad del Proyecto y de las consultas y observaciones al mismo, donde ya se revelaban deficiencias en el Expediente Técnico; no obstante, el estudio de ingeniería continuó presentando inconsistencias que no permitieron que la red de ciclovía satisfaga las necesidades de viajes de la población; además que, dicha red tampoco es continua, lo que afectaba la viabilidad y la circulación fluida del ciclista; asimismo, se persistió en considerar en el trazo de la red de ciclovías en aquellas vías que pertenecen a la Red Vial Nacional, Departamental y Vecinal, a pesar de su inviabilidad y vías que se encuentran en zona de ferrocarril, pese a su intangibilidad y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria.

Asimismo, se consideró vías donde la superficie de rodadura no es uniforme, arriesgando la seguridad del ciclista e incluso presupuestando la ejecución de partidas de pintura y la instalación de bolardos y topellantas, entre otras, en vías no pavimentadas; así también, continuaron determinando los elementos de confinamiento y/o segregación sin realizar un estudio técnico previo, sin obedecer el carácter temporal del Proyecto, no diferenciando su función, forma y uso respecto a vías arteriales, colectoras o locales, tal es así que, se continuó proponiendo la instalación de bolardos y topellantas en una vía sobre un canal que no se encuentra adyacente a ninguna vía vehicular; así como, se persistió en distribuir los elementos de segregación y/o confinamiento sin identificar y/o considerar los accesos vehiculares de los inmuebles y cuyas las cantidades fueron sobredimensionadas en el presupuesto.

Sin embargo, la Unidad de Proyectos de Inversión concluyó en su aprobación, siendo aprobado la primera reformulación del Expediente Técnico por la Gerencia de Obras Públicas, iniciando la ejecución del Proyecto e inmediata paralización del mismo por la referida Gerencia, efectuándose seguidamente la segunda reformulación a cargo de la Gerencia de Desarrollo Urbano; sin embargo, se persistió con las mismas deficiencias técnicas sustanciales advertidas e incrementándose a ellas que en diecinueve (19) vías que pertenecen al trazo de la red de ciclovías no se cumplía con la dimensión mínima del ancho; aun así, la Gerencia de Obras Públicas sin verificar ni advertir ello, aprobó la segunda reformulación del Expediente Técnico y continuó efectuando el proceso de pedidos de bienes y servicios, impulsando sus contrataciones, los cuales fueron concretados a través de órdenes de compra y de servicios y, de contratos, lo que generó obligaciones a la Entidad por el monto de S/1 051 786,50, por un Proyecto que no cumple su objetivo.

Por tanto, se formuló, evaluó y aprobó la primera y segunda reformulación Expediente Técnico inobservando el numeral 6.2 del artículo 6° Ley n.° 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Sostenible, el artículo 18° del Reglamento Nacional de Ferrocarriles aprobado con Decreto Supremo n.° 032-2005-MTC, los numerales 6.1, 6.4, 6.8 y 6.9 de la Norma Técnica CE.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones.

Así también, se vulneró lo señalado en la Sección 1. Introducción, la jerarquía de vías y su relación con la infraestructura ciclovial y los requisitos de Seguridad, Directividad, Coherencia y Comodidad para una red de infraestructura ciclo-inclusiva, establecidos en el numeral 2.2 Principios de la Planificación; asimismo, el Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras naturales, Paso 2. Zonas de Producción de viajes, Paso 3. Zonas de Atracción de viajes y el Paso 6. Trazo de la Red Ciclista del numeral 2.3 Paso a paso del trazado de la red y sus respectivas especificaciones, de la Sección 2. Planificación; así también, los anchos mínimos y recomendados indicados en el numeral 3.1 Principios de diseño de la infraestructura y el numeral 3 Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales elementos de



confinamiento de numeral 3.2 Paso a paso de diseño de la Sección 3. Diseño y dimensionamiento, todos ellos de la Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02, que aprueba la "Guía de Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado".

En consecuencia, la primera y segunda reformulación del Expediente Técnico del Proyecto formulado, evaluado y aprobado con deficiencias técnicas sustanciales, ocasionó que la Entidad desembolsara S/236 436,00 por la prestación de servicios, gasto que constituye perjuicio económico al Estado a causa de un Expediente Técnico inviable y se genere obligaciones contractuales pendientes de S/815 350,50 sin ningún beneficio al ciudadano; además que, no se ha contribuido con una adecuada implementación del servicio de transporte sostenible no motorizado, el cual no fue iniciado oportunamente durante la inmovilización social obligatoria en el estado de Emergencia Sanitaria, incluso a la fecha, tampoco se cuenta con un sistema integrado de una red de ciclovías; toda vez que, el Proyecto no ha concluido con su ejecución, situación que evidencia la afectación a los intereses del Estado al no haberse cumplido con el objetivo y finalidad del Proyecto y del Decreto de Urgencia n.º 101-2020.

(Irregularidad del numeral 2)

VI. RECOMENDACIONES

Al Titular de la Entidad:

1. Realice las acciones tendentes a fin que el órgano competente efectúe el deslinde de las responsabilidades que correspondan, de los funcionarios y servidores públicos de la Entidad comprendidos en los hechos irregulares "Funcionarios y servidores de la Entidad, elaboraron, evaluaron y aprobaron el Expediente Técnico del Proyecto "Implementación del Sistema de Transportes Sostenible no Motorizado" y sus dos reformulaciones, con deficiencias técnicas sustanciales; lo que ocasionó el desembolso de gastos por S/246 517,13 en perjuicio económico al Estado y obligaciones contractuales pendientes por S/1 060 350,50; además de la afectación al transporte sostenible no motorizado encontrándose sin funcionamiento", del presente Informe de Control Específico, de acuerdo a las normas que regulan la materia.
(Conclusión n.º 1)

Al Órgano Instructor:

2. Realizar el procesamiento de los funcionarios y servidores públicos de la Entidad comprendidos en los hechos irregulares "Funcionarios y servidores de la Entidad, elaboraron, evaluaron y aprobaron el Expediente Técnico del Proyecto "Implementación del Sistema de Transportes Sostenible no Motorizado" y sus dos reformulaciones, con deficiencias técnicas sustanciales; lo que ocasionó el desembolso de gastos por S/246 517,13 en perjuicio económico al Estado y obligaciones contractuales pendientes por S/1 060 350,50; además de la afectación al transporte sostenible no motorizado encontrándose sin funcionamiento", del presente Informe de Control Específico, de acuerdo a su competencia.
(Conclusión n.º 2)

Procurador Público de la Contraloría General de la República:

3. Dar inicio a las acciones legales civiles contra los funcionarios y servidores públicos comprendidos en los hechos con evidencias de irregularidad del presente Informe de Control Específico.
(Conclusiones n.ºs 1 y 2)



VII. APÉNDICES

- Apéndice n.º 1** Relación de las personas comprendidas en la irregularidad.
- Apéndice n.º 2** Argumentos jurídicos por presunta responsabilidad administrativa funcional no sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría.
- Apéndice n.º 3** Argumentos jurídicos por presunta responsabilidad administrativa funcional sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría.
- Apéndice n.º 4** Argumentos jurídicos por presunta responsabilidad civil.
- Apéndice n.º 5** Informe Técnico n.º 001-2022-CG/OC0411-SKSM/CJGF de 15 de agosto de 2022.
- Apéndice n.º 6** Anexo n.º 1 - Observaciones del Informe de Compatibilidad del Proyecto y detalle de la absolución del Proyectista.
- Apéndice n.º 7** Fotocopia autenticada de la Ordenanza Municipal n.º 636-MPH/CM de 24 de abril de 2020.
- Apéndice n.º 8** Fotocopia autenticada del Acuerdo de Concejo Municipal n.º 044-2020-MPH/CM de 7 de mayo de 2020.
- Apéndice n.º 9** Fotocopia autenticada del informe n.º 051-2020-MPH/GDU de 12 de mayo de 2020.
- Apéndice n.º 10** Fotocopia autenticada del Acuerdo de Concejo Municipal n.º 047-2020-MPH/CM de 21 de mayo de 2020.
- Apéndice n.º 11** Fotocopia autenticada del informe n.º 057-2020-MPH/GDU de 21 de mayo de 2020.
- Apéndice n.º 12** Fotocopia autenticada del Acuerdo de Concejo Municipal n.º 056-2020-MPH/CM de 5 de junio de 2020.
- Apéndice n.º 13** Fotocopia autenticada del Acuerdo de Concejo Municipal n.º 057-2020-MPH/CM de 5 de junio de 2020.
- Apéndice n.º 14** Fotocopia autenticada del informe n.º 67-2020-MPH/GDU de 10 de junio de 2020.
- Apéndice n.º 15** Fotocopia autenticada del informe n.º 155-2020-MPH/GDU-RNPP de 10 de junio de 2020.
- Apéndice n.º 16** Fotocopia autenticada del memorando n.º 879-2020-MPH/GM de 27 de julio de 2020 y sus antecedentes, que incluye:
- Fotocopia simple del informe n.º 231-2020-MPH/GOP-UI de 9 de junio de 2020



- Fotocopia simple del memorando n.° 256-2020-MPH/GDU de 17 de junio de 2020.
- Fotocopia simple del informe n.° 158-2020-MPH/GDU-RNPP de 15 de junio de 2020.
- Fotocopia autenticada del memorando n.° 997-2020-MPH/GOP de 19 de junio de 2020.
- Fotocopia autenticada del memorando n.° 049-2020-MPH/GOP-UI de 22 de junio de 2020.
- Fotocopia autenticada del informe n.° 019-2020-MPH/UI-AFAS de 3 de julio de 2020.
- Fotocopia autenticada del informe n.° 270-2020-MPH/GOP-UI de 6 de julio de 2020.
- Fotocopia autenticada del informe n.° 111-2020-MPH-GOP de 13 de julio de 2020.
- Fotocopia simple del informe n.° 176-2020-MPH/GDU-RNPP de 14 de julio de 2020.
- Fotocopia autenticada del informe n.° 088-2020-MPH/GDU de 17 de julio de 2020.
- Fotocopia autenticada del informe n.° 90-2020-MPH/GDU de 24 de julio de 2020.

h.

Apéndice n.° 17 Fotocopia autenticada del memorando n.° 256-2020-MPH/GDU de 17 de junio de 2020.

h.

Apéndice n.° 18 Fotocopia autenticada del informe n.° 158-2020-MPH/GDU-RNPP de 15 de junio de 2020.

Apéndice n.° 19 Fotocopia autenticada del informe n.° 176-2020-MPH/GDU-RNPP de 14 de julio de 2020.

Apéndice n.° 20 Fotocopia autenticada del oficio n.° 225-2022-MPH/GOP, recibido el 10 de mayo de 2022.

Apéndice n.° 21 Fotocopia autenticada del oficio n.° 249-2020-MPH/A de 14 de octubre 2020.

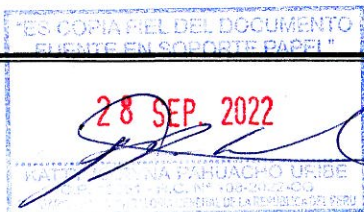
Apéndice n.° 22 Fotocopia autenticada del oficio n.° 77-2020-MPH/GM de 14 de octubre de 2020.

Apéndice n.° 23 Fotocopia autenticada del oficio n.° 083-2020-MPH/GM de 28 de octubre de 2020.

Apéndice n.° 24 Fotocopia autenticada del informe n.° 527-2020-MPH/GOP-UI de 10 de noviembre de 2020.

Apéndice n.° 25 Fotocopia autenticada de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 116-2020-MPH/GOP de 12 de noviembre de 2020 (monto de aprobación S/1 780 643,79).

Apéndice n.° 26 Fotocopia autenticada de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.° 116-2020-MPH/GOP de 12 de noviembre de 2020 (monto de aprobación S/1 774 877,42).



- Apéndice n.º 27** Fotocopia autenticada del oficio n.º 215-2022-MPH/GOP, recibido el 4 de mayo de 2022.
- Apéndice n.º 28** Fotocopia autenticada del oficio n.º 530-2021-MPH/GOP, recibido el 10 de diciembre de 2021.
- Apéndice n.º 29** Fotocopia autenticada del oficio n.º 016-2022-CG/OC0411-SCE1 de 13 de mayo de 2022.
- Apéndice n.º 30** Fotocopia autenticada del oficio n.º 252-2022-MPH/GOP, recibido el 24 de mayo de 2022.
- Apéndice n.º 31** Fotocopia autenticada del oficio n.º 032-2022-MPH/GOP de 25 de enero de 2022.
- Apéndice n.º 32** Fotocopia simple del informe n.º 122-2020-MTC/30.01 de 16 de noviembre de 2020.
- Apéndice n.º 33** Fotocopia autenticada de la Resolución de Alcaldía n.º 287-2020-MPH/A de 30 de noviembre de 2020.
- Apéndice n.º 34** Fotocopia autenticada del Expediente Técnico.
- Apéndice n.º 35** Fotocopia autenticada del informe n.º 0123-2022-MTC/19.01-FHH de 31 de mayo de 2022, adjunto al oficio n.º 0012-2022-MTC/19.01, recibido el 2 de junio de 2022.
- Apéndice n.º 36** Fotocopia autenticada del Acta de Validación de 30 de mayo de 2022.
- Apéndice n.º 37** Fotocopia autenticada del informe n.º 046-2020-MPH/GTT/CT/CJAB de 12 de noviembre de 2020 y sus antecedentes, que incluye:
- Fotocopia autenticada del informe situacional n.º 004-2020-MPH/GTT-CT/CJAB de 16 de octubre de 2020.
 - Fotocopia autenticada del informe n.º 397-2020-MPH-GTT de 27 de octubre de 2020.
 - Fotocopia autenticada del memorando n.º 842-2020-MPH/GPP de 6 de noviembre de 2020.
 - Fotocopia simple del informe técnico n.º 038-2020-MPH/GTT/CJAB de 22 de octubre de 2020
- Apéndice n.º 38** Fotocopia autenticada del memorando n.º 498-2020-MPH-GTT de 9 de noviembre de 2020.
- Apéndice n.º 39** Fotocopia autenticada del informe técnico n.º 038-2020-MPH/GTT/CJAB de 22 de octubre de 2020.
- Apéndice n.º 40** Fotocopia autenticada del informe n.º 122-2020-MPH/GDU de 26 de octubre de 2020.
- Apéndice n.º 41** Fotocopia autenticada del memorándum n.º 1783-2020-MPH/GM, recibido el 29 de octubre de 2020.



- Apéndice n.º 42** Fotocopia autenticada del informe n.º 539-2020-MPH/GOP-UI de 12 de noviembre de 2020.
- Apéndice n.º 43** Fotocopia autenticada del memorando n.º 2650-2020-MPH-GOP, recibido el 1 de diciembre de 2020.
- Apéndice n.º 44** Fotocopia autenticada del memorando n.º 100-2021-MPH/GDU de 1 de febrero de 2021 y fotocopia simple del informe n.º 068-2021-MPH/GDU-RNPP de 26 de enero de 2021.
- Apéndice n.º 45** Fotocopia autenticada del memorando n.º 156-2021/GTT/MPH de 12 de marzo de 2021 y sus antecedentes, que incluye:
- Fotocopia autenticada del informe n.º 046-2021-MPH/GTT/CT/CJAB de 24 de febrero de 2021.
 - Fotocopia simple del informe n.º 140-2021-MPH/GDU-RNPP de 6 de marzo de 2021.
 - Fotocopia autenticada del memorando n.º 180-2021-MPH/GDU de 8 de marzo de 2021.
 - Fotocopia simple del informe n.º 026-2021-MPH/GTT/CT de 8 de marzo de 2021.
 - Fotocopia simple del informe n.º 078-2021-MPH-GTT de 8 de marzo de 2021.
- Apéndice n.º 46** Fotocopia autenticada del informe n.º 140-2021-MPH/GDU-RNPP de 6 de marzo de 2021.
- Apéndice n.º 47** Fotocopia autenticada del memorando múltiple n.º 46-2021-MPH/GM de 8 de marzo de 2021 y sus antecedentes, que incluye:
- Fotocopia autenticada del informe n.º 026-2021-MPH/GTT/CT de 8 de marzo de 2021.
 - Fotocopia autenticada del informe n.º 078-2021-MPH-GTT de 8 de marzo de 2021.
- Apéndice n.º 48** Fotocopias autenticadas del oficio n.º 128-2021-MPH/GOP de 6 de abril de 2021 y de la carta n.º 015-2021-MPH/GOP/MVL/jfp de 29 de marzo de 2021.
- Apéndice n.º 49** Fotocopias autenticadas de las ordenes de servicio n.ºs 145 y 147 de 19 de febrero de 2021.
- Apéndice n.º 50** Fotocopia autenticada del informe técnico n.º 007-2021-MPH/GOP de 26 de febrero de 2021.
- Apéndice n.º 51** Fotocopia simple de la orden de servicio n.º 215 y fotocopia autenticada de la orden de servicio n.º 216, ambas de 18 de marzo de 2021.
- Apéndice n.º 52** Fotocopia autenticada del memorando n.º 3787-2021-MPH/GOP de 20 de diciembre de 2021.



Apéndice n.º 53 Fotocopia autenticada de la carta n.º 001-2021/ARQ°DJAP, recibido el 26 de febrero de 2021.

Apéndice n.º 54 Fotocopia autenticada de la carta n.º 225-2021-MPH/GOP de 12 de marzo de 2021 y sus antecedentes, que incluye:

- Fotocopia simple de la carta n.º 001-2021/DJACH, recibida el 24 de febrero del 2021.
- Fotocopia simple del memorando n.º 564-2021-MPH/GOP de 25 de febrero de 2021.
- Fotocopia simple de la carta n.º 007-2021-MPH/GOP-UI de 25 de febrero de 2021.
- Fotocopia autenticada de la carta n.º 003-2021-ARQ.RNPP de 1 de marzo de 2021.
- Fotocopia autenticada del informe n.º 186-2021-MPH/GOP-UI de 1 de marzo de 2021.
- Fotocopia autenticada del memorando n.º 633-2021-MPH/GOP de 3 de marzo de 2021.
- Fotocopia autenticada del informe n.º 139-2021-MPH/GDU-RNPP de 4 de marzo de 2021.
- Fotocopia autenticada del memorando n.º 176-2021-MPH/GDU de 4 de marzo de 2021.

Apéndice n.º 55 Fotocopia autenticada del memorando n.º 564-2021-MPH/GOP de 25 de febrero de 2021.

Apéndice n.º 56 Fotocopia autenticada de la carta n.º 007-2021-MPH/GOP-UI de 25 de febrero de 2021.

Apéndice n.º 57 Fotocopia autenticada de la carta n.º 220-2021-MPH/GOP de 12 de marzo de 2021 y sus antecedentes, que incluye:

- Fotocopia autenticada de la carta n.º 002 -2021/DJACH recibida el 24 de febrero del 2021.
- Fotocopia autenticada del informe n.º 200-2021-MPH-GOP-UI de 4 de marzo de 2021.
- Fotocopia autenticada del informe n.º 144-2021-MPH/GDU-RNPP de 6 de marzo de 2021.
- Fotocopia autenticada del memorando n.º 183-2021-MPH/GDU de 8 de marzo de 2021.

Apéndice n.º 58 Fotocopia autenticada de la carta n.º 003 -2021/DJACH, recibida el 18 de marzo del 2021.

Apéndice n.º 59 Fotocopia autenticada de la carta n.º 004-2021/DJACH, recibida el 18 de marzo del 2021

Apéndice n.º 60 Fotocopia autenticada de la carta n.º 240-2021-MPH/GOP, recibido el 25 de marzo de 2021.



Apéndice n.º 61 Fotocopia autenticada de la carta n.º 028-2021/DJACH de 28 de junio de 2021.

Apéndice n.º 62 Fotocopia autenticada del memorando n.º 1915-2021-MPH/GOP de 5 de julio de 2021.

Apéndice n.º 63 Fotocopias autenticadas de las contrataciones de bienes y servicios efectuados en razón al Expediente Técnico, según el siguiente detalle:

- Fotocopias autenticadas de las órdenes de servicio n.ºs 1200 y 1262, correspondientes al año 2020 y sus respectivos pedidos de servicio.
- Fotocopias autenticadas de las órdenes de compra – guía de internamiento n.ºs 270, 441, 269, 793 y 274, correspondientes años 2021 y sus respectivos pedidos de compra.
- Fotocopia autenticada del contrato n.º 031-2021-MPH/GA de 15 de junio de 2021 y su respectivo pedido de servicio.
- Fotocopia autenticada de la Resolución de Gerencia de Administración n.º 033-2022-MPH/GA de 1 de marzo de 2022 de resolución de contrato.
- Fotocopia autenticada del contrato n.º 045-2021-MPH/GA y su respectivo pedido de servicio.

Apéndice n.º 64 Fotocopia autenticada del oficio n.º 007-2022-MPH-GA-SGA de 28 de enero de 2022.

Apéndice n.º 65 Fotocopia autenticada del oficio n.º 010-2022-MPH-GA-SGA de 7 de febrero de 2022.

Apéndice n.º 66 Fotocopia autenticada del oficio n.º 76-2022-MPH-GA-SGA de 14 de julio de 2022.

Apéndice n.º 67 Fotocopias autenticadas de los pedidos de compra n.ºs 1250 y 1251, del Acta de Declaratoria de Desierto de 19 de julio de 2021 de la Licitación Pública n.º 002-2021-MPH/CS y del Formato N° 26 – Informe de Análisis de Declaratoria de Desierto de 5 de julio de 2021 de la Adjudicación Simplificada n.º 007-2021-MPH/CS-2.

Apéndice n.º 68 Fotocopias autenticadas de los comprobantes de pago que sustentan los desembolsos ocasionados en razón al Expediente Técnico, según el siguiente detalle:

- Fotocopias autenticadas de los comprobantes de pago n.ºs 8914 y 8925, correspondientes al año 2020.
- Fotocopias autenticadas de los comprobantes de pago n.ºs 6866, 6867, 7039, 7243 y 7253, correspondientes al año 2021.

Apéndice n.º 69 Fotocopia autenticada del oficio n.º 005-2022-MPH/GA/SGT de 21 de enero de 2022.

Apéndice n.º 70 Fotocopia autenticada del oficio n.º 039-2022-MPH/GA/SGT de 15 de julio de 2022.



Apéndice n.º 71 Fotocopia autenticada de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2021-MPH/GOP de 8 de setiembre de 2021 y sus antecedentes, que incluye:

- Fotocopia autenticada del informe n.º 01-2021-SABVG/RO-IO/EMCC-CICLOVÍAS de 24 de agosto del 2021.
- Fotocopia autenticada del memorando n.º 2447-2021-MPH/GOP de 26 de agosto de 2021.
- Fotocopia autenticada del informe n.º 692-2021-MPH/GDU-RNPP de 8 de setiembre de 2021.
- Fotocopia autenticada del memorando n.º 786-2021-MPH/GDU de 8 de setiembre de 2021.
- Fotocopia autenticada del memorando n.º 2591-2021-MPH-GOP de 8 de setiembre de 2021.
- Fotocopia autenticada del informe n.º 637-2021-MPH/GOP-UIP de 8 de setiembre de 2021.

Apéndice n.º 72 Fotocopia autenticada de la primera reformulación del Expediente Técnico.

Apéndice n.º 73 Fotocopias autenticadas de las contrataciones de bienes y servicios efectuados en razón a la primera reformulación del Expediente Técnico, según el siguiente detalle:

- Fotocopias autenticadas de las órdenes de servicio n.ºs 1206, 1227, 1235, 1333, 1441, 1451 y 1575, correspondientes al año 2021 y sus respectivos pedidos de servicio.
- Fotocopias autenticadas de las órdenes de servicio n.ºs 1520, 1527, 1528, 1531, 1538, 1543 y 1633, correspondientes al año 2021 por el servicio de publicidad.
- Fotocopias autenticadas de la orden de compra – guía de internamiento n.º 1288, correspondiente al año 2021 y su pedido de compra.
- Fotocopia autenticada del contrato n.º 091-2021-MPH/GA de 27 de octubre de 2021 y su respectivo pedido de compra.
- Fotocopia autenticada del contrato n.º 094-2021-MPH/GA de 5 de noviembre de 2021 y su respectivo pedido de servicio.
- Fotocopia autenticada del memorando n.º 2630-2021-MPH/GOP de 14 de setiembre de 2021.
- Fotocopia autenticada del contrato n.º 096-2021-MPH/GA de 9 de noviembre de 2021.

Apéndice n.º 74 Fotocopia autenticada del oficio n.º 008-2022-MPH-GA-SGA de 1 de febrero de 2022.

Apéndice n.º 75 Fotocopia autenticada de la Resolución de Gerencia de Administración n.º 051-2022-MPH/GA de 25 de marzo de 2022.

Apéndice n.º 76 Fotocopias autenticadas de los comprobantes de pago que sustentan los desembolsos ocasionados en razón a la primera reformulación del Expediente Técnico, según el siguiente detalle:



- Fotocopias autenticadas de los comprobantes de pago n.ºs 9695,10205 y 10230, correspondientes al año 2021.
- Fotocopias autenticadas de los comprobantes de pago n.ºs 27, 28, 39, 184, 185, 186, 252 y 253, correspondientes al año 2022.
- Fotocopias autenticadas de veintiséis (26) comprobantes de pago por el servicio de publicidad, correspondientes al año 2022.

Apéndice n.º 77 Fotocopia autenticada del Acta de Inicio de Actividad de 15 de noviembre de 2021.

Apéndice n.º 78 Fotocopia autenticada del Acta de Paralización de Ejecución de Contratos de 9 de diciembre de 2021.

Apéndice n.º 79 Fotocopias autenticadas de las cartas n.ºs 111, 112 y 113-2021-MPH/GA de 17 de diciembre de 2021.

Apéndice n.º 80 Fotocopias autenticadas de los oficios n.ºs 499 y 500-2021-MPH/GOP de 29 y 30 de noviembre de 2021, respectivamente y los oficios n.ºs 538 y 539-2021-MPH/GOP de 14 de diciembre de 2021.

Pc.

Apéndice n.º 81 Fotocopias autenticadas de los oficios n.ºs 552 y 553-2021-MPH/GOP de 16 de diciembre de 2021.

f.

Apéndice n.º 82 Fotocopias autenticadas del memorando n.º 3804-2021-MPH/GOP de 17 de diciembre de 2021 y del oficio n.º 012-2021-MDCH/SGPUC/GDU de 15 de diciembre de 2021.

f.

Apéndice n.º 83 Fotocopia autenticada del memorando n.º 3822-2021-MPH/GOP de 22 de diciembre de 2021 y sus antecedentes, que incluye:

- Fotocopias autenticadas de las cartas n.ºs 900 y 901-2021-MPH/GOP de 17 de diciembre de 2021
- Fotocopia autenticada de la carta n.º 018-2021-ING.GFMT/RTA del 22 de diciembre de 2021.

f.

Apéndice n.º 84 Fotocopia autenticada de la carta n.º 019-2021-ARQ.ETM/SA de 22 de diciembre de 2021

f.

Apéndice n.º 85 Fotocopia autenticada de la Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 204-2021-MPH/GOP de 29 de diciembre de 2021 y sus antecedentes, que incluye:

- Fotocopia autenticada de la carta n.º 006-2021-ING.GFMT/RTA de 14 de diciembre de 2021.
- Fotocopia autenticada de la carta n.º 007-2021-ARQ.ETM/SA de 14 de diciembre de 2021.
- Fotocopia autenticada del memorando n.º 3868-2021-MPH/GOP de 14 de diciembre de 2021.
- Fotocopia autenticada del informe n.º 1020-2021-MPH/GDU-RNPP de 28 de diciembre de 2021.



- Fotocopia autenticada del memorando n.º 1185-2020-MPH/GDU de 28 de diciembre de 2021.

Apéndice n.º 86 Fotocopia autenticada de la segunda reformulación del Expediente Técnico.

Apéndice n.º 87 Fotocopias autenticadas del memorando n.º 401-2022-MPH/GOP de 8 de febrero de 2022 y de la carta n.º 08-2022-ARQ.ETM/SO de 4 de febrero de 2022.

Apéndice n.º 88 Fotocopias autenticadas de las contrataciones de bienes y servicios efectuados en razón a la segunda reformulación del Expediente Técnico, según el siguiente detalle:

- Fotocopias autenticadas de las órdenes de servicios n.ºs 226, 313, 320, 352, 393, 400, correspondientes al año 2022 y sus respectivos pedidos de servicios.

Apéndice n.º 89 Fotocopias autenticadas de los comprobantes de pago que sustentan los desembolsos ocasionados en razón a la segunda reformulación del Expediente Técnico, según el siguiente detalle:

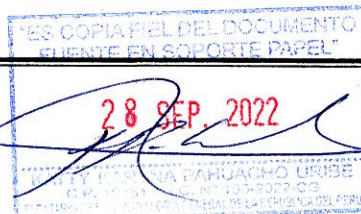
- Fotocopias autenticadas de los comprobantes de pago n.ºs 2891 y 3127, correspondientes al año 2022.

Apéndice n.º 90 Impresión con firma digital de las Cédulas de Notificación Electrónica, fotocopias autenticadas de los comentarios o aclaraciones presentados por la persona comprendida en la irregularidad y evaluación de comentarios o aclaraciones elaborada por la Comisión de Control, por cada uno de los involucrados.

- Impresión con firma digital de las Cédulas de Notificación Electrónica.
- Fotocopia autenticada del oficio n.º 273-2022-MPH/GDU, recibido el 31 de agosto de 2022.
- Fotocopia autenticada de la carta n.º 013-2022-ARQ.RNPP, recibido el 31 de agosto de 2022
- Evaluaciones de comentarios o aclaraciones.

Apéndice n.º 91 Fotocopias autenticadas de las resoluciones de designación y contratos, que acreditan el vínculo laboral con la Entidad de las personas comprendidas en los hechos.

- Fotocopia autenticada de la Resolución de Alcaldía n.º 220-2020-MPH/A de 8 de septiembre de 2020.
- Fotocopia autenticada de la Resolución de Alcaldía n.º 207-2022-MPH/A de 26 de mayo de 2022.
- Fotocopia autenticada de la Resolución de Alcaldía n.º 068-2020-MPH/A de 3 de marzo de 2020.
- Fotocopia autenticada del contrato administrativo de servicios n.º 200-2019-MPH/GA de 25 de setiembre de 2019 y adendas
- Fotocopia autenticada del memorando n.º 1802-2021-MPH/GOP de 28 de junio de 2021
- Fotocopia autenticada del contrato administrativo de servicios n.º 037-2019-MPH/GA de 1 de marzo de 2019 y adendas.



- Fotocopia autenticada del Decreto de Alcaldía n.º 008-2020-MPH/A de 8 de julio de 2020.

Apéndice n.º 92 Fotocopia autenticada del Reglamento de Organización y Funciones – ROF, aprobado mediante Ordenanza Municipal n.º 522-MPH/CM de 11 de junio de 2015.

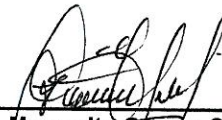
Huancayo, 9 de setiembre de 2022


Judith Elsa Fabián Romero
Supervisor de la Comisión de Control


Nataly Yessenia Valladares Zacarías
Jefa de Comisión de Control


Sheila Kactie Salinas Mantari
Arquitecta

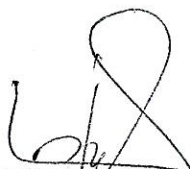

Cynthia Jessica Gómez Fernández
Arquitecta


Sandra Margarita Gómez Surichaqui
Abogada de la Comisión de Control

AL SEÑOR JEFE DEL ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUANCAYO

El Jefe del Órgano de Control Institucional de la Municipalidad Provincial de Huancayo que suscribe, ha revisado el contenido del presente informe, hace suyo su contenido y lo aprueba.

Huancayo, 9 de setiembre de 2022


Elí Walter Puente Astuhamán
Jefe del Órgano de Control Institucional
Municipalidad Provincial de Huancayo



Apéndice n.º 1

Relación de las personas comprendidas
en la irregularidad.



APÉNDICE N° 1 DEL INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO N° 016-2022-2-0411-SCE

RELACIÓN DE PERSONAS COMPRENDIDAS EN LA IRREGULARIDAD

N°	Sumilla del Hecho con evidencia de Irregularidad	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad N° (1)	Cargo Desempeñado (2)	Período de Gestión (3)			Condición de vínculo laboral o contractual (4)	Casilla Electrónica (5)	Dirección domiciliaria (6)	Presunta responsabilidad identificada (Marcar con X)			
					Desde	Hasta	[dd/mm/aaaa] [dd/mm/aaaa]				Civil	Penal (7)	Administrativa funcional	Entidad
1	Funcionarios y servidores de la Entidad, elaboraron, evaluaron y aprobaron el Expediente Técnico del Proyecto "Implementación del Sistema de Transportes Sostenible no Motorizado" y sus dos reformulaciones, con deficiencias técnicas sustanciales; lo que ocasionó el desembolso de gastos por S/246 517,13 en perjuicio económico al Estado y obligaciones contractuales pendientes por S/1 060 350,50; además de la afectación al transporte sostenible no motorizado encontrándose sin funcionamiento.	Fernando Javier Tacury Mendoza	41072045	Gerente de Obras Públicas	08/09/2020	29/05/2022		Designado CAP	41072045	-	X	X	X	X
2		Joseph Anthony Castro Buendía	47148302	Gerente de Desarrollo Urbano	04/03/2020	A la fecha		Designado CAP	47148302	-	X	X	X	X
3		Carlos Augusto Fernández Osorio	44242217	Jefe (e) responsable de la Unidad de Proyectos de Inversión	28/06/2021	A la fecha		CAS	44242217	-	X	X	X	X
4		Raúl Nolberto Pantoja Pascual	45651056	Arquitecto de Licencias de Edificación de la Gerencia de Desarrollo Urbano	04/03/2019	A la fecha		CAS	45651056	-	X	X	X	X

*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*

Huancayo, 03 de Octubre de 2022
OFICIO N° 000477-2022-CG/OC0411

Señor(a):
Juan Carlos Quispe Ledesma
Alcalde
Municipalidad Provincial de Huancayo
Plaza Huamanmarca S/N
Junin/Huancayo/Huancayo



Asunto : Remite Informe de Control Específico n.° 016-2022-2-0411-SCE

Referencia : a) Oficio n.° 000077-2022-CG/OC0411 de 3 de febrero de 2022
b) Oficio n.° 000349-2022-CG/OC0411 de 16 de mayo de 2022
c) Directiva N° 007-2021-CG/NORM - "Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad", aprobada mediante Resolución de Contraloría N° [134-2021-CG, publicada el 12 de junio de 2021 y modificatoria

Me dirijo a usted con relación a los documentos de la referencia a) y b), mediante el cual se comunicó el inicio del Servicio de Control Específico a la "Ejecución de Gastos en la Implementación del Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado – Ciclovías en la Ciudad de Huancayo", periodo 2 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2021 en la Municipalidad Provincial de Huancayo, a su cargo.

Sobre el particular, como resultado del Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad, se ha emitido el Informe de Control Específico N° 016-2022-2-0411-SCE de 9 de setiembre de 2022, adjunto al presente el copia autenticada en noventa y ocho (98) folios y en un (1) CD que contiene el mismo informe y sus apéndices en versión digital, en el que se recomendó disponer el inicio del procedimiento administrativo a los funcionarios y servidores públicos involucrados en los hechos con evidencias de irregularidad **hasta antes del 21 de julio de 2021**, debiendo informar al Órgano Control Institucional, las acciones adoptadas al respecto.

Cabe indicar que, para los hechos con evidencias de irregularidad **desde el 21 de julio de 2021**, su representada se encuentra impedida de realizar las acciones de deslinde de responsabilidades administrativas por los mismos hechos y las mismas personas; toda que, el mencionado Informe de Control Específico fue remitido al Órgano Instructor de la Contraloría General de la República para el procesamiento de los funcionarios y/o servidores involucrados, por corresponder.

Asimismo, hacemos de su conocimiento que el Informe de Control Específico ha sido remitido al Procurador Público de la Contraloría General de la República para el inicio de las acciones legales civiles por las irregularidades identificadas en el referido Informe.

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

Atentamente,

358824
251446

Documento firmado digitalmente
Eli Walter Puente Astuhumán
Jefe del Órgano de Control Institucional
Municipalidad Provincial de Huancayo
Contraloría General de la República

(EPA/nvz)
Nro. Emisión: 01821 (0411 - 2022) Elab:(U71732 - 0411)



Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://verificadoc.contraloria.gob.pe/verificadoc/inicio.do> e ingresando el siguiente código de verificación: **ETFEBAF**

