LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS

INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO N° 002-2022-2-0438-SCE

SERVICIO DE CONTROL ESPECIFICO A HECHOS CON PRESUNTA IRREGULARIDAD A MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS

IQUITOS-MAYNAS-LORETO

"IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO - MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS, DEPARTAMENTO DE LORETO, LONGITUD 12.50 KM"

PERÍODO

PERÍODO:1 DE OCTUBRE DE 2020 AL 31 DE JULIO DE 2021

TOMO I DE II

LORETO - PERÚ

18 DE FEBRERO DE 2022

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL FORTALECIMIENTO DE LA SOBERANÍA NACIONAL"

0729

0022022204380 0

000001

INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO N° 002-2022-2-0438

"IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO - MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS, DEPARTAMENTO DE LORETO, LONGITUD 12.50 KM"

ÍNDICE

	DENOMINACIÓN	Nº Pág.
I.	**ANTECEDENTES**	
	1. Origen	3
	2. Objetivo	3
	3. Materia de control específico y alcance	3
	4. De la entidad o dependencia	4
	5. Notificación del Pliego de Hechos	5
II.	**ARGUMENTOS DEL HECHO ESPECÍFICO PRESUNTAMENTE IRREGULAR**	5
	1. La Entidad utilizó expediente técnico que consideró vías de 2 municipalidades distritales, con quienes no coordinó su realización y pese a la imposibilidad de su ejecución, autorizó la realización del servicio de la Ciclovía temporal modificándose las condiciones contractuales iniciales, ocasionando un perjuicio económico por S/540 510,70, monto pagado al contratista por un servicio que no cumplió su finalidad de promover el uso de la ciclovía de forma segura, coherente, cómoda, directa, atractiva y combatir la propagación del covid-19 como fin ulterior; además, se omitió el cobro de penalidad por el monto de S/39 600,00	
III.	**ARGUMENTOS JURÍDICOS**	40
IV.	**IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS INVOLUCRADAS EN LOS HECHOS ESPECÍFICOS PRESUNTAMENTE IRREGULARES**	40
V.	**CONCLUSIONES**	40
VI.	**RECOMENDACIONES**	43
VII.	**APÉNDICES**	43

INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO N° 002-2022-2-0438

"IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO - MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS, DEPARTAMENTO DE LORETO, LONGITUD 12.50 KM"
PERÍODO: 1 DE OCTUBRE DE 2020 A 31 DE JULIO DE 2021

I. ANTECEDENTES

1. Origen

El servicio de control específico a hechos con presunta irregularidad a la Municipalidad Provincial de Maynas, en adelante "Entidad", corresponde a un servicio de control posterior programado en el Plan Anual de Control 2021 del Órgano de Control Institucional, en adelante "OCI" de la Municipalidad Provincial de Maynas, registrado en el Sistema de Control Gubernamental - SCG con el código de servicio n.° 2-0438-2021-005, iniciado mediante oficio de comunicación de inicio n.° 000619-2021-CG/OC0438 de 10 de diciembre de 2021, 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 de 11 de junio de 2021.

2. Objetivo

Objetivo general

Determinar si la implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial de Maynas, Departamento de Loreto, Longitud 12.50 km, en adelante "Ciclovía temporal"[1], se ejecutó conforme a los términos contractuales y marco normativo aplicable.

Objetivo específico

- Determinar si el expediente técnico de la Ciclovía temporal fue elaborado conforme a lo establecido en la normativa aplicable.
- Determinar si la ejecución de la Ciclovía temporal se realizó de acuerdo a las condiciones contractuales y normativa aplicable.

3. Materia del control específico y alcance

Materia del control específico

El hecho materia de servicio de control especifico, corresponde a la revisión y análisis a la documentación proporcionada por la entidad que sustenta el expediente técnico y la ejecución del servicio de la Ciclovía temporal, sin considerar la normativa de contrataciones y las que resulten aplicables.

[1] *"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"*, según la Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, aprobado con Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020.

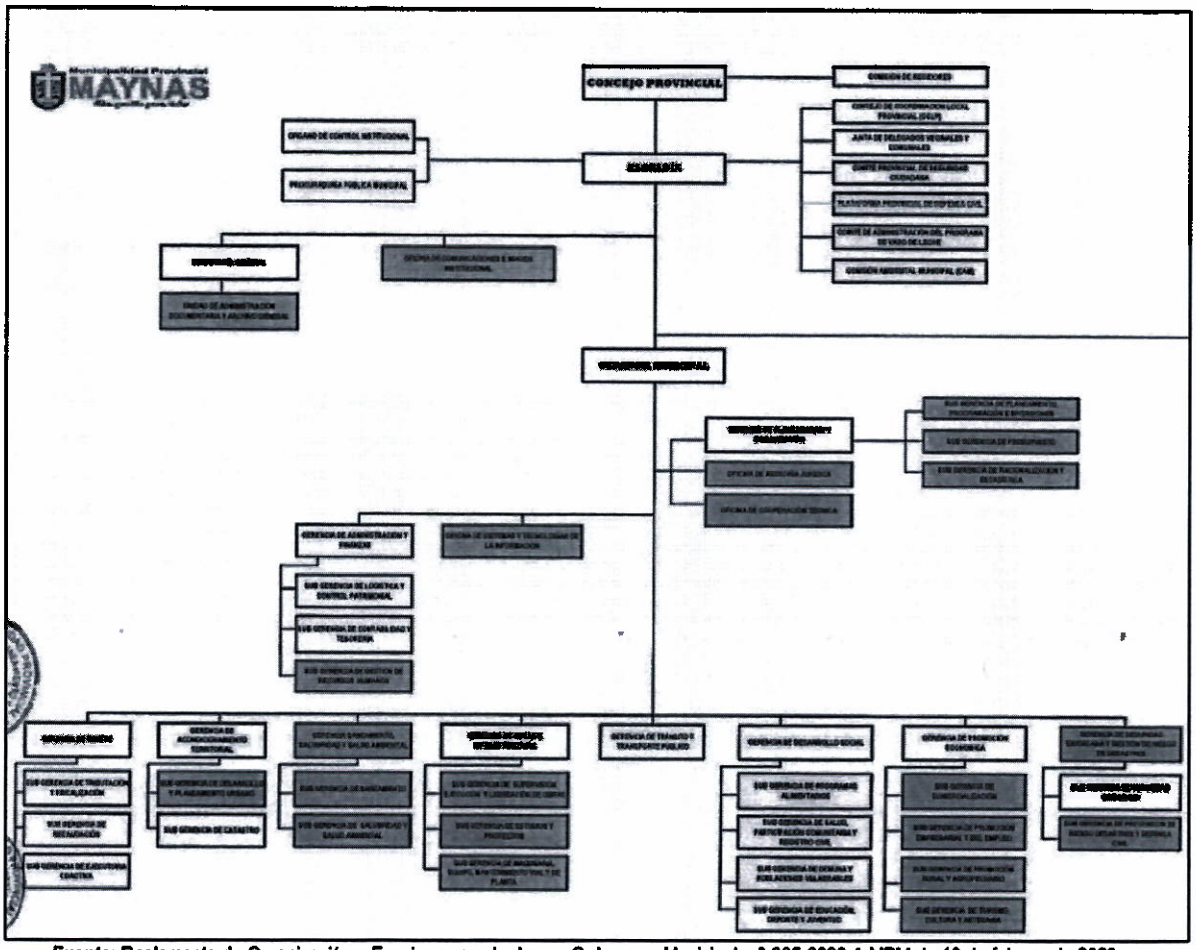
Alcance

El servicio de control específico a hechos con presunta irregularidad comprende la implementación de la Ciclovía temporal durante el periodo de 1 de octubre de 2020 al 31 julio de 2021, período en la que se produjo los hechos con evidencia de irregularidades.

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.° 1
Organigrama



Fuente: Reglamento de Organización y Funciones aprobado con Ordenanza Municipal n.° 005-2020-A-MPM de 10 de febrero de 2020, publicado el 19 de agosto de 2019, cuyas denominaciones fueron suspendidas con Decreto de Alcaldía n.° 13-2020-A-MPM de 20 de octubre de 2020, considerándose las denominaciones de los cargos conforme al Cuadro de Asignación de Personal (CAP), aprobado con Ordenanza Municipal n.° 013-2008-A-MPM de 13 de noviembre de 2008.

000004

5. Notificación del pliego de hechos

En aplicación del numeral 7.31 de las Normas Generales de Control Gubernamental, aprobadas con Resolución de Contraloría n.° 273-2014-CG y modificatorias, y de 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, así como al marco normativo que regula la notificación electrónica emitida 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 señalar que no fue posible realizar la notificación electrónica a todas las personas comprendidas en los hechos irregulares, pese a que la comisión de control realizó la asignación obligatoria de casillas electrónicas y comunicó el enlace a las personas comprendidas; sin embargo, no las activaron conforme al procedimiento establecido en la normativa que rige las notificaciones electrónicas en el Sistema Nacional de Control. Por consiguiente, se ha optado por la comunicación personal a través de medios físicos, cumpliéndose con la notificación del pliego de hechos a las personas comprendidas, cuya fundamentación y conformidad respectiva se adjunta en el **Apéndice n.° 78**.

II. ARGUMENTOS DEL HECHO ESPECÍFICO PRESUNTAMENTE IRREGULAR

1. LA ENTIDAD UTILIZÓ EXPEDIENTE TÉCNICO QUE CONSIDERÓ VÍAS DE 2 MUNICIPALIDADES DISTRITALES, CON QUIENES NO COORDINÓ SU REALIZACIÓN Y PESE A LA IMPOSIBILIDAD DE SU EJECUCIÓN, AUTORIZÓ LA REALIZACIÓN DEL SERVICIO DE LA CICLOVÍA TEMPORAL MODIFICÁNDOSE LAS CONDICIONES CONTRACTUALES INICIALES, OCASIONANDO UN PERJUICIO ECONÓMICO POR S/540 510,70, MONTO PAGADO AL CONTRATISTA POR UN SERVICIO QUE NO CUMPLIÓ SU FINALIDAD DE PROMOVER EL USO DE LA CICLOVÍA DE FORMA SEGURA, COHERENTE, CÓMODA, DIRECTA, ATRACTIVA Y COMBATIR LA PROPAGACIÓN DEL COVID-19 COMO FIN ULTERIOR; ADEMÁS, SE OMITIÓ EL COBRO DE PENALIDAD POR EL MONTO DE S/39 600,00**

De la revisión a la documentación de la Ciclovía temporal, se evidenció que la Gerencia de Obras e Infraestructura de la Municipalidad Provincial de Maynas, en adelante "Entidad", elaboró y aprobó el expediente técnico para la ejecución del servicio, incluyendo rutas que se encontraban dentro de la jurisdicción de 2 municipalidades distritales con quienes no se coordinó su implementación y sin considerar la participación de la Gerencia de Tránsito y Transporte Público como responsable de definir el trazado y diseño de las mismas; asimismo, no se consideró la participación de la Oficina de Imagen Institucional, como órgano responsable de desarrollar las campañas de promoción y difusión previos a la ejecución de la ciclovía temporal.

De igual manera, durante la ejecución contractual, se aprobó el plan de trabajo presentado por el contratista, donde comunicó la imposibilidad de ejecutar el servicio por las rutas incluidas en el expediente técnico; sin embargo, contrario a lo indicado, y con la finalidad de dar inicio a la ejecución del servicio, los representantes de la Entidad y el contratista, suscribieron un acta de entrega de terreno, indicándose que las rutas se encontraban disponibles y libre de reclamos de terceros; sin embargo, el contratista inició la ejecución por la ruta n.° 2, debido a la imposibilidad de iniciar el servicio por la ruta 1, en 4 fases, en forma escalonada y consecutiva, conforme a las condiciones contractuales, reconociéndosele el pago por S/111,363.81, por la prestación de un servicio que no cumplió su finalidad de promover el uso de la ciclovía temporal; además, se omitió el cobro de penalidad por el monto de S/39 600,00.

Aunado al hecho que la Entidad, sin contar con un nuevo estudio técnico de la actividad, acto resolutivo, ni con la opinión técnica favorable de PROMOVILIDAD, aprobó un segundo plan de trabajo que modificó e incluyó nuevas vías en las rutas 1 y 3, alterando las condiciones contractuales iniciales, además, otorgó conformidad y tramitó 2 pagos por S/386 714,99 por la prestación de un servicio que no cumplió su finalidad de promover el uso de la ciclovía temporal de forma segura, coherente, cómoda, directa, atractiva y combatir la propagación del covid-19 como fin ulterior que conllevó a favorecer al contratista con pagos, por un monto total de S/540 510,70 que incluyó el importe de S/42 431,90 correspondiente al 10% de la garantía.

Los hechos descritos transgreden lo señalado en la tabla 1, numeral 2.1 Coordinación entre las partes interesadas, Sección 2. Planificación, de la "Guía de implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, publicado el 13 de octubre de 2020, que establece las responsabilidades de la Gerencia de Transporte y Transito, de coordinar la estrategia a nivel local, convocar a otra gerencias y definir el trazado y diseño de las rutas; de la Gerencia de Obras, de implementar las vías temporales para ciclistas, conforme a los lineamientos establecidos y de la Oficina de Imagen Institucional, de efectuar campañas de promoción y difusión.

Al igual la tabla 2, numeral 2.2. Principios de la planificación, Sección 2. Planificación, Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva de la referida Guía, el cual establece los principios de seguridad, directividad, coherencia, comodidad y atractividad, que deben ser aplicados en el trazado de la red ciclista, pero también en el diseño de la sección de la vía.

Asimismo, la tabla 3, numeral 3.1 Principios de diseño de la infraestructura, Sección 3. Diseño y dimensionamiento, que regula los anchos mínimos y recomendados de las vías; las consideraciones técnicas respecto a las marcas en el pavimento y las señales horizontales; además, la Sección 4, Operación y monitoreo, que dispone las pautas respecto a la preparación, instalación de campo y verificación que permitan identificar problemas como situaciones inseguras o conexiones faltantes en las rutas de la Ciclovía temporal. Finalmente, la Sección 5. Promoción, que establece campañas de comunicación sobre la implementación de la infraestructura temporal.

Por otro lado, las cláusulas cuarta, quinta y duodécima del contrato n.° 001-2021-GM-MPM de 11 de enero de 2021 "Servicio a todo costo: Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Maynas, Departamento de Loreto, Longitud 12.50 km", que regulan los pagos, plazos de ejecución y la aplicación de penalidades de la prestación del servicio de la Ciclovía temporal.

Finalmente, los artículos 2, 32, 34 y 40 Texto Único Ordenado de la Ley n.° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado con Decreto Supremo n.° 082-2019-EF, publicado el 13 de marzo de 2019, los cuales disponen los principios que rigen las contrataciones, la ejecución contractual, el cumplimiento las modificaciones contractuales y la responsabilidad del Contratista; concordante con los artículos 142, 146, 157, 160 y 168 del Reglamento de la Ley n.° 30225, aprobado con Decreto Supremo n.° 344-2018-EF, publicado el 31 de diciembre de 2018, que regulan la suspensión de la ejecución contractual, la responsabilidad de la Entidad frente al contratista, la reducción de las prestaciones, las modificaciones al contrato; así como, la recepción y conformidad del área usuaria.

Los hechos expuestos ocasionaron perjuicio económico a la Entidad por S/540 510,70, monto pagado por el servicio de ejecución de la Ciclovía temporal que se ejecutó utilizando un expediente técnico deficiente que imposibilitada su ejecución, por lo que, incumplió su fin de promover el uso de la Ciclovía de forma segura, coherente, cómoda, directa y atractiva y combatir la propagación del COVID-19 como fin ulterior; además, se omitió el cobro de penalidad por el monto de S/39 600,00.

La situación expuesta se originó por el accionar de funcionario y servidores públicos, quienes dispusieron a un locador de servicio contratado con otro fin, elaborar el expediente técnico de la actividad, sin contar con la participación de las áreas responsables de diseñar y trazar las rutas de la Ciclovía y de la difusión del plan de promoción de la estrategia en los medios de comunicación; además, se aprobó el expediente con deficiencias e inconsistencias que imposibilitaba la ejecución del servicio. Asimismo, se otorgó conformidad técnica y se aprobó el plan de trabajo para la ejecución del servicio, pese a que en ella, el contratista y el inspector de la actividad informaron la imposibilidad de la ejecución del servicio por la indisponibilidad y deterioro de vías de las rutas comprendidas en el expediente técnico de la actividad.

Además, se suscribió conjuntamente con el contratista, un acta de entrega de terreno, indicando que las 3 rutas se encontraban disponibles, libre de reclamo por terceros y sin impedimento físico y/o legal cuando los servidores, el contratista y el inspector tenían conocimiento que las vías no se encontraban disponibles y presentaban deterioros que imposibilitaba la ejecución del servicio, con las condiciones contractuales aprobadas.

Del mismo modo, permitieron la ejecución del servicio, por la ruta n.° 2, debido a la imposibilidad de iniciar el servicio en forma por la ruta n.° 1, por contar con vías indisponibles y deterioradas, y a efectos de formalizar lo ejecutado con anterioridad, participaron recomendando y suscribiendo la Adenda n.° 1; en igual sentido, participaron suscribiendo la adenda n.° 2, con la finalidad de cambiar las vías de las rutas n.os 1 y 3, para permitir la viabilidad de la ejecución, toda vez que las condiciones contractuales iniciales, imposibilitaban la ejecución del servicio, pese a que los hechos justificantes se generaron con anterioridad a la suscripción del contrato.

Finalmente, permitieron que durante la ejecución del servicio, al Contratista se le reconozca pagos por servicios que no prestó y pese a incurrir en retrasos injustificados no se aplicó la penalidad por el monto de S/39 600,00.

Los hechos expuestos se fundamentan en los aspectos siguientes:

a) Respecto de la transferencia financiera para implementar la Ciclovía temporal

Mediante Decreto de Urgencia n.° 101-2020 publicado el 27 de agosto de 2020, el Estado estableció medidas complementarias en materia económica y financiera para que las municipalidades provinciales implementen sistemas de transporte sostenible no motorizado y dictó entre otras medidas, la aprobación de documento técnico para su adecuación y/o mantenimiento, autorizándose a través del numeral 2.1 del artículo 2 al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la realización de transferencias financieras a favor de municipalidades provinciales consignadas en el anexo del referido decreto de urgencia para financiar la implementación de dichos sistemas de transporte no motorizado.

Consecuentemente, a través del artículo 1 de la Resolución Ministerial n.° 0803-2020-MTC/01.02 "Aprueban Transferencia Financiera a favor de diversas Municipalidades Provinciales para financiar la implementación de sistemas de transporte no motorizado mediante acciones de adecuación y/o mantenimiento de elementos de la sección vial", publicada el 10 de noviembre de 2020, se aprobó la transferencia financiera a favor de la Entidad por S/ 848 638,29.

Es de indicar que, el artículo 3 de la precitada resolución, indicó que los recursos de la transferencia no podrán ser destinados a fines distintos para los cuales son transferidos, y el artículo 4 señaló que, PROMOVILIDAD del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante "PROMOVILIDAD", es responsable del seguimiento y evaluación de los fines y metas para los cuales se transfieren tales recursos.

000007

Al respecto, mediante Resolución de Alcaldía n.° 273-2020-A-MPM de 13 de noviembre de 2020 **(Apéndice n.° 4)**, la Entidad aprobó la segregación de los recursos transferidos mediante la Resolución Ministerial n.° 0803-2020-MTC/01.02, con cargo a la fuente de financiamiento Donaciones y Transferencias.

b) **Respecto de la elaboración del expediente técnico sin considerar la participación de la Gerencia de Tránsito y Transporte Público como responsable de definir el trazado y diseño de la Ciclovía y de la jefatura de Imagen Institucional responsable de ejecutar el plan de promoción de la Ciclovía temporal**

Con fecha 13 de octubre de 2020 se publicó la Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, mediante la cual se aprobó la "Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado", en adelante "Guía" que en la sección 2.1. Coordinación entre las partes interesadas, estableció las responsabilidades de los órganos y gerencias del gobierno nacional y local, para la planificación de la implementación de una red de ciclovías temporales, tal como se muestra en el cuadro n.° 1.

Cuadro n.° 1
Responsabilidades de los órganos y gerencias del gobierno nacional y locales

Orden de gobierno	*Órgano / Gerencia*	*Responsabilidad*
Local	*Gerencia de Transporte y Tránsito*	• *Coordinar la estrategia a nivel local.* • *Convocar a otras gerencias.* • *Definir el trazado y diseño de las rutas.* • *Supervisar la implementación en campo.* • *Evaluar y monitorear el uso de la infraestructura ciclovial temporal.* • *Vincular a otros sectores de la población.*
	Desarrollo Urbano / Obras Públicas	• *Implementar las vías temporales para ciclistas, conforme a los lineamientos establecidos.*
	Seguridad Ciudadana	• *Supervisar el uso de vías para evitar la aglomeración de personas usuarias.* • *Salvaguardar los materiales utilizados en la infraestructura ciclovial*
	Relaciones Públicas	• *Desarrollar la estrategia de comunicación incluyendo campañas de comunicación digitales y en territorio.* • *Difundir la estrategia en los medios de comunicación.*

Fuente : Tabla 1, sección 2 de la Guía
Elaborado por : Comisión de control

En consecuencia, se advierte que la responsabilidad de la Gerencia de Tránsito y Transporte Público de la Entidad, en adelante "GTTP", citada en la Guía, está relacionada con sus funciones específicas establecidas en el Manual de Organización y Funciones (MOF) de la Entidad, aprobado con Resolución de Alcaldía n.° 660-2009-A-MPM de 23 de octubre de 2009, como órgano responsable de programar las actividades técnicas y proponer políticas para el desarrollo óptimo del sistema de tránsito urbano de peatones y de vehículos; así como, brindar asesoramiento en materia de tránsito y transporte terrestre urbano; sin embargo, la Gerencia de Obras e Infraestructura en adelante "GOI" elaboró el expediente técnico para la ejecución de la Ciclovía temporal sin considerar la participación de la GTTP pese a que la Guía le otorgó la responsabilidad de definir el trazado y diseño de las rutas por donde debía ejecutarse la misma.

Al respecto, la citada GTTP a través del informe n.° 040-2021-GTTP-MPM-SEC de 27 de setiembre de 2021 **(Apéndice n.° 5)** comunicó al Órgano de Control Institucional de la Entidad, en adelante "OCI", no haber participado en la implementación de la Ciclovía temporal, al señalar lo siguiente: *"(...) como unidad orgánica no participó de la estrategia para la implementación en el trazado ruta del servicio de la Ciclovía y mucho menos en la supervisión de su implementación en el campo (...)".*

Cabe precisar, conforme lo establece la Guía y lo informado al OCI, tampoco se convocó la participación de la Subgerencia de Seguridad Ciudadana y la Oficina de Imagen Institucional de la Entidad; situaciones advertidas por el subgerente de Seguridad Ciudadana, quien mediante oficio n.° 578-2021-SGSC-GSM-MPM de 27 de setiembre de 2021 **(Apéndice n.° 6)** indicó que no ha tenido ninguna participación en la implementación de la Ciclovía temporal; así como, por la jefatura de la Oficina de Imagen Institucional, quien a través de oficio n.° 154-2021-OII-MPM de 27 de setiembre de 2021 **(Apéndice n.° 7)**, comunicó que la GOI, órgano responsable de la implementación de la Ciclovía temporal, no le comunicó la ejecución del plan de promoción contenida en la Guía.

c) Respecto de la remisión del expediente técnico para su aprobación por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC, elaborado con deficiencias e inconsistencias para ejecutar el servicio de la Ciclovía temporal

Mediante carta n.° 053-2020-OE-GOI-MPM de 2 de octubre de 2020 **(Apéndice n.° 8)** Heles Ytai Flores Sauri, jefe de la Oficina de Estudios, encargó a Max Ángelo Benites Izquierdo, ingeniero contratado como coordinador de obra[2] por la Entidad, para que elabore el expediente técnico de la actividad[3]: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Maynas, departamento Loreto", en adelante "Expediente".

Al respecto, el citado ingeniero, mediante el informe n.° 097-2020-MABI de 30 de octubre de 2020 **(Apéndice n.° 10)**, presentó el expediente, al jefe de la Oficina de Estudios, para su revisión y aprobación, indicando que el mismo se encontraba bajo los lineamientos de la Guía, por lo que, se encontraba conforme, pese a que en la elaboración no participó la GTTP como órgano responsable de definir el trazado y diseño de las rutas de las Ciclovía temporal.

Merece indicar que el mismo día, 30 de octubre de 2020, mediante el oficio n.° 164-2020-A-MPM[4], el titular de la Entidad remitió el Expediente al Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC **(Apéndice n.° 11)**, señalando lo siguiente: *"La Oficina de Estudios de la Municipalidad de Maynas, con la asistencia y acompañamiento técnico de PROMOVILIDAD, concluyó con la elaboración del expediente de implementación de la ciclovías para la ciudad de Iquitos, el mismo que se alinea a las recomendaciones de la guía de transporte no motorizado, por lo que recurro a su despacho, a fin de remitir el referido expediente para la revisión y aprobación del órgano competente y de este modo, acceder a las transferencias económicas que permitan a la Municipalidad Provincial del Maynas, implementarlas".*

[2] Conforme al contrato de bienes y servicios n.° 055-2020-SGL-MPM de 15 de agosto de 2020 **(Apéndice n.° 9)**, Max Ángelo Benites Izquierdo, fue contratado como coordinador de obra para el Proyecto: "Mejoramiento, ampliación del mercado Modelo 03 de Octubre, distrito de Iquitos, provincia de Maynas – Loreto", con eficacia anticipada a partir del 1 de julio hasta el 31 de octubre de 2020.

[3] Cuenta con sello y firma de Heles Ytai Flores Sauri, jefe de la Oficina de Estudios de la Entidad y Max Ángelo Benites Izquierdo, ingeniero civil.

[4] No cuenta con sello de cargo ni adjunta documento que acredite la recepción del documento por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC.

d) Respecto de la aprobación del expediente técnico de la actividad por el gerente de Obras e Infraestructura, elaborado con deficiencias e inconsistencias para ejecutar el servicio de la Ciclovía temporal

Mediante el informe n.° 321-2020-OE-GOI-MPM de 19 de noviembre de 2020 **(Apéndice n.° 12)**, Heles Ytai Flores Sauri, jefe de la Oficina de Estudios remitió a Miguel Raúl Segovia Valer, gerente de Obras e Infraestructura, el Expediente para su aprobación, pese a que en la elaboración del expediente no participó la GTTP como órgano responsable de definir el trazado y diseño de las rutas de las Ciclovía temporal; sin embargo, se procedió con su tramité, y el citado gerente de Obras e Infraestructura, mediante Resolución Gerencial n.° 049-2020-GOI-MPM de 20 de noviembre de 2020 **(Apéndice n.° 13)** aprobó el Expediente.

Es de indicar que el Expediente contenía, entre otros, la propuesta de ejecutar 12.50 km de ciclovía temporal por S/848 638,29 en un plazo de 45 días calendario, según lo consignado en la memoria descriptiva, considerando calles, jirones y avenidas de la jurisdicción de los distritos Iquitos, Punchana y San Juan Bautista, con un único e integral presupuesto y metrado, en el cual, entre otros, se precisó la totalidad de señalizaciones verticales, equipamiento para segregación y mobiliario a implementarse en la Ciclovía temporal, que comprendió las rutas descritas en el cuadro n.° 2.

Cuadro n.° 2
Ruta total de la Ciclovía temporal según Expediente

Ítem	Vía	Tipo	Longitud (km)
1	Av. Mariscal Cáceres	Bidireccional separada	1.77
2	Calle San Martín	Unidireccional	0.44
3	Calle Bolognesi	Unidireccional	0.14
4	Jr. Ricardo Palma	Unidireccional	0.54
5	Jr. Arica	Unidireccional	0.13
6	Jr. Próspero	Bidireccional junta	0.95
7	Av. 28 de julio	Bidireccional separada	1.86
8	Jr. Augusto Freyre	Bidireccional separada	1.56
9	Jr. Távara	Bidireccional separada	0.61
10	Jr. Fitzcarrald	Bidireccional junta	0.10
11	Jr. Yavarí	Bidireccional junta	0.17
12	Av. Quiñonez	Bidireccional separada	2.997
13	Av. Grau	Bidireccional separada	1.365
14	Jr. Bermúdez	Unidireccional	0.116
15	Av. Elías Aguirre	Unidireccional	0.062
16	Jr. Ucayali	Unidireccional	0.175
17	Jr. Próspero	Unidireccional	0.242
		Total	13.227 [5]

Fuente : Memoria descriptiva del Expediente **(Apéndice n.° 14)**
Elaborado por: Comisión de control

[5] Resultado de la suma de la ruta total descrita en la memoria descriptiva considerada en el Expediente.

Sobre lo expuesto, se evidenció que en la elaboración y aprobación del Expediente a cargo de la GOI, no se consideró la participación de la GTTP[6], quienes tenían entre otras responsabilidades, coordinar la estrategia a nivel local y definir el trazado y diseño de las rutas (cuadro n.° 1) como unidad orgánica clave para materializar la estrategia, a través de una propuesta técnica que permita la adecuada planificación, teniendo como preceptos de planeamiento la seguridad vial, un trazado y diseño eficiente y congruente en la ciudad, ofreciendo un espacio adecuado, seguro y atractivo para los usuarios.

e) Respecto de las condiciones contractuales que consideró un expediente técnico con deficiencias e inconsistencias que imposibilitaban la ejecución del servicio de la Ciclovía temporal

Para la contratación de la implementación de la Ciclovía temporal, se conformó el comité de selección[7], que elaboró las bases del procedimiento especial de selección n.° 002-2020-CS-MPM, considerando que la implementación se ejecutaría en 4 fases en forma escalonada y consecutiva, por el monto de S/848 638,29, conforme al siguiente detalle:

Cuadro n.° 3
Detalle para la ejecución de las fases del servicio según las bases del procedimiento de selección

Fases	Meta	Actividades de la fase	Plazo de ejecución e inicio del servicio
I	Plan de trabajo	Debe considerar lo indicado en el expediente de contratación.	3 días hábiles de suscribir el contrato.
II	Ruta n.° 1: Av. 28 de Julio, Jr. Augusto Freyre, Jr. Távara, Jr. Fitzcarrald y Jr. Yavarí – 4.30 km.	De acuerdo con lo indicado en el plan de trabajo, para la presente fase.	14 días calendario, posterior a la presentación y aprobación del plan de trabajo.
III	Ruta n.° 2: Av. Mariscal Cáceres, calle San Martín, calle Bolognesi, Jr. Ricardo Palma, Jr. Arica y 0Jr. Próspero – 3.40 km.	De acuerdo con lo indicado en el plan de trabajo, para la presente fase.	14 días calendario, contabilizado terminada la segunda fase.
IV	Ruta n.° 3: Av. Quiñonez, Av. Grau, Jr. Bermúdez, Av. Elías Aguirre, Jr. Ucayali y Jr. Próspero – 4.80 km.	De acuerdo con lo indicado en el plan de trabajo, para la presente fase.	14 días calendario, contabilizado terminada la tercera fase.

Fuente : Literal c), del numeral 3.1.1, sub título 2, de los términos de referencia de las Bases **(Apéndice n.° 16)**
Elaborado por : Comisión de control

Cabe precisar que el 30 de diciembre de 2020, el comité de selección otorgó la buena pro al Consorcio Ciclo Vías[8], en adelante "Contratista", suscribiéndose el contrato n.° 001-2021-GM-MPM de 11 de enero de 2021 **(Apéndice n.° 18)** en adelante "Contrato", siendo el objeto contractual la

[6] Son funciones específicas de la Gerencia de Tránsito y Transporte Público: *"(...) 17. Programar, dirigir, ejecutar, coordinar y supervisar las actividades de tránsito, circulación y transporte público en coordinación con las entidades competentes (...) 27. Planear y proyectar las rutas y vías de circulación sostenibles en el tiempo (...) 29. Evaluar y aprobar proyectos e informes técnicos sobre transporte, tránsito y seguridad vial en Iquitos Metropolitano (...)"*, conforme al Reglamento de Organización y Funciones – ROF, aprobado con Ordenanza Municipal n.° 005-2020-A-MPM, publicado el 19 de agosto de 2020.

[7] Designado mediante Resolución de Gerencia Municipal n.° 356-2020-GM-MPM de 15 de diciembre de 2020 **(Apéndice n.° 15)**, integrado por Heles Ytai Flores Sauri (Presidente titular), Aldo Jesús Casanova Linares (1er miembro titular) y Julio César Rivera Vásquez (2do miembro titular), jefe de la oficina de Estudios, subgerente de Obras y subgerente de Logística de la Entidad, respectivamente.

[8] Conformado por Incoservis EIRL y Walter Chirinos Peréa **(Apéndice n.° 17)**.

ejecución del servicio a todo costo de la "Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Maynas, Departamento de Loreto, Longitud 12.50 km", bajo el sistema a suma alzada, por el importe de S/848 638,00 y un plazo de ejecución de 45 días calendario. En relación a ello, la cláusula cuarta y quinta de dicho contrato, consignó el detalle para el pago y el plazo de ejecución de la prestación, según se muestra a continuación:

Cuadro n.° 4
Pago y plazo de ejecución de la prestación según contrato

Fase	Descripción	Cláusula cuarta (Pagos parciales)	Cláusula quinta (Plazo de ejecución)
I	Ejecución del plan de trabajo del servicio.	20% del monto del contrato original, a los 7 días posteriores a su aprobación.	3 días hábiles.
II	Ruta n.° 1: Av. 28 de Julio, Jr. Augusto Freyre, Jr. Távara, Jr. Fitzcarrald y Jr. Yavarí – 4.30 km.		14 días calendario, el inicio del plazo se realizará al día siguiente de la aprobación del plan de trabajo.
III	Ruta n.° 2: Av. Mariscal Cáceres, calle San Martín, calle Bolognesi, Jr. Ricardo Palma, Jr. Arica y Jr. Próspero – 3.40 km.	Se paga de acuerdo con el metrado ejecutado de la ruta n.° 2	14 días calendario, el inicio se realizará al día siguiente de suscrita el acta de terminación de la fase II.
IV	Ruta n.° 3: Av. Quiñonez, Av. Grau, Jr. Bermúdez, Av. Elías Aguirre, Jr. Ucayali y Jr. Próspero – 4.80 km.	Se paga de acuerdo con el metrado ejecutado de la ruta n.° 3	14 días calendario, el inicio se realizará al día siguiente de suscrita el acta de terminación de la fase III.

Fuente : Contrato de ejecución del servicio n.° 001-2021-GM-MPM de 11 de enero de 2021
Elaborado por: Comisión de control

f) Respecto de la aprobación del Plan de trabajo inicial y suscripción de acta de entrega de terreno, que favoreció al contratista con el inicio del servicio, ante la imposibilidad de la ejecución de la Ciclovia temporal

El plan de trabajo inicial, en adelante "Plan 1", fue presentado por el Contratista a la Entidad adjunto a la carta n.° 001-CCV-MPM/2021 de 13 de enero de 2021 **(Apéndice n.° 19)**; por consiguiente, mediante carta (M) n.° 001-2021-SGO-GOI-MPM de 20 de enero de 2021 **(Apéndice n.° 20)**, Aldo Jesús Casanova Linares, subgerente de Obras, comunicó al Contratista su aprobación con un retraso injustificado de cuatro (4) días hábiles con respecto a lo establecido[9], solicitando su evaluación y aprobación respectiva.

En ese sentido, el Contratista en el numeral 9.0. METODOLOGÍA DEL TRABAJO del Plan 1, indicó al subgerente de Obras, lo siguiente: "*(...) Se inician las actividades en la FASE III - RUTA 2 debido a que la FASE III - RUTA 2 se encuentra dentro de la jurisdicción de la Municipalidad Provincial de Maynas, y sin embargo la FASE II – RUTA 1 se encuentra dentro de la jurisdicción de la municipalidad distrital de Punchana lo que requiere coordinaciones previas con dicha entidad. Por tanto, se solicita que la Municipalidad de Maynas realice las coordinaciones respectivas (...)*".

Denotándose de lo expuesto que el Contratista comunicó a la GOI que iniciaría la ejecución del servicio, por la fase III – n.° ruta 2, debido a que las vías de la ruta n.° 1[10], se encontraban dentro de la jurisdicción de la Municipalidad Distrital de Punchana, con quienes no se había coordinado la ejecución del servicio, más aún, solicitó que se efectúen las coordinaciones con dichas entidades;

[9] Según Contrato, el plazo de ejecución del Plan de Trabajo para la implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, será de 3 días hábiles, que comprende la elaboración y su aprobación.
[10] Los Términos de Referencia y la cláusula cuarta y quinta del contrato suscrito establecieron que el servicio se implementaría en 4 fases en forma escalonada y consecutiva, iniciándose con la ruta 1.

por lo que los aspectos señalados, imposibilitaban iniciar la ejecución contractual para la implementación del servicio de la Ciclovía temporal.

Más aun, en el numeral 10.0 EVALUACIÓN DE LAS RUTAS DE TRABAJO del Plan 1, el Contratista indicó lo siguiente: *"(...) se pudo observar la existencia de pistas deterioradas a ser intervenidas y mejoradas por la Entidad; así como, el cerco perimétrico de seguridad de una obra que invade la avenida de la FASE IV - RUTA 3 (construcción del hospital Iquitos) y tramos que se encuentran en construcción (mejoramiento de redes de desagüe) en la Av. Quiñonez, las cuales ocupan las secciones viales de la Ciclovía temporal y que es una de las vías más importantes en la ciudad de Iquitos, ya que es la única avenida que conecta al área metropolitana de la ciudad con el aeropuerto internacional, y la ciudad de Nauta, lo que hace que sea una avenida con una alta densidad vehicular (...)".*

Al respecto, en los Términos de Referencia, se estableció como objetivo de la convocatoria que la intervención mantendrá la infraestructura existente, por lo que, el Contratista y los representantes de la Entidad, tenían conocimiento que las vías de las rutas deterioradas no podían ser intervenidas ni mejoradas, corroborándose de esta manera que el Expediente para la ejecución de la Ciclovía temporal, consignaba una serie de deficiencias e inconsistencias que imposibilitaban el cumplimiento del objeto contractual.

Al respecto, cabe precisar que Max Ángelo Benítez Izquierdo, quien elaboró el expediente con las deficiencias e inconsistencias descritas, fue contratado por la Entidad como inspector del Servicio mediante contrato de bienes y servicios n.° 001-2021-SGL-MPM de 19 de febrero de 2021 **(Apéndice n.° 21)** con eficacia anticipada a partir del 20 de enero hasta al 5 de marzo de 2021, para la actividad de implementación de la Ciclovia temporal, a fin de garantizar el control técnico del contrato de ejecución y supervisión del servicio; y quien bajo estas condiciones contractuales emitió el informe n.° 001-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 19 de enero de 2020 [11] [sic] **(Apéndice n.° 22)** dirigido a Aldo Jesús Casanova Linares, subgerente de Obras, refiriendo estar de acuerdo que el inicio de las actividades se efectuaría por la fase III - ruta n.° 2, ante la imposibilidad de ejecutar la actividad de la Ciclovía, conforme a las condiciones contractuales.

Ante la imposibilidad de ejecutarse la actividad de la Ciclovía, conforme a las condiciones contractuales, los representantes de la Entidad y del Contratista[12], participaron suscribiendo un documento denominado acta de entrega de terreno de 20 de enero de 2021 **(Apéndice n.° 23)**, en el cual se señaló lo siguiente: *"(...) verificándose que el terreno es compatible con los alcances del proyecto y que corresponden a los datos señalados en el Plan de Trabajo; asimismo el terreno se encuentra disponible y libre de reclamo por terceros, dejando constancia que no existe impedimento físico y/o legal para el Inicio del servicio (...)".*

Advirtiéndose que lo consignado en el acta, era contrario a los hechos advertidos por el Contratista en el Plan 1, así como, las rutas incluidas en el Expediente y en el informe del inspector del Servicio, toda vez que las vías de la ruta n.° 1 se encontraban dentro de la jurisdicción de la Municipalidad Distrital de Punchana; así como, las rutas incluían una serie de deficiencias e inconsistencias que imposibilitaban la ejecución contractual y por ende, el cumplimiento de la actividad; siendo además, dicha situación registrada por el inspector y residente de la actividad, en el asiento n.° 01 del cuaderno de obra de 20 de enero de 2021 **(Apéndice n.° 24)** donde señalaron, lo siguiente: *"(...) se*

[11] No obstante, la fecha de emisión, este documento fue presentado, día previo a la suscripción del Acta de entrega de terreno de 20 de enero de 2021.

[12] Por parte de la Municipalidad Provincial de Maynas: Miguel Raúl Segovia Valer (gerente de Obras e Infraestructura), Aldo Jesús Casanova Linares (subgerente de Obras) y Max Ángelo Benites Izquierdo (inspector de la Actividad), y del Consorcio Ciclo Vias: Walter Chirinos Larios (representante común del consorcio) y Rildo Raúl Rique Pérez (residente de Obra).

procedió a la ENTREGA DE TERRENO por parte de la Entidad (...)"; pese a que la entrega de terreno no era una condición contractual, para el inicio de la ejecución de la actividad.

g) Respecto de la ejecución del servicio en las rutas no consideradas en las condiciones contractuales; así como, la inaplicación de la penalidad que favoreció al Contratista

No obstante que las deficiencias e inconsistencias técnicas de las rutas a ejecutar, imposibilitaban el cumplimiento del objeto contractual, la GOI continuó con la ejecución de la actividad, al permitir que el Contratista iniciara la implementación por la por la fase III – ruta n.° 2, el 21 de enero de 2021, sin considerar las condiciones establecidas en los Términos de Referencia, las Bases del procedimiento especial de selección n.° 002-2020-CS-MPM y el Contrato suscrito, las cuales dispusieron que la ejecución del servicio debía ser en forma escalonada, considerando las rutas n.os 1, 2 y 3 consecutivamente; situación que fue puesta en conocimiento del Contratista y el inspector de la Actividad; por lo que, no obstante la imposibilidad en el cumplimiento del objeto contractual, el Plan 1 debió ser observado por la Entidad, previo a su aprobación y comunicación de 20 de enero de 2021.

Habiéndose dado inicio a la ejecución contractual de la actividad, el citado Inspector, registró en el asiento 11 del Cuaderno de 3 de febrero de 2021 **(Apéndice n.° 25)** lo siguiente *"(...) SE EVIDENCIAN LOS TRABAJOS DE REPLANTEO Y TRAZOS, PINTURA Y COLOCACIÓN DE BOLARDOS Y TOPELLANTAS, EN LAS CALLES PRÓSPERO. DE ACUERDO A LAS REUNIONES REALIZADAS ENTRE LOS REPRESENTANTES DE LA CONTRATISTA Y LOS REPRESENTANTES DE LA ENTIDAD SE EVALUÓ EL CAMBIO DE RUTA EN LA CALLE ARICA CUADRA 6 QUE PASARÍA A CALLE PRÓSPERO CUADRA 6 Y EXTENDER LA CALLE SAN MARTÍN CUADRA 2, CON LA CUAL LA CALLE RICARDO PALMA CUADRA 1 PASARÍA A SER UNIDIRECCIONAL, ESTE CAMBIO HA SIDO IMPLEMENTADO DEBIDO A QUE POR LA CONDICIÓN DE MEDIDAS DE CUARENTENA EXTREMA HAN SIDO CERRADAS VARIAS CALLES, POR TANTO HA SIDO DESVIADO EL TRÁFICO DE TODA LA ZONA A LA CALLE ARICA CUADRA 2, Y DE ACUERDO AL ANÁLISIS TÉCNICO Y TENIENDO EN CUENTA LO INDICADO EN LA GUÍA DE IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO, POR LO QUE SE PROCEDE CON LA FIRMA DE ACTA DE ACUERDO PARA DICHO CAMBIO (...)"*.

En consecuencia, se dio inicio a la ejecución del servicio con la fase III - ruta n.° 2, según los asientos del citado cuaderno con la participación de Nildo Raúl Rique Pérez, residente del Servicio, propuesto inicialmente por el Contratista y quien solo estuvo presente el primer día del inicio de la ejecución el 21 de enero de 2021[13], continuando el contratista los trabajos sin dicho profesional por un lapso de diecisiete (17) días calendario; toda vez que recién a partir del 8 de febrero de 2021 se contó con Francisco Miguel Elías Da Silva como nuevo residente del Servicio[14]; sin embargo, la ausencia del residente del servicio, no fue sujeta al cobro de penalidad, calculada en los siguientes términos: 0.50 x UIT[15] x 17 = 0.50 x S/4 400,00 x 17 días = S/37 400,00.

Sobre el particular, conforme a lo consignado en el ACTA DE CULMINACIÓN DE FASE III (RUTA N.° 2) DEL SERVICIO **(Apéndice n.° 28)** participaron los representantes de la Entidad que con anterioridad, suscribieron la denominada acta de entrega de terreno, de acuerdo a lo siguiente: *"(...) Siendo las 10:00 horas del miércoles 03 de febrero de 2021, se constituyeron al lugar donde se ejecuta el servicio (...) a fin de dar conformidad al TÉRMINO DE LA ACTIVIDAD FASE III*

[13] Con carta sin número de 20 de enero de 2021**(Apéndice n.° 26)** presentó su renuncia al Contratista en su calidad de ingeniero Residente - responsable técnico del servicio.
[14] Con carta n.° 012-2021SGO.GOI-MPM de 8 de febrero de 2021 **(Apéndice n.° 27)**, la Subgerencia de Obras comunicó que procede el cambio del nuevo profesional propuesto por el Contratista.
[15] UIT = S4 400.00 para el año 2021.

(RUTA N° 2) (...) ubicado dentro de la jurisdicción de la provincia de Maynas. Se realizó el recorrido por la Fase III Ruta 2 que comprende: Av. Mariscal Cáceres, Ca. San Martín, Ca. Bolognesi, Jr. Ricardo Palma, Jr. Arica y Jr. Prospero, encontrándose que estos fueron ejecutados conforme al Plan de Trabajo (...)"; advirtiéndose que se incluyó el Jr. Arica, cuyo tramo no se ejecutó, además, no se refirió la implementación de la Ciclovía temporal en las cuadras del 1 al 3 del Jr. Antonio Raymondi[16], y las cuadras 2 y 3 de la Calle Loreto, no incluidas en el Expediente; situación que fue consignada en el Acta de inspección física n.° 001-2021-OCI-MPM-SC/CICLOVÍA de 30 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 29)**, suscrita por el OCI, la Subgerencia de Obras y el inspector de la Actividad; situación que muestra que no se observó la ejecución de las vías previamente programadas.

Al respecto, el acta de culminación de la fase III – ruta n.° 2 de 3 de febrero de 2021, no consignó observaciones; sin embargo, durante la visita efectuada por la comisión de control del servicio de control simultáneo en la modalidad de control concurrente del OCI al lugar de ejecución del servicio de 20 de marzo de 2021[17], se observaron deficiencias con respecto al espacio de confinamiento y ancho de la infraestructura de la ruta, empozamiento de aguas pluviales, superficies de rodadura en mal estado, elementos de segregación (bolardos y topellantas) deteriorados o extraídos, desgaste de la señalización horizontal; así como, en el caso de las calzadas[18] donde se implementó la ciclovía temporal de la ruta en mención, que viene siendo utilizada por vehículos motorizados, tanto para circulación como para estacionamiento.

No obstante de lo expuesto, el contratista mediante carta n.° 002-CCV-MPM-2021 de 4 de febrero de 2021 **(Apéndice n.° 31)** presentó a la GOI, el informe de implementación de los sistemas de transporte sostenible no motorizado ruta n.° 2, para su evaluación y aprobación respectiva y mediante proveído n.° 419-2021-GOI-MPM de 10 de febrero de 2021, la GOI lo derivó a Aldo Jesús Casanova Linares, subgerente de Obras, quien mediante proveído n.° 174-2021-SGO-GOI-MPM encargó a Max Ángelo Benites Izquierdo, inspector de la Actividad, informar sobre lo presentado por el contratista; al respecto, el citado inspector presentó el informe n.° 008-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 25 de febrero de 2021 **(Apéndice n.° 32)**, señalando en el segundo párrafo del numeral VIII: *"(...) Se APRUEBA LOS METRADOS EJECUTADOS por el contratista referidos a la FASE III - RUTA 2 (...)"*, sin que se haya registrado en el precitado acta de culminación, la verificación de la calidad, cantidad y cumplimiento de las actividades ejecutadas, tal como lo establece el artículo 168.2 del Reglamento[19]; asimismo, recomendó: *"(...) dar trámite administrativo para el pago de la FASE III RUTA 2, ascendente a la suma de S/111,363.81 (...)"*.

Seguidamente, Aldo Jesús Casanova Linares, subgerente de Obras, emitió el informe n.° 088-2021-SGO-GOI-MM de 3 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 33)**, dirigido al gerente de Obras e Infraestructura, indicando: *"(...) continuar con el trámite de la solicitud de pago de la valorización en mención (...) el monto ascendente a la suma de S/.111,363.81 (...)"*, y este último pese a la deficiente evaluación efectuada por el inspector, otorgó conformidad y tramitó el pago mediante el oficio n.° 156-2021-GOI-MPM de 4 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 34)** dirigido al gerente de Administración, indicando lo siguiente: *"(...) esta Gerencia Otorga la Conformidad del trámite de Pago por el monto de S/.111,363.81 (...)"*, pagándose el mismo conforme se muestra en el cuadro n:° 5.

[16] Únicamente fue referido en el plano descrito en el "Avance ejecutado por el Consorcio Ciclo Vias del informe n.° 008-2021-SGO-GOIMPM/ING.MABI de 25 de febrero de 2021, mediante el cual el inspector de la Actividad aprueba el metrado ejecutado de la FASE III (RUTA N° 2) y recomienda tramitar su pago.

[17] Informe de Hito de Control n.° 005-2021-OCI/0438-SCC de 30 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 30)**, sobre hito de control n.° 1: "*Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado de la ruta n.° 2*".

[18] Pista: Parte de una vía destinada al tránsito de vehículos (Norma Técnica G.040 - Definiciones, aprobada mediante Resolución Ministerial N° 174-2016-VIVIENDA).

[19] Reglamento de la Ley n.° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo n.° 344-2018-EF.

Cuadro n.° 5
Pagos realizados por la ejecución de la FASE III - RUTA N° 2 de la Ciclovía temporal

Ítem	Comprobante de pago				
	N°	Fecha	Beneficiario	Descripción	Monto S/
1	3738	10/05/2021	Incoservis EIRL	Ruta 2- Fase III	111 363,81
2	5649	12/07/2021	Banco de la Nación	10% garantía Ruta 2 - Fase III	42 431.90
TOTAL					153 795,71

Fuente : Comprobantes de pago y documentación que lo sustenta **(Apéndice n.° 35)**
Elaborado por: Comisión de control.

Al respecto, el informe de implementación se presentó con dos (2) días calendario de retraso, sin aplicar la penalidad prevista en el contrato, calculada en: 0.25 x UIT x 2 = 0.25 x S/4 400,00 x 2 días = S/2 200,00, incumpliéndose el plazo máximo de siete (7) días para emitir la conformidad desde la recepción del servicio, que venció el 10 de febrero de 2021.

h) Respecto de la Adenda 1 suscrita con la finalidad de modificar las condiciones contractuales iniciales, ante la imposibilidad de ejecutar el servicio de la Ciclovía temporal

Es preciso señalar que José Eusebio Mercado Gonzáles, gerente Municipal y el Contratista suscribieron la Adenda n.° 01-Contrato n.° 001-2021-GM-MPM sin fecha **(Apéndice n.° 36)**, en adelante "Adenda 1", sustentándose en el informe legal n.° 173-2021-OGAJ-MPM de 15 de abril de 2021 **(Apéndice n.° 37)** suscrito por Mario Eduardo Paredes Dávila, jefe de la Oficina General de Asesoría Jurídica, quien señaló lo siguiente: *"(...) La Sub Gerencia de Obras (...) realiza el trámite de la adenda (...) suprimiendo la intervención de las fases o actividades en forma escalonada a desarrollar por el contratista. Por consiguiente modificando la ejecución de la diferentes fases de forma paralela, y no esperar que culmine una fase para iniciar otra, respetando el plazo de prestación de servicio de (45) días establecido en bases del proceso de selección (...)"*; es decir, se consideró modificar las condiciones contractuales, adecuándose con posterioridad a lo que ya se había ejecutado, es decir, se empezó con la fase III – ruta n.° 2, contrario a lo establecido en los Términos de Referencia y el Contrato, cuyas deficiencias e inconsistencias técnicas de las rutas a ejecutar, imposibilitaban el cumplimiento del objeto contractual, toda vez que el objeto del contrato no priorizó una determinada cantidad de kilómetros, sino también la disponibilidad de la rutas, que debieron previamente priorizarse.

Cabe agregar que el inspector de la Actividad, mediante el informe n.° 003-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 12 de febrero de 2021 **(Apéndice n.° 38)** informó al subgerente de Obras, los eventos que imposibilitarían la ejecución del Contrato, manifestando la dificultad de intervenir en determinadas rutas porque estaban deterioradas, en mantenimiento o formaban parte de un proyecto de inversión, las cuales fueron tomadas como sustento para que la Entidad realice la propuesta al Contratista de acogerse al numeral 142.7 del artículo 142 del Reglamento de la Ley de Contrataciones, aprobado con Decreto Supremo n.° 344-2018-EF y modificatorias, respecto a la suspensión del plazo de ejecución contractual; materializándose dicha suspensión con el Acta n.° 01-Acuerdo de suspensión de plazo de ejecución contractual - contrato n.° 001-2021-GM-MPM de 15 de febrero de 2021 **(Apéndice n.° 39)**, suscrita por los representantes de la Entidad y el Contratista, en la que acordaron: *"(...) PRIMERO: La PARALIZACIÓN de la ejecución de la prestación (...), desde el 15 de febrero de 2021, hasta que la entidad se pronuncie y/o establezca NUEVAS rutas de la FASE II y IV, a intervenir dentro de la jurisdicción de la provincia de Maynas (...)"*; pese a que en el acta de entrega de terreno, indicó que se encontraba disponible y dejaron constancia que no existía impedimento físico y/o legal.

En atención a lo acordado en el Acta n.° 01, mediante el informe n.° 013-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 15 de abril de 2021 **(Apéndice n.° 40)**, Max Ángelo Benites Izquierdo, inspector de la Actividad, adjuntó un informe técnico[20], dirigido al subgerente de Obras a fin de presentar la alternativa de nuevas rutas, recomendando evaluar la documentación para continuar con la correcta ejecución del servicio; quien a su vez, mediante el informe n.° 181-2021-SGO-GOI-MPM de 6 de mayo de 2021 **(Apéndice n.° 41)** comunicó al gerente de Obras e Infraestructura, la aprobación de las nuevas rutas, indicando en el ítem 2.5 del numeral II. Análisis y conclusiones, lo siguiente: *"(...) Esta sub gerencia, ante la opinión favorable de la Oficina de Estudios a las NUEVAS rutas (...). Considera que las NUEVAS RUTAS presentadas como alternativa, cuenta con mejores condiciones geométricas y vehiculares ante los eventos presentados que generó LA PARALIZACIÓN con SUSPENSIÓN DE PLAZO DE EJECUCIÓN CONTRACTUAL DE SERVICIO (...)".*

Como consecuencia de las hechos señalados, mediante carta n.° 050-2021-GOI-MPM de 6 de mayo de 2021 **(Apéndice n.° 42)** el gerente de Obras e Infraestructura comunicó al Contratista las nuevas rutas; por consiguiente, el 10 de mayo de 2021 la Entidad y el Contratista suscribieron el Acta n.° 02 - Acuerdo de reinicio de plazo de ejecución contractual – Contrato n.° 001-2021-GM-MPM **(Apéndice n.° 43)**, mediante el cual se acordó el reinicio de la ejecución contractual a partir de 17 de mayo de 2021, instando al Contratista a la presentación de un nuevo plan de trabajo en adelante "Plan 2", remitido por el Contratista con carta n.° 006-CCV-MPM/2021 de 14 de mayo de 2021 **(Apéndice n.° 44)**

Asimismo, la conformidad técnica del Plan 2 fue comunicada al Contratista por la GOI con carta n.° 075-2021-GOI-MPM de 17 de mayo de 2021 **(Apéndice n.° 45)** sustentándose en el informe n.° 020-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI, informe n.° 076-2021-SGO-GOI-MPM/ING.HKPJ e informe n.° 184-2021-SGO-GOI-MPM de 17 de mayo de 2021 **(Apéndice n.° 46)** suscritos por Max Ángelo Benites Izquierdo y Helen Katyria Piña Jesús, ingenieros de Planta; así como, por Aldo Jesús Casanova Linares, subgerente de Obras, respectivamente y que la Entidad inicie los trámites para la adenda pertinente, la misma que se formalizó mediante Adenda n.° 02-Contrato n.° 001-2021-GM-MPM de 18 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 47)** en adelante "Adenda 2", suscrita por José Eusebio Mercado Gonzáles, gerente Municipal y el Contratista, previo informe legal n.° 295-2021-OGAJ-MPM de 18 de junio de 2021 emitido por el antes citado jefe de la Oficina General de Asesoría Jurídica.

Con respecto a la propuesta de las nuevas rutas, se advirtió que la modificación de las rutas conllevó al incremento de la longitud de la Ciclovía temporal de 12.5 km a 14.976 km. Pese a todo ello, dicho cambio se aprobó considerando las siguientes rutas, según el Plan 2 y Adenda 2:

Cuadro n.° 6
Nuevas rutas aprobadas por la GOI

Item	Ruta	Calles	Tipo ciclovía	Longitud (mts)
1	1	Av. Ejército	Bidireccional	810
2		Av. Ejército	Unidireccional	321
3		Calle Atlántida	Unidireccional	636
4		Calle San Román	Unidireccional	627
5		Calle Castilla	Unidireccional	142
6		Jr. Ricardo Palma	Unidireccional	252
Sub total - Ruta n.° 1				**2.798 Km**

[20] En el numeral IV. Análisis del informe, el ingeniero de Planta indicó que el informe técnico fue elaborado bajo la asistencia técnica de PROMOVILIDAD, sin sustentar documentalmente las aprobaciones de las nuevas rutas.

100017

Item	Ruta	Calles	Tipo ciclovía	Longitud (mts)
7	2	Av. Mariscal Cáceres	Bidireccional	1767
8		Calle Bolognesi	Unidireccional	152
9		Jr. Ricardo Palma	Unidireccional	557
10		Calle Próspero	Bidireccional	958
11		Calle San Martín	Unidireccional	558
Sub total - Ruta n.° 2				**3.992 Km**
12	3	Av. 28 de Julio	Bidireccional	488
13		Av. La Marina	Bidireccional	1535
14		Jr. Condamine	Bidireccional	459
15		Jr. Loreto	Bidireccional	241
Sub total - Ruta n.° 3				**2.723 Km**
16	4	Av. Navarro Cáuper	Bidireccional	1146
17		Calle Pilco Pérez	Bidireccional	461
18		Jr. Sargento Lores tipo I	Bidireccional	848
19		Calle Almirante Guise	Unidireccional	391
20		Jr. Putumayo	Unidireccional	1333
21		Jr. Sargento Lores tipo II	Unidireccional	1294
Sub total - Ruta n.° 4				**5.473 Km**
Total				**14.976 Km**

Fuente : Informe n.° 181-2021-SGO-GOI-MPM de 6 de mayo de 2021 **(Apéndice n.° 38)**
Elaborado por: Comisión de control

l) **Respecto de la Adenda 2, suscrita con la finalidad de modificar las rutas iniciales, sin contar con expediente técnico ni documento de aprobación de la Ciclovía temporal**

Es de indicar que entre la presentación del Plan 2 y la suscripción de la Adenda 2, mediante Acta n.° 05 - Acuerdo de suspensión de plazo de ejecución contractual - contrato n.° 001-2021-GM-MPM[21] de 11 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 48)**, representantes de la Entidad y el Contratista, acordaron la suspensión de plazo del servicio a partir del 11 de junio de 2021 hasta que se defina la ejecución de la nueva ruta n.° 4 (cuadro n.° 6) y la continuidad del contrato primigenio, debido a los actos vandálicos presentados en las rutas culminadas y que representan un riesgo para los transeúntes, la Entidad y el Contratista, señalándose que la GOI realizará la evaluación técnica - legal respectiva.

Es importante indicar que con informe n.° 033-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 5 de julio de 2021 **(Apéndice n.° 49)**, el inspector de la Actividad propuso a la Subgerencia de Obras no intervenir en la nueva ruta n.° 4 y no continuar con la ejecución del Contrato, comunicándose mediante carta n.° 050-2021-SGO-GOI-MPM de 7 de julio de 2021 **(Apéndice n.° 50)** al Contratista, dicha propuesta de reducción de metas de la precitada ruta ante el deterioro de las rutas ejecutadas por actos vandálicos de los usuarios, siendo aceptada la propuesta por el Contratista con carta n.° 016-CCV-MPM/2021 de 9 de julio del mismo año **(Apéndice n.° 51)**.

Posterior a la aceptación del Contratista, mediante informe n.° 035-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 26 de julio de 2021 **(Apéndice n.° 52)**, el inspector de la Actividad comunicó al subgerente de Obras y éste a su vez con informe n.° 289-2021-SGO-GOI-MPM de 6 de Agosto de 2021 **(Apéndice n.° 53)** al gerente de Obras e Infraestructura, que debido a la coyuntura y problemática no se posible continuar con la implementación de la nueva ruta n.° 4 (cuadro n.° 7) y recomendó a la GOI y Oficina General de Asesoría Jurídica evaluar la reducción de meta; concordante con el

[21] Suscrito por parte de la Municipalidad Provincial de Maynas: Miguel Raúl Segovia Valer (gerente de Obras e Infraestructura) y Max Ángelo Benites Izquierdo (inspector de la Actividad), y del Consorcio Ciclo Vías: Walter Chirinos Larios (representante común del consorcio) y Francisco Miguel Elías Da Silva (residente del Servicio).

informe n.° 283-2021-SGO-GOI-MPM de 3 de agosto de 2021 **(Apéndice n.° 54)** emitido previamente por el subgerente de Obras quien recomendó reducir la precitada meta e indicó que siendo un circuito independiente de la nuevas rutas n.os 1, 2 y 3, no afectaría el funcionamiento de las rutas concluidas.

Al respecto, mediante informe legal n.° 493-2021-OGAJ-MPM de 25 de octubre de 2021 **(Apéndice n.° 55)**, Angélica Casanova García, jefe de la Oficina General de Asesoría Jurídica de la Entidad opinó que la reducción de meta respecto a la prestación en la ruta n.° 4 resulta improcedente por superar el 25% del contrato primigenio, conforme a lo establecido en el numeral 157.2 del Reglamento de la Ley n.° 30225, Ley de Contrataciones del Estado aprobado con Decreto Supremo n.° 344-2018-EF, publicado el 31 de diciembre de 2018, lo que denota la inadecuada planificación y proyección de la Ciclovía temporal.

De la información obtenida por el OCI, se presenta en el cuadro n.° 7 la descripción consolidada de la de las rutas iniciales y nuevas; así como, las distancias proyectadas e implementadas de la Ciclovía temporal.

Cuadro n.° 7
Detalle de las rutas y distancias de la Ciclovía temporal proyectada e implementada

Ruta N°	Recorrido proyectado[22]	Longitud (Km)	Recorrido ejecutado	Longitud ejecutada (Km)	Comentarios
1 (4.30 Km)	Av. 28 de Julio Jr. Augusto Freyre Jr. Távara Jr. Fitzcarrald Jr. Yavarí	1.86 1.56 0.61 0.10 0.17	--- --- --- --- ---	--- --- --- --- ---	Ruta inicial no ejecutada.
2 (3.97 Km)	Av. Cáceres Ca. San Martín Ca. Bolognesi Jr. Ricardo Palma Jr. Arica Jr. Próspero	1.77 0.44 014 0.54 0.13 0.95	Av. Cáceres Ca. San Martín Ca. Bolognesi Jr. R. Palma Jr. Próspero	3.40<3.97	Recibida con acta de culminación de Fase III (ruta n.° 2) del servicio de 3 de febrero de 2021 **(Apéndice n.° 25)**. No se incluyó el Jr. Arica y se incrementó una cuadra en Ca. San Martín y Jr. Próspero.
3 (4.957 Km)	Av. Quiñonez Av. Grau Jr. Bermúdez Av. Elías Aguirre Jr. Ucayali Jr. Próspero	2.997 1.365 0.116 0.062 0.175 0.242	--- --- --- --- --- ---	--- --- --- --- --- ---	Ruta inicial no ejecutada.

[22] Según Expediente.

Ruta N°	Recorrido proyectado[22]	Longitud (Km)	Recorrido ejecutado	Longitud ejecutada (Km)	Comentarios
1[23]	--- --- --- --- ---	--- --- --- --- ---	Av. Del Ejercito Ca. Atlántida Ca. San Román Ca. Castilla Ca. R. Palma	2.20	Nueva ruta n.° 1 recibida con acta de culminación (ruta n.° 1) - del servicio de 2 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 56).**
3[24]	--- --- --- ---	--- --- --- ---	Av. 28 de Julio Av. La Marina Jr. La Condamine Jr. Loreto	2.70	Nueva ruta n.° 3 recibida con acta de culminación (ruta n.° 3) - del servicio de 11 de junio de 2021. **(Apéndice n.° 57)**
4[25] (4.20 Km)	Av. Navarro Cáuper Ca. Pilco Pérez Jr. Sgto. Lores tipo I Ca. Almirante Guisse Jr. Sgto. Lores tipo II	--- --- --- --- ---	--- --- --- --- ---	--- --- --- --- ---	Nueva ruta no ejecutada, se solicitó recorte de meta.

Fuente : Expediente y Adenda 2
Elaborado por: Comisión de control

Conforme al cuadro que precede, se ejecutó la prestación del servicio de las nuevas rutas n.os 1 y 3, por lo cual, la Entidad procedió a realizar los pagos correspondientes, conforme se muestra en el siguiente detalle:

Cuadro n.° 8
Pagos realizados por la ejecución de las nuevas rutas n.os 1 y 3 de la Ciclovía temporal

Ítem	Comprobante de pago				
	N°	Fecha	Beneficiario	Descripción	Monto S/
1	5947	21/07/2021	Incoservis EIRL	Ruta 1 - Fase I	125 112,12
2	5950	21/07/2021	Banco de la Nación	10% garantía - Ruta 1 - Fase I	42 431,90
3	5946	21/07/2021	Incoservis EIRL	Ruta 3 - Fase III	219 170,97
TOTAL					**386 714,99**

Fuente : Comprobantes de pago y documentación que lo sustenta **(Apéndice n.° 58)**
Elaborado por: Comisión de control

De la revisión al informe del estado situacional del servicio n.° 319-2021-SGO-GOI-MPM de 26 de agosto de 2021 **(Apéndice n.° 59)** emitido por Aldo Jesús Casanova Linares, subgerente de Obras de la Entidad al OCI, se ha determinado que en lugar de concluir la Ciclovía temporal, conforme a las tres (3) rutas señaladas en el Contrato que unirían los cuatro (4) distritos de la ciudad de Iquitos pasando por su centro histórico, se efectuaron las siguientes modificaciones según la Adenda 2:

1. No haber ejecutado la FASE II – Ruta n.° 1 de la Ciclovía temporal inicial de 4.30 Km, sino una ruta alterna diferente de 2.70 km aprobada como la nueva ruta n.° 3, que viniendo del distrito de Punchana por la Av. 28 de Julio, continúa por la Av. La Marina e ingresa al centro histórico por

[23] Nueva ruta n.° 1, aprobada con Adenda n.° 2.
[24] Nueva ruta n.° 3, aprobada con Adenda n.° 2.
[25] Nueva ruta n.° 4, aprobada con Adenda n.° 2.

el Jr. La Condamine, dobla y sigue por la Ca. Loreto hasta terminar en el cruce con el Jr. Raymondi.

2. No haber ejecutado la FASE IV – Ruta n.° 3 de la Ciclovía temporal inicial de 4.79 Km, que venía del distrito de San Juan Bautista por la Av. Quiñonez, continuando por la Av. Grau ingresaba al centro histórico, doblaba y continuaba por el Jr. Bermúdez, doblaba y continuaba por la Av. Elías Aguirre, doblaba y seguía por el Jr. Ucayali, doblaba y seguía por el Jr. Próspero y terminaba en el cruce con la Ca. San Martín, uniéndose con la FASE III – Ruta n.° 2 de la Ciclovía temporal inicial.
3. Haber ejecutado la nueva ruta n.° 1 de 2.20 Km de la Ciclovía temporal, que viniendo del distrito de Iquitos por la Av. Del Ejército se empalma con la nueva ruta n.° 2 en el cruce de Ca. Bolognesi con Jr. Ricardo Palma; e incluir la nueva ruta n.° 4 de 4.20 km, que viniendo del distrito de Punchana por la Av. Navarro Cáuper ingresa al centro histórico por los jirones Putumayo y Sargento Lores, la cual no fue ejecutada hasta la fecha.

Es de indicar que los eventos informados por el inspector de la Actividad que conllevaron a las modificaciones de las rutas n.os 1 y 3 iniciales se muestran en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 9
Eventos que sustentaron las modificaciones de la Ciclovia temporal

Etapa	Tramo	Condición
Ruta n.° 1	Ca. Távara	- Vía considerablemente deteriorada, el Gobierno Regional dispuso para la ciudad un trabajo de reasfaltado de 130 cuadras brindado así alternativas paralelas las cuales beneficiarían al cumplimiento de la meta.
	Ca. Freyre	- En ejecución de obras de mantenimiento del sistema de agua, para ello la municipalidad de Punchana ha cerrado algunos carriles.
Ruta n.° 3	Av. Quiñonez	- En ejecución de obras de mantenimiento del sistema de agua, por tal motivo se dan cierres de carriles en los cruces de Av. Quiñonez con prolongación Moore. - El GOREL envía Oficio n.° 041-2021-GRL-GRI-SGEYP para la firma del convenio referido al proyecto de inversión pública (Mejoramiento y ampliación de la Av. Quiñones) con CUI 2489058, por tanto, la Municipalidad de Maynas a través de la gerencia de acondicionamiento territorial realizará las coordinaciones para que en las secciones de vía sea considerada la ciclovía como parte esencial de medios de transporte.
	Av. Grau	- Vías saturadas debido a los bloqueos de las calles, por el motivo de que Maynas se encuentra en condición de Cuarentena Extrema, calles paralelas cerradas en horarios de alto tránsito, ello hace muy complejo los trabajos en la zona. - Ejecución de obra en hospital, con cerco provisional toma un carril en las cuadras 16 y 17, pese a que su plazo contractual concluyó en enero del 2020, esta condición hace que el tráfico de la zona se sature constantemente.

Fuente : Numeral 3.4 del informe n.° 003-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 12 de febrero de 2021 **(Apéndice n.° 35)**
Elaborado por: Personal del OCI

Es importante señalar que, si bien la norma de contrataciones permite modificaciones convencionales al contrato, también es cierto que para ello se requiere el cumplimiento de los presupuestos y requisitos para su aprobación, tal como lo establece el artículo 34.10 del Texto Único Ordenado de la Ley de Contrataciones del Estado, que establece: "*(...) Cuando no resulten aplicables los adicionales, reducciones y ampliaciones, las partes pueden acordar otras modificaciones al contrato siempre que las mismas deriven de hechos sobrevinientes a la presentación de ofertas que no sean imputables a alguna de las partes, permitan alcanzar su*

000021

finalidad de manera oportuna y eficiente, y no cambien los elementos determinantes del objeto. Cuando la modificación implique el incremento del precio debe ser aprobada por el Titular de la Entidad (...)".

Al respecto, con oficios n.os 000002, 000016 y 00034-2022-CG/OC0438 de 5, 10 y 24 de enero de 2022 **(Apéndice n.° 60)** el OCI requirió a la GOI documentación que sustente las justificaciones de las condiciones señaladas en el numeral 3.4 del informe n.° 003-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 12 de febrero de 2021 que conllevaron a las modificaciones de la rutas de la Ciclovía temporal; sin embargo, la GOI no emitió respuesta alguna hasta la fecha de emisión del presente documento.

Por tanto, se advierte que no se ha observado los supuestos habilitadores que permitan realizar modificaciones al Contrato, tal como sigue:

1. *Que las mismas deriven de hechos sobrevinientes a la presentación de ofertas.*
   Es importante indicar que la disponibilidad de las rutas antecede a la elaboración del Expediente, presentación de ofertas y al procedimiento de selección, es más, no se ha evidenciado información que haga suponer o acreditar lo contrario.
2. *Que no sean imputables a alguna de las partes*
   Es preciso señalar que las rutas contempladas en el Expediente aprobado por el MTC, comprende calles, vías y jirones que fueron priorizadas por la Entidad; en ese sentido, la Entidad era responsable de identificar adecuadamente las rutas que debieron ser intervenidas.
3. *Que permitan alcanzar su finalidad de manera oportuna y eficiente*
   Todo proceso de selección tiene una finalidad que alcanzar, y cada ruta a intervenir debe permitir asegurar la conectividad de la Ciclovia temporal; sin embargo, al no poder concretar la ejecución de las rutas definidos inicialmente en el contrato primigenio hace imposible alcanzar el objeto de dicho contrato y por consiguiente su finalidad.

A fin de evidenciar el cumplimiento del numeral 11 Anexo 4. flujograma de la Guía, que establece que el gobierno local remitirá a PROMOVILIDAD, la aprobación del documento técnico mediante un dispositivo legal, el OCI a través de los oficios n.os 000484, 000494 y 000530-2021-CG/OC0438 de 24 de setiembre, 30 de setiembre y 22 de octubre de 2021 **(Apéndice n.° 61)**; y oficios n.os 000002, 000016 y 00034-2022-CG/OC0438 de 5, 10 y 24 de enero de 2022 **(Apéndice n.° 60)**, respectivamente, requirió a la GOI el acto resolutivo de la Entidad mediante el cual se aprobaron las nuevas rutas consignadas en la Adenda 2 y su comunicación a PROMOVILIDAD.

En respuesta a lo solicitado, la GOI no sustentó documentalmente lo solicitado; situación que evidencia que los cambios de rutas autorizados con la Adenda 2, suscrita por José Eusebio Mercado Gonzáles, gerente Municipal de la Entidad y el Contratista, fueron realizados sin haberse aprobado un nuevo expediente técnico de la actividad con las modificaciones propuestas por la GOI, en su calidad de área usuaria; así como, sin mediar acto resolutivo que apruebe las modificaciones de la rutas, ni con la opinión técnica favorable de PROMOVILIDAD, responsable del seguimiento y evaluación de los fines y metas para los cuales se transfirieron los recursos.

Respecto a la proyección y ejecución de la Ciclovía temporal en las rutas iniciales y nuevas pertenecientes a la jurisdicción del distrito de Punchana (Av. 28 de Julio, Jr. Augusto Freyre, Av. Navarro Cáuper y Av. La Marina), con oficio n.° 219-2021-A-MDP de 16 de noviembre de 2021 **(Apéndice n.° 62)**, Jane Donayre Chávez, titular de la Municipalidad Distrital de Punchana comunicó al OCI que mediante oficio n.° 104-2021-A-MDP de 14 de julio del mismo año **(Apéndice n.° 63)**, solicitó a la Entidad la paralización de la instalación y desarme de los elementos de segregación ya instalados, debiendo realizarse los estudios técnicos en materia de tránsito y viabilidad; así como las coordinaciones que corresponden con participación de los profesionales de las áreas técnicas especializadas de su entidad edil, conforme exige la Ley n.° 27972, Ley Orgánica de

Municipalidades y la Ley n.° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

Asimismo, informó a la Entidad: *"(...) Que el proyecto de Ciclovías que ha sido instalado, por la comuna Provincial sin coordinación alguna con la Municipalidad Distrital de Punchana, (av. Avenida La Marina y av. Augusto Freyre) viene generando caos en el sistema de transporte de vehículos motorizados, con el potencial e inminente peligro a la vida, el cuerpo y la salud de las personas que transitan con sus vehículos lineales, vehículos trimóvil de pasajeros y los peatones (...)".*

Además, en relación a la ejecución de la Ciclovía temporal inicial que se proyectó en la Av. Quiñones, distrito San Juan Bautista, con oficio n.° 270-2021-GM-MDSJB de 22 de noviembre de 2021 **(Apéndice n.° 64)**, Dora Amparo Vigo de Zumaeta, gerente Municipal de la Municipalidad Distrital de San Juan Bautista informó al OCI que su entidad edil no otorgó conformidad o consentimiento respecto a la ejecución de la Ciclovía temporal servicio en las calles, jirones u otras vías pertenecientes a su jurisdicción; concordante con el oficio n.° 34-2022-GM-MDSJB de 10 de febrero de 2022 **(Apéndice n.° 65)**, mediante el cual confirmó al OCI que la Entidad no efectuó gestión o coordinación respecto a la Ciclovía temporal.

Cabe resaltar que, el numeral 04 del informe n.° 001-2021-MQP-SSS-GTTP-MPM de 23 de junio 2021 **(Apéndice n.° 66)**, elaborado por la sección de Señalización y Semaforización de la GTTP de la Entidad remitido al OCI, señaló que la implementación del sistema de Ciclovía temporal no está cumpliendo su objetivo por los motivos que a continuación se señalan:

"(...)
- ✓ *Genera desorden y congestionamiento vehicular aumentando el riesgo de accidentes de tránsito.*
- ✓ *La población se encuentra descontenta y mortificado por la forma y diseño al no haber armonía ni convivencia entre ciclistas, peatones y conductores.*
- ✓ *Por otro lado, no resulta beneficioso ya que no cuenta con parque de vehículos no motorizados.*

(...)".

Asimismo, con oficio n.° 0240-2021-MTC/30 de 22 de noviembre de 2021 **(Apéndice n.° 67)**, Pablo Félix Luciani, director Ejecutivo del PROMOVILIDAD, mediante informe n.° 0032-2021-MTC/30 de 22 de noviembre de 2021 **(Apéndice n.° 68)**, refirió al OCI lo siguiente:

"(...)
II. ANÁLISIS
(...)
6. *Cabe resaltar, que conforme a las competencias y funciones de las Municipalidades Provinciales en materia de tránsito, vialidad y transporte público [26] y a lo determinado en el DU, la responsabilidad de la implementación de los sistemas de transporte sostenible no motorizado son las Municipalidades Provinciales, que debían destinar los recursos públicos, bajo responsabilidad, sólo a los fines para los cuales se autoriza su transferencia conforme al artículo 2 del DU.*

(...)

[26] Ley n.° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, publicado el 27 de mayo de 2003:
Artículo 81.- Tránsito, Vialidad y Transporte Público
Las municipalidades, en materia de tránsito, vialidad y transporte público, ejercen las siguientes funciones:
1. ***Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales:*** *(...) 1.6. Normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como taxis, mototaxis, triciclos, y otros de similar naturaleza. (...) 1.10. Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, de conformidad con el reglamento nacional respectivo (...)".*

9. *En ese sentido, considerando el requerimiento de información b), se manifiesta que la ejecución del sistema de transporte sostenible no motorizado en la jurisdicción de la municipalidad provincial de Maynas, fue responsabilidad de la referida entidad, quienes efectuaron la planificación, diseño y dimensionamiento, así como las acciones de promoción para fomentar una cultura de uso de la bicicleta para el cambio modal a largo plazo (...)".*

Además, informó al OCI que como resultado de la ejecución de la Ciclovía temporal, la Entidad remitió a su representada el "Reporte final de actividad" (79 folios), suscrito por Max Ángelo Benites Izquierdo[27], ingeniero civil, respecto del cual, la Dirección de Fortalecimiento de la Planificación de la Movilidad emitió el informe n.° 0224-2021-MTC/30.01 de 27 de octubre de 2021 **(Apéndice n.° 69)**, referido al "Informe técnico de la revisión del informe periódico de la implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado remitido por la Municipalidad Provincial de Maynas - Iquitos correspondiente al informe final", el cual señala lo siguiente:

"(...)
II. ANÁLISIS
(...)
3.1. Así mismo se cumple con informar que lo reportado en la solicitud de la referencia no corresponde a la red ciclista remitida al Ministerio de Trasportes y Comunicaciones, por la cual se realizó la transferencia financiera.
3.2. En ese sentido es importante cumplir con los lineamientos establecidos en la guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado para una correcta definición de red ciclista tal como lo establece la Guía De Implementación De Sistemas De Transporte Sostenible no Motorizado.
(...)

III. CONCLUSIONES
(...)
3.6. De la evaluación efectuada a la información remitida por la Municipalidad Provincial de Maynas - Iquitos, se concluye que esta no se encuentra completa y acorde a lo estipulado en el anexo 03 de la Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado (...)".

Los hechos descritos han trasgredido la normativa vigente y estipulación contractual:

- **Texto Único Ordenado de la Ley n.° 30225, Ley de Contrataciones del Estado aprobado con Decreto Supremo n.°082-2019-EF, publicado el 13 de marzo de 2019.**

"(...)
Artículo 2. Principios que rigen las contrataciones
(...)
f) Eficacia y Eficiencia. *El proceso de contratación y las decisiones que se adopten en su ejecución deben orientarse al cumplimiento de los fines, metas y objetivos de la Entidad, priorizando estos sobre la realización de formalidades no esenciales, garantizando la efectiva y oportuna satisfacción de los fines públicos para que tengan una repercusión positiva en las condiciones de vida de las personas, así como del interés público, bajo condiciones de calidad y con el mejor uso de los recursos públicos.*
(...)

[27] Con solicitud E-332302-2021, la Entidad remitió el informe periódico de implementación de sistema de transporte sostenible no motorizados correspondiente al informe final.

Artículo 32. El contrato
(...)
32.6 El contratista es responsable de realizar correctamente la totalidad de las prestaciones derivadas de la ejecución del contrato. Para ello, debe realizar todas las acciones que estén a su alcance, empleando la debida diligencia y apoyando el buen desarrollo contractual para conseguir los objetivos públicos previstos.
32.7 La responsabilidad por la adecuada formulación del Expediente Técnico o Estudios Definitivos corresponde al proyectista y a la supervisión, de acuerdo al alcance de los respectivos contratos, y la aprobación a la Entidad.
(...)

Artículo 34. Modificaciones al contrato
34.1 El contrato puede modificarse en los supuestos contemplados en la Ley y el reglamento, por orden de la Entidad o a solicitud del contratista, para alcanzar la finalidad del contrato de manera oportuna y eficiente. En este último caso la modificación debe ser aprobada por la Entidad. Dichas modificaciones no deben afectar el equilibrio económico financiero del contrato; en caso contrario, la parte beneficiada debe compensar económicamente a la parte perjudicada para restablecer dicho equilibrio, en atención al principio de equidad.
34.2 El contrato puede ser modificado en los siguientes supuestos: i) ejecución de prestaciones adicionales, ii) reducción de prestaciones, iii) autorización de ampliaciones de plazo, y (iv) otros contemplados en la Ley y el reglamento.
34.3 Excepcionalmente y previa sustentación por el área usuaria de la contratación, la Entidad puede ordenar y pagar directamente la ejecución de prestaciones adicionales en caso de bienes, servicios y consultorías hasta por el veinticinco por ciento (25%) del monto del contrato original, siempre que sean indispensables para alcanzar la finalidad del contrato. Asimismo, puede reducir bienes, servicios u obras hasta por el mismo porcentaje.
(...)
34.10 Cuando no resulten aplicables los adicionales, reducciones y ampliaciones, las partes pueden acordar otras modificaciones al contrato siempre que las mismas deriven de hechos sobrevinientes a la presentación de ofertas que no sean imputables a alguna de las partes, permitan alcanzar su finalidad de manera oportuna y eficiente, y no cambien los elementos determinantes del objeto. Cuando la modificación implique el incremento del precio debe ser aprobada por el Titular de la Entidad."
(...)

Artículo 40. Responsabilidad del contratista
40.1 El contratista es responsable de ejecutar la totalidad de las obligaciones a su cargo, de acuerdo a lo establecido en el contrato (...).
40.2 En los contratos de bienes y servicios, el contratista es responsable por la calidad ofrecida y por los vicios ocultos por un plazo no menor de un (1) año contado a partir de la conformidad otorgada por la Entidad (...)".

- **Reglamento de la Ley n.° 30225, Ley de Contrataciones del Estado aprobado con Decreto Supremo n.° 344-2018-EF, publicado el 31 de diciembre de 2018 y modificatorias.**

"(...)
Artículo 142. Plazo de ejecución contractual
(...)
142.7. Cuando se produzcan eventos no atribuibles a las partes que originen la paralización de la ejecución de las prestaciones, éstas 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.

(...)

Artículo 146. Responsabilidad de la Entidad
146.1. La Entidad es responsable frente al contratista de las modificaciones que ordene y apruebe en los proyectos, estudios, informes o similares o de aquellos cambios que se generen debido a la necesidad de la ejecución de los mismos, sin perjuicio de la responsabilidad que le corresponde a los autores de los proyectos, estudios, informes o similares.
(...)

Artículo 157. Adicionales y Reducciones
157.1. Mediante Resolución previa, el Titular de la Entidad puede disponer la ejecución de prestaciones adicionales hasta por el límite del veinticinco por ciento (25%) del monto del contrato original, siempre que estas sean necesarias para alcanzar la finalidad del contrato, para lo cual corresponde contar con la asignación presupuestal necesaria. El costo de los adicionales se determina sobre la base de las especificaciones técnicas del bien o términos de referencia del servicio en general o de consultoría y de las condiciones y precios pactados en el contrato; en defecto de estos se determina por acuerdo entre las partes.
157.2. Igualmente, puede disponerse la reducción de las prestaciones hasta el límite del veinticinco por ciento (25%) del monto del contrato original.
(...)

Artículo 160. Modificaciones al contrato
160.1. Las modificaciones previstas en numeral 34.10 del artículo 34 de la Ley, cumplen con los siguientes requisitos y formalidades:
a) Informe técnico legal que sustente: i) la necesidad de la modificación a fin de cumplir con la finalidad del contrato de manera oportuna y eficiente, ii) que no se cambian los elementos esenciales del objeto de la contratación y iii) que sustente que la modificación deriva de hechos sobrevinientes a la presentación de ofertas que no son imputables a las partes.
(...)

Artículo 168. Recepción y conformidad
168.1. La recepción y conformidad es responsabilidad del área usuaria.
168.2. La conformidad requiere del informe del funcionario responsable del área usuaria, quien verifica, dependiendo de la naturaleza de la prestación, la calidad, cantidad y cumplimiento de las condiciones contractuales, debiendo realizar las pruebas que fueran necesarias. Tratándose de órdenes de compra o de servicio, la conformidad puede consignarse en dicho documento.
(...)
168.4. De existir observaciones, la Entidad las comunica al contratista, indicando claramente el sentido de estas, otorgándole un plazo para subsanar no menor de dos (2) ni mayor de diez (10) días. Subsanadas las observaciones dentro del plazo otorgado, no corresponde la aplicación de penalidades (...)".

000026

- **Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado, aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, publicado el 13 de octubre de 2020.**

"(...)

Sección 2. Planificación

2.1 Coordinación entre las partes interesadas

(...) Las gerencias involucradas y sus responsabilidades variaran de acuerdo con el contexto de cada municipalidad.

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

Orden de gobierno	Órgano / Gerencia	Responsabilidad
Local	Gerencia de Transporte y Tránsito	• Coordinar la estrategia a nivel local. • Convocar a otras gerencias. • Definir el trazado y diseño de las rutas. • Supervisar la implementación en campo. • Evaluar y monitorear el uso de la infraestructura ciclovial temporal. • Vincular a otros sectores de la población.
	Desarrollo Urbano / Obras Públicas	• Implementar las vías temporales para ciclistas, conforme a los lineamientos establecidos.
	Seguridad Ciudadana	• Supervisar el uso de vías para evitar la aglomeración de personas usuarias. • Salvaguardar los materiales utilizados en la infraestructura ciclovial temporal.
	Relaciones Públicas	• Desarrollar la estrategia de comunicación incluyendo campañas de comunicación digitales y en territorio. • Difundir la estrategia en los medios de comunicación.

(...)

2.2 Principios de la planificación

(...)

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 e implementar las marcas en el pavimento y señales verticales adecuadas.* *- Dar protección en las intersecciones peligrosas.* *- Considerar en el diseño el espacio suficiente en el carril de circulación ciclista y para el elemento confinador.*

Requisito	Aplicación a vías ciclistas temporales
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.*	*- Priorizar la colocación en las vías arteriales que son continuas y que conectan las diferentes zonas de la ciudad.* *- Evitar desvíos innecesarios que puedan alargar la ruta.* *- Implementar infraestructura que permita viajar hacia diferentes zonas de la ciudad (norte-sur, oriente-occidente), con la mayor efectividad posible.* *- Acortar fases semafóricas en las vías donde se implemente la infraestructura.*
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.* *- Ser consistentes en la señalización entre infraestructuras diferentes.* *- Ser compatibles entre la geometría, señalización y operación semafórica.*
Comodidad *La comodidad juega un rol importante al incentivar el uso de la bicicleta. Por ello, se debe considerar la configuración del entorno físico.*	*- Considerar el ancho suficiente para el rebase entre ciclistas.* *- Verificar la uniformidad en la superficie de rodadura.* *- Verificar el estado del drenaje de la vía para que no presente inundaciones.* *- Elegir vías con presencia de arbolado.*
Atractividad *Mediante este principio se considera la estética ambiental o paisajística y se busca generar la conexión con elementos vivos y característicos de la ciudad.*	*- Considerar la iluminación de las vías donde se implementará la infraestructura.* *- Elegir vías con ambiente seguro y amable.* *- Considerar las vías con arbolado urbano dentro del trazado.*

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.
(...)

Sección 3. Diseño y dimensionamiento
3.1 Principios de diseño de la infraestructura.
Una vez que se tiene finalizado el trazado de la red, se procede al diseño de la infraestructura temporal. La principal decisión que se debe tomar es cómo redistribuir el espacio vial. Durante esta redistribución se deben tomar en cuenta los lineamientos básicos que a continuación se describen.
(...)

Anchos mínimos y recomendados
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
Ciclovía bidireccional	2,60	3,20	Entre 0,40 y 1,00 m
Ciclocarril	1,50	1,80	No aplica

(...)

Sección 4. Operación y monitoreo

4.1 Preparación, instalación en campo y verificación

Para la puesta en marcha de la infraestructura temporal, se debe contar con un plan operativo para la instalación en campo. Se recomiendan los siguientes pasos:

1. Recorridos de verificación. Previo al día de implementación, se deberán realizar todos los recorridos que sean necesarios para revisar la factibilidad del proyecto geométrico y conceptual de la infraestructura Adicionalmente, se sugiere solicitar apoyo de la PNP para verificar que no haya obstrucciones en las vías a intervenir. Asimismo, se debe socializar los corredores a intervenir con la ciudadanía, especialmente con los vecinos del corredor

(...)

Sección 5. Promoción

5.1 Campaña de promoción de la infraestructura temporal

Las municipalidades, a través de las gerencias de Relaciones Públicas, serán las encargadas de desarrollar una campaña de comunicación sobre la implementación de la infraestructura temporal. El contenido de esta campaña deberá abarcar información sobre la pertinencia de la implementación de la infraestructura temporal y recomendaciones de uso para la seguridad de las personas usuarias y para la prevención de contagios. Toda comunicación relacionada con esta campaña debe incluir medios de contacto directos con el área responsable del proyecto para resolver dudas de la población (...)".

- **Contrato n.º 001-2021-GM-MPM de 11 de enero de 2021.**

"(...)

CLÁUSULA CUARTA: DEL PAGO

LA ENTIDAD se obliga a pagar la contraprestación a EL CONTRATISTA en soles, de acuerdo al siguiente detalle y previa conformidad del área usuaria:

DESCRIPCIÓN DE LA PRESTACIÓN	CONFORMIDAD DEL ÁERA USUARIA	PAGOS PARCIALES
FASE I Entrega del plan de trabajo FASE II Entrega de informe implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, RUTA N° 1, que comprende: Av. 28 de Julio, Jr., Augusto Freyre, Jr. Távara, Jr. Fitzcarrald y Jr. Yavarí - 4.30 Km	Aprobación del plan de trabajo.	20 % del monto del contrato original, a los 7 días posteriores aprobación
FASE III	Conformidad del informe implementación de los	Se paga de acuerdo con el

000029

DESCRIPCIÓN DE LA PRESTACIÓN	CONFORMIDAD DEL ÁERA USUARIA	PAGOS PARCIALES
Entrega de informe de implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, RUTA N° 2, que comprende Av. Mariscal Cáceres, Ca. San Martin, Ca. Bolognesi, Jr. Ricardo Palma, Jr. Arica y Jr., Prospero - 3.40 km	Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, RUTA N° 2, que comprende: Av. Mariscal Cáceres, Ca San Martin, Ca. Bolognesi, Jr. Ricardo Palma, Jr. Arica y Jr. Prospero - 3.40 Km	metrado ejecutado RUTA N° 2
FASE IV Entrega de informe implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, RUTA N° 3, que comprende: Av. Quiñones, Av. Grau, Jr. Bermúdez, Av. Elías Aguirre, Jr. Ucayali y Jr. Prospero - 479 km	Conformidad del informe implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, RUTA N° 3, que comprende: Av. Quiñones Av. Grau Jr. Bermúdez, Av. Elías Aguirre, Jr. Ucayali y Jr. Prospero - 4.80 km	Se paga de acuerdo con el metrado ejecutado RUTA N° 3

(...)

CLÁUSULA QUINTA: DEL PLAZO DE L.A EJECUCIÓN DE LA PRESTACIÓN

El plazo de ejecución del presente contrato es de Cuarenta y Cinco (45) días calendario, de acuerdo al siguiente detalle:

FASE I: El plazo de ejecución del Plan de Trabajo para la implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, será de 03 días hábiles que comprende la elaboración y aprobación.

FASE II: El plazo de ejecución del servicio de implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, será de 14 días calendario.

El inicio del plazo de ejecución de la Fase II se realizará al día siguiente de la comunicación de la aprobación del Plan de Trabajo.

FASE III: El plazo de ejecución del servicio de implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado.

El inicio del plazo de ejecución de la Fase III se realizará, al día siguiente de suscrita el acta de terminación de las actividades de fa Fase II.

FASE IV: El plazo de ejecución del servicio de implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado.

El inicio del plazo de ejecución de la Fase IV se realizará, al día siguiente de suscrita el acta de terminación de las actividades de la Fase III.

(...)

CLÁUSULA DUODÉCIMA: PENALIDADES

(...)

Se considera como otras penalidades a las siguientes:

Durante la ejecución del servicio del Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado:

CAUSALES	PENALIDAD (FORMA DE CÁLCULO)	PROCEDIMIENTO DE COBRO
(...)		
No presentar oportunamente los informes o no subsanar las observaciones efectuadas por el inspector dentro de plazo otorgado.	*Se aplicará 0.50 de una UIT por cada día de demora*	*Se descontará en cada pago conforme al informe del inspector.*
(...)		
Ausencia del Ing. Residente del servicio	*Se aplicará 0.50 de una UIT por cada día de ausencia*	*Se descontará en cada pago conforme al informe del inspector.*

Estas penalidades se deducen de los pagos a cuenta o del pago final, según corresponda; o si fuera necesario, se cobra del monto resultante de la ejecución de la garantía de fiel cumplimiento (...)".

Los hechos expuestos ocasionaron perjuicio económico a la Entidad por S/540 510,70, monto pagado por el servicio de ejecución de la Ciclovía temporal que se ejecutó utilizando un expediente técnico deficiente que imposibilitada su ejecución, por lo que, incumplió su fin de promover el uso de la Ciclovía de forma segura, coherente, cómoda, directa y atractiva y combatir la propagación del COVID-19 como fin ulterior; además, se omitió el cobro de penalidad por el monto de S/39 600,00.

La situación expuesta se originó por el accionar de funcionario y servidores públicos, quienes dispusieron a un locador de servicio contratado con otro fin, elaborar el expediente técnico de la actividad, sin contar con la participación de las áreas responsables de diseñar y trazar las rutas de la Ciclovía y de la difusión del plan de promoción de la estrategia en los medios de comunicación; además, se aprobó el expediente con deficiencias e inconsistencias que imposibilitaba la ejecución del servicio. Asimismo, se otorgó conformidad técnica y se aprobó el plan de trabajo para la ejecución del servicio, pese a que en ella, el contratista y el inspector de la actividad informaron la imposibilidad de la ejecución del servicio por la indisponibilidad y deterioro de vías de las rutas comprendidas en el expediente técnico de la actividad.

Además, se suscribió conjuntamente con el contratista, un acta de entrega de terreno, indicando que las 3 rutas se encontraban disponibles, libre de reclamo por terceros y sin impedimento físico y/o legal cuando los servidores, el contratista y el inspector tenían conocimiento que las vías no se encontraban disponibles y presentaban deterioros que imposibilitaba la ejecución del servicio, con las condiciones contractuales aprobadas.

Del mismo modo, permitieron la ejecución del servicio, por la ruta n.° 2, debido a la imposibilidad de iniciar el servicio en forma por la ruta n.° 1, por contar con vías indisponibles y deterioradas, y a efectos de formalizar lo ejecutado con anterioridad, participaron recomendando y suscribiendo la Adenda n.° 1; en igual sentido, participaron suscribiendo la adenda n.° 2, con la finalidad de cambiar las vías de las rutas n.os 1 y 3, para permitir la viabilidad de la ejecución, toda vez que las condiciones contractuales iniciales, imposibilitaban la ejecución del servicio, pese a que los hechos justificantes se generaron con anterioridad a la suscripción del contrato.

Finalmente, permitieron que durante la ejecución del servicio, al Contratista se le reconozca pagos por servicios que no prestó y pese a incurrir en retrasos injustificados no se aplicó la penalidad por el monto de S/39 600,00.

Comentarios de las personas comprendidas en los hechos específicos presuntamente irregulares

Las personas comprendidas en los hechos, José Eusebio Mercado Gonzáles y Mario Eduardo Paredes Dávila, notificados a través de cédula de notificación electrónica, presentaron sus comentarios adjuntando documentación; Heles Ytai Flores Sauri, notificado a través de cédula de notificación electrónica, solicitó ampliación de plazo y presentó sus comentarios adjuntando documentación; Aldo Jesús Casanova Linares, notificado a través de cédula de notificación electrónica no presentó sus comentarios. En igual sentido, Miguel Raúl Segovia Valer, notificado a través de medio físico, solicitó ampliación de plazo y presentó sus comentarios sin adjuntar documentación; Max Ángelo Benites Izquierdo, notificado a través de medio físico, presentó sus comentarios adjuntando documentación, conforme se detallan en el **Apéndice n.° 70**.

Evaluación de los comentarios de las personas comprendidas en los hechos

Del resultado a la evaluación de los comentarios presentados, éstos no desvirtúan los hechos notificados en el pliego de hechos, presentándose la referida evaluación, las cédulas de comunicación, y las cédulas de notificación electrónica en el **Apéndice 70**. La participación de las personas comprendidas en el pliego de hechos notificado, queda demostrada conforme se describe a continuación:

José Eusebio Mercado Gonzales, identificado con DNI n.° 42884832, gerente Municipal, período de 2 de enero al 21 de diciembre de 2021 designado mediante Resolución de Alcaldía n.° 003-2021-A-MPM de 6 de enero de 2021, bajo los alcances del Decreto Legislativo n.° 1057 "Contrato Administrativo de Servicios" y normas reglamentarias **(Apéndice n.° 71)**, se le comunicó el pliego de hechos a través de la cédula de notificación electrónica n.° 00000001-2022-CG/0438 de 11 de febrero de 2022 y mediante carta n.° 03-2022-JEMG de 16 de febrero de 2022, recibida la misma fecha en 8 folios adjuntado documentación **(Apéndice n.° 70)**, presentó sus comentarios, no obstante, no desvirtúa su participación por los siguientes hechos:

En su condición de **gerente Municipal,** pese a ser responsable de planificar, organizar y dirigir las actividades administrativas y la ejecución de proyectos de desarrollo local, sin tener en consideración que el contratista con anterioridad ya había dado inicio a la ejecución del servicio de la ciclovía temporal, por la ruta n.° 2, contrario a lo establecido en los Términos de Referencia y el Contrato, empezando por la ruta 1, suscribió conjuntamente con el contratista, la Adenda n.° 01 al Contrato n.° 001-2021-GM-MPM, con la finalidad que la ejecución se efectúe de forma paralela por cualquiera de las rutas, sin fecha de emisión, utilizando como fundamento el informe legal n.° 173-2021-OGAJ-MPM de fecha 15 de abril de 2021que recomendó la suscripción de una adenda para suprimir la intervención de las fases o actividades de la ejecución de la ciclovia, en forma escalonada y no esperar que termine una fase para empezar la otra, contrario a las condiciones contractuales iniciales.

Asimismo, suscribió conjuntamente con el Contratista, la Adenda n.° 02 al Contrato n.° 001-2021-GM-MPM de 18 de junio de 2021, con la finalidad de modificar las vías correspondientes a las 3 rutas, sin previamente aprobarse un nuevo expediente técnico de la actividad con las modificaciones a proponer por la gerencia de Obras e Infraestructura, en su calidad de área usuaria y sin mediar acto resolutivo que apruebe las modificaciones de la rutas, ni con la opinión técnica favorable de PROMOVILIDAD, responsable del seguimiento y evaluación de los fines y metas para los cuales se transfirieron los recursos.

Inobservando lo establecido en la tabla 1, numeral 2.1 Coordinación entre las Partes Interesadas, Sección 2. Planificación, de la "Guía de implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, publicado el 13 de octubre de 2020, que establece las responsabilidades de la Gerencia de Transporte y Transito, de coordinar la estrategia a nivel local, convocar a otra gerencias y definir el trazado y diseño de las rutas; de la Gerencia de Obras, de implementar las vías temporales para ciclistas, conforme a los lineamientos establecidos y de la Oficina de Imagen Institucional, de efectuar campañas de promoción y difusión.

Al igual la tabla 2, numeral 2.2. Principios de la planificación, Sección 2. Planificación, Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva de la referida Guía, el cual establece los principios de seguridad, directividad, coherencia, comodidad y atractividad, que deben ser aplicados en el trazado de la red ciclista, pero también en el diseño de la sección de la vía.

Asimismo, la tabla 3, numeral 3.1 Principios de diseño de la infraestructura, Sección 3. Diseño y dimensionamiento, que regula los anchos mínimos y recomendados de las vías; las consideraciones técnicas respecto a las marcas en el pavimento y las señales horizontales; además, la Sección 4, Operación y monitoreo que dispone las pautas respecto a la preparación, instalación de campo y verificación que permitan identificar problemas como situaciones inseguras o conexiones faltantes en las rutas de la Ciclovía temporal. Finalmente, la Sección 5. Promoción, que establece campañas de comunicación sobre la implementación de la infraestructura temporal.

Por otro lado, las cláusulas cuarta, quinta y duodécima del contrato n.° 001-2021-GM-MPM de 11 de enero de 2021 "Servicio a todo costo: Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Maynas, Departamento de Loreto, Longitud 12.50 km", que regulan los pagos, plazos de ejecución y la aplicación de penalidades de la prestación del servicio de la Ciclovía temporal.

Finalmente, los artículos 2, 32, 34 y 40 del Texto Único Ordenado de la Ley n.° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado con Decreto Supremo n.° 082-2019-EF, publicado el 13 de marzo de 2019, los cuales disponen los principios que rigen las contrataciones, la ejecución contractual, el cumplimiento las modificaciones contractuales y la responsabilidad del Contratista; concordante con los artículos 142, 146, 157, 160 y 168 del Reglamento de la Ley n.° 30225, aprobado con Decreto Supremo n.° 344-2018-EF, publicado el 31 de diciembre de 2018, que regulan la suspensión de la ejecución contractual, la responsabilidad de la Entidad frente al contratista, la reducción de las prestaciones, las modificaciones al contrato; así como, la recepción y conformidad del área usuaria.

Incumplió las funciones previstas para el gerente Municipal, señaladas en el numeral 2 del artículo 13 del Reglamento de Organización y Funciones - ROF, aprobado con Ordenanza Municipal n.° 005-2020-A-MPM de 10 de febrero de 2020, publicado el 19 de agosto de 2019 [28] **(Apéndice n.° 72)**, que establece *"Planificar, organizar y dirigir las actividades administrativas (...) la ejecución de proyectos de desarrollo local"*.

Miguel Raúl Segovia Valer, identificado con DNI n.° 08826380, gerente de Obras e Infraestructura, período 1 de enero de 2019 - continúa, designado mediante Resolución de Alcaldía n.° 009-2019-A-MPM de 8 de enero de 2019, bajo los alcances del Decreto Legislativo n.° 1057 "Contrato Administrativo de Servicios" y normas reglamentarias **(Apéndice n.° 73)**, se le comunicó el pliego de hechos a través de la cédula de comunicación n.° 001-2022-OCI-SCE/CICLOVIA.MPM de 11 de febrero de 2022 y mediante carta n.° 02-2022-MRSV de 16 de febrero de 2022, recibida la misma

[28] Sus denominaciones fueron suspendidas con Decreto de Alcaldía n.° 13-2020-A-MPM de 20 de octubre de 2020, considerándose las denominaciones de los cargos conforme al Cuadro de Asignación de Personal (CAP), aprobado con Ordenanza Municipal n.° 013-2008-A-MPM de 13 de noviembre de 2008.

fecha en 4 folios sin adjuntar documentación **(Apéndice n.° 70)**, presentó sus comentarios, no obstante, no desvirtúa su participación por los siguientes hechos:.

En su condición de **gerente de Obras e Infraestructura**, pese a ser responsable de revisar, evaluar y autorizar, los reajustes, modificaciones, reprogramaciones de los proyectos y durante la fase de ejecución, las propuestas de modificaciones técnicas de las inversiones, en base al sustento debidamente fundamentado; mediante Resolución Gerencial n.° 049-2020-GOI-MPM de 20 de noviembre de 2020, aprobó el expediente técnico para la implementación del servicio de la ciclovía temporal, elaborado por un locador de servicio contratado por la Entidad para realizar actividades distintas y sin la participación de la Gerencia de Tránsito y Transporte Público que era el órgano responsable de definir el trazado y diseño de las rutas de las Ciclovía temporal.

Asimismo, pese a que el inspector del servicio, comunicó a la gerencia de Obras e Infraestructura mediante el informe n.° 001-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 19 de enero de 2020, otorgar conformidad al plan de trabajo, presentado por el contratista para que inicie sus actividades por la fase III - ruta 2, debido a que la ruta 1 se encontraba dentro de la jurisdicción del distrito de Punchana, y tenían una serie de deficiencias e inconsistencias que imposibilitaban la ejecución contractual y por ende el cumplimiento del servicio, participó conjuntamente con el subgerente de Obras, el inspector del servicio, el representante del contratista y el residente de obra (servicio) en la suscripción de un documento denominado Acta de Entrega de Terreno, donde se consignó contrario a lo informado por el inspector y el contratista que las rutas se encontraban disponibles y libre de reclamo por terceros dejando constancia que no existía impedimento físico y/o legal con la finalidad de dar inicio a la ejecución del servicio; aunado al hecho que la entrega del terreno no era una condición contractual para el inicio de la implementación del servicio.

De igual manera, el 3 de febrero de 2021, participó suscribiendo el Acta de Culminación de la prestación del servicio de la fase III, ruta 2 que incluyó tramos que no se ejecutaron, como el Jr. Arica, además, se incluyeron las cuadras 1 al 3 del Jr. Antonio Raymondi y las cuadras 2 y 3 de la calle Loreto que no estaban consideradas en el expediente técnico; además, en el Acta de Culminación, no se consignó las deficiencias del espacio de confinamiento y ancho de la infraestructura de las rutas, empozamiento de aguas pluviales, superficies de rodadura en mal estado, elementos de segregación (bolardos y topellantas) deteriorados o extraídos, desgaste de la señalización horizontal, que fueron advertidas en el Informe de Hito de Control n.° 005-2021-OCI/0438-SCC de 30 de marzo de 2021 "Implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado de la ruta n.° 2".

De igual modo, aprobó el informe n.° 008-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 25 de febrero de 2021 presentado por el inspector del servicio, pese a que no registró en la precitado acta de culminación, la verificación de la calidad, cantidad y cumplimiento de las actividades ejecutadas, tal como lo establece el artículo 168.2 del Reglamento; sin embargo, dispuso tramitar el pago mediante el oficio n.° 156-2021-GOI-MPM de 4 de marzo de 2021, dirigido al gerente de Administración, por el monto de S/111 363,81, sin considerar el cobro de penalidad, por la ausencia del residente del servicio por el monto de S/39 600,00; así como, mediante el oficio n.° 634 y 626-GOI-MPM de 13 de julio de 2021, otorgó conformidad y tramitó el pago ante el gerente de Administración por las rutas 1 y 3, por S/386 714,99, y un monto total de S/540 510,70 que incluyó el pago de S/42 431,90 correspondiente al 10% de la garantía.

Además, otorgó su conformidad a la aprobación de nuevas vías de las rutas 1, 2 y 3 sustentado en el informe n.° 003-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 12 de febrero de 2021 del inspector del servicio que comunicó la imposibilidad de ejecutarse el contrato, por la dificultad de intervenir en determinadas rutas por encontrarse deterioradas, en mantenimiento o formaban parte de un proyecto de inversión, pese a que se formuló con posterioridad a la ejecución de la ruta 2, y argumentaba hechos anteriores a la presentación de la oferta, lo cual, imposibilitaba la modificación contractual, participó suscribiendo el

Acta n.° 01 - Acuerdo de suspensión del plazo de la ejecución contractual de 15 de febrero de 2021, argumentando la imposibilidad de ejecutar el objeto contractual, no obstante que con fecha 3 de febrero de 2021, suscribió el acta de entrega de terreno, donde indicó que las rutas se encontraban disponibles, libre de impedimento físico y/o legal para su ejecución.

En igual sentido, mediante carta n.° 050-2021-GOI-MPM de 6 de mayo de 2021, comunicó al contratista la aprobación de las nuevas rutas, pese a no haber aprobado un nuevo expediente técnico con las modificaciones propuestas, sin acto resolutivo que apruebe las modificaciones de las rutas, ni con la opinión técnica favorable de PROMOVILIDAD responsable del seguimiento y evaluación de los fines y metas para los cuales se transfirieron los recursos, esto último regulado en el numeral 11 Anexo 4. Flujo grama de la Guía, que establece que el gobierno local remitirá a PROMOVILIDAD, la aprobación del documento técnico mediante un dispositivo legal.

De igual manera, en relación a lo anterior, después de 92 días de disponer la suspensión de la ejecución contractual, participó suscribiendo el Acta n.° 02 - Acuerdo de reinicio de plazo de ejecución contractual de 17 de mayo de 2021, considerando un nuevo plan del contratista, al cual otorgó conformidad técnica y comunicó mediante carta n.° 075-2021-GOI-MPM de 17 de mayo de 2021, el mismo que incluyó nuevas rutas, sin previamente haber aprobado un nuevo expediente técnico con las modificaciones propuestas, sin mediar acto resolutivo que aprobara las modificaciones de la rutas, ni con la opinión técnica favorable de PROMOVILIDAD responsable del seguimiento y evaluación de los fines y metas para los cuales se transfirieron los recursos.

Inobservando lo establecido en la tabla 1, numeral 2.1 Coordinación entre las partes interesadas, Sección 2. Planificación, de la "Guía de implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, publicado el 13 de octubre de 2020, que establece las responsabilidades de la Gerencia de Transporte y Transito, de coordinar la estrategia a nivel local, convocar a otra gerencias y definir el trazado y diseño de las rutas; de la Gerencia de Obras, de implementar las vías temporales para ciclistas, conforme a los lineamientos establecidos y de la Oficina de Imagen Institucional, de efectuar campañas de promoción y difusión.

Al igual la tabla 2, numeral 2.2. Principios de la planificación, Sección 2. Planificación, Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva de la referida Guía, el cual establece los principios de seguridad, directividad, coherencia, comodidad y atractividad, que deben ser aplicados en el trazado de la red ciclista, pero también en el diseño de la sección de la vía.

Asimismo, la tabla 3, numeral 3.1 Principios de diseño de la infraestructura, Sección 3. Diseño y dimensionamiento, que regula los anchos mínimos y recomendados de las vías; las consideraciones técnicas respecto a las marcas en el pavimento y las señales horizontales; además, la Sección 4, Operación y monitoreo, que dispone las pautas respecto a la preparación, instalación de campo y verificación que permitan identificar problemas como situaciones inseguras o conexiones faltantes en las rutas de la Ciclovía temporal. Finalmente, la Sección 5. Promoción, que establece campañas de comunicación sobre la implementación de la infraestructura temporal.

Por otro lado, las cláusulas cuarta, quinta y duodécima del contrato n.° 001-2021-GM-MPM de 11 de enero de 2021 "Servicio a todo costo: Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Maynas, Departamento de Loreto, Longitud 12.50 km", que regulan los pagos, plazos de ejecución y la aplicación de penalidades de la prestación del servicio de la Ciclovía temporal.

Finalmente, los artículos 2, 32, 34 y 40 Texto Único Ordenado de la Ley n.° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado con Decreto Supremo n.° 082-2019-EF, publicado el 13 de marzo de 2019, los cuales disponen los principios que rigen las contrataciones, la ejecución contractual, el cumplimiento las modificaciones contractuales y la responsabilidad del Contratista; concordante con los artículos 142, 146, 157, 160 y 168 del Reglamento de la Ley n.° 30225, aprobado con Decreto Supremo n.° 344-2018-EF, publicado el 31 de diciembre de 2018, que regulan la suspensión de la ejecución contractual, la responsabilidad de la Entidad frente al contratista, la reducción de las prestaciones, las modificaciones al contrato; así como, la recepción y conformidad del área usuaria.

Incumplió las funciones previstas para el **gerente de Obras e Infraestructura**, señaladas en el numeral 1, 5 y 9 del artículo 85° del Reglamento de Organización y Funciones – ROF aprobado con Ordenanza Municipal n.° 005-2020-A-MPM de 10 de febrero de 2020, publicado el 19 de agosto de 2019 **(Apéndice n.° 72)**, que establece *"Programar, Dirigir, coordinar y supervisar bajo cualquier modalidad, la elaboración de expedientes técnicos (...)", "Revisar, evaluar y autorizar, durante la fase de ejecución, las propuestas de modificaciones técnicas y presupuestales de las inversiones, en base al sustento debidamente fundamentado" y "Revisar, evaluar y autorizar los reajustes, modificaciones y reprogramación de los proyectos dentro de su competencia".*

Aldo Jesús Casanova Linares, identificado con DNI n.° 43612815, subgerente de Obras, período 21 de noviembre de 2019 al 30 de agosto de 2021, designado mediante Resolución de Alcaldía n.° 023-2020-A-MPM de 22 de enero de 2020, bajo los alcances del Decreto Legislativo n.° 1057 "Contrato Administrativo de Servicios" y normas reglamentarias **(Apéndice n.° 74)**, se le comunicó el pliego de hechos con cédula de notificación electrónica n.° 00000003-2022-CG/0438 de 11 de febrero de 2022 **(Apéndice n.° 70)**. El servidor no presentó sus comentarios, no desvirtúa su participación por los siguientes hechos:

En su condición de **subgerente de Obras**, pese a ser responsable de elaborar los términos de referencia y especificaciones técnicas, para la contratación de la ejecución de las inversiones, de acuerdo a las normas técnicas y legales vigentes, así como supervisar el cumplimiento de las especificaciones técnicas en la ejecución de proyectos en el ámbito de su competencia; mediante carta (M) n.° 001-2021-SGO-GOI-MPM de 20 de enero de 2021, aprobó el Plan de Trabajo presentado por el contratista, pese a señalar que iniciaría las actividades por una ruta distinta a lo establecido en el expediente técnico y condiciones contractuales, debido a que la ruta inicial se encontraba dentro de la jurisdicción del distrito de Punchana y no se encontraba disponible y otras presentaban deficiencias y deterioros que imposibilitaban la ejecución contractual y por ende el cumplimiento del servicio, reconociendo de esta manera, la imposibilidad de cumplir con las condiciones contractuales, al igual que no se pronunció respecto al informe n.° 001-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 19 de enero de 2020, del inspector del servicio quien le comunicó su conformidad para aprobar el Plan 1, pese a señalar que el contratista iniciaría sus actividades por una ruta distinta, reconociendo de esta manera, la imposibilidad de cumplir con el objeto contractual.

Asimismo, participó conjuntamente con el gerente de Obras e Infraestructura, el inspector del servicio, el representante del contratista y el residente de obra (servicio) en la suscripción de un documento denominado Acta de Entrega de Terreno, el 20 de enero de 2021, donde se consignó contrario a lo comunicado por el contratista en su Plan de Trabajo y el informe n.° 001-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 19 de enero de 2020, del inspector del servicio que las rutas se encontraban disponibles y libre de reclamo por terceros dejando constancia que no existía impedimento físico y/o legal con la finalidad de dar inicio a la ejecución del servicio; aunado al hecho que la entrega del terreno no era una condición contractual para el inicio de la implementación del servicio.

De igual manera, el 3 de febrero de 2021, participó suscribiendo el Acta de Culminación de la prestación del servicio de la fase III, ruta 2 que incluyó tramos que no se ejecutaron, como el Jr. Arica, además, se incluyeron las cuadras 1 al 3 del Jr. Antonio Raymondi y las cuadras 2 y 3 de la calle Loreto que no estaban consideradas en el expediente técnico; además, en el Acta de Culminación, no se consignó las deficiencias del espacio de confinamiento y ancho de la infraestructura de las rutas, empozamiento de aguas pluviales, superficies de rodadura en mal estado, elementos de segregación (bolardos y topellantas) deteriorados o extraídos, desgaste de la señalización horizontal y que fueron advertidas en el Informe de Hito de Control n.° 005-2021-OCI/0438-SCC de 30 de marzo de 2021 "Implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado de la ruta n.° 2".

De igual modo, mediante el informe n.° 088-2021-SGO-GOI-MM de 3 de marzo de 2021, pese a la deficiente evaluación realizada por el Inspector del servicio, comunicó al gerente de Obras e Infraestructura, continuar con el trámite de la solicitud de pago de la valorización por el monto de S/111 363,81, sin considerar además, la aplicación del cobro de penalidad, por la ausencia del residente del servicio por el monto de S/39 600,00 y mediante el Informe n.° 250 y 251-2021-SGO-GOI-MPM de 6 y 8 de julio de 20210 respectivamente, solicitó al gerente de Obras e Infraestructura tramitar el pago de la valorización por las rutas 1 y 3, por S/386 714,99 y un monto total de S/540 510,70 que incluyó el pago de S/42 431,90 correspondiente al 10% de la garantía.

En igual sentido, participó conjuntamente con el gerente de Obras e Infraestructura, el inspector del servicio, el representante del contratista y el residente de obra (servicio), en la suscripción del Acta n.° 01 - Acuerdo de suspensión de plazo de ejecución contractual de 15 de febrero de 2021, pese a que los eventos descritos que imposibilitaban el cumplimiento del objeto contractual, eran anteriores a la presentación da la oferta y contrario a lo consignado en el acta de entrega de terreno, donde acordaron que las rutas se encontraban disponibles, libre de impedimento físico y/o legal para su ejecución.

Inobservando los artículos 2, 32, 34 y 40 Texto Único Ordenado de la Ley n.° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado con Decreto Supremo n.° 082-2019-EF, publicado el 13 de marzo de 2019, los cuales disponen los principios que rigen las contrataciones, la ejecución contractual, el cumplimiento las modificaciones contractuales y la responsabilidad del Contratista; concordante con los artículos 142, 146, 157, 160 y 168 del Reglamento de la Ley n.° 30225, aprobado con Decreto Supremo n.° 344-2018-EF, publicado el 31 de diciembre de 2018, que regulan la suspensión de la ejecución contractual, la responsabilidad de la Entidad frente al contratista, la reducción de las prestaciones, las modificaciones al contrato; así como, la recepción y conformidad del área usuaria.

Asimismo, lo establecido en la tabla 1, numeral 2.1 Coordinación entre las partes interesadas, Sección 2. Planificación, de la "Guía de implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, publicado el 13 de octubre de 2020, que establece las responsabilidades de la Gerencia de Transporte y Transito, de coordinar la estrategia a nivel local, convocar a otra gerencias y definir el trazado y diseño de las rutas; de la Gerencia de Obras, de implementar las vías temporales para ciclistas, conforme a los lineamientos establecidos y de la Oficina de Imagen Institucional, de efectuar campañas de promoción y difusión.

Al igual la tabla 2, numeral 2.2. Principios de la planificación, Sección 2. Planificación, Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva de la referida Guía, el cual establece los principios de seguridad, directividad, coherencia, comodidad y atractividad, que deben ser aplicados en el trazado de la red ciclista, pero también en el diseño de la sección de la vía.

De igual manera, la tabla 3, numeral 3.1 Principios de diseño de la infraestructura, Sección 3. Diseño y dimensionamiento, que regula los anchos mínimos y recomendados de las vías; las consideraciones técnicas respecto a las marcas en el pavimento y las señales horizontales; además, la Sección 4, Operación y monitoreo, que dispone las pautas respecto a la preparación, instalación de campo y

verificación que permitan identificar problemas como situaciones inseguras o conexiones faltantes en las rutas de la Ciclovía temporal. Finalmente, la Sección 5. Promoción, que establece campañas de comunicación sobre la implementación de la infraestructura temporal.

Finalmente, las cláusulas cuarta, quinta y duodécima del contrato n.° 001-2021-GM-MPM de 11 de enero de 2021 "Servicio a todo costo: Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Maynas, Departamento de Loreto, Longitud 12.50 km", que regulan los pagos, plazos de ejecución y la aplicación de penalidades de la prestación del servicio de la Ciclovía temporal.

Incumplió las funciones previstas para el **subgerente de Obras**, señaladas en el inciso e) y g) del Manual de Organizaciones y Funciones aprobado con Resolución de Alcaldía n.° 660-2009-A-MPM de 23 de octubre de 2009 **(Apéndice n.° 75)**, que establece *"Analizar y emitir opinión técnica sobre expedientes relacionados al área, puestos a su consideración"* y *"Supervisar el cumplimiento de las especificaciones técnicas en la ejecución de proyectos (...) en el ámbito de su competencia"*.

De igual manera, incumplió las funciones previstas para el **subgerente de Obras**, señaladas en el numeral 1 y 5 del artículo 88° del Reglamento de Organización y Funciones - ROF aprobado con Ordenanza Municipal n.° 005-2020-A-MPM de 10 de febrero de 2020, publicado el 19 de agosto de 2019 **(Apéndice n.° 72)**, que establece *"Ejecutar y supervisar en forma física y financiera los proyectos de inversión (...) sea que lo realice directa o indirectamente"* y *"Elaborar los términos de referencia y especificaciones técnicas, para la contratación de la ejecución de las inversiones, de acuerdo a las normas técnicas y legales vigentes"*.

Heles Ytai Flores Sauri, identificado con DNI n.° 45965382, jefe de la Oficina de Estudios, período 1 de enero de 2019 - continúa, designado mediante Resolución de Alcaldía n.° 020-2019-A-MPM de 8 de enero de 2019, bajo los alcances del Decreto Legislativo n.° 1057 y normas reglamentarias **(Apéndice n.° 76)**, se le comunicó el pliego de hechos, con cédula de notificación electrónica n.° 00000004-2022-CG/0438 de 11 de febrero de 2022 y mediante carta n.° 02-2022-HYFS de 16 de febrero de 2022, recibida la misma fecha en 5 folios sin adjuntar documentación **(Apéndice n.° 70)**, presentó sus comentarios, no obstante, no desvirtúa su participación por los siguientes hechos:

En su condición de **jefe de la Oficina de Estudios**, pese a ser responsable de evaluar la elaboración de los expedientes técnicos o documentos equivalentes, conforme a la "Guía de implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, publicado el 13 de octubre de 2020, mediante carta n.° 053-2020-OE-GOI-MPM de 2 de octubre de 2020, encargó elaborar el expediente técnico de la actividad a un locador servicio, contratado para realizar actividades distintas, coordinador de obra para el Proyecto: "Mejoramiento, ampliación del mercado Modelo 03 de Octubre, distrito de Iquitos, provincia de Maynas – Loreto", conforme al contrato de bienes y servicios n.° 055-2020-SGL-MPM de 15 de agosto de 2020, bajo la supervisión de la subgerencia de Obras, siendo elaborado sin cumplir con los lineamientos de la citada Guía; asimismo, pese a que el locador, mediante el informe n.° 097-2020-MABI de 30 de octubre de 2020 presentó el expediente técnico para su revisión y aprobación, sin encontrarse bajo los lineamientos de la Guía, en la misma fecha, 30 de octubre de 2020 que se presentó para su evaluación, mediante el oficio n.° 164-2020-A-MPM de igual fecha, el titular de la Entidad remitió el Expediente al Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC, indicando que se alinea a las recomendaciones de la guía de transporte no motorizado, solicitando su revisión y aprobación y poder acceder a las transferencias económicas para que la Municipalidad Provincial del Maynas proceda su implementación.

De igual manera, mediante el informe n.° 321-2020-OE-GOI-MPM de 19 de noviembre de 2020 remitió al gerente de Obras e Infraestructura, el citado expediente para su aprobación, pese a que en su elaboración no participó la Gerencia de Tránsito y Transporte Público como responsable de definir el trazado y diseño de las rutas de las Ciclovía temporal, procediéndose a su trámite y aprobándose mediante Resolución Gerencial n.° 049-2020-GOI-MPM de 20 de noviembre de 2020.

Inobservando la tabla 2, numeral 2.2. Principios de la planificación, Sección 2. Planificación, Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva de la "Guía de implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, publicado el 13 de octubre de 2020, el cual establece los principios de seguridad, directividad, coherencia, comodidad y atractividad, que deben ser aplicados en el trazado de la red ciclista, pero también en el diseño de la sección de la vía.

De igual manera, la tabla 3, numeral 3.1 Principios de diseño de la infraestructura, Sección 3. Diseño y dimensionamiento, que regula los anchos mínimos y recomendados de las vías; las consideraciones técnicas respecto a las marcas en el pavimento y las señales horizontales; además, la Sección 4, Operación y monitoreo, que dispone las pautas respecto a la preparación, instalación de campo y verificación que permitan identificar problemas como situaciones inseguras o conexiones faltantes en las rutas de la Ciclovía temporal.

Incumplió las funciones previstas para el **jefe de la Oficina de Estudios**, señaladas en el numeral 3 y 5 del artículo 92° del Reglamento de Organización y Funciones - ROF aprobado con Ordenanza Municipal n.° 005-2020-A-MPM de 10 de febrero de 2020, publicado el 19 de agosto de 2019 **(Apéndice n.° 72)** que establece *"Elaborar los términos de referencia y documentación necesaria de acuerdo a la especialidad o al sector, para la elaboración de los expedientes técnicos o documentos equivalentes (...)" y "Evaluar la elaboración de los expedientes técnicos o documentos equivalentes (...)".*

Mario Eduardo Paredes Dávila, identificado con DNI n.° 05367864, jefe de la Oficina General de Asesoría Jurídica, período 4 de noviembre de 2019 al 31 de agosto de 2021, designado mediante Resolución de Alcaldía n.° 416-2019-A-MPM de 21 de noviembre de 2019, bajo los alcances del Decreto Legislativo n.° 1057 y normas reglamentarias **(Apéndice n.° 77)**, se le comunicó el pliego de hechos a través de la cédula de notificación electrónica n.° 00000002-2022-CG/0438 de 11 de febrero de 2022 y mediante escrito sin número y sin fecha, recibida el 16 de febrero de 2022 en 12 folios adjuntado documentación **(Apéndice n.° 70)**, presentó sus comentarios, no obstante, no desvirtúa su participación por los siguientes hechos:

En su condición de **jefe de la Oficina General de Asesoría Jurídica**, pese a ser responsable de interpretar y aplicar las normas legales de observancia obligatoria por la Municipalidad Provincial de Maynas, emitió el informe legal n.° 173-2021-OGAJ-MPM de 15 de abril de 2021, recomendando la suscripción de una adenda para suprimir la intervención de las fases o actividades de la ejecución de la ciclovia, en forma escalonada y no esperar que termine una fase para empezar la otra, contrario a las condiciones contractuales iniciales, y con posterioridad a la prestación del servicio de la fase III, ruta 2 que culminó el 3 de febrero de 2021 y cuyo pago se tramitó mediante el informe n.° 088-2021-SGO-GOI-MM de 3 de marzo de 2021 por el monto de S/111 363,81, contraviniendo el artículo 160 del Reglamento de la Ley n.° 30225, Ley de Contrataciones del Estado aprobado con Decreto Supremo n.° 344-2018-EF, toda vez que los hechos que sustentan la modificación deriva de hechos anteriores a la presentación de ofertas, y que regulariza las actividades que se ejecutaron dos meses y medio antes de la emisión del informe legal.

Inobservando el artículo 34 Texto Único Ordenado de la Ley n.° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado con Decreto Supremo n.° 082-2019-EF, publicado el 13 de marzo de 2019, los cuales disponen los principios que rigen las contrataciones, la ejecución contractual, el cumplimiento las modificaciones contractuales y la responsabilidad del Contratista; concordante con los artículos 146 y 160 del Reglamento de la Ley n.° 30225, aprobado con Decreto Supremo n.° 344-2018-EF, publicado el 31 de diciembre de 2018, que regulan la suspensión de la ejecución contractual, la responsabilidad de la Entidad frente al contratista, la reducción de las prestaciones, las modificaciones al contrato; así como, la recepción y conformidad del área usuaria.

Incumplió las funciones previstas para el **jefe de la Oficina General de Asesoría Jurídica**, señalada en el numeral 7 del artículo 40° del Reglamento de Organización y Funciones - ROF aprobado con Ordenanza Municipal n.° 005-2020-A-MPM de 10 de febrero de 2020, publicado el 19 de agosto de 2019 **(Apéndice n.° 72)**, que establece *"Interpretar y aplicar las normas legales de observancia obligatoria por la Municipalidad Provincial de Maynas"*.

III. ARGUMENTOS JURÍDICOS

Los argumentos jurídicos por presunta responsabilidad administrativa de la irregularidad "La Entidad utilizó expediente técnico que consideró vías de 2 municipalidades distritales, con quienes no coordinó su realización y pese a la imposibilidad de su ejecución, autorizó la realización del servicio de la Ciclovía temporal modificándose las condiciones contractuales iniciales, ocasionando un perjuicio económico por S/540 510,70, monto pagado al contratista por un servicio que no cumplió su finalidad de promover el uso de la ciclovía de forma segura, coherente, cómoda, directa, atractiva y combatir la propagación del covid-19 como fin ulterior; además, se omitió el cobro de penalidad por el monto de s/39 600,00", están desarrolladas en el **Apéndice n.° 2** del informe de control específico.

Los argumentos jurídicos por presunta responsabilidad penal de la irregularidad "La Entidad utilizó expediente técnico que consideró vías de 2 municipalidades distritales, con quienes no coordinó su realización y pese a la imposibilidad de su ejecución, autorizó la realización del servicio de la Ciclovía temporal modificándose las condiciones contractuales iniciales, ocasionando un perjuicio económico por S/540 510,70, monto pagado al contratista por un servicio que no cumplió su finalidad de promover el uso de la ciclovía de forma segura, coherente, cómoda, directa, atractiva y combatir la propagación del covid-19 como fin ulterior; además, se omitió el cobro de penalidad por el monto de s/39 600,00", están desarrolladas en el **Apéndice n.° 3** 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.° 1.**

V. CONCLUSIONES

Como resultado del servicio de control específico a hechos con evidencia de irregularidad practicada a la Municipalidad Provincial de Maynas, se formulan las conclusiones siguientes:

1. De la revisión a la documentación de la Ciclovía temporal, se evidenció que la Gerencia de Obras e Infraestructura de la Municipalidad Provincial de Maynas, en adelante "Entidad", elaboró y aprobó el expediente técnico para la ejecución del servicio, incluyendo rutas que se encontraban dentro de la jurisdicción de 2 municipalidades distritales con quienes no se coordinó su implementación y sin considerar la participación de la Gerencia de Tránsito y Transporte Público como responsable de definir el trazado y diseño de las mismas; asimismo, no se consideró la participación de la Oficina de

Imagen Institucional, como órgano responsable de desarrollar las campañas de promoción y difusión previos a la ejecución de la ciclovía temporal.

De igual manera, durante la ejecución contractual, se aprobó el plan de trabajo presentado por el contratista, donde comunicó la imposibilidad de ejecutar el servicio por las rutas incluidas en el expediente técnico; sin embargo, contrario a lo indicado, y con la finalidad de dar inicio a la ejecución del servicio, los representantes de la Entidad y el contratista, suscribieron un acta de entrega de terreno, indicándose que las rutas se encontraban disponibles y libre de reclamos de terceros; sin embargo, el contratista inició la ejecución por la ruta n.° 2, debido a la imposibilidad de iniciar el servicio por la ruta 1, en 4 fases, en forma escalonada y consecutiva, conforme a las condiciones contractuales, reconociéndosele el pago por S/111,363.81, por la prestación de un servicio que no cumplió su finalidad de promover el uso de la ciclovía temporal; además, se omitió el cobro de penalidad por el monto de S/39 600,00.

Aunado al hecho que la Entidad, sin contar con un nuevo estudio técnico de la actividad, acto resolutivo, ni con la opinión técnica favorable de PROMOVILIDAD, aprobó un segundo plan de trabajo que modificó e incluyó nuevas vías en las rutas 1 y 3, alterando las condiciones contractuales iniciales, además, otorgó conformidad y tramitó 2 pagos por S/386 714,99 por la prestación de un servicio que no cumplió su finalidad de promover el uso de la ciclovía temporal de forma segura, coherente, cómoda, directa, atractiva y combatir la propagación del covid-19 como fin ulterior que conllevó a favorecer al contratista con pagos, por un monto total de S/540 510,70 que incluyó el importe de S/42 431,90 correspondiente al 10% de la garantía.

Los hechos descritos transgreden lo señalado en la tabla 1, numeral 2.1 Coordinación entre las partes interesadas, Sección 2. Planificación, de la "Guía de implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, publicado el 13 de octubre de 2020, que establece las responsabilidades de la Gerencia de Transporte y Transito, de coordinar la estrategia a nivel local, convocar a otra gerencias y definir el trazado y diseño de las rutas; de la Gerencia de Obras, de implementar las vías temporales para ciclistas, conforme a los lineamientos establecidos y de la Oficina de Imagen Institucional, de efectuar campañas de promoción y difusión.

Al igual la tabla 2, numeral 2.2. Principios de la planificación, Sección 2. Planificación, Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva de la referida Guía, el cual establece los principios de seguridad, directividad, coherencia, comodidad y atractividad, que deben ser aplicados en el trazado de la red ciclista, pero también en el diseño de la sección de la vía.

Asimismo, la tabla 3, numeral 3.1 Principios de diseño de la infraestructura, Sección 3. Diseño y dimensionamiento, que regula los anchos mínimos y recomendados de las vías; las consideraciones técnicas respecto a las marcas en el pavimento y las señales horizontales; además, la Sección 4, Operación y monitoreo, que dispone las pautas respecto a la preparación, instalación de campo y verificación que permitan identificar problemas como situaciones inseguras o conexiones faltantes en las rutas de la Ciclovía temporal. Finalmente, la Sección 5. Promoción, que establece campañas de comunicación sobre la implementación de la infraestructura temporal.

Por otro lado, las cláusulas cuarta, quinta y duodécima del contrato n.° 001-2021-GM-MPM de 11 de enero de 2021 "Servicio a todo costo: Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Maynas, Departamento de Loreto, Longitud 12.50 km", que regulan los pagos, plazos de ejecución y la aplicación de penalidades de la prestación del servicio de la Ciclovía temporal.

Finalmente, los artículos 2, 32, 34 y 40 Texto Único Ordenado de la Ley n.° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado con Decreto Supremo n.° 082-2019-EF, publicado el 13 de marzo de 2019, los cuales disponen los principios que rigen las contrataciones, la ejecución contractual, el cumplimiento las modificaciones contractuales y la responsabilidad del Contratista; concordante con los artículos 142, 146, 157, 160 y 168 del Reglamento de la Ley n.° 30225, aprobado con Decreto Supremo n.° 344-2018-EF, publicado el 31 de diciembre de 2018, que regulan la suspensión de la ejecución contractual, la responsabilidad de la Entidad frente al contratista, la reducción de las prestaciones, las modificaciones al contrato; así como, la recepción y conformidad del área usuaria.

Los hechos expuestos ocasionaron perjuicio económico a la Entidad por S/540 510,70, monto pagado por el servicio de ejecución de la Ciclovía temporal que se ejecutó utilizando un expediente técnico deficiente que imposibilitada su ejecución, por lo que, incumplió su fin de promover el uso de la Ciclovía de forma segura, coherente, cómoda, directa y atractiva y combatir la propagación del COVID-19 como fin ulterior; además, se omitió el cobro de penalidad por el monto de S/39 600,00.

La situación expuesta se originó por el accionar de funcionario y servidores públicos, quienes dispusieron a un locador de servicio contratado con otro fin, elaborar el expediente técnico de la actividad, sin contar con la participación de las áreas responsables de diseñar y trazar las rutas de la Ciclovía y de la difusión del plan de promoción de la estrategia en los medios de comunicación; además, se aprobó el expediente con deficiencias e inconsistencias que imposibilitaba la ejecución del servicio. Asimismo, se otorgó conformidad técnica y se aprobó el plan de trabajo para la ejecución del servicio, pese a que en ella, el contratista y el inspector de la actividad informaron la imposibilidad de la ejecución del servicio por la indisponibilidad y deterioro de vías de las rutas comprendidas en el expediente técnico de la actividad.

Además, se suscribió conjuntamente con el contratista, un acta de entrega de terreno, indicando que las 3 rutas se encontraban disponibles, libre de reclamo por terceros y sin impedimento físico y/o legal cuando los servidores, el contratista y el inspector tenían conocimiento que las vías no se encontraban disponibles y presentaban deterioros que imposibilitaba la ejecución del servicio, con las condiciones contractuales aprobadas.

Del mismo modo, permitieron la ejecución del servicio, por la ruta n.° 2, debido a la imposibilidad de iniciar el servicio en forma por la ruta n.° 1, por contar con vías indisponibles y deterioradas, y a efectos de formalizar lo ejecutado con anterioridad, participaron recomendando y suscribiendo la Adenda n.° 1; en igual sentido, participaron suscribiendo la adenda n.° 2, con la finalidad de cambiar las vías de las rutas n.os 1 y 3, para permitir la viabilidad de la ejecución, toda vez que las condiciones contractuales iniciales, imposibilitaban la ejecución del servicio, pese a que los hechos justificantes se generaron con anterioridad a la suscripción del contrato.

Finalmente, permitieron que durante la ejecución del servicio, al Contratista se le reconozca pagos por servicios que no prestó y pese a incurrir en retrasos injustificados no se aplicó la penalidad por el monto de S/39 600,00.
(Irregularidad n.° 1)

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 Municipalidad Provincial de Maynas, comprendidos en los hechos irregulares "La Entidad utilizó expediente técnico que consideró vías de 2 municipalidades distritales, con quienes no coordinó su realización y pese a la imposibilidad de su ejecución, autorizó la realización del servicio de la Ciclovía temporal modificándose las condiciones contractuales iniciales, ocasionando un perjuicio económico por S/540 510,70, monto pagado al contratista por un servicio que no cumplió su finalidad de promover el uso de la ciclovía de forma segura, coherente, cómoda, directa, atractiva y combatir la propagación del covid-19 como fin ulterior; además, se omitió el cobro de penalidad por el monto de s/39 600,00" del presente informe de control específico, de acuerdo a las normas que regulan la materia. **(Conclusión n.° 1)**

Al Procurador Público Especializado en Delitos de Corrupción:

2. Dar inicio a las acciones legales penales contra los funcionarios y servidores públicos comprendidos en los hechos con evidencias de irregularidad del presente informe de control específico. **(Conclusión n.° 1)**

VII. APÉNDICES

Apéndice n.° 1: Relación de personas comprendidas en la irregularidad.

Apéndice n.° 2: Argumentos jurídicos por presunta responsabilidad administrativa.

Apéndice n.° 3: Argumentos jurídicos por presunta responsabilidad penal.

Apéndice n.° 4: Fotocopia autenticada de la Resolución de Alcaldía n.° 273-2020-A-MPM de 13 de noviembre de 2020.

Apéndice n.° 5: Fotocopia autenticada de informe n.° 040-2021-GTTP-MPM-SEC de 27 de setiembre de 2021.

Apéndice n.° 6: Fotocopia autenticada de oficio n.° 578-2021-SGSC-GSM-MPM de 27 de setiembre de 2021.

Apéndice n.° 7: Fotocopia autenticada de oficio n.° 154-2021-OII-MPM de 27 de setiembre de 2021.

Apéndice n.° 8: Fotocopia autenticada de carta n.° 053-2020-OE-GOI-MPM de 2 de octubre de 2020.

Apéndice n.° 9: Fotocopia autenticada de contrato de bienes y servicios n.° 055-2020-SGL-MPM 15 de agosto de 2020.

Apéndice n.° 10: Fotocopia autenticada de informe n.° 097-2020-MABI de 30 de octubre de 2020.

Apéndice n.° 11: Fotocopia autenticada de oficio n.° 164-2020-A-MPM de 30 de octubre de 2020.

Apéndice n.° 12: Fotocopia autenticada de informe n.° 321-2020-OE-GOI-MPM de 19 de noviembre de 2020.

Apéndice n.° 13: Fotocopia autenticada de Resolución Gerencial n.° 049-2020-GOI-MPM de 20 de noviembre de 2020.

Apéndice n.° 14: Fotocopia autenticada de memoria descriptiva del expediente técnico de la actividad.

Apéndice n.° 15: Fotocopia autenticada de Resolución de Gerencia Municipal n.° 356-2020-GM-MPM de 15 de diciembre de 2020.

Apéndice n.° 16: Fotocopia autenticada de Bases del procedimiento especial de selección n.° 002-2020-CS-MPM.

Apéndice n.° 17: Fotocopia autenticada de acta de otorgamiento de buena pro de Consorcio Ciclo Vías.

Apéndice n.° 18: Fotocopia autenticada de contrato n.° 001-2021-GM-MPM de 11 de enero de 2021.

Apéndice n.° 19: Fotocopia autenticada de carta n.° 001-CCV-MPM/2021 de 13 de enero de 2021 y Plan 1.

Apéndice n.° 20: Fotocopia autenticada de carta (M) n.° 001-2021-SGO-GOI-MPM de 20 de enero de 2021.

Apéndice n.° 21: Fotocopia autenticada de contrato de bienes y servicios n.° 001-2021-SGL-MPM de 19 de febrero de 2021.

Apéndice n.° 22: Fotocopia autenticada de informe n.° 001-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 19 de enero de 2020.

Apéndice n.° 23: Fotocopia autenticada de acta de entrega de terreno el 20 de enero de 2021.

Apéndice n.° 24: Fotocopia autenticada de asiento n.° 01 - Del Residente de 20 de enero de 2021 del Cuaderno.

Apéndice n.° 25: Fotocopia autenticada de asiento 11 de 3 de febrero de 2021 del Cuaderno.

Apéndice n.° 26: Fotocopia autenticada de carta sin número de 20 de enero de 2021.

Apéndice n.° 27: Fotocopia autenticada de carta n.° 012-2021-SGO-GOI-MPM de 8 de febrero de 2021.

Apéndice n.° 28: Fotocopia autenticada de acta de culminación de fase III (Ruta n.° 2) del servicio de 3 de febrero de 2021.

Apéndice n.° 29: Fotocopia autenticada de acta de inspección física n.° 001-2021-OCI-MPM-SC/CICLOVÍA de 30 de marzo de 2021.

Apéndice n.° 30: Fotocopia autenticada de informe de Hito de Control n.° 005-2021-OCI/0438-SCC de 30 de marzo de 2021.

Apéndice n.° 31: Fotocopia autenticada de carta n.° 002-CCV-MPM-2021 de 4 de febrero de 2021.

Apéndice n.° 32: Fotocopia autenticada de informe n.° 008-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 25 de febrero de 2021.

Apéndice n.° 33: Fotocopia autenticada de informe n.° 088-2021-SGO-GOI-MM de 3 de marzo de 2021.

Apéndice n.° 34: Fotocopia autenticada de oficio n.° 156-2021-GOI-MPM de 4 de marzo de 2021.

Apéndice n.° 35: Fotocopia autenticada de comprobantes de pago n.os 3738 y 5649 de 10 de mayo y 12 de julio de 2021, y documentación que sustenta los pagos realizados por la ejecución de la FASE III - RUTA 2 de la Ciclovía temporal.

Apéndice n.° 36: Fotocopia autenticada de adenda n.° 01-Contrato n.° 001-2021-GM-MPM sin fecha.

Apéndice n.° 37: Fotocopia autenticada de informe legal n.° 173-2021-OGAJ-MPM de 15 de abril de 2021.

Apéndice n.° 38: Fotocopia autenticada de informe n°. 003-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 12 de febrero de 2021.

Apéndice n.° 39: Fotocopia autenticada de acta n.° 01-Acuerdo de suspensión de plazo de ejecución contractual – contrato n.° 001-2021-GM-MPM de 15 de febrero de 2021.

Apéndice n.° 40: Fotocopia autenticada de informe n.° 013-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 15 de abril de 2021.

Apéndice n.° 41: Fotocopia autenticada de informe n.° 181-2021-SGO-GOI-MPM de 6 de mayo de 2021.

Apéndice n.° 42: Fotocopia autenticada de carta n.° 050-2021-GOI-MPM de 6 de mayo de 2021.

Apéndice n.° 43: Fotocopia autenticada de acta n.° 02 - Acuerdo de reinicio de plazo de ejecución contractual – Contrato n.° 001-2021-GM-MPM de 10 de mayo de 2021.

Apéndice n.° 44: Fotocopia autenticada de carta n.° 006-CCV-MPM/2021 de 14 de mayo de 2021 y Plan 2.

Apéndice n.° 45: Fotocopia autenticada de carta n.° 075-2021-GOI-MPM de 17 de mayo de 2021.

Apéndice n.° 46: Fotocopia autenticada de informes n.os 020-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI, 076-2021-SGO-GOI-MPM/ING.HKPJ y 184-2021-SGO-GOI-MPM de 17 de mayo de 2021.

Apéndice n.° 47: Fotocopia autenticada de adenda n.° 02-Contrato n.° 001-2021-GM-MPM de 18 de junio de 2021.

Apéndice n.° 48: Fotocopia autenticada de acta n.° 05 - Acuerdo de suspensión de plazo de ejecución contractual - contrato n.° 001-2021-GM-MPM de 11 de junio de 2021.

Apéndice n.° 49: Fotocopia autenticada de informe n.° 033-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 5 de julio de 2021.

Apéndice n.° 50: Fotocopia autenticada de carta n.° 050-2021-SGSO-GOI-MPM de 7 de julio de 2021.

Apéndice n.° 51: Fotocopia autenticada de carta n.° 016-CCV-MPM/2021 de 9 de julio de 2021.

Apéndice n.° 52: Fotocopia autenticada de informe n.° 035-2021-SGO-GOI-MPM/ING.MABI de 26 de julio de 2021

Apéndice n.° 53: Fotocopia autenticada de informe n.° 289-2021-SGO-GOI-MPM de 6 de agosto de 2021.

Apéndice n.° 54: Fotocopia autenticada de informe n.° 283-2021-SGO-GOI-MPM de 3 de agosto de 2021.

Apéndice n.° 55: Fotocopia autenticada de informe legal n.° 493-2021-OGAJ-MPM de 25 de octubre de 2021.

Apéndice n.° 56: Fotocopia autenticada de acta de culminación (ruta n.° 1) - del servicio de 2 de junio de 2021.

Apéndice n.° 57: Fotocopia autenticada de acta de culminación (ruta n.° 3) - del servicio de 11 de junio de 2021.

Apéndice n.° 58: Fotocopia autenticada de comprobantes de pago n.os 5946, 5947 y 5950 de 21 de julio de 2021; y documentación que sustenta los pagos realizados por la ejecución de las nuevas rutas 1 y 3 de la Ciclovía temporal.

Apéndice n.° 59: Fotocopia autenticada de informe del estado situacional del servicio n.° 319-2021-SGO-GOI-MPM de 26 de agosto de 2021.

Apéndice n.° 60: Fotocopia autenticada de oficios n.os 000002, 000016 y 00034-2022-CG/OC0438 de 5, 10 y 24 de enero de 2022.

Apéndice n.° 61: Fotocopia autenticada de oficios n.os 000484, 000494 y 000530-2021-CG/OC0438 de 24 de setiembre, 30 de setiembre y 22 de octubre de 2021.

Apéndice n.° 62: Fotocopia autenticada de oficio n.° 219-2021-A-MDP de 16 de noviembre de 2021.

Apéndice n.° 63: Copia simple de oficio n.° 104-2021-A-MDP de 14 de julio de 2021.

Apéndice n.° 64: Fotocopia autenticada de oficio n.° 270-2021-GM-MDSJB de 22 de noviembre de 2021.

Apéndice n.° 65: Fotocopia autenticada de oficio n.° 34-2022-GM-MDSJB de 1 de febrero de 2022.

Apéndice n.° 66: Fotocopia autenticada de informe n.° 001-2021-MQP-SSS-GTTP-MPM de 23 de junio 2021.

Apéndice n.° 67: Fotocopia autenticada de oficio n.° 0240-2021-MTC/30 de 22 de noviembre de 2021.

Apéndice n.° 68: Copia simple de informe n.° 0032-2021-MTC/30 de 22 de noviembre de 2021.

Apéndice n.° 69: Copia simple de informe n.° 0224-2021-MTC/30.01 de 27 de octubre de 2021.

Apéndice n.° 70: Fotocopia autenticada de cargos de las cédulas de comunicación y comentarios presentados por las personas comprendidas; impresión de las cédulas de notificación electrónica; y evaluación de comentarios elaborada y visada por la comisión de control por cada uno de los involucrados.

Apéndice n.° 71: Fotocopia autenticada de Resolución de Alcaldía n.° 003-2021-A-MPM de 6 de enero de 2021, mediante el cual se designó a José Eusebio Mercado Gonzáles como gerente Municipal.

Apéndice n.° 72: Fotocopia autenticada de Reglamento de Organización y Funciones - ROF, aprobado con Ordenanza Municipal n.° 005-2020-A-MPM de 10 de febrero de 2020, publicado el 19 de agosto de 2019.

Apéndice n.° 73: Fotocopia autenticada de Resolución de Alcaldía n.° 009-2019-A-MPM de 8 de enero de 2019, mediante el cual se designó a Miguel Raúl Segovia Valer como gerente de Obras e Infraestructura.

Apéndice n.° 74: Fotocopia autenticada de Resolución de Alcaldía n.° 023-2020-A-MPM de 22 de enero de 2020, mediante el cual se designó a Aldo Jesús Casanova Linares como Subgerente de Obras.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS ESPECIALISTA LEGAL OCI IQUITOS

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS AUDITOR ENCARGADO OCI IQUITOS

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MAYNAS SUPERVISOR OCI IQUITOS

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL V°B° OCI MAYNAS

Apéndice n.° 75: Fotocopia autenticada de Manual de Organizaciones y Funciones aprobado con Resolución de Alcaldía n.° 660-2009-A-MPM de 23 de octubre de 2009.

Apéndice n.° 76: Fotocopia autenticada de Resolución de Alcaldía n.° 020-2019-A-MPM de 8 de enero de 2019, mediante el cual se designó a Heles Ytai Flores Sauri como jefe de la Oficina de Estudios.

Apéndice n.° 77: Fotocopia autenticada de Resolución de Alcaldía n.° 416-2019-A-MPM de 21 de noviembre de 2019, mediante el cual se designó a Mario Eduardo Paredes Dávila como Jefe de la Oficina General de Asesoría Jurídica.

Apéndice n.° 78: Fotocopia autenticada de hoja informativa n.° 001-2022-OCI-MPM-SCE/CICLOVIA.MPM y memorándum n.° 000002-2022-CG/OC0438, ambos de 7 de febrero de 2022.

Iquitos, 18 de febrero de 2022

ROBERT PASTOR ROCHA
Supervisor de comisión de control

NEY ANGULO CHUQUIZUTA
Jefe de comisión de control

ROBERT PASTOR ROCHA
Abogado de comisión de control
Reg. CAL n.° 746

El jefe del Órgano de Control Institucional de la Municipalidad Provincial de Maynas que suscribe el presente informe, ha revisado su contenido y lo hace suyo, procediendo a su aprobación.

Iquitos, 18 de febrero de 2022

JUAN RESTÁN PIZARRO
Jefe del Órgano de Control Institucional

Apéndice n.° 1 : Relación de personas comprendidas en la irregularidad.

PAGINA EN BLANCO

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL AUDITOR HUANUCO

APÉNDICE N° 1 DEL INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO N° 002-2022-2-0438
RELACIÓN DE PERSONAS COMPRENDIDAS EN LA IRREGULARIDAD

N°	Sumilla del hecho con evidencia de Irregularidad	Nombres y apellidos	N° Documento Nacional de Identidad	Cargo desempeñado	Período de gestión		Condición de vínculo laboral o contractual	Casilla electrónica	Dirección domiciliaria	Presunta responsabilidad identificada			
					Desde	Hasta				Civil	Penal	Administrativa funcional	
												Sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría	Entidad
1	La Entidad utilizó expediente técnico que consideró vías de 2 municipalidades distritales, con quienes no coordinó su realización y pese a la imposibilidad de su ejecución, autorizó la realización del servicio de la Ciclovía temporal modificándose las condiciones contractuales iniciales, ocasionando un perjuicio económico por S/540 510,70, monto pagado al contratista por un servicio que no cumplió su finalidad de promover el uso de la ciclovía de forma segura, coherente, cómoda, directa, atractiva y combatir la propagación del covid-19 como fin ulterior; además, se omitió el cobro de penalidad por el monto de s/39 600,00	José Eusebio Mercado Gonzáles	42884832	Gerente Municipal	02/01/2021	21/12/2021	DL n.° 1057	Estado de casilla n.° 42884832: En Uso	[redacted]				X
2		Mario Eduardo Paredes Dávila	05367864	Jefe de la Oficina General de Asesoría Jurídica	04/11/2019	31/08/2021	DL n.° 1057	Estado de casilla n.° 05367864: En Uso	[redacted]				X
3		Miguel Raúl Segovia Valer	08826380	Gerente de Obras e Infraestructura	01/01/2019	Continua	DL n.° 1057	Estado de casilla n.° 08826380: Cancelada (*)	[redacted]		X		X
4		Aldo Jesús Casanova Linares	43612815	Subgerente de Obras	21/11/2019	30/08/2021	DL n.° 1057	Estado de casilla n.° 43612815: En uso	[redacted]		X		X
5		Heles Ytal Flores Sauri	45965382	Jefe de la Oficina de Estudios	01/01/2019	Continua	DL n.° 1057	Estado de casilla n.° 45965382: En Uso	[redacted]				X

(*) La comisión de control realizó la asignación de casillas electrónicas a los funcionarios y servidores comprendidos, a quienes se les comunicó a través de sus correos electrónicos para la activación de las mismas; sin embargo, no fueron activadas y se encuentran en estado "Cancelado" en el sistema eCasilla-CGR; situación que se sustenta en la hoja informativa n.° 001-2022-OCI-MPM-SCE/CICLOVÍA.MPM de 7 de febrero de 2022 (Apéndice n.° 78 del presente informe).

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

LA CONTRALORÍA

Firmado digitalmente por RESTAN PIZARRO Juan Edmundo FAU 20131378972 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21-02-2022 13:45:54 -05:00

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional

Cargo

Iquitos, 21 de Febrero de 2022

OFICIO N° 000083-2022-CG/OC0438

MAYNAS Una gestión para todos ALCALDÍA
21 FEB 2022
RECIBIDO
HORA: 13:00

Señor
Francisco Sanjurjo Dávila
Alcalde
Municipalidad Provincial de Maynas
Calle Rufino Echenique n.° 350
Iquitos / Maynas /Loreto

ASUNTO : Remite Informe de Control Específico n.° 002-2022-2-0438-SCE.

REF. : Oficio n.° 000619-2021-CG/OC0438 de 10 de diciembre de 2021.

Me dirijo a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual el Órgano de Control Institucional de la Municipalidad Provincial de Maynas le comunicó el inicio del servicio de control específico a la "Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial de Maynas, Departamento de Loreto, Longitud 12.50 km".

Sobre el particular, como resultado del servicio de control específico a hechos con presunta irregularidad, se ha emitido el Informe de Control Específico n.° 002-2022-2-0438-SCE, el cual consta de dos (2) tomos que contiene un total de un mil y dos (1002) folios, que recomienda disponer el inicio del procedimiento administrativo a los funcionarios y servidores públicos involucrados en los hechos con evidencias de irregularidad, debiendo informar a este Órgano Control Institucional, las acciones adoptadas al respecto.

Finalmente, hacemos de su conocimiento que el informe de control específico ha sido remitido al Procurador Público Especializado en Delitos de Corrupción para el inicio de las acciones legales penales por las irregularidades identificadas en el referido Informe.

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

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
Juan Edmundo Restán Pizarro
Contraloría General de la República

(JRP/nac)
Nro. Emisión: 00140 (0438 - 2022) Elab:(U70714 - 0438)

92 AÑOS

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: **BDHSOMC**