

**ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL  
PROVIAS DESCENTRALIZADO**

**INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO N° 084-2024-2-  
5568-SCE**

**SERVICIO DE CONTROL ESPECIFICO A HECHOS CON  
PRESUNTA IRREGULARIDAD A PROVIAS  
DESCENTRALIZADO**

**LIMA-LIMA-LIMA**

**"CONFORMIDAD DEL ESTUDIO DE PREINVERSIÓN  
DEL PROYECTO: MEJORAMIENTO DEL CAMINO  
VECINAL EMP. LO-103 (NUEVO SAN JUAN) - DV. SAN  
JUAN DE PURITANAS - VILLA PUERTO CRUZ; DV.  
VILLA PUERTO CRUZ - NUEVO MUNDO - SAN JUAN  
DE PURITANA, DISTRITO SAN JUAN BAUTISTA -  
PROVINCIA MAYNAS - DEPARTAMENTO LORETO,  
DIO LUGAR A LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO  
DEFINITIVO"**

**PERIODO: 12 DE JUNIO DE 2018 AL 18 DE ABRIL DE 2023**

**TOMO I DE IV**

**LIMA - PERÚ**

**28 DE MAYO DE 2024**

**"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"  
"AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA, Y DE LA  
CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO"**



0001

## INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO N° 084-2024-2-5568 - SCE

“CONFORMIDAD DEL ESTUDIO DE PREINVERSIÓN DEL PROYECTO: MEJORAMIENTO DEL CAMINO VECINAL EMP. LO-103 (NUEVO SAN JUAN) – DV. SAN JUAN DE PURITANAS – VILLA PUERTO CRUZ; DV. VILLA PUERTO CRUZ - NUEVO MUNDO – SAN JUAN DE PURITANA, DISTRITO SAN JUAN BAUTISTA – PROVINCIA MAYNAS - DEPARTAMENTO LORETO, DIO LUGAR A LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO DEFINITIVO”

### ÍNDICE

DENOMINACIÓN	N° Pág.
<b>I. ANTECEDENTES</b>	
1. Origen	2
2. Objetivos	2
3. Materia de Control y Alcance	2
4. De la Entidad o dependencia	3
5. Notificación del Pliego de Hechos	3
<b>ARGUMENTOS DEL HECHO ESPECÍFICO PRESUNTAMENTE IRREGULAR</b>	<b>4</b>
<p>La Entidad contrató la consultoría para la elaboración de estudios de preinversión y definitivo, bajo la concepción técnica de "mejoramiento", en lugar de "construcción", financiándolo con presupuesto del programa de apoyo al transporte sub nacional (PATS); declarándose la viabilidad y consecuentemente la elaboración del estudio definitivo, los cuáles no guardaron consistencia en lo referido al nivel técnico de intervención; ocasionando un perjuicio económico por el monto de s/ 725 346,00, pagado por la elaboración de los mismos.</p>	
<b>III. ARGUMENTOS JURÍDICOS</b>	<b>54</b>
<b>IV. IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS INVOLUCRADAS EN LOS HECHOS ESPECÍFICOS PRESUNTAMENTE IRREGULARES</b>	<b>55</b>
<b>V. CONCLUSIONES</b>	<b>55</b>
<b>VI. RECOMENDACIONES</b>	<b>56</b>
<b>VII. APÉNDICES</b>	<b>56</b>



0002

**INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO N° 084-2024-2-5568 - SCE**

**“CONFORMIDAD DEL ESTUDIO DE PREINVERSIÓN DEL PROYECTO: MEJORAMIENTO DEL CAMINO VECINAL EMP. LO-103 (NUEVO SAN JUAN) – DV. SAN JUAN DE PURITANAS – VILLA PUERTO CRUZ; DV. VILLA PUERTO CRUZ - NUEVO MUNDO – SAN JUAN DE PURITANA, DISTRITO SAN JUAN BAUTISTA – PROVINCIA MAYNAS - DEPARTAMENTO LORETO, DIO LUGAR A LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO DEFINITIVO”**

**PERÍODO: 12 DE JUNIO DE 2018 AL 18 DE ABRIL DE 2023**

**I. ANTECEDENTES**

**1. Origen**

El Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad al Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado - Provías Descentralizado, en adelante “Entidad” corresponde a un servicio de control posterior programado en el Plan Anual de Control 2024 del Órgano de Control Institucional (OCI) a cargo del servicio, registrado en el Sistema de Control Gubernamental - SCG con la orden de servicio n.º 2-5568-2024-002, iniciado mediante oficio n.º 192-2024-MTC/21.OCI de 3 de abril de 2024, en el marco de lo previsto en la Directiva n.º 007-2021-CG/NORM “Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad” aprobada mediante Resolución de Contraloría n.º 134 -2021-CG de 11 de junio de 2021, modificada por Resolución de Contraloría n.ºs 140-2021-CG, 043-2022-CG, 159-2023-CG y 239-2023-CG de 26 de junio de 2021, 26 de febrero de 2022, 12 de mayo de 2023 y 18 de junio de 2023, respectivamente.



**2. Objetivo**

Determinar si el requerimiento de contratación del servicio de consultoría (en paquete) y declaratoria de viabilidad del estudio de preinversión y, en consecuencia, la elaboración del estudio definitivo, se realizaron conforme a lo establecido en las estipulaciones contractuales, lineamientos internos y normas aplicables.



**3. Materia de Control y Alcance**

**Materia de Control**

La materia de control corresponde a que la Entidad gestionó la contratación del servicio de consultoría para la elaboración de estudios de preinversión y definitivo, bajo la concepción técnica de “mejoramiento”, en lugar de “construcción” (nuevo trazo), con el fin de ser financiado con presupuesto del programa de apoyo al transporte subnacional (PATS), que estaba destinado únicamente a proyectos de “mejoramiento” y “rehabilitación”, transgrediendo lo descrito en el manual de operaciones del programa de apoyo al transporte subnacional (PATS).



Posteriormente, se formuló y declaró la viabilidad de la ficha técnica estándar, dando lugar a la elaboración del estudio definitivo, continuando con el inadecuado uso del presupuesto asignado al PATS.



Finalmente, el proyecto de inversión no guardó consistencia técnica con el estudio de preinversión, conllevando al cierre del mismo en el banco de inversiones, generando un perjuicio económico

0003

por los gastos incurridos, ascendente al monto de S/ 725 346,00 (Setecientos veinticinco mil trescientos cuarenta y seis con 00/100 soles)

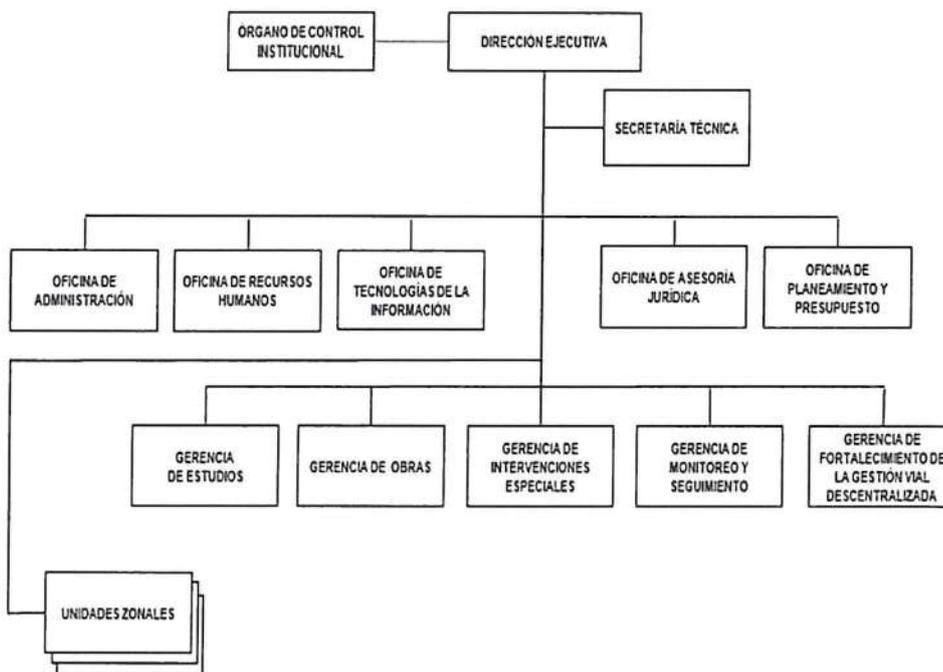
**Alcance**

El servicio de control específico comprende el período de 12 de junio de 2018 al 18 de abril de 2023, correspondiente a la revisión y análisis de la documentación relativa al hecho con evidencias de presunta irregularidad.

**4. De la Entidad o dependencia**

El Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado - Provías Descentralizado pertenece al Sector Transportes y Comunicaciones, y como Unidad Ejecutora está adscrita al Viceministerio de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC, en el nivel de gobierno nacional.

A continuación, se muestra la estructura orgánica gráfica de Provías Descentralizado:



Fuente: Manual de Operaciones - MO del Provías Descentralizado, aprobado por Resolución Ministerial n.º 897-2021-MTC/01.02 de 15 de setiembre de 2021.

**5. Notificación del Pliego de Hechos**

En aplicación del numeral 7.30 de las Normas Generales de Control Gubernamental, aprobadas con Resolución de Contraloría n.º 295-2021-CG y modificatorias, la Directiva n.º 007-2021-CG/NORM "Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad" aprobada con Resolución de Contraloría n.º 134-2021-CG y modificatorias, 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.



0004

Asimismo, en el caso del profesional Roberto Teodoro Cerrón Poma no fue posible realizar la notificación electrónica y se ha optado por la comunicación personal a través de medios físicos, cumpliéndose con la notificación del Pliego de Hechos; en el (Apéndice n.º 37) se adjuntan la razón fundamentada y conformidad respectiva.

**II. ARGUMENTOS DEL HECHO ESPECÍFICO PRESUNTAMENTE IRREGULAR**

LA ENTIDAD CONTRATÓ LA CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN Y DEFINITIVO, BAJO LA CONCEPCIÓN TÉCNICA DE “MEJORAMIENTO”, EN LUGAR DE “CONSTRUCCIÓN”, FINANCIÁNDOLO CON PRESUPUESTO DEL PROGRAMA DE APOYO AL TRANSPORTE SUB NACIONAL (PATS); DECLARÁNDOSE LA VIABILIDAD Y CONSECUENTEMENTE LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO DEFINITIVO, LOS CUÁLES NO GUARDARON CONSISTENCIA EN LO REFERIDO AL NIVEL TÉCNICO DE INTERVENCIÓN; OCASIONANDO UN PERJUICIO ECONÓMICO POR EL MONTO DE S/ 725 346,00, PAGADO POR LA ELABORACIÓN DE LOS MISMOS

De la revisión y análisis a la documentación correspondiente al proyecto “Mejoramiento del camino vecinal Emp. LO-103 (Nuevo San Juan) – Dv. San Juan de Puritanas – Villa Puerto Cruz; Dv. Villa Puerto Cruz - Nuevo Mundo – San Juan de Puritana, Distrito San Juan Bautista – Provincia Maynas - Departamento Loreto”, se ha evidenciado que:



La zona objeto del proyecto de inversión requería una intervención de nueva obra de infraestructura vial (proyecto de nuevo trazo); sin embargo, la Entidad gestionó el proyecto como si se tratara de una vía existente, concibiendo una intervención de “mejoramiento”, haciéndolo financiable con presupuesto del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS), toda vez que, dicho programa tiene como objetivo la intervención en caminos vecinales, mediante rehabilitaciones y/o mejoramientos.



Así, la Entidad, mediante contrato n.º 53-2019-MTC/21 de 19 de marzo de 2019 “Financiado por: Contratos de Préstamo: BIRF N.º 8562-PE y recursos de la contrapartida nacional” (Apéndice n.º 3), contrató al consorcio HIDRO NAYLAMP (en adelante el Consultor), conformado por HIDROENERGÍA CONSULTORES EN INGENIERÍA SRL y NAYLAMP INGENIEROS S.A.C., para la elaboración del estudio de preinversión y el estudio definitivo (servicio de consultoría) del proyecto “Mejoramiento del camino vecinal Emp. LO-103 (Nuevo San Juan) – Dv. San Juan de Puritanas – Villa Puerto Cruz; Dv. Villa Puerto Cruz - Nuevo Mundo – San Juan de Puritana, Distrito San Juan Bautista – Provincia Maynas - Departamento Loreto”. Posteriormente, la Entidad declaró la viabilidad de la “ficha técnica estándar” elaborada por el Consultor, bajo la concepción técnica de una intervención de mejoramiento, dando lugar al inicio de la etapa de inversión.



En la etapa de inversión, el Consultor presentó el “estudio definitivo” del proyecto, sin tener en cuenta los parámetros fijados en la “ficha técnica estándar”, modificándose el fondo de la concepción técnica, pasando de “mejoramiento” a “mejoramiento y construcción (hoy denominado “creación”)<sup>1</sup>”, dado que



<sup>1</sup> Guía general para la identificación, formulación y evaluación de proyectos de inversión (invierte.pe), de diciembre de 2022, precisa lo siguiente:

- [...]
- 4. Anexos
- Anexo 1: Naturalezas de intervención y denominación de un PI
- a. Naturalezas de intervención de un PI
- a. Creación
- Intervenciones orientadas a dotar del bien o el servicio en áreas donde no existen capacidades para proveerlo; es decir, no hay una UP. Se incrementa la cobertura del bien o el servicio.
- b. Mejoramiento

0005

se identificó que 3,5 km de la vía corresponde a una plataforma de suelo natural en condiciones de regular a malo y el resto del tramo a intervenir (más del 70%) era un sendero peatonal en estado natural, rodeado de maleza, arbustos y árboles, donde se planteó la construcción (hoy denominado "creación")<sup>1</sup>.

Ello transgredió lo descrito en el Manual de Operaciones del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS), que establecía que el objeto de financiamiento de dicho programa, en su componente 1.1, son intervenciones de rehabilitación y mejoramiento de caminos vecinales, mas no intervenciones de construcción (hoy denominada creación)<sup>1</sup>.

Por su parte, las inconsistencias presentadas en el proyecto de inversión (entre la ficha técnica estándar y el estudio definitivo) conllevó a su cierre en el banco de inversiones, al no haber superado la consistencia técnica, además de no ser factible su financiamiento con el presupuesto asignado al PATS, generándose perjuicio económico por los gastos efectuados en las etapas de preinversión e inversión, con la elaboración de la "ficha técnica estándar" y "estudio definitivo", respectivamente, por un monto que asciende a S/ 725 346,00 (setecientos veinticinco mil trescientos cuarenta y seis con 00/100 soles), siendo el caso que, los referidos productos finalmente no fueron usados por la Entidad.

Hechos que se desarrollan a continuación:

a) **Respecto al requerimiento de contratación del área usuaria en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Sub Nacional (PATS)**

**Requerimiento de contratación del área usuaria:**

La gerente Nelly Vargas Pasapera, de la Gerencia de Estudios (área usuaria), mediante memorando n.º 829-2018-MTC/21.GE de 12 de junio de 2018 (**Apéndice n.º 4**), dirigido a la oficina de administración, solicitó el "Inicio del proceso de selección para el servicio de consultoría de obra: PAQ LORETO: Perfil y estudio definitivo rehabilitación y mejoramiento de los caminos vecinales: 1) Emp. LO-103 (Nuevo San Juan) – Dv. San Juan de Puritana – Villa Puerto Cruz; Emp. Vía No Clasificada – Nuevo Mundo – San Juan de Puritana", considerando "rehabilitación y mejoramiento", como nivel de intervención de dicho servicio.

La referida solicitud tenía como anexos, entre otros, el Plan Anual de Contrataciones 2018, aprobado mediante Resolución Directoral n.º 162-2018-MTC/21 de 15 de mayo de 2018 (**Apéndice n.º 5**) y los Términos de Referencia con fecha mayo de 2018 (**Apéndice n.º 6**); este último fue modificado durante el proceso de selección, emitiéndose una nueva versión en noviembre de 2018 (**Apéndice n.º 7**), en mérito a la Resolución Ministerial n.º 633-2018/21.01 de 9 de agosto de 2018 (**Apéndice n.º 8**).

Los términos de referencia de mayo de 2018<sup>2</sup> y noviembre de 2018<sup>3</sup>, respecto a la "vía" objeto de la intervención (denominado "camino vecinal"), señala:

**"2.0 UBICACIÓN**

*El camino vecinal se ubica en:*

[...]

c. **Ampliación**

[...]

d. **Recuperación.**

[...]

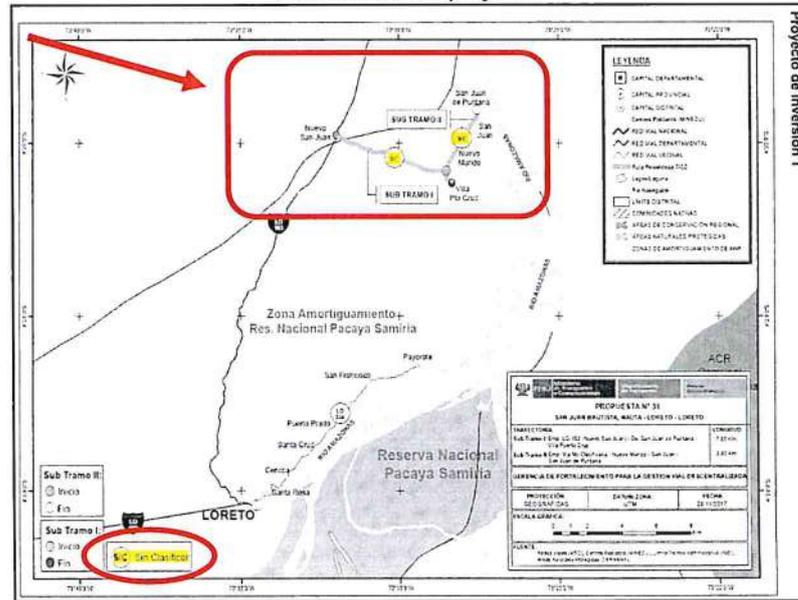
<sup>2</sup> Con el que se hizo el requerimiento de inicio del procedimiento de selección.

<sup>3</sup> Con el que se firmó el contrato de servicio de consultoría.

**Proyecto de inversión 1**

Emp. LO-103 (Nuevo San Juan) – San Juan de Puritana – Villa Puerto Cruz; Emp. Vía No Clasificada – Nuevo Mundo – San Juan – San Juan de Puritana  
Macro y Micro Localización del proyecto.

Imagen n.º 1  
Localización del proyecto



Fuente: Término de Referencia (TDR).  
Elaborado por: Comisión de Control

Según lo descrito en los términos de referencia, la vía (considerada "camino vecinal") objeto de la intervención de "mejoramiento" no se encontraba registrada como tal, tratándose de una "vía no clasificada".

Asimismo, el Término de Referencia de noviembre de 2018<sup>4</sup> señala:

**"21.0 ANEXOS**

[...]

Para la ficha es necesario, asociarlo a la nomenclatura del Registro Nacional de Carreteras (RENAC) del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), escribirlo en forma completa.

En la ficha deberá adjuntarse una imagen de la UP, para ello se recomienda tener en cuenta los mapas viales del Sector [...]"

Esto es, para la elaboración de la ficha técnica estándar era necesario asociarlo a la nomenclatura del Registro Nacional de Carreteras (RENAC), de lo que se puede concluir que la zona objeto de intervención no se encontraba inscrita como vía o camino vecinal en el referido registro, mucho menos se encontraba clasificada y jerarquizada.

Al respecto, la comisión realizó la búsqueda de la inscripción del referido camino vecinal en Registro Nacional de Carreteras (RENAC), a través de su página web, mediante el enlace:

<sup>4</sup> Con el que se firmó el contrato de servicio de consultoría.

ORGANISMO DE CONTROL INSTITUCIONAL - PROVINCIA DESCENTRALIZADA  
VºBº  
JEFE DEL OCI

PROVINCIA DESCENTRALIZADA  
ORGANISMO DE CONTROL INSTITUCIONAL  
SUPERVISOR  
VºBº

PROVINCIA DESCENTRALIZADA  
ORGANISMO DE CONTROL INSTITUCIONAL  
JEFE DE COMISION  
VºBº

PROVINCIA DESCENTRALIZADA  
ORGANISMO DE CONTROL INSTITUCIONAL  
ABOGADO  
VºBº

<https://portal.mtc.gov.pe/transportes/caminos/renac.html>, obteniéndose como resultado que el mismo no ha sido encontrado como parte de la Red Vial Vecinal (**Apéndice n.º 9**).

Asimismo, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del MTC, mediante oficio n.º 3667-2024-MTC/19.03 de 21 de marzo de 2024 (**Apéndice n.º 10**), informó a la comisión de control lo siguiente:

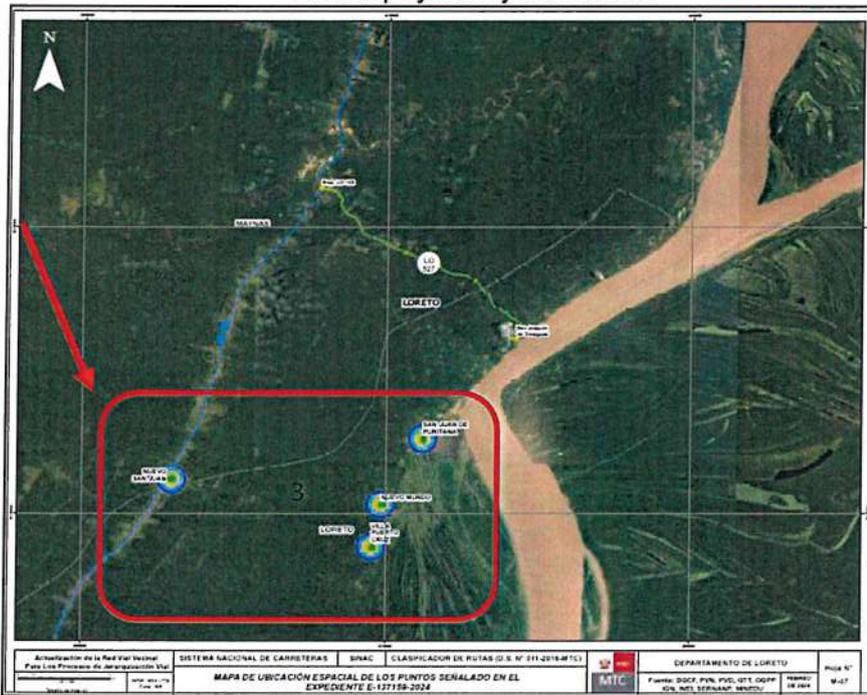
*"[...] En ese sentido, revisado el actual Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC., aprobado por D.S N° 011-2016-MTC, se indica que el camino vecinal de trayectoria Emp. LO-103 (Nuevo San Juan) – Dv. San Juan de Puritanas – Villa Puerto Cruz, Dv Villa Puerto Cruz – Nuevo Mundo – San Juan de Puritana, no se encuentra incluida.*

*En relación a la existencia de solicitudes, se indica que revisada nuestro haber documentario no se ha ubicado ningún documento de solicitud sobre clasificación del camino vecinal en mención [...]"*

Lo que confirma que el denominado "camino vecinal" en mención, en la fecha en que se gestionó la contratación del servicio de consultoría, no se encontraba registrada en el Registro Nacional de Carreteras, y que, en la actualidad, tampoco existen gestiones para clasificarlo.

Adicional a ello, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones proporcionó a la comisión el mapa de ubicación espacial de los caminos registrados a febrero 2024 del departamento de Loreto, en el que no se visualiza la existencia del camino vecinal de trayectoria LO-103 (Nuevo San Juan) – Dv. San Juan de Puritanas – Villa Puerto Cruz, Dv Villa Puerto Cruz – Nuevo Mundo – San Juan de Puritana (objeto del proyecto de inversión), como se muestra en la imagen n.º 2:

**Imagen n.º 2**  
**Zona de proyecto objeto de estudio**



Fuente: Mapas de ubicación espacial del MTC de febrero 2024, proporcionado mediante oficio n.º 3667-2024-MTC/19.03 de 21 de marzo de 2024 - clasificador de rutas (Decreto Supremo n.º 011-2016-MTC)  
Elaborado por: Comisión de Control.

ORGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL - JEFES DE COMISION  
PROVINCIA DESCENTRALIZADO  
ORGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL - SUPERVISOR  
PROVINCIA DESCENTRALIZADO  
ORGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL - JEFE DE COMISION  
PROVINCIA DESCENTRALIZADO  
ORGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL - ABOGADO

Respecto a lo descrito precedentemente, cabe destacar lo que regula el Decreto Supremo n.º 017-2007-MTC Reglamento de Jerarquización Vial<sup>5</sup> de 23 de mayo de 2007 y modificatorias, sobre la existencia de carreteras, el cual señala que:

**"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

[...]

**Tercera: INCORPORACIÓN DE NUEVAS CARRETERAS A LA RED VIAL**

**Quando se construyan nuevas carreteras, la autoridad competente correspondiente, gestionará ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, su incorporación en el Registro Nacional de Carreteras (RENAC), Clasificador de Rutas y Diagramas Viales correspondiente. (Lo resaltado en negrita es nuestro)**

[...]

**Sétima: DE LA ACTUALIZACIÓN DE LOS MAPAS VIALES**

La Dirección General de Caminos y Ferrocarriles queda encargada de la actualización permanente de los Mapas Viales, previstos en el artículo 16 del reglamento de jerarquización vial, en base a la información de los diferentes niveles de gobierno, así como del ejercicio de sus competencias."

Del cual se entiende que toda carretera existente debe estar inscrita o incorporada en el Registro Nacional de Carreteras, desde su construcción (hoy denominado creación)<sup>1</sup>. En consecuencia, para considerar la existencia de una carretera (clasificada como camino vecinal), es necesario verificar su incorporación en tal registro.

Además, el referido reglamento de jerarquización vial clasifica a las carreteras en "red vial departamental", "red vial nacional o regional" y "red vial vecinal o rural", reiterando que las mismas se encuentran inscritas en el Registro Nacional de Carreteras (RENAC), donde cuentan con información de sus longitudes, características generales de la superficie de rodadura, entre otros.

Por su parte, el manual de carreteras "diseño geométrico" aprobada mediante Resolución Directoral n.º 03-2018-MTC/14, respecto a la existencia de carreteras, regula lo siguiente:

**"201.05 Clasificación general de los proyectos viales**

Los proyectos viales para efectos del diseño geométrico se clasifican de la siguiente manera:

**a. Proyectos de nuevo trazo**

Son aquellos que permiten incorporar a la red una nueva obra de infraestructura vial.

**El caso más claro corresponde al diseño de una carretera no existente, incluyéndose también en esta categoría, aquellos trazos de vías de evitamiento o variantes de longitudes importantes [...]."**

Indicando que se incorporarán como proyectos de nuevo trazo "construcción" (hoy denominado creación)<sup>1</sup>, el diseño de una carretera **no existente**, pues, ameritan intervención de "mejoramiento" solo las vías y/o carreteras existentes.

Adicionalmente, es oportuno mencionar que, de forma extemporánea, el 24 de abril de 2024 fue remitido a este Órgano de Control Institucional el oficio n.º 409-2024-GOI-MPM de 5 de abril de 2024 (**Apéndice n.º 11**), mediante el cual, el Gerente de Obras e Infraestructura de la

<sup>5</sup> Artículo 17º DEL REGISTRO NACIONAL DE CARRETERAS – RENAC

El Registro Nacional de Carreteras – RENAC es un instrumento de gestión de carácter oficial en el que se inscriben las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras – SINAC. El referido registro incluirá, entre otros, información relacionada con sus longitudes, características generales de la superficie de rodadura y su valorización. El Registro Nacional de Carreteras – RENAC será conducido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles."

Municipalidad Provincial de Maynas-Loreto, remitió el informe técnico n.º 036-2024-RMR-SGRyP-GOI-MPM de 21 de marzo de 2024 (**Apéndice n.º 11**), indicando que no efectuó ningún registro del camino vecinal o rural del proyecto, tal como se señala a continuación:

[...]

## II). ANALISIS

[...]

*La municipalidad Provincial de Maynas, cuenta con el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) 2022-2026, aprobado con Ordenanza Municipal n.º 014-2022-A-MPM de fecha 12-08-2022, es un instrumento técnico y legal en el cual se encuentran clasificados las prioridades de los diferentes lugares [...]*

*Al respecto manifiesto que el suscrito ha verificado según la relación de proyectos elaborados de Caminos Vecinales o Rurales en nuestra base de datos, constata que esta Sub Gerencia de Estudios y Proyectos adscrita a la Gerencia de Obras e Infraestructura de la Municipalidad Provincial de Maynas, no efectuó ningún registro del camino vecinal o rural del proyecto "Mejoramiento del Camino Vecinal Emp. LO-103 (Nuevo San Juan) Div. San Juan de Puritanas – Villa Puerto Cruz; Div. Villa Puerto Cruz – Nuevo Mundo – San Juan de Puritana, Distrito de San Juan Bautista, Provincia de Maynas, Departamento de Loreto [...]"*

De otro lado, el **Término de Referencia de noviembre de 2018<sup>6</sup>**, dio alcances de las implicancias de una "unidad productora" para el proyecto de inversión, precisando lo siguiente:

## "21.0 ANEXOS

[...]

### II. IDENTIFICACIÓN

#### 6. UNIDAD PRODUCTORA DE SERVICIO (UP)

*Es un conjunto de recursos o factores productivos (infraestructura, equipos, personal, organización, capacidades de gestión, entre otros) que, articulados entre sí, tienen la capacidad de proveer bienes y/o servicios públicos a la población. En este caso, la UP es la carretera con todos sus elementos (puentes, obras de arte) y su operador que está a cargo del mantenimiento.*

*Para la ficha es necesario, asociarlo a la nomenclatura del Registro Nacional de Carreteras (RENAC) del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), escribirlo en forma completa.*

*En la ficha deberá adjuntarse una imagen de la UP, para ello se recomienda tener en cuenta los mapas viales del Sector [...]"*

De acuerdo con los términos de referencia, la unidad productora es la zona objeto de la intervención, denominada "camino vecinal", que, considerando una intervención a nivel de "mejoramiento", podría aumentar su calidad; asimismo, para ser considerada unidad productora, debía tener la capacidad de proveer bienes y/o servicios a la población, esto es, mínimamente, debía permitir a la población movilizarse de un lugar a otro, para ello, requería contar con una infraestructura definitiva y, para este caso, pudo haber sido una vía no pavimentada con soluciones básicas o con suelos estabilizados acompañados de obras de arte y puentes.

Asimismo, cabe precisar que el glosario de términos de uso frecuente en los proyectos de infraestructura vial, aprobado mediante Resolución Directoral n.º 02-2018-MTC-14 de 12 de enero de 2018, describe:

**"CAMINO:** Vía terrestre para el tránsito de vehículos motorizados y no motorizados, peatones y animales, con excepción de las vías férreas.

[...]

<sup>6</sup> Con el que se firmó el contrato de servicio de consultoría.

**CONSTRUCCIÓN:** Ejecución de obras de una vía nueva con características geométricas acorde a las normas de diseño y construcción vigentes.

[...]

**MEJORAMIENTO:** Ejecución de las obras necesarias para elevar el estándar de la vía mediante actividades que implican la modificación sustancial de la geometría y de la estructura del pavimento; así como la construcción y/o adecuación de los puentes, túneles, obras de drenaje, muros, y señalizaciones necesarias.

[...]

**VÍA:** Camino, arteria o calle, que comprende la plataforma y sus obras complementarias.”.

De ello, tenemos que un "camino" es una "vía" terrestre para el tránsito de vehículos, que debe estar compuesta por una plataforma y obras de arte, que permitan el tránsito de vehículos, en tal circunstancia, podría realizarse actividades de "mejoramiento" para elevar su estándar; asimismo, podemos afirmar que la ejecución de obras para proporcionar una vía nueva (no existente) amerita "construcción".

Al respecto, de acuerdo con la información proporcionada por la Dirección General de Información y Ordenamiento Forestal y de Fauna Silvestre de SERFOR, mediante oficio n.º D000201-2024-MIDAGRI-SERFOR-DGIOFFS de 20 de marzo de 2024, que adjunta el Reporte Multitemporal 2024056-2024 (Apéndice n.º 12), se aprecia la imagen satelital scope de 29 de octubre de 2018, respecto al eje proyectado del tramo I y II de la zona objeto de la intervención, conforme la imagen n.º 3:

Imagen n.º 3  
Imagen Satelital Planet Scope



Fuente: Imagen satelital planet scope, de fecha 29 de octubre de 2018, de SERFOR.

Elaborado por: Comisión de Control.

La imagen citada evidencia que no existía alguna vía que requiera de un mejoramiento para aumentar su calidad, pues, la zona objeto de la intervención ni siquiera se encontraba aperturada en su totalidad en el año en que se requirió la contratación del servicio de consultoría.

Asimismo, el reporte mencionado describe la deforestación que ha venido presentándose entre los años 2018 y 2023, sobre el eje proyectado, donde se ha desarrollado el servicio de consultoría,

0011

OPORTUNIDAD DE CONTROL INSTITUCIONAL - Jefe del CC  
PROVIAS DESCENTRALIZADO

PROVIAS DESCENTRALIZADO  
OPORTUNIDAD DE CONTROL INSTITUCIONAL - SUPERVISOR

PROVIAS DESCENTRALIZADO  
OPORTUNIDAD DE CONTROL INSTITUCIONAL - JEFE DE COMISION

PROVIAS DESCENTRALIZADO  
OPORTUNIDAD DE CONTROL INSTITUCIONAL - ABOGADO

para la elaboración de estudios de preinversión y definitivo; señalando, además, que no tienen registro de que a SERFOR se les haya solicitado alguna autorización de desbosque, conforme describen en sus conclusiones:

"- Mediante la revisión del catastro forestal no se tiene la solicitud y/o autorización de desbosque en el Eje Proyectado del proyecto "Mejoramiento del Camino Vecinal Emp. LO-103 (Nuevo San Juan) – Dv. San Juan Puritanas – Villa Puerto Cruz; Dv. Villa Puerto Cruz.

- Mediante el análisis realizado con las imágenes satelitales PlanetScope desde el año 2018 al 2023 se identificó deforestación en las proximidades del Eje Proyectado en un área total de 17.08 hectáreas, se ha incluido las imágenes por año en el presente reporte"

Lo descrito líneas anteriores evidencia que la Entidad no consideró la real naturaleza de la zona objeto de la intervención, gestionando un proyecto de inversión a nivel técnico de "mejoramiento y rehabilitación" para camino vecinal que no existía, motivo por el cual no cuenta con registro de jerarquización ni clasificación hasta la fecha, conforme lo exigían las normativas señaladas; asimismo, la zona objeto de la intervención tampoco cumplía con características técnicas físicas para ser considerado un "camino vecinal" como unidad productora de servicio.

#### Del Programa de Apoyo al Transporte Sub Nacional (PATS)

El referido requerimiento del proceso de selección, según los Términos de Referencia, se formuló en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS).

El referido programa es regulado por su manual de operaciones, aprobado mediante Resolución Directoral n.º 379-2016-MTC/21 y modificatorias<sup>7</sup> (**Apéndice 13**), que, respecto a los proyectos de inversión a financiar, regula:

"[...]"

#### 2.2. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y COMPONENTES

El PATS responde a las orientaciones estratégicas y a la política sectorial del MTC establecida en su Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, por lo que su objetivo central y estrategia se sustentan en tres elementos básicos: la inclusión social, el desarrollo de la competitividad y la descentralización. Especialmente el PATS propone:

- **Promover la inclusión social mediante inversiones de rehabilitación y mejoramiento y mantenimiento de vías en el ámbito de los distritos más pobres priorizados por el Fondo para la Inclusión Económica en Zonas Rurales (FONIE) del Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social (MIDIS). [...]**

"[...]"

Para el cumplimiento de los objetivos del PATS, descritos en la sección 2.1, este se ha estructurado en cuatro componentes. Así:

#### 2.2.1 COMPONENTE 1.- INFRAESTRUCTURA VIAL VECINAL PARA LA INTEGRACIÓN E INCLUSIÓN SOCIAL.

Las inversiones para rehabilitación y mejoramiento de las vías se realizarán de manera diferenciada en el ámbito de inclusión social y en el de corredores logísticos. [...]"

**En este componente se financiarán las obras civiles de rehabilitación y mejoramiento de caminos, la supervisión de las obras y los estudios correspondientes (preinversión y definitivo). [...]"** (Lo resaltado en negrita es nuestro)

<sup>7</sup> Resolución Directoral n.º 416-2018-MTC/21 de 31 de diciembre de 2018, Resolución Directoral n.º 086-2019-MTC/21 de 27 de marzo de 2019 y Resolución Directoral n.º 270-2019-MTC/21 de 8 de agosto de 2019.

Es decir, el Programa de Apoyo al Transporte Sub Nacional (PATS) se creó para promover la inclusión social a través de cuatro componentes, siendo el primero: infraestructura vial vecinal para la integración e inclusión social, en el que se habría incorporado el proyecto de inversión descrito líneas anteriores. Este primer componente implica el financiamiento de obras civiles de rehabilitación y mejoramiento de caminos, la supervisión de las obras y los estudios correspondientes (preinversión y definitivo), mas no consideraba el financiamiento a proyectos que concebían la "construcción" (hoy denominado "creación")<sup>1</sup> como nivel de intervención.

En ese sentido, el hecho de que la Entidad gestionara el proyecto de inversión como si se tratara de una vía existente, concibiendo una intervención de "mejoramiento", cuando tenía la necesidad de otro nivel de intervención: "construcción" (hoy denominado "creación")<sup>1</sup>, coadyuvó a que pueda ser financiado con el presupuesto otorgado al (PATS), lo cual no hubiese sido factible de ser el caso que el proyecto de inversión hubiese considerado una intervención de "construcción" (hoy denominado "creación")<sup>1</sup>, como realmente necesitaba.

**b) Respecto a la variación de la concepción técnica del proyecto de inversión durante la ejecución del servicio de consultoría**

**Preinversión: Ficha Técnica Estándar**

Durante la ejecución del servicio de consultoría, el Consultor a cargo de la elaboración de los estudios de preinversión y estudio definitivo, mediante carta n.º 006-2019/CHN<sup>8</sup> de 29 de abril de 2019 (**Apéndice n.º 14**), remitió a la Entidad (con atención a la Gerencia de Estudios) el Informe n.º 1 "ficha técnica estándar" y anexo B "componente socio ambiental" con la descripción de "Mejoramiento del camino vecinal\_Emp. LO-103 (Nuevo San Juan) – Dv. San Juan de Puritanas – Villa Puerto Cruz; Emp. Vía no clasificada - Nuevo Mundo – San Juan de Puritana, Distrito San Juan Bautista – Provincia Maynas - Departamento Loreto", en el cual se planteó la alternativa de solución siguiente:

"[...]"

**11. DESCRIPCION DE LA SOLUCION PLANTEADA**

*"Mejoramiento del camino vecinal: Emp. LO-103 (Nuevo San Juan) – Dv. San Juan de Puritana – Villa Puerto Cruz; Emp. Vía no clasificada – Nuevo Mundo – San Juan - San Juan de Puritana, distrito de Nauta de la provincia de Loreto, del departamento de Loreto." a nivel de superficie de rodadura con afirmado estabilizado.*

*Mejoramiento y construcción del camino con una longitud de 11.8 km, a nivel de afirmado estabilizado de 0.30 m de espesor, con ancho de calzada de 0.50 m y bermas de 0.90 a cada lado. Construcción de obras de arte y drenaje. Cunetas de tierra, 26 alcantarillas TMC de 36" y 13 alcantarillas de marco de concreto armado. Colocación de señalización vial."*

En virtud a la carta presentada por el Consultor, el administrador de contrato, Roberto Teodoro Cerrón Poma, mediante Informe n.º 040-2019/RTCP de 16 de mayo de 2019 (**Apéndice n.º 15**), remitió a la gerente de la Gerencia de Estudios los resultados de la evaluación realizada por los especialistas de la Gerencia de Estudios, al informe n.º 1 "ficha técnica estándar", a fin de que sean subsanadas por el Consultor.

<sup>8</sup> Cabe precisar que mediante oficio n.º 003-2024-MTC/21.OCI-SRRI-PURITANA de 12 de febrero de 2024, la comisión de recopilación solicitó a la Gerencia de Estudios, entre otra información, proporcionar los documentos técnicos que acompañan la carta 006-2019/CHN. En respuesta, la Gerencia de Estudios, mediante memorando n.º 324-2024-MTC/21.GE de 15 de febrero de 2024, remitió el informe n.º 048-2024-MTC/21.GE/LAOG de 15 de febrero de 2024, mediante el cual indicó que el referido documento "[...] no obra en la Gerencia de Estudios, debido a que ese informe (ficha técnica estándar) fue declarado observado, por lo que se procedía a realizar la devolución al consultor para que pudiera presentar el informe con las subsanaciones correspondientes".

Las observaciones emitidas por los especialistas fueron las siguientes:

- Especialista en topografía, trazo y diseño vial:

El especialista, Jesús Ramiro Malpartida Vidal, mediante informe n.º 031-2019-MTC/21.GE/JRMV de 15 de mayo de 2019 (**Apéndice n.º 15**), indica entre otros aspectos lo siguiente:

[...]

*"Los primeros 40% de los tramos, el nivel de intervención debería ser considerado como **mejoramiento**. De acuerdo a la ficha de topografía y trazo se observa que el 60% restante de los tramos será una apertura, en consecuencia, el nivel de intervención en este tramo será a nivel de **construcción** o vía nueva. (Lo resaltado en negrita es nuestro)"*

*Se podrá optimizar el diseño geométrico de la sección de la vía al mínimo valor posible establecidos en el manual de la D.G.-2018 obteniendo: ancho de calzada 4.00m, bermas 0.50m, total ancho de plataforma en tangente 5.00m. se proponen estos parámetros mínimos de diseño geométrico para no alejarnos mucho de la línea de costo."*

Como es de observar, el especialista indicó que la intervención debía ser considerada bajo la concepción técnica de "mejoramiento y construcción" y no solo "mejoramiento".

- Especialista en estudio de tráfico:

El especialista, Roger Williams Moscol Moncada, mediante informe n.º 016-2019-MTC/RWMM de 14 de mayo de 2019 (**Apéndice n.º 15**), indica entre otros aspectos lo siguiente:

[...]

**ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL ESTUDIO DE TRAFICO**

3.2. La peculiaridad de este proyecto es que actualmente la vía no es transitable, motivo por el cual se hicieron mediciones en diferentes puntos con la finalidad de medir el tráfico desviado que tendrá la carretera cuando se ponga en operación, actualmente los pobladores se movilizan por medio de canoas y/o a pie dependiendo de la distancia de los viajes que realizan [...].

3.3. Debido a que la vía en estudio no existe, no se realizó el control de velocidades.

**CONCLUSIONES**

4.1. Por lo expuesto y en base a las estimaciones realizadas, se concluye que el informe de estudio de tráfico se encuentra observado."

Al respecto, el especialista se pronunció indicando que la "vía" objeto del estudio no existía y que no era transitable.

- Especialista en evaluación socioeconómica:

El especialista, Sara Santa María Morales, mediante informe n.º 025-2019-MTC/21.GE/SSM de 15 de mayo de 2019 (**Apéndice n.º 15**), indica entre otros aspectos lo siguiente:

"2.3.

[...]

*La alternativa plantea mejoramiento y construcción, por lo que deberá señalar las longitudes y tramos de cada inversión. Así mismo tener en cuenta las observaciones planteadas en el Informe n.º 031-2019-MTC/21.GE/JRMW (Especialidad de Topografía, trazo y diseño).*

2.4. En la estructura del costo de intervención señala como costo por elaboración del estudio definitivo el 10% del costo de obra; sin embargo, esto deberá reflejar el costo real que le corresponde de acuerdo a su contrato (expediente técnico).

[...]

**3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

0014

[...]

3.1. Si de acuerdo a lo planteado en el Informe N° 031-2019-MTC/21.GE/JRMV, del especialista en Topografía, Trazo y Diseño Vial, el proyecto contempla las intervenciones de "mejoramiento y Construcción...", siendo que, Construcción no se encuentra prevista en el Programa de Apoyo al Transporte Subnacional PATS; en ese sentido, la ejecución de la obra no podrá ser financiada con recursos del Programa, se recomienda tener definido el trazo y la respectiva naturaleza de intervención. [...]"

En ese sentido, el especialista indicó que en la ficha técnica estándar se debe definir el trazo y la naturaleza de intervención, así como advirtió el riesgo de la ejecución por el financiamiento del servicio de consultoría, al evidenciarse que se trataba de una "construcción" y no un "mejoramiento", con lo cual no podría ser financiado con presupuesto del PATS.

- Especialista en medio ambiente:

El especialista, Ángel Pavel Sosa Espinoza, mediante informe n.° 059-2019-MTC/21.GE/ASE de 7 de mayo de 2019 (**Apéndice n.° 15**), indica lo siguiente:

[...]

En tal sentido, se ha procedido a revisar el documento en mención, habiéndose encontrado que se ha desarrollado lo establecido en los términos de referencia; por lo cual, se recomienda aprobar el informe 1 ficha técnica estándar – componente ambiental".

Al respecto, el especialista indicó que lo referido a su especialidad se desarrolló de acuerdo a lo establecido en los términos de referencia.

- Especialista en geología y geotecnia:

El especialista, Natalie Sánchez Vargas, mediante informe n.° 25-2019/NSV de 15 de mayo de 2019 (**Apéndice n.° 15**), indica lo siguiente:

[...]

De acuerdo a los términos de referencia del proyecto, en la ficha técnica estándar se debe realizar una evaluación general de las especialidades básicas de ingeniería para en base de ella sustentar la ficha técnica estándar.

En la ficha técnica estándar presentada por el Consorcio Hidro Naylamp, falta adjuntar el Formato n° 7 relacionado a los puntos críticos, tema concerniente a la Especialidad de Geología, por lo que se pide solicitar al Consultor, adjuntar la información faltante".

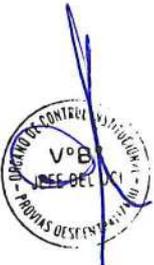
Al respecto, el especialista indicó que se debe recoger una evaluación general de las especialidades básicas de ingeniería para sustentar la ficha técnica estándar y respecto a su especialidad solicitó que se adjunte la información faltante.

- Especialista en metrados, costos, presupuestos y programa de ejecución de obra:

El especialista, Jorge Dante Moncada Del Águila, mediante informe n.° 011-2019-MTC/21.UGE/JDMDA de 16 de mayo de 2019 (**Apéndice n.° 15**), indica entre otros aspectos lo siguiente:

[...]

- Se entiende que, en esta etapa si bien es cierto, no se encuentran con los estudios definitivos, el consultor tiene que haber contemplado la(s) solución (es) más óptimas y más cercanas a nivel conceptual a lo que se desarrollará el Estudio definitivo, y de esta manera se encuentren plasmadas en el presupuesto estimado alcanzando en su Informe n.° 01.
- El consultor deberá atender las observaciones que realicen los demás especialistas de Provias Descentralizado al Informe n.° 01, y actualizar el presupuesto estimado de ser necesario [...].



Posteriormente, la gerente Nelly Vargas Pasapera, de la Gerencia de Estudios, mediante oficio n.º 516-2019-MTC/21.GE de 17 de mayo de 2019 (**Apéndice n.º 16**), remitió al Consultor los resultados de la evaluación al informe n.º 1 "ficha técnica estándar" con observaciones, además de recomendaciones y opiniones, para que las subsane dentro del plazo establecido en los términos de referencia.

En respuesta, el Consultor, mediante carta n.º 007-2019/CHN<sup>9</sup> de 27 de mayo de 2019 (**Apéndice n.º 17**), presentó nuevamente el producto – ficha técnica estándar, respecto del cual, los especialistas de la Gerencia de Estudios emitieron diferentes observaciones, recogidas por el administrador de contratos, Roberto Teodoro Cerrón Poma, quien emitió el informe n.º 064-2019/RTCP de 5 de setiembre de 2019 (**Apéndice n.º 18**), habiendo evaluado el levantamiento de observaciones por parte del Consultor y realizando nuevas observaciones y recomendaciones al producto presentado, a efecto de que sean subsanadas por el Consultor

Las observaciones realizadas por los especialistas fueron las siguientes:

- Especialista de estudio de tráfico:

El especialista, Roger Williams Moscol Moncada, mediante informe n.º 024-2019/RWMM de 17 de junio de 2019 (**Apéndice n.º 18**), dio la conformidad al estudio de tráfico; sin embargo, entre lo más resaltante indicó lo siguiente:

[...]

*La peculiaridad de este proyecto es que actualmente la vía no es transitable, motivo por el cual se hicieron mediciones en diferentes puntos con la finalidad de medir el tráfico desviado que tendrá la carretera cuando se ponga en operación, actualmente los pobladores se movilizan por medio de canoas y/o a pie dependiendo de la distancia de los viajes que realizan.*

[...]

*Para el tráfico normal debido a que no existe dado que no se tiene la carretera, se ha contabilizado el tráfico fluvial en canoas (tramo villa puerto cruz – san juan de puritana) y peatones (tramo nuevo san juan - villa puerto cruz), esta modalidad de transporte se ha convertido a vehículos (1 cano = 1 vehículo), dado que el transporte fluvial pasará a terrestre dado que en los meses de mayo y junio desaparece o se seca por la temporada de sequía en la zona [...]*

El especialista reiteró que la vía no es transitable y que no se tiene la carretera, por lo que se realizó una proyección de tráfico desviado para el proyecto.

- Especialista en metrados, costos, presupuestos y programa de ejecución de obra:

El especialista, Jorge Dante Moncada Del Águila, mediante informe n.º 013-2019-MTC/21.UGE/JDMDA de 11 de junio de 2019 (**Apéndice n.º 18**), concluyó que el Consultor ha tomado en cuenta las observaciones y ha coordinado con los demás especialistas de la Gerencia de Estudios para volcarlo en la presentación del presupuesto estimado alcanzado en el informe 1 subsanado.

Al respecto, el especialista solicitó que se tome en cuenta las observaciones de las especialidades y se actualice el presupuesto estimado.

<sup>9</sup> Cabe precisar que, mediante oficio n.º 002-2024-MTC/21.OCI-SRRI-PURITANA de 31 de enero de 2024, la comisión de recopilación solicitó a la Gerencia de Estudios, entre otros documentos, proporcionar los documentos técnicos que acompañan la carta 007-2019/CHN. En respuesta, la Gerencia de Estudios, mediante memorando n.º 221-2024-MTC/21.GE de 1 de febrero de 2024, remitió el informe n.º 035-2024-MTC/21.GE/LAOG de 1 de febrero de 2024, mediante el cual indicó lo siguiente: "La documentación técnica que sustenta el levantamiento de las observaciones no ha sido ubicada, [...] muy probablemente porque se trababa de información en proceso de revisión las cuales aún mantenían observaciones, es decir no estaban conformes, por lo que estas pasaban a ser eliminadas".

- Especialista en proyectos, que se pronunció sobre la especialidad de topografía, trazo diseño vial y señalización:

El especialista, Edgar Alexander Marroquín Cayo, mediante informe n.º 018-2019-MTC/21.GE/EAMC de 14 de junio de 2019 (**Apéndice n.º 18**), concluyó lo siguiente:

"[...]"

Por tal motivo, se informa de que la ficha técnica estándar estipula lo indicado en el formato n.º 2, el cual ha sido debidamente presentado por el CONSORCIO HIDRO NAYLAMP, por lo que se informa la conformidad correspondiente". (Lo subrayado es nuestro).

Advirtiéndose que el especialista no emitió pronunciamiento respecto a las observaciones emitidas en el Informe n.º 031-2019-MTC/21.GE/JRMV de 15 de mayo de 2019 (**Apéndice n.º 15**) del especialista en Topografía, trazo y diseño vial n.º 1, omitiendo las observaciones, consideraciones e implementación de las mismas en la carta n.º 007-2019/CHN. de 27 de mayo de 2019 (**Apéndice n.º 17**).

- Especialista en geología y geotécnica:

El referido especialista, Natalie Sánchez Vargas, mediante informe n.º 029-2019/NSV de 13 de junio de 2019 (**Apéndice n.º 18**), concluyó lo siguiente:

"[...]"

Por lo antedicho se informa que el formato n.º 7, concerniente a puntos críticos (referente a la especialidad de geólogo) ha sido debidamente presentado y sustentado por el CONSORCIO HIDRO NAYLAMP, por lo que se informa la conformidad correspondiente". (Lo subrayado es nuestro).

Al respecto, el especialista otorgó la conformidad, respecto a su especialidad.

- Especialista en suelos y pavimentos:

El referido especialista, Liset Oriana Hurtado Espinoza, mediante informe n.º 044-2019-MTC/21.GE/LOHE de 17 de junio de 2019 (**Apéndice n.º 18**), concluyó lo siguiente:

"[...]"

Finalmente se concluye que el consultor presenta la información mínima requerida por los términos de referencia para esta etapa del estudio. Por tanto, la ficha técnica estándar del estudio en mención se da por APROBADO". (Lo subrayado es nuestro).

Al respecto, el especialista aprobó la ficha técnica estándar, respecto a su especialidad.

- Especialista en estructuras y obras de arte:

El especialista, Juan David Gamboa Quilcate, mediante informe n.º 011-2019/JDQG de 17 de junio de 2019 (**Apéndice n.º 18**), concluyó lo siguiente:

"[...]"

Revisado los formatos n.º 05 y n.º 05B, de la ficha técnica estándar, se encontró que la descripción es adecuada con lo que muestran las imágenes". (Lo subrayado es nuestro).

Al respecto, el especialista otorgó la conformidad, respecto a su especialidad.

0017

- Especialista en hidrología y drenaje:

El referido especialista, Rene Antonio Huachos Canchari, mediante informe n.º 007-2019-MTC/21.GE/RHC de 17 de junio de 2019 (**Apéndice n.º 18**), concluyó lo siguiente:

"[...]"

*Se procedió a revisar el documento en mención, habiéndose encontrado que se ha desarrollado conforme lo establecido en los términos de referencia, por lo cual se recomienda su aprobación.*"  
(Lo subrayado es nuestro).

Adicionalmente, el administrador de contratos, Roberto Teodoro Cerrón Poma, indicó haber formado una comisión de servicios en compañía del personal técnico en formulación, evaluación, revisión y verificación de PIP, a fin de llevar a cabo una visita de reconocimiento a la zona, en la Región de Loreto, emitiéndose los siguientes informes:

- Especialista en proyectos – topografía, trazo diseño vial y señalización:

El especialista, Edgar Alexander Marroquín Cayo, mediante informe n.º 034-2018-MTC/21.GE/EAMC de 2 de setiembre de 2019 (**Apéndice n.º 18**), indica entre otros aspectos lo siguiente:

"[...]"

3. ANALISIS

- *Visita a campo, recorrido y medición del ancho de vía a ser evaluada.*
- *Se evidencio que el ancho de la vía existente cuenta con lo necesario para el tránsito de vehículos.*
- *Se evidenciaron zonas de cruces de agua que afectan la vía existente por la falta de una estructura que proteja la superficie de rodadura.*

5. CONCLUSIONES:

5.1. *Por tal motivo, se informa que la vía cuenta con los requisitos mínimos para realizar la intervención planteada.*

6. RECOMENDACIONES

6.1. *Utilizar la norma vigente del manual de diseño geométrico de la vía y el Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras para señalización [...].*

Advirtiéndose que el especialista manifiesta que la vía cuenta con los requisitos mínimos para la intervención planteada.

- Personal técnico en formulación, evaluación, revisión y verificación de PIP – comisión de servicios a la región de Loreto:

El personal técnico, Gabriel Mesias Quispe, mediante informe n.º 009-2019-CONSULTOR.PREINVERSION/GMQ de 3 de setiembre de 2019 (**Apéndice n.º 18**), indica entre otros aspectos lo siguiente:

"2. ANALISIS

"[...]"

*"Por las características actuales del proyecto, la vía no es transitable, motivo por el cual se hicieron mediciones en diferentes puntos con la finalidad de medir el tráfico desviado que tendrá la carretera cuando se ponga en operación [...]"*

3. RECOMENDACIÓN

"[...]"



*"Diseñar un adecuado planteamiento técnico de la alternativa de solución y luego sincerar los costos de inversión. Por ende, actualizar la evaluación económica [...]"*

El personal técnico evidencia que la vía no es transitable, lo que se contradice con lo indicado por el Especialista en proyectos -Topografía, trazo y diseño vial, quien en su informe n.º 034-2018-MTC/21.GE/EAMC de 2 de setiembre de 2019 (**Apéndice n.º 18**) indicó que la vía cumple con los requisitos mínimos para la intervención; siendo que ambos profesionales fueron parte de la comisión de servicios que efectuó el reconocimiento de la zona.

- Especialista en Evaluación Socioeconómica:

La especialista, Sara Santa María Morales, mediante informe n.º 051-2019-MTC/21.GE/SSM de 4 de setiembre de 2019 (**Apéndice n.º 18**), concluyó lo siguiente:

*"[...]"*

2. ANÁLISIS

2.1. Se realizó la visita a la zona del proyecto los días 01 al 03 de agosto por el especialista en proyectos, personal técnico en formulación, evaluación, revisión y verificación de PIP y del administrador de contrato del proyecto a fin de evaluar in situ los aspectos propios de la misma a ser considerados en el proceso de revisión de los informes presentados y por presentar pro parte del consultor encargado de la elaboración del proyecto.

2.2. Los especialistas antes mencionados con documentos adjuntos informaron respecto a la evaluación en campo realizada en la zona del proyecto, indicando algunas observaciones, por lo que el consultor deberá absolver las observaciones planteadas.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.1. El estudio de pre inversión a nivel de ficha técnica estándar, se encuentra observado por los especialistas que realizaron la evaluación en campo [...]"

La especialista observó el estudio en atención a las observaciones realizadas en la visita in situ del proyecto por los especialistas.

Seguidamente, la gerente Nelly Vargas Pasapera, de la Gerencia de Estudios, mediante oficio n.º 981-2019-MTC/21.GE de 6 de setiembre de 2019 (**Apéndice n.º 19**), remitió al Consultor las observaciones realizadas por segunda vez al producto – ficha técnica estándar, a fin de que sean subsanadas por el Consultor.

En respuesta, el Consultor, mediante carta n.º 021-2019/CHN de 19 de setiembre de 2019 (**Apéndice n.º 20**), remitió a la Entidad el levantamiento a las observaciones realizadas por segunda vez, respecto del cual, el Administrador de Contrato, Luis Adrián Otoya Ghiglino, mediante informe n.º 016-2019-LAOG de 8 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 21**), remite la evaluación al levantamiento de observaciones del informe n.º 1 "ficha técnica estándar", el cual concluye que, de acuerdo al informe de todos los especialistas, se encuentran con la conformidad respectiva, a excepción de la evaluación económica, por lo que el Consultor deberá presentar el informe de levantamiento de observaciones, respecto a la actualización de los cuadros de la evaluación económica, indicando al Consultor actualizar los cuadros de la evaluación económica, tal como se detalla:

- Especialista en estudios de tráfico:

El especialista, Roberto Arturo Carranza Urbina, mediante informe n.º 045-2019/RACU de 5 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 21**), concluyó lo siguiente:

*"[...]"*

*Por lo expuesto y en base a las estimaciones realizadas, se concluye que el informe de estudio de tráfico (ficha técnica estándar) del Camino vecinal: EMP. LO-103 (NUEVO SAN JUAN) – DV. SAN JUAN DE PURITANAS – VILLA PUERTO CRUZ; DV. VILLA PUERTO CRUZ - NUEVO MUNDO*



0019

– SAN JUAN DE PURITANA, DISTRITO SAN JUAN BAUTISTA – PROVINCIA MAYNAS -  
DEPARTAMENTO LORETO, L= 11.65 km, se encuentra conforme”.

Al respecto, el especialista otorgó la conformidad, respecto a su especialidad.

- Especialista en suelos y pavimentos:

La especialista, Liset Oriana Hurtado Espinoza, mediante informe n.º 096-2019-MTC/21.GE/LOHE de 8 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 21**), concluyó lo siguiente:

[...]

*Finalmente se concluye que el consultor presenta la información mínima requerida por los términos de referencia para esta etapa del estudio. Por tanto, la ficha técnica estándar del estudio en mención se da por COMPATIBLE”.*

En relación a lo señalado, el especialista otorgó la conformidad, respecto a su especialidad.

- Servicio en evaluación de metrados, costos, presupuestos y programa de ejecución de obra:

El especialista, Jorge Dante Moncada Del Águila, mediante informe n.º 036-2019-MTC/21.UGE/JDMA de 8 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 21**), concluyó lo siguiente:

[...]

*De la revisión de la estructura del presupuesto estimado de la ficha técnica estándar del Camino vecinal: EMP. LO-103 (NUEVO SAN JUAN) – DV. SAN JUAN DE PURITANAS – VILLA PUERTO CRUZ; DV. VILLA PUERTO CRUZ - NUEVO MUNDO – SAN JUAN DE PURITANA, DISTRITO SAN JUAN BAUTISTA – PROVINCIA MAYNAS - DEPARTAMENTO LORETO, L= 11.65 km, se concluye:*

*El consultor cumple con la entrega de los formatos de estructura de presupuesto estimado. (hoja de cálculo 3. Costo de la ficha técnica estándar)”.*

En ese sentido, el especialista otorgó la conformidad, respecto a su especialidad.

- Especialista en hidrología y drenaje:

El especialista, Rene Antonio Huachos Canchari, mediante informe n.º 018-2019-MTC/21.GE/RHC de 18 de octubre de 2019 (**Apéndice n.º 21**), recomienda la conformidad.

[...]

*Al respecto, habiendo evaluado y verificado el desarrollo del informe técnico n.º 1 (ficha técnica estándar) conforme lo establecido en los términos de referencia, se recomienda brindar la conformidad al informe técnico n.º 01 en lo referente a los formatos de campo de obras de arte y drenaje”.*

Al respecto, el especialista otorgó la conformidad, respecto a su especialidad.

Luego, la gerente Nelly Vargas Pasapera, de la Gerencia de Estudios, mediante oficio n.º 1324-2019-MTC/21.GE de 11 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 22**), remitió al Consultor las observaciones al informe n.º 1, en el cual recomienda la subsanación en la especialidad de evaluación socioeconómica, en un plazo máximo de 10 días calendario, de acuerdo con los términos de referencia.



0020

En respuesta, el Consultor mediante carta n.º 022-2019/CHN de 18 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 23**), remitió a la Entidad el levantamiento a las observaciones realizadas a la ficha técnica estándar en la especialidad de evaluación económica. Al respecto, el Administrador de Contratos de la Entidad, Luis Adrián Otoy Ghigliano, mediante informe n.º 017-2019-LAOG de 19 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 24**), otorgó la aprobación a la ficha técnica estándar presentada por el consultor.

Asimismo, Erik Abner Tuesta Solís, responsable de la Unidad Formuladora de la Entidad, mediante informe n.º 156-2019-MTC/21.GE/EATS de 19 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 24**), otorgó la aprobación a la ficha técnica estándar, en el extremo de la especialidad socioeconómica.

Posteriormente, la gerente Nelly Vargas Pasapera, de la Gerencia de Estudios, mediante oficio n.º 1374-2019-MTC/21.GE de 19 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 25**), comunicó al Consultor la conformidad al informe n.º 1 "ficha técnica estándar", de acuerdo al informe n.º 017-2019-LAOG de 19 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 24**), emitido por el Administrador de Contratos.

En este punto, es propicio resaltar que, respecto al objetivo del proyecto de inversión, la Directiva n.º 001-2019-EF/63.01 aprobada mediante Resolución Directoral n.º 001-2019-EF/63.01 de 23 de enero de 2019 y modificatorias, en sus artículos 5º y 10º, describe lo siguiente:

**"Artículo 5º Definiciones:**

[...]

**Concepción técnica:** Se refiere a la alternativa de solución con la que se busca lograr el objetivo central del proyecto de inversión, acorde con la evaluación técnica y económica realizada en la ficha técnica o el estudio de preinversión, según corresponda. La ejecución de dicha alternativa de solución debe permitir lograr la meta de producto asociada al cierre de las brechas identificadas y priorizadas en la programación multianual de inversiones".

Precisando que la alternativa de solución planteada para el proyecto de inversión debe tener como fin lograr el objetivo central del proyecto de inversión, debiendo ir acorde, entre otros, con una evaluación técnica.

Al respecto, el producto – ficha técnica estándar (**Apéndice n.º 26**) elaborado por el Consultor y aprobado por la Entidad, describía como objetivo del proyecto de inversión el "proveer adecuadas condiciones de transitabilidad vial"<sup>10</sup> en la zona, la cual habría requerido una intervención a nivel de "construcción" (hoy denominado "creación")<sup>1</sup>, no obstante, plantearon como alternativa de solución una intervención de nivel de "mejoramiento"; por lo que, no iba a conllevar al logro del objetivo del proyecto de inversión.

Pese a ello, y sumado a las reiteradas alertas que requerían reevaluar el nivel de intervención, Erik Abner Tuesta Solís, responsable de la Unidad Formuladora, mediante informe n.º 031-2020-MTC/21.GE/EATS de 6 de marzo de 2020 (**Apéndice n.º 27**), informó a la Gerencia de Estudios la "DECLARATORIA DE VIABILIDAD DEL PROYECTO DE INVERSIÓN", considerando una intervención a nivel de "mejoramiento", conforme había sido planteado inicialmente. Ello, transgredió lo regulado en el ítem 6 del numeral 26.2 del artículo 26º de la

<sup>10</sup> "9.1 Objetivo

Adecuadas condiciones de transitabilidad vial del Camino Vecinal: Emp. LO-103 (Nuevo San Juan) – Dv. San Juan de Puritana – Villa Puerto Cruz; Dv. Villa Puerto Cruz – Nuevo Mundo - San Juan de Puritana del Distrito de San Juan Baulista, de la Provincia de Maynas, del Departamento de Loreto"



Directiva n.º 001-2019-EF/63.01<sup>11</sup>, que exige que las declaratorias de viabilidad se otorguen siempre que cumplan con requisitos, entre ellos, considerando los parámetros y normas técnicas sectoriales; sin embargo, conforme se ha desarrollado en el presente informe, se inobservaron una pluralidad de normas sectoriales.

Asimismo, el Administrador de Contratos de la Entidad, Luis Adrián Otoy Ghigliano, mediante informe n.º 27-2020-MTC/21.GE/LAOG de 9 de marzo de 2020 (**Apéndice n.º 28**), remitió al gerente de la Gerencia de Estudios la "DECLARATORIA DE VIABILIDAD DEL PROYECTO DE INVERSIÓN".

Posteriormente, el gerente Walter Pineda Sánchez, de la Gerencia de Estudios, mediante oficio n.º 473-2020-MTC/21.GE de 11 de marzo de 2020 (**Apéndice n.º 29**), aprobó y comunicó al Consultor la "DECLARATORIA DE VIABILIDAD", en atención al informe n.º 27-2020-MTC/21.GE/LAOG de 9 de marzo de 2020 (**Apéndice n.º 28**), **recomendando continuar con la siguiente etapa del contrato (elaboración del estudio definitivo), considerando como inicio de plazo al día siguiente de recibida la presente comunicación.**

Así, tenemos que los especialistas de la Gerencia de Estudios emitieron diferentes observaciones a la ficha Técnica Estándar, que incidían en advertencias que llevaban a plantear la reconsideración del nivel de intervención y sobre aspectos del financiamiento con presupuesto de PATS; no obstante, los profesionales de la Gerencia de Estudios continuaron con la gestión del proyecto de inversión, hasta declarar la viabilidad de la ficha técnica estándar, manteniendo la concepción técnica de mejoramiento, en lugar de "construcción" (hoy denominado "creación")<sup>1</sup> y gestionarla como tal; inobservando, además, los criterios que desarrolla la norma del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, para dicho efecto. Ello, dio lugar al inicio de la etapa de inversión, en el que el Consultor elaboraría los componentes del estudio definitivo.

#### **Inversión: Estudio Definitivo.**

El producto final del estudio definitivo elaborado por el Consultor<sup>12</sup> contiene imágenes que permiten conocer la realidad de la zona objeto del proyecto de inversión, conforme se detalla a continuación:

El volumen II "Estudio de suelos, canteras, fuentes de agua y pavimentos", numeral 2 "descripción de la vía" (**Apéndice n.º 30**), contiene lo siguiente:

- ✓ Respecto al tramo I: Emp. LO-103 (Nuevo San Juan) – Dv. San Juan de Puritana – Villa Puerto Cruz, destaca lo siguiente:

**"Sector: km 0+000 – km 3+500**

*La plataforma de la vía es prácticamente suelo natural, se desarrolla en una topografía levemente ondulada con orientación SE, la plataforma de este sector es de regular a malo con un ancho promedio de 4.5m [...]"*

<sup>11</sup> "Artículo 26. Declaración de viabilidad

[...]

26.2 La declaración de viabilidad de un proyecto de inversión solo puede otorgarse si se cumple con los siguientes requisitos:

[...]

6. Las fichas técnicas y los estudios de preinversión del proyecto de inversión han sido elaborados considerando los parámetros y normas técnicas sectoriales y los Parámetros de Evaluación Social según el Anexo N° 11: Parámetros de Evaluación Social."

<sup>12</sup> Proporcionado a la comisión, mediante memorando n.º 044 - 2024 - MTC/21.GE de 10 de enero de 2024.

Acompañado de la siguiente imagen:

**Imagen n.º 4**  
**Tramo I: progresiva km 0+000 – km 3+500**



Fuente: Estudio Definitivo, volumen II "estudio de suelos", numeral 2 "descripción de la vía".  
Elaborado por: Comisión de Control

"Sector: km 3+500 – km 7+513,792

*Se encuentra en estado natural, con sendero peatonal rodeado de maleza, arbustos y árboles hasta el final del tramo. Se desarrolla en una topografía levemente ondulada con orientación SE".*

Acompañado de la siguiente imagen:

**Imagen n.º 5**  
**Tramo I: progresiva km 3+500 – km 7+513,792**



Fuente: Estudio Definitivo, volumen II "estudio de suelos", numeral 2 "descripción de la vía".  
Elaborado por: Comisión de Control

- ✓ Respecto al tramo II: Emp. Vía no clasificada – Nuevo Mundo – San Juan – San Juan Bautista, destaca lo siguiente:

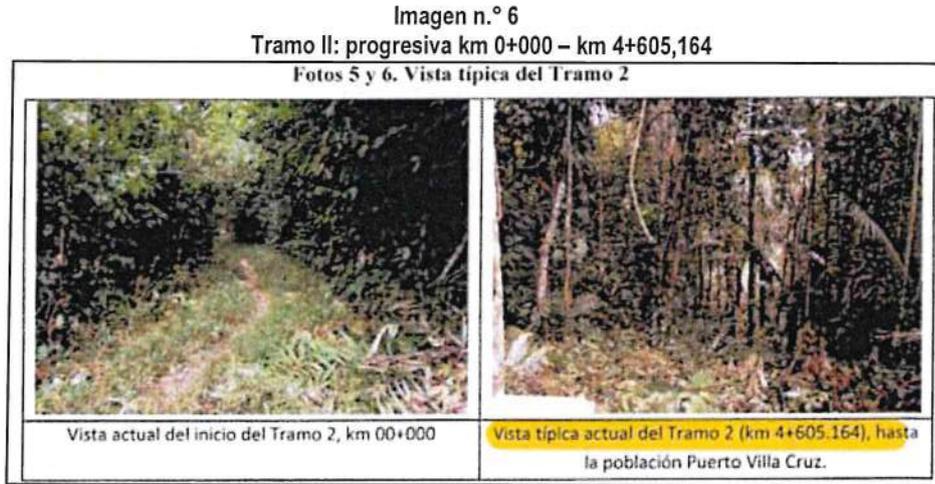
"Sector: km 0+000 – km 4+605,164

*Sector que cuenta con algunos tramos con senderos peatonales, en otros la vía proyectada atraviesa zona boscosa natural propia de la zona hasta la población de San Juan de Puritana, se desarrolla una topografía levemente ondulada con orientación N.E".*



0023

Acompañado de la siguiente imagen:



Fuente: Estudio Definitivo, volumen II "estudio de suelos", numeral 2 "descripción de la vía".  
Elaborado por: Comisión de Control

Asimismo, el referido volumen II tomo I "Estudio de suelos, canteras, fuentes de agua y pavimentos" (Apéndice n.º 30), concluye lo siguiente:

**"9 CONCLUSIONES**

[...]

La actual situación en la que se encuentra la carretera en estudio se resume a continuación:

*Tramo 1: Cuenta con una plataforma construida de aproximadamente 3,5 kilómetros (km 0+000 al km 3+500), seguidamente desde el km 3+500 al km 7+513,792 (Villa Puerto Cruz) el trazo de la vía se desarrolla sobre un sendero peatonal boscoso natural (propio de la zona). De acuerdo a las investigaciones e inspección visual, los suelos son bastante homogéneos a lo largo de este tramo. El estrato superficial de espesor que fluctúa entre 0,10m a 0,35m corresponde a una cobertura orgánica, subyacente se tienen suelo arcilloso de baja plasticidad (CL), de consistencia media, de color rojizo y blanquecino, esta última se ubica a mayor profundidad. [...]*

*Tramo 2: Se desarrolla íntegramente sobre un sendero peatonal en zona boscosa natural propia de la zona. Los suelos también son homogéneos a lo largo del presente tramo: km 0+000 – km 4+605,164. Se tiene un espesor que fluctúa entre 0,10m a 0,35m de cobertura orgánica, subyacente se tienen suelos arcillosos de baja plasticidad (CL), de consistencia media, de color rojizo y blanquecino, esta última se ubica a mayor profundidad".*

Lo descrito y las imágenes expuestas evidencian la existencia de un sendero peatonal cubierto de vegetación (arbustos y árboles) en el Tramo I y Tramo II de la vía, en la época en que se celebró el contrato del servicio de consultoría. Asimismo, evidencian que en ese entonces el TRAMO 1 de km 0+000 al 3+500 presentaba una trocha con suelo natural en estado de regular a malo y a partir del km 3+500 al 7+513,792 se encontraba en estado natural con sendero peatonal, rodeado de maleza, arbustos y árboles; mientras que el TRAMO 2, desde el km 00+000 al 4+605,164 se encontraba en estado natural con sendero peatonal, rodeado de maleza, arbustos y árboles. Ello, se traduce a que un 71.12% de la zona objeto del proyecto de inversión se encontraba en estado natural con sendero peatonal y el 28.88 % se trataba de una trocha en estado natural, lo que se resume en la Tabla n° 1:

0024

~~ORGANISMO DE CONTROL INSTITUCIONAL - PROVÍAS DESCENTRALIZADO~~  
JEFE DE COMISIÓN

PROVÍAS DESCENTRALIZADO  
ORGANISMO DE CONTROL INSTITUCIONAL  
SUPERVISOR

PROVÍAS DESCENTRALIZADO  
ORGANISMO DE CONTROL INSTITUCIONAL  
JEFE DE COMISIÓN

PROVÍAS DESCENTRALIZADO  
ORGANISMO DE CONTROL INSTITUCIONAL  
ABOGADO

**Tabla n.º 1**  
**LONGITUD DE INTERVENCIÓN**

TRAMO	ESTADO DEL TRAMO	LONGITUD (KM)	%
Tramo 1	Con capa de rodadura (km 0+000 al 3+500) de regular a malo.	3,500000	28.88%
Tramo 1	Estado natural (km 3+500 al 7+513.792), sendero peatonal.	4,013792	71.12%
Tramo 2	Estado natural (km 00+000 al 4+605.164), sendero peatonal.	4,605164	
<b>Total</b>		<b>12.118956</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Estudio definitivo - Volumen II, tomo I "Estudio de suelos, canteras, fuentes de agua y pavimentos".  
Elaborado por: Comisión de control.

Además, en el volumen V "Estudio de Impacto Ambiental" (Apéndice n.º 30) se observan imágenes fechadas de noviembre 2020, en el que se aprecia el terreno objeto de la intervención, visualizándose un estado sin remoción y con solo un sendero peatonal.

**Imagen n.º 7**  
**Fotos km 04+000**



Fuente: Estudio definitivo, volumen V "Estudio de Impacto Ambiental" - tramo I  
Descripción: Se visualiza un sendero.

**Imagen n.º 8**  
**Fotos km 05+000**



Fuente: Estudio definitivo, volumen V "Estudio de Impacto Ambiental" - tramo I  
Descripción: Se visualiza un sendero.

**Imagen n.º 9**  
**Fotos km 06+000**



Fuente: Estudio definitivo, volumen V "Estudio de Impacto Ambiental" - tramo I  
Descripción: Se visualiza un sendero.

**Imagen n.º 10**  
**Fotos km 06+700**



Fuente: Estudio definitivo, volumen V "Estudio de Impacto Ambiental" - tramo I  
Descripción: Se visualiza un sendero.



0025

**Imagen n.º 11**  
**Fotos km 07+000**



**Fuente:** Estudio definitivo, volumen V "Estudio de Impacto Ambiental" - tramo I  
**Descripción:** Se visualiza un sendero.

**Imagen n.º 12**  
**Fotos km 07+500**



**Fuente:** Estudio definitivo, volumen V "Estudio de Impacto Ambiental" - tramo I  
**Descripción:** Se visualiza un sendero.

**Imagen n.º 13**  
**Fotos km 00+000**



**Fuente:** Estudio definitivo, volumen V "Estudio de Impacto Ambiental" - tramo II  
**Descripción:** Se visualiza un sendero.

**Imagen n.º 14**  
**Fotos km 03+000**



**Fuente:** Estudio definitivo, volumen V "Estudio de Impacto Ambiental" - tramo II  
**Descripción:** Se visualiza un sendero.

**Imagen n.º 15**  
**Fotos km 04+000**



**Fuente:** Estudio definitivo, volumen V "Estudio de Impacto Ambiental" - tramo II  
**Descripción:** Se visualiza un sendero.

**Imagen n.º 16**  
**Fotos km 04+266**



**Fuente:** Estudio definitivo, volumen V "Estudio de Impacto Ambiental" - tramo II  
**Descripción:** Se visualiza un sendero.

ORGANISMO DE CONTROL INSTITUCIONAL  
VºBº  
JEFE DEL OCI  
PROVIAS DESCENTRALIZADO

PROVIAS DESCENTRALIZADO  
ORGANISMO DE CONTROL INSTITUCIONAL  
VºBº  
SUPERVISOR

PROVIAS DESCENTRALIZADO  
ORGANISMO DE CONTROL INSTITUCIONAL  
VºBº  
JEFE DE COMISION

PROVIAS DESCENTRALIZADO  
ORGANISMO DE CONTROL INSTITUCIONAL  
VºBº  
ABOGADO

Ahora bien, respecto al producto final – estudio definitivo presentado por el Consultor, Erik Abner Tuesta Solís, responsable de la Unidad Formuladora, mediante informe n.º 256-2022-MTC/21.GE/EATS de 14 de noviembre de 2022 (**Apéndice n.º 31**), evaluó la consistencia técnica del proyecto de inversión, en el que, respecto a su planteamiento técnico de solución señaló:

[...]

**4.2 Planteamiento técnico de solución:** *Se plantea el mejoramiento de 3.5 km y la construcción de 8.62 km de camino vecinal a nivel de solución básica Mortero asfáltico (slurry seal) de 1 cm de espesor, capa granular estabilizada con aditivo químico 1 + 3% cemento portland de 15 cm de espesor; también se ha considerado el mejoramiento de suelos por presencia de orgánicos o turbas (cm); ancho de calzada de 6,00 m sin bermas, se ha previsto colocarlas en las alcantarillas abovedadas y en la alcantarilla TMC 60", sin embargo, las alcantarillas de TMC 48" no tendrán cabezales principalmente por consideraciones económicas".*

Por su parte, el Manual de Carreteras: "Suelos, Geología, Geotecnia y Pavimentos", aprobada mediante Resolución Directoral n.º 10-2014-MTC/14 de 9 de abril de 2014, respecto a los "caminos", describe:

"1.4 Alcance del Manual.

[...] **Los caminos con superficie de rodadura no pavimentada son identificados como sigue:**

- a) *Caminos de tierra, constituidos por suelo natural y mejorado con grava seleccionada por zarandeo.*
- b) *Camino de grava (lastrados), construidos por una capa de revestimiento con material natural pétreo, seleccionado manualmente o por zarandeo, de tamaño máximo de 75mm.*
- c) *Caminos afirmados, constituidos por una capa de revestimiento con materiales de cantera, dosificados naturalmente o por medios mecánicos (zarandeo) [...].*
- d) *Caminos afirmados con superficie de rodadura estabilizada con materiales industriales [...]."*  
(Lo resaltado en negrita y subrayado es nuestro)

Al respecto, es de señalar que la zona objeto del proyecto de inversión en su totalidad, denominado "camino vecinal" tanto por el Consultor como por la Entidad, no cumplía con las especificaciones técnicas establecidas en la "sección de suelos y pavimentos" del referido Manual de Carreteras para ser considerado "camino vecinal"; por lo que, los 3.5 km que el responsable de la Unidad Formuladora indicó que sí ameritaban una intervención de "mejoramiento", en realidad también debieron ser considerados con una necesidad de "construcción (hoy denominado "creación")<sup>1</sup>, al no ser un camino con superficie de rodadura que cumpliera con lo descrito en el párrafo anterior; por lo que, dicho tramo, junto con el resto de la zona objeto de la intervención, no se encontraba inscrito en el Registro Nacional de Carreteras.

Adicionalmente, según el "glosario de términos de uso frecuentes en los proyectos de infraestructura vial"<sup>13</sup>, aprobado mediante Resolución Directoral n.º 02-2018-MTC-14, para considerar una intervención a nivel de "mejoramiento", se debe verificar la existencia de una vía

<sup>13</sup> [...]

**CAMINO:** Vía terrestre para el tránsito de vehículos motorizados y no motorizados, peatones y animales, con excepción de las vías férreas.

**VÍA:** Camino, arteria o calle, que comprende la plataforma y sus obras complementarias.

**MEJORAMIENTO:** Ejecución de las obras necesarias para elevar el estándar de la vía mediante actividades que implican la modificación sustancial de la geometría y de la estructura del pavimento; así como la construcción y/o adecuación de los puentes, túneles, obras de drenaje, muros, y señalizaciones necesarias.

**CONSTRUCCIÓN:** Ejecución de obras de una vía nueva con características geométricas acorde a las normas de diseño y construcción vigentes.

[...]

0027

terrestre para el tránsito de vehículos motorizados y no motorizados, que cuente con una plataforma y sus obras complementarias, respecto del cual se busca elevar su estándar; dichos requisitos tampoco se encontraban presentes en los 3.5 km descritos por el responsable de la Unidad Formuladora, por lo que tampoco era factible plantear una intervención a nivel de mejoramiento en el referido tramo.

c) **Respecto al cierre del proyecto en el Banco de Inversiones y sus consecuencias.**

Mediante informe n.° 256-2022-MTC/21.GE/EATS de 14 de noviembre de 2022 (**Apéndice n.° 31**), el Econ. Erik Abner Tuesta Solís, responsable de la unidad formuladora evaluó la consistencia del proyecto de inversión, del cual resaltan los siguientes detalles:

- Respecto a la alternativa de intervención en la preinversión (ficha técnica estándar) y el planteamiento técnico de solución en la inversión (estudio definitivo):

En la preinversión se planteó la siguiente alternativa de intervención:

**"3.6 Alternativa 1 (Viabilizada): mejoramiento del camino vecinal a nivel de solución básica con base estabilizada con emulsión ( $e = 0.30$  m) de 19,282.98 m<sup>3</sup> con una longitud de 11.795 km, ancho de calzada de 4.00 m y bermas de 0.50 m a cada lado; construcción de obras de arte y drenaje entre ellas 5,100 m de cunetas sin revestir, 17 alcantarillas tmc de 36" y 22 alcantarillas de marco de concreto armado. Se implementará la señalización y seguridad vial, mediante 88 señales preventivas, 9 reglamentarias, 6 elementos de soporte y 12 postes de kilometraje. finalmente, la mitigación ambiental comprende eliminación de residuos, cobertura vegetal, recuperación de áreas afectadas, señalización ambiental y monitoreo de la calidad del agua, aire y ruidos."**

En la inversión se planteó la siguiente solución:

**"4.2 Planteamiento técnico de solución: Se plantea el mejoramiento de 3.5 km y la construcción de 8.62 km de camino vecinal a nivel de solución básica Mortero asfáltico (slurry seal) de 1 cm de espesor, capa granular estabilizada con aditivo químico 1 + 3% cemento portland de 15 cm de espesor; también se ha considerado el mejoramiento de suelos por presencia de orgánicos o turbas (cm); ancho de calzada de 6,00 m sin bermas, se ha previsto colocarlas en las alcantarillas abovedadas y en la alcantarilla TMC 60", sin embargo, las alcantarillas de TMC 48" no tendrán cabezales principalmente por consideraciones económicas"**

De ello, se evidencian diferencias entre la ficha técnica estándar y el estudio definitivo, en lo que respecta al nivel de intervención, puesto que en el primero de ellos conciben una intervención a nivel de "mejoramiento", mientras que en el segundo conciben una intervención a nivel de "mejoramiento y construcción (hoy denominado "creación")<sup>1</sup>".

- Respecto a los costos proyectados tanto en la ficha técnica estándar como en el estudio definitivo, se observa lo siguiente:



**Tabla n.º 2**  
**COSTOS DE INVERSIÓN: FICHA TÉCNICA ESTÁNDAR Y ESTUDIO DEFINITIVO**

Ficha Técnica Estándar		Estudio Definitivo		DIFERENCIA
Descripción	Costo	Descripción	Costo	
Obras preliminares y provisionales	228,208.39	Obras preliminares	2,000,015.17	1,771,806.78
Movimiento de tierras	1,046,580.23	Movimiento de tierras	4,222,292.52	3,175,712.29
Excavación para explanaciones en material suelto	56,450.80	Excavación en explanaciones en material común	344,176.91	
Conformación de terraplenes con material de préstamo	829,669.97	Conformación de terraplenes con material de cantera	1,482,205.23	
Mejoramiento de suelos a nivel de subrasante	160,459.46	Mejoramiento de suelos a nivel de subrasante	1,805,596.03	
		Desbroce y limpieza en zonas no boscosas	8,303.47	
		Acondicionamiento de depósitos de material excedente	491,351.76	
		Perfilado, nivelación y compactación de la subrasante en zona de corte	90,659.12	
Transporte	5,632,399.65	Transporte	21,589,173.73	15,956,774.08
Transporte de material granular para D<=1 km	302,830.72	Transporte de material granular para D<=1 km	1,326,477.47	
Transporte de material granular para D>1 km	5,118,758.92	Transporte de material granular para D>1 km	17,020,797.92	
Transporte de material excedente para D<=1 km	100,432.05	Transporte de excedentes a DME D<=1 km	1,584,566.83	
Transporte de material excedente para D>1 km	110,377.97	Transporte de excedentes a DME D>1 km	1,639,087.23	
		Transporte de mezcla asfáltica D<=1 km	9,164.51	
		Transporte de mezcla asfáltica D>1 km	9,079.77	
		Afirmados	2,675,257.15	2,675,257.15
		Material granular estabilizado con aditivo químico	2,675,257.15	
Pavimentos	1,351,736.71	Pavimentos	2,872,434.89	1,520,698.18
Material estabilizado con emulsión	1,351,736.71	Impresión asfáltica	331,695.82	
		Morlero asfáltico e= 1 cm	2,540,739.07	
Obras de arte y drenaje	989,630.98	Obras de arte y drenaje	5,291,182.57	4,301,551.59
Señalización y seguridad vial	65,411.63	Señalización y seguridad vial	384,525.99	319,114.36
Impacto ambiental	121,586.04	Protección ambiental	119,469.28	-2,116.76
		Protocolo sanitario sectorial para la prevención del COVID-19	248,131.21	248,131.21
Costo directo	9,435,553.63	Costo directo	39,402,482.51	29,966,928.88
Gastos Generales (7%)	660,488.75	Gastos Generales	4,947,006.64	4,286,517.89
Utilidad (8%)	754,844.28	Utilidad	3,940,248.25	3,185,403.97
Sub total	10,850,886.66	Sub total	48,289,737.40	37,438,850.74
IGV (18%)	1,953,159.60	IGV	8,692,152.73	6,738,993.13
Total presupuesto de obra	12,804,046.26	Total presupuesto de obra	56,981,890.13	44,177,843.87
Supervisión (3%)	384,121.38	Supervisión	3,418,913.41	3,034,792.03
Estudio definitivo	704,814.00	Estudio definitivo	1,424,547.25	719,733.25
Liberación de terrenos	179,912.42			-179,912.42
Inversión total	14,072,894.06	Inversión total	61,825,350.79	47,752,456.73

Fuente: Informe n.º 256-2022-MTC/21.GE/EATS de 14 de noviembre de 2022 y de la especialidad de costos y presupuestos de la ficha técnica estándar y estudio definitivo.

Elaborado por: La comisión de control posterior<sup>14</sup>.

Como se evidencia en la Tabla n.º 2, el presupuesto del estudio definitivo se vio incrementado considerablemente, tanto en actividades, partidas y presupuesto, siendo lo más resaltante: movimiento de tierras, afirmado, pavimento y transporte, respecto del presupuesto de la ficha técnica estándar. Lo evidenciado guarda explicación en que el producto ficha técnica estándar consideraba una alternativa de solución de "mejoramiento", la cual no era próxima a la que en realidad requería la zona objeto de la intervención "construcción" (hoy denominado "creación")<sup>1</sup>, por lo que, en el producto estudio definitivo, cambiaron la concepción técnica de intervención a "construcción y mejoramiento", por ser más cercano a la alternativa de solución que requería la zona objeto de la intervención, que era, "construcción" (hoy denominado "creación")<sup>1</sup>, la cual, a su vez, era más costosa.

- Respecto a los criterios de decisión de la inversión, señala que la metodología utilizada fue costo-beneficio, mostrando una evaluación en el siguiente cuadro:

<sup>14</sup> Cabe precisar que respecto al informe n.º 256-2022-MTC/21.GE/EATS de 14 de noviembre de 2022, se ha visto que el acumulado de las actividades de Transporte, Pavimentos, y Obras de Arte, ha sumado de forma errada; por lo que, se procedió a actualizar las sumatorias.

Tabla n.º 3  
EVALUACIÓN DEL CRITERIO DE DECISIÓN DE LA INVERSIÓN

Costo / Beneficio	Ficha Técnica Estándar	Estudio Definitivo
	Alternativa Planteada	Alternativa Planteada
Valor Actual Neto (VAN)	5 299 966,59	-12 043 953,58
Tasa Interna de Retorno (TIR)	18,05%	3,06%

Fuente: Informe n.º 256-2022-MTC/21.GE/EATS de 14 de noviembre de 2022.

Elaborado por: La comisión de control posterior.

Debido al incremento considerable de los costos entre la ficha técnica estándar y el estudio definitivo, se dio lugar a un Valor Actual Neto (VAN) negativo, con una Tasa Interna de Retorno (TIR) de 3,06%.

Tomando en cuenta los aspectos resaltados, entre otros, el responsable de la unidad formuladora concluyó que el proyecto de inversión no guardaba consistencia técnica con el estudio de preinversión, pues planteaba una intervención a nivel de construcción (hoy denominado "creación")<sup>15</sup>, además, dicho nivel de intervención no era factible de ser financiado a través del Programa de Apoyo al Transporte Sub Nacional, de otro lado, agregó que los indicadores de rentabilidad son negativos, entre otros<sup>15</sup>.

Seguidamente, la gerente Janina L. Espinoza Torres, de la Gerencia de Estudios, mediante oficio n.º 1383-2022-MTC/21.GE de 16 de noviembre de 2022 (**Apéndice n.º 32**), comunicó el cierre del proyecto al CONSORCIO HIDRO NAYLAMP, en mérito al informe de la Unidad Formuladora, indicando que "el proyecto no ha obtenido la consistencia económica".

<sup>15</sup> **V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

5.1 En el marco de la Directiva n.º 003-2017-EF/63.01 - Directiva para la ejecución de inversiones públicas en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, se ha procedido a evaluar la consistencia entre el expediente técnico y la ficha técnica que sustentó la declaración de viabilidad en la fase de Formulación y Evaluación del proyecto de inversión "Mejoramiento del camino vecinal Emp. LO103 (Nuevo San Juan) - Dv. San Juan de Puritana - Villa Puerto Cruz; Dv. Villa Puerto Cruz - Nuevo Mundo - San Juan de Puritana, distrito de San Juan Bautista - provincia de Maynas - departamento de Loreto", motivo por el cual se concluye que el proyecto no guarda consistencia técnica con el estudio de preinversión, debido a las siguientes causales:

- El proyecto de inversión forma parte del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional PATS, cuyo objetivo es la rehabilitación y mejoramiento de caminos vecinales existentes, el presente proyecto plantea la construcción del camino.
- [...]
- De acuerdo a presupuesto de obra del expediente técnico el costo por kilómetro asciende a S/. 5,101,101.55, superior en 427.0% al monto declarado viable.
- Los proyectos de construcción o apertura de carreteras son considerados en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, como proyectos no estandarizables, siendo el estudio mínimo para su declaratoria de viabilidad el perfil y no la ficha técnica estándar.
- Asimismo, luego de realizar la evaluación económica al expediente técnico los indicadores de rentabilidad son negativos, motivo por el cual la consistencia económica no ha sido superada.

[...]

5.3 Debido a que el proyecto de inversión fue considerado como parte del Programa PATS, este tiene ciertos condicionantes como la de intervenir solo en proyecto de rehabilitación y mejoramiento; en ese sentido, debido a que la necesidad de contar con una carretera de interconexión persiste y la expectativas de la población del área de influencia continua; se recomienda iniciar el ciclo de inversiones con la programación de un estudio de preinversión a nivel de perfil cuya naturaleza sea la creación (construcción) del servicio de transitabilidad".

0030

Asimismo, mediante formato n.º 9 "Registro de cierre de inversión" de 18 abril 2023 (Apéndice n.º 33), se registra el cierre de la inversión<sup>16</sup> en el Banco de Inversiones.

Sin perjuicio de ello, los componentes del servicio de consultoría habían sido aprobados, por lo que se dio por culminado el servicio de consultoría, habiéndose pagado el monto contractual acordado para dicho servicio, siendo el caso que, por la elaboración del estudio de preinversión (ficha técnica estándar), la Entidad pagó el monto de S/ 145 069.20 y por los componentes del estudio definitivo pagó el monto de S/ 580 276,80, que sumados ascienden a S/ 725 346,00, según Resolución Gerencial n.º 85-2022-MTC/21.GE de 22 de diciembre de 2022 (Apéndice n.º 34), que aprobó la liquidación del contrato n.º 53-2019-MTC/21, por dicho monto.

### Consecuencia del cierre de la inversión

Los productos elaborados por el servicio de consultoría contratado (ficha técnica estándar y estudio definitivo), los cuáles fueron pagados en su integridad, no fueron utilizados debido a que el proyecto de inversión fue cerrado en el Banco de Inversiones antes de su ejecución; asimismo, no podrán ser utilizados como tal por la Entidad, conforme a lo siguiente:

#### Preinversión: Ficha Técnica Estándar

Respecto a la vigencia de la ficha técnica estándar, la Directiva n.º 001-2019-EF/63.01, aprobada mediante Resolución Directoral n.º 001-2019-EF/63.01 de 23 de enero de 2019 y modificatorias, describe lo siguiente:

#### **"Artículo 27. Vigencia de la declaración de viabilidad**

*La declaración de viabilidad de los proyectos de inversión tiene una vigencia de tres (03) años contados desde su registro en el Banco de Inversiones. Transcurrido dicho plazo sin haberse iniciado la elaboración del expediente técnico o documento equivalente, se debe actualizar la ficha técnica o el estudio de preinversión que fundamentó su declaratoria de viabilidad y registrar dicha actualización en el Banco de Inversiones, bajo responsabilidad de la UF que formuló el proyecto de inversión, o de la UEI según corresponda."*

Del cual se desprende que un Proyecto de Inversión (ficha técnica estándar), luego de haber sido declarado viable, tiene una vigencia de tres años y, transcurrido este periodo, es necesario actualizarlo; ello, en tanto su registro se mantenga activo en el Banco de Inversiones, pues, dicha actualización también debe ser registrada.

No obstante, en este caso en concreto, el registro del proyecto de inversión ha sido cerrado en el Banco de Inversiones, sin que el expediente técnico haya sido aprobado, por lo que, la ficha técnica estándar elaborada por el Consultor no podrá ser objeto de actualizaciones (sin importar el periodo transcurrido), de lo que se concluye que terminó siendo un gasto para la Entidad, del cual no obtendrá beneficio alguno, ni podrá ser utilizado.

<sup>16</sup> La Directiva n.º 001-2019-EF/63.01 "Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones", aprobada mediante Resolución Directoral n.º 001-2019-EF/63.01, de 23 de enero de 2019 y modificatorias.

#### **"Artículo 31. Modificaciones antes de la aprobación del expediente técnico o documento equivalente**

[...]

*31.3 Si luego de la evaluación de las modificaciones informadas por la UEI, la UF determina que dichas modificaciones cambian la concepción técnica, no corresponde su registro en el Banco de Inversiones. En ese caso, dicho proyecto de inversión no puede continuar con la fase de Ejecución, correspondiendo que la UEI elabore y registre el cierre respectivo mediante el Formato N° 09: Registro de cierre de inversión".*

0031

Inversión: Estudio Definitivo

Respecto al estudio definitivo, la Resolución Directoral n.º 03-2018-MTC/14 Manual de carreteras: diseño geométrico, de 30 de enero de 2018 describe:

**"SECCIÓN 203**

*Características del tránsito*

*Las características y el diseño de una carretera deben basarse explícitamente en la consideración de los volúmenes de tránsito y de las condiciones necesarias para circular por ella.*

*Conjuntamente con la selección del vehículo de proyecto, se debe tomar en cuenta la composición del tráfico que utiliza o utilizará la vía, obtenida sobre la base de estudio de tráfico y sus proyecciones que consideren el desarrollo futuro de la zona tributaria de la carretera y la utilización que tendrá cada tramo del proyecto vial.*

[...]

203.02 Índice medio diario anual (IMDA)

*La IMDA (Intensidad Media Diaria Anual), también conocida por sus siglas en inglés AADT (Average Annual Daily Traffic), se utiliza fundamentalmente para el planeamiento: proyección de vías, programas de acondicionamiento de pavimento, determinación de tendencias en el uso de las vías, determinación de características geométricas de carácter general, proyectos de señalización e iluminación, estudios medioambientales, estudios de impacto acústico, entre otros".*

En virtud a lo descrito, el estudio de tráfico define los criterios básicos de ingeniería para el desarrollo de los componentes del estudio definitivo, dado que los volúmenes de tránsito y las condiciones para su circulación determinarán las características y diseño geométrico de la carretera, en concordancia con los tipos de vehículos, flujo vehicular, dimensiones, pesos y demás características, que determinarán el diseño de pavimento, memorias de cálculo, señalización, implementación de drenaje, obras de arte y evaluación de impacto ambiental, que están directamente vinculados al resultado del estudio definitivo.

Ahora bien, el estudio de tráfico presentado por el Consultor se desarrolló bajo una proyección (estimación) de tráfico desviado, debido a la inexistencia de tránsito vehicular, por la naturaleza de la zona de intervención, que en su mayoría se encontraba en estado natural, compuesto por un camino de herradura, rodeado de maleza, arbustos y árboles.

Al respecto, por el tiempo transcurrido, la zona objeto de la intervención no mantendría las condiciones en las que se formuló el diseño y propuesta del estudio definitivo, puesto que los estudios técnicos que lo componen no definirían adecuadamente las características y alcance de la realidad actual; por lo tanto, el estudio definitivo no podrá ser utilizado como tal.

De otro lado, es de precisar que el estudio definitivo no fue aprobado por la Entidad.

De esta forma, el presupuesto con el que se canceló el servicio de consultoría bajo análisis fue usado de forma inadecuada por los funcionarios y servidores de la Entidad, perjudicando el presupuesto con el que contaba el PATS, el cual fue concebido para coadyuvar a la inclusión social, financiando exclusivamente intervenciones a nivel de "mejoramiento" y "rehabilitación",

El presupuesto asignado al servicio de consultoría del proyecto de inversión en análisis se ejecutó produciéndose pagos que en suma asciende a S/ 725 346,00, tal como se detalla a continuación:

0032

Tabla n.º 4  
Estado económico-financiero (Apéndice n.º 35)

N.º	C/P	FECHA DE PAGO	FUENTE FINANCIAMIENTO	IMPORTE S/	NETO A PAGAR S/
1	2019-Y2799	02/12/2019	RO	145 069,20	145 069,20
2	2020-Y1358	17/11/2020	RO	33 193,80	217 603,80
3	2020-Y1359	17/11/2020	BIRF	184 410,00	
4	2020-Y1299	09/11/2020	RO	5 532,30	36 267,30
5	2020-Y1300	09/11/2020	BIRF	30 735,00	
6	2021-Y0515	10/05/2021	BIRF	203 096,88	253 871,10
7	2021-Y0516	10/05/2021	BTEI	50 774,22	
8	2021-Y0622	02/06/2021	BIRF	17 408,30	21 760,38
9	2021-Y0623	03/06/2021	BTEI	4 352,08	
10	2022-Y1028	02/08/2022	RO	2 901,38	14 506,92
11	2022-Y1029	02/08/2022	BIRF	11 605,54	
12	2022-Y2038	30/11/2022	RO	36 267,30	36 267,30
<b>TOTAL PAGOS REALIZADOS</b>					<b>725 346,00</b>

Fuente: Reporte SIGAT – Provias Descentralizado: "Estado económico-financiero".  
Elaborado por: La comisión de control posterior.

Los hechos expuestos en los párrafos precedentes contravienen la normativa siguiente:



- Resolución Directoral n.º 379-2016-MTC/21 Manual de Operaciones del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS) versión 1.0, de 6 de julio de 2016, modificado mediante Resolución Directoral n.º 416-2018-MTC/21 de 31 de diciembre de 2018, Resolución Directoral n.º 086-2019-MTC/21 de 27 de marzo de 2019 y Resolución Directoral n.º 270-2019-MTC/21 de 8 de agosto de 2019:

[...]

## 2.2. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y COMPONENTES

El PATS responde a las orientaciones estratégicas y a la política sectorial del MTC establecida en su Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, por lo que su objetivo central y estrategia se sustenta en tres elementos básicos: la inclusión social, el desarrollo de la competitividad y la descentralización. Especialmente el PATS propone:

- Promover la inclusión social mediante inversiones de rehabilitación y mejoramiento y mantenimiento de vías en el ámbito de los distritos más pobres priorizados por el Fondo para la Inclusión Económica en Zonas Rurales (F8ONIE) del Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social (MIDIS).
- Mejorar la competitividad territorial mediante inversiones de rehabilitación y mejoramiento y mantenimiento de vías vecinales asociadas a la red alimentadora de los corredores logísticos priorizados por el MTC.
- Apoyar el proceso de descentralización a través de fortalecimiento de las capacidades de los gobiernos sub nacionales, para mejorar la gestión vial en el marco de sus competencias.

(Lo resaltado en negrita es nuestro)

[...]

Para el cumplimiento de los objetivos del PATS, descritos en la sección 2.1, este se ha estructurado en cuatro componentes. Así:

### 2.2.1 COMPONENTE 1.- INFRAESTRUCTURA VIAL VECINAL PARA LA INTEGRACIÓN E INCLUSIÓN SOCIAL.



0033

Las inversiones para rehabilitación y mejoramiento de las vías se realizarán de manera diferenciada en el ámbito de inclusión social y en el de corredores logísticos. Por esta razón, las acciones de este componente se organizarán en dos sub componentes:

- Intervención de la infraestructura vial vecinal para la inclusión social, a través del cual se busca mejorar la accesibilidad de poblaciones excluidas a servicios públicos básicos como la salud y la educación, así como a mayor información, oportunidad de mercado y de empleo, contribuyendo de ese modo a reducir la pobreza en ámbitos rurales.
- Intervención de la infraestructura vial vecinal de la red vial alimentadora de los principales corredores logísticos, que busca mejorar la competitividad de los productos al reducir los costos de transporte hacia los mercados nacionales e internacionales, fomentando el desarrollo económico en áreas rurales.

En este componente se financiarán las obras civiles de rehabilitación y mejoramiento de caminos, la supervisión de las obras y los estudios correspondientes (preinversión y definitivo). [...]

(Lo resaltado en negrita es nuestro)

- Contrato de Préstamo: 8562-PE de 12 de abril de 2016, celebrado entre la República del Perú y El Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento; en el marco del Proyecto del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional – PATS, que describe:

[...]

#### ANEXO 1

##### Descripción del Proyecto

Los objetivos del Proyecto son: (i) facilitar el acceso vial sostenible de las poblaciones rurales del Prestatario a los servicios; (ii) reducir los costos de transporte en las carreteras rurales vinculadas a los corredores de logística; (iii) fortalecer la gestión descentralizada de las carreteras.

El proyecto consta de las siguientes partes:

#### Parte 1: Infraestructura para la integración y la inclusión social

(a) Mejorar los programas de carreteras rurales priorizando las intervenciones que promuevan la accesibilidad y la inclusión social de las zonas rurales más pobres, a través de: (i) diseño técnico y estudios detallados de ingeniería para la rehabilitación y mejoramiento de carreteras; (ii) la ejecución de obras civiles para la rehabilitación y mejora de unos 1.100 km de vías rurales, incluidos los materiales de seguridad vial y la formación de los usuarios de la vía; (iii) la aplicación de medidas de salvaguardia si fuese necesario; y (iv) la supervisión de obras civiles.

[...]

(Lo resaltado en negrita es nuestro)

- Resolución Directoral N° 02-2018-MTC-14 “Glosario de términos de Uso Frecuentes en los Proyectos de Infraestructura Vial” de fecha 12 de enero de 2018.

[...]

**CAMINO:** Vía terrestre para el tránsito de vehículos motorizados y no motorizados, peatones y animales, con excepción de las vías férreas.

**CAMINO DE HERRADURA:** Vía terrestre para el tránsito de peatones y animales.

[...]

**CONSTRUCCIÓN:** Ejecución de obras de una vía nueva con características geométricas acorde a las normas de diseño y construcción vigentes.

[...]

**MEJORAMIENTO:** Ejecución de las obras necesarias para elevar el estándar de la vía mediante actividades que implican la modificación sustancial de la geometría y de la estructura del pavimento; así como la construcción y/o adecuación de los puentes, túneles, obras de drenaje, muros, y señalizaciones necesarias.



[...]

VÍA: Camino, arteria o calle, que comprende la plataforma y sus obras complementarias.

[...].

- La Directiva n.º 001-2019-EF/63.01 "Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones", aprobada mediante Resolución Directoral n.º 001-2019-EF/63.01, de 23 de enero de 2019 y modificatorias.

#### "Artículo 26. Declaración de viabilidad

26.1 La viabilidad de un proyecto de inversión es requisito previo a la fase de Ejecución. Se aplica a un proyecto de inversión cuando a través de la ficha técnica o estudio de preinversión ha evidenciado estar alineado al cierre de brechas de infraestructura o de acceso a servicios, tener una contribución al bienestar de la población beneficiaria y al resto de la sociedad en general y que dicho bienestar sea sostenible durante el funcionamiento del proyecto.

26.2 La declaración de viabilidad de un proyecto de inversión solo puede otorgarse si se cumple con los siguientes requisitos:

[...]

6. Las fichas técnicas y los estudios de preinversión del proyecto de inversión han sido elaborados considerando los parámetros y normas técnicas sectoriales y los Parámetros de Evaluación Social según el Anexo N° 11: Parámetros de Evaluación Social.

[...]

#### Artículo 27. Vigencia de la declaración de viabilidad

La declaración de viabilidad de los proyectos de inversión tiene una vigencia de tres (03) años contados desde su registro en el Banco de Inversiones. Transcurrido dicho plazo sin haberse iniciado la elaboración del expediente técnico o documento equivalente, se debe actualizar la ficha técnica o el estudio de preinversión que fundamentó su declaratoria de viabilidad y registrar dicha actualización en el Banco de Inversiones, bajo responsabilidad de la UF que formuló el proyecto de inversión, o de la UEI según corresponda".

(Lo resaltado en negrita es nuestro)

- ✓ Resolución Directoral n.º 03-2018-MTC/14 Manual de carreteras: diseño geométrico, de 30 de enero de 2018.

## CAPITULO II

### CRITERIOS Y CONTROLES BÁSICOS PARA EL DISEÑO GEOMÉTRICO

#### SECCIÓN 201

##### Estudios preliminares para efectuar el diseño geométrico

##### "201.01 Criterios generales

En esta sección se presentan los criterios, factores y elementos que deberán adoptarse para realizar los estudios preliminares que definen el diseño geométrico de las carreteras nuevas, así como las carreteras que serán rehabilitadas y mejoradas especialmente en su trazo [...].

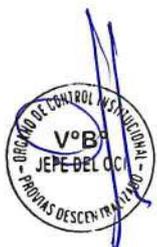
##### 201.05 Clasificación general de los proyectos viales

Los proyectos viales para efectos del diseño geométrico se clasifican de la siguiente manera:

##### b. Proyectos de nuevo trazo

Son aquellos que permiten incorporar a la red una nueva obra de infraestructura vial.

El caso más claro corresponde al diseño de una carretera no existente, incluyéndose también en esta categoría, aquellos trazos de vías de evitamiento o variantes de longitudes importantes [...].



0035

c. **Proyectos de mejoramiento puntual de trazo**

*Son aquellos proyectos de rehabilitación, que pueden incluir rectificaciones puntuales de la geometría, destinadas a eliminar puntos o sectores que afecten la seguridad vial.*

*Dichas rectificaciones no modifican el estándar general de la vía.*

d. **Proyectos de mejoramiento de trazo**

*Son aquellos proyectos que corresponden el mejoramiento de trazo en planta y/o perfil en longitudes importantes de una vía existente, que pueden efectuarse mediante rectificaciones del eje de la vía o introduciendo variantes en el entorno de ella, o aquellas que corresponden el rediseño general de la geometría y el drenaje de un camino para adecuarla a su nuevo nivel de servicio [...].*

Los hechos previamente detallados, afectaron el presupuesto asignado al Programa de Apoyo al Transporte Subnacional, el cual financia intervenciones de rehabilitación y mejoramiento; asimismo, conllevaron a un perjuicio económico por los gastos efectuados en las etapas de preinversión e inversión, con la elaboración de la "ficha técnica estándar"<sup>17</sup> y "estudio definitivo"<sup>18</sup>, por un monto que asciende a S/ 725 346,00 (setecientos veinticinco mil trescientos cuarenta y seis con 00/100 soles).

Los cuales fueron originados por el accionar de funcionarios y servidores de la Entidad, quienes, inobservando sus funciones y competencias, gestionaron el proyecto como si se tratara de una vía existente, concibiendo una intervención de "mejoramiento" en lugar de "construcción" (hoy denominado "creación")<sup>1</sup>, para ser financiado con parte del presupuesto otorgado al Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS), el cual, según su manual de operaciones, estaba destinado únicamente a proyectos de "mejoramiento" y "rehabilitación"; y, pese a las observaciones de los especialistas de la Entidad que advirtieron el nivel de intervención, declararon la viabilidad de la ficha técnica estándar elaborada por el Consultor, manteniendo la concepción técnica de "mejoramiento", en lugar de construcción (hoy denominado "creación")<sup>1</sup>, coadyuvando a que se continuara con la elaboración del estudio definitivo hasta su culminación y pago respectivo.

**Comentarios de las personas comprendidas en los hechos específicos presuntamente irregulares:**

Las personas comprendidas en los hechos, identificados como: **Nelly Vargas Pasapera con DNI 08442179**, **Luis Adrián Otoy Ghigliano con DNI 41047871**, **Edgar Alexander Marroquin Cayo con DNI 74648022** y **Erik Abner Tuesta Solís con DNI 10558341**, presentaron dentro del plazo (25 de abril de 2024), sus comentarios o aclaraciones al pliego de hechos comunicados (**Apéndice n.º 36**), acompañado de información y/o documentación, con excepción de **Nelly Vargas Pasapera** quien solo presentó sus comentarios o aclaraciones.

Asimismo, **Walter Leoncio Pineda Sánchez con DNI 10538520** presentó fuera de plazo (29 de abril de 2024) sus comentarios o aclaraciones al pliego de hechos comunicados (**Apéndice n.º 36**); sin embargo, no adjuntó información y/o documentación adicional a la comunicada en el citado pliego.

De otra parte, **Roberto Teodoro Cerrón Poma con DNI 07985194**, no presentó sus comentarios o aclaraciones al pliego de hechos, a pesar de haber sido notificado de conformidad a lo establecido en la Directiva n.º 007-2021-CG/NORM, aprobado mediante Resolución de Contraloría n.º 134-2021-CG de 11 de junio de 2021 y modificatorias.

<sup>17</sup> La viabilidad de la Ficha Técnica Estándar fue declarada mediante informe n.º 031-2020-MTC/21.GE/EATS de 6 de marzo de 2020, el cual tiene una vigencia de 3 años.

<sup>18</sup> El estudio definitivo no cuenta con la aprobación. Asimismo, es de señalar que, el proyecto fue cerrado en el Banco de Inversiones.

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

La comisión de control ha efectuado la notificación de los comentarios o aclaraciones y documentos (**Apéndice n.º 36**), concluyendo que no se desvirtúan los hechos notificados en el Pliego de Hechos, considerando la participación de las personas comprendidas en los mismos, conforme se describe a continuación:

- **NELLY VARGAS PASAPERA**, identificada con DNI 08442179, en su condición de gerente de la Gerencia de Estudios, designada mediante resolución directoral n.º 95-2018-MTC/21 de 9 de abril de 2018, siendo su periodo de gestión desde dicha fecha hasta el 12 de febrero de 2020, según resolución directoral n.º 37-2020-MTC/21 de 20 de febrero de 2020, que da por concluida su designación en el cargo (**Apéndice n.º 2**); se le comunicó el Pliego de Hechos con cédula de notificación n.º 001-2024-CG/OCI.SCE.PURITANA de 18 de abril de 2024 / cédula de notificación electrónica n.º 00000058-2024-CG/5568 de 18 de abril de 2024 (**Apéndice n.º 36**); remitiendo sus comentarios o aclaraciones mediante Mesa de Partes Virtual con número de trámite V012445746 de 25 de abril de 2024 (**Apéndice n.º 36**); sin embargo, resultado de la evaluación de los comentarios o aclaraciones, cuyo desarrollo consta en el **apéndice n.º 36** del presente Informe de Control Específico no se ha desvirtuado su participación, por lo que se mantiene los hechos siguientes:

En ejercicio de sus funciones, en su condición de gerente de la Gerencia de Estudios; por haber emitido y suscrito el memorando n.º 829-2018-MTC/21.GE de 12 de junio de 2018 (**Apéndice n.º 4**), por el cual requirió el inicio del procedimiento de selección para contratar el servicio de consultoría en paquete para la elaboración de Estudio de Perfil (posteriormente cambiado a Ficha Técnica Estándar) y Expediente Técnico, considerando como nivel de intervención: "mejoramiento y rehabilitación", para camino vecinal. Dicho servicio fue detallado conforme se muestra a continuación: "Emp. LO – 103 (Nuevo San Juan) – Dv. San Juan de Puritana – Villa Puerto Cruz; Emp. Via No Clasificada – Nuevo Mundo – San Juan de Puritana".

En el documento describió que la zona objeto de la intervención (mejoramiento y rehabilitación) consistía en una "vía no clasificada", es decir, tenía conocimiento que se trataba de una "vía" que no era parte del clasificador de rutas del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) y que, por tanto, tampoco se encontraba inscrita en el Registro Nacional de Carreteras (RENAC), aun así, requirió contratar un servicio de consultoría, considerando como nivel de intervención: "mejoramiento y rehabilitación", para un camino vecinal que no existía; pues, para contemplar que una carretera (camino vecinal u otro) existe (esté construida), debe estar inscrita en el Registro Nacional de Carreteras<sup>19</sup>, asimismo, debía atender la transitabilidad de los vehículos motorizados, con plataforma de rodadura, sobre el cual era necesario realizar actividades de "mejoramiento" para elevar su estándar, pero, tampoco contaba con tales características.

Asimismo, el citado memorando tenía como apéndice el documento de Términos de Referencia (mayo 2018) (**Apéndice n.º 6**), del cual se desprende que la contratación requerida se realizaría en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Sub Nacional (PATS), cuyo manual de

<sup>19</sup> El Decreto Supremo n.º 017-2007-MTC - Reglamento de Jerarquización Vial de 23 de mayo de 2007 y modificatorias, en sus disposiciones complementarias finales señala:

"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

[...]

Tercera: INCORPORACIÓN DE NUEVAS CARRETERAS A LA RED VIAL

Quando se construyan nuevas carreteras, la autoridad competente correspondiente, gestionará ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, su incorporación en el Registro Nacional de Carreteras (RENAC), Clasificador de Rutas y Diagramas Viales correspondiente.

[...]"

0037

operaciones<sup>20</sup> expone que su presupuesto es solo para financiar proyectos de inversión a nivel de intervención de "mejoramiento" y "rehabilitación", no considerando intervenciones a nivel de "construcción (hoy denominado "creación")".

Posteriormente (iniciada la ejecución del servicio de consultoría), tomó conocimiento de los informes emitidos por los diferentes especialistas de la Gerencia de Estudios, respecto al producto presentado por el Consultor (ficha técnica estándar), mediante Carta n.º 6-2019/CHN de 29 de abril de 2019 (**Apéndice n.º 14**), de los cuáles, tres (3) de ellos evidenciaron la necesidad de reconsiderar el nivel de intervención planteado para el proyecto de inversión, por temas técnicos y presupuestales, pues advertían una posible mala concepción técnica del nivel de intervención considerado para el proyecto de inversión, lo que incidiría en el uso inadecuado del presupuesto asignado al PATS. Asimismo, el administrador del contrato le remitió el informe n.º 040-2019/RTCP de 16 de mayo de 2019 (**Apéndice n.º 15**), en el que recogió las mismas observaciones realizadas por los especialistas de la Gerencia de Estudios.

Al respecto, no propuso o tomó acciones para revertir o corregir las inconsistencias advertidas, no opinó respecto a las propuestas planteadas por los especialistas, sino, por el contrario, emitió el oficio n.º 516-2019-MTC/21.GE de 17 de mayo de 2019 (**Apéndice n.º 16**), por el cual se limitó a remitir el referido informe, al Consultor, para que levante las observaciones realizadas por los especialistas, sin tener en cuenta que las denominadas observaciones no podían ser subsanadas por el Consultor, pues estaban referidas al nivel técnico, con el que se había concebido el proyecto de inversión y solo podían ser corregidas por la Entidad.

Con su accionar contravino lo establecido en el numeral 2.2.1 COMPONENTE 1 del Manual de Operaciones del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS), aprobado mediante Resolución Directoral n.º 379-2016-MTC/21 de 6 de julio de 2016 y modificatorias; Contrato de Préstamo: 8562-PE de 12 de abril de 2016; "Glosario de términos de Uso Frecuentes en los Proyectos de Infraestructura Vial", aprobado mediante Resolución Directoral n.º 02-2018-MTC-14 de fecha 12 de enero de 2018; ítem 6 del numeral 26.2 del artículo 26º de la Directiva n.º 001-2019-EF/63.01 "Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones", aprobada mediante Resolución Directoral n.º 001-2019-EF/63.01, de 23 de enero de 2019 y modificatorias; y, ítem a) del numeral 201.05 del manual de carreteras "diseño geométrico" aprobada mediante Resolución Directoral n.º 03-2018-MTC/14 de 30 de enero de 2018.

Adicionalmente, incumplió sus funciones en condición de gerente de la Gerencia de Estudios, establecidos en:

- ✓ **Manual de Organización y Funciones de Provias Descentralizado, aprobado mediante Resolución Directoral n.º 2684-2008-MTC/21 de 29 de diciembre de 2008, modificado por Resolución Directoral n.º 684-2014-MTC/21 de 17 de julio de 2014, que establece como funciones del gerente de la Unidad Gerencial de Estudios (hoy Gerencia de Estudios) las siguientes:**

<sup>20</sup> El Manual del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional, aprobado mediante Resolución Directoral n.º 379-2016-MTC/21 y modificatorias indica:

[...]

**2.2. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y COMPONENTES**

El PATS responde a las orientaciones estratégicas y a la política sectorial del MTC establecida en su Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016, por lo que su objetivo central y estrategia se sustenta en tres elementos básicos: la inclusión social, el desarrollo de la competitividad y la descentralización. Especialmente el PATS propone:

- Promover la inclusión social mediante inversiones de rehabilitación y mejoramiento y mantenimiento de vías en el ámbito de los distritos más pobres priorizados por el Fondo para la Inclusión Económica en Zonas Rurales (FONIE) del Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social (MIDIS).

"Funciones:

[...]

- Emitir opinión sobre las propuestas planteadas mediante informes por los Especialistas en Estudios y administradores de contratos de estudios, en los aspectos relacionados a dichos contratos (modificación de proyecto, valorizaciones, presupuestos adicionales, ampliaciones de plazo, etc).

[...]

- Participar en la formulación de los criterios técnicos que deberán ser considerados en el diseño de los proyectos de construcción, rehabilitación y mejoramiento de las vías de su competencia.
- Supervisar y evaluar el cumplimiento de las funciones del personal bajo su cargo.
- Proponer, plantear acciones y medidas que permitan corregir desviaciones y/o incumplimiento en la ejecución de los estudios de la Entidad.

[...]"

Asimismo, no cumplió con eficiencia y eficacia las responsabilidades y funciones de la Gerencia de Estudios, establecidas en:

- ✓ **Manual de Operaciones del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS), aprobado mediante Resolución Directoral n.º 379-2016-MTC/21 de 6 de julio de 2016, modificado mediante Resolución Directoral n.º 416-2018-MTC/21 de 31 de diciembre de 2018, modificado con Resolución Directoral n.º 086-2019-MTC/21 de 27 de marzo de 2019 y Resolución Directoral n.º 270-2019-MTC/21 de 8 de agosto de 2019, las cuáles le son atribuibles en su condición de titular de la referida gerencia. La referida normativa señala entre las responsabilidades de la Gerencia de Estudios, lo siguiente:**

"Gerencia de Estudios (GE)

[...]

Sus responsabilidades se detallan a continuación:

- Formular, revisar y dar conformidad a los estudios de pre inversión (perfiles / Fichas Técnicas Estándar) e inversión (estudio definitivo) de los proyectos de infraestructura de transporte en la red vial vecinal en el marco del PATS, previas verificación de la firma de los Convenios respectivos con los GL.
- [...]
- 4. Administrar los contratos de los estudios que se realicen de manera centralizada hasta su respectiva liquidación.
- [...]
- 8. Participar en la formulación de los criterios técnicos a ser considerados en los proyectos de rehabilitación y mejoramiento de las vías vecinales en el ámbito del PATS
- 9. Proponer y plantear acciones y medidas que permitan corregir desviaciones y/o incumplimientos en la ejecución de los estudios del PATS [...]."

- ✓ **Manual de Operaciones de Provias Descentralizado, aprobado mediante Resolución Ministerial n.º 1182-2017 MTC/01.02 de 07 de diciembre de 2017, las cuáles le son atribuibles en su condición de titular de la referida gerencia, tales como:**

"Artículo 24.-

La Gerencia de Estudios tiene las siguientes funciones:

[...]

- d) Realizar seguimiento, supervisión y evaluación a la elaboración de fichas técnicas, estudios de pre inversión y expedientes técnicos o equivalentes sobre la infraestructura de transporte departamental y vecinal o rural.

[...]

- f) Administrar la ejecución de los contratos en el ámbito de sus funciones, hasta su culminación, así como realizar las notificaciones correspondientes.

[...]"



0039

Asu vez, ello implicó la transgresión a:

- ✓ **Reglamento Interno de Trabajo del Proyecto Especial de Transporte Descentralizado – PROVIAS DESCENTRALIZADO, aprobado mediante Resolución Directoral n.º 315-2017-MTC/21 de 09 de octubre de 2017, que establecen como deberes y obligaciones del servidor civil de la Entidad, entre otros, los siguientes:**

*"Artículo 49°.- OBLIGACIONES DEL SERVIDOR CIVIL*

*Son deberes u obligaciones del servidor civil, las siguientes:*

*[...]*

- a. *Cumplir con todas las disposiciones generales, normas, procedimientos y políticas aprobadas por PROVIAS DESCENTRALIZADO, así como las que se aprueben con posterioridad.*

*[...]*

- e. *Desarrollar y mantener un buen rendimiento y calidad en el ejercicio de las funciones laborales asignadas, en los documentos de gestión y en el contrato de trabajo suscrito, para el cumplimiento de los objetivos y metas de la Entidad.*

*[...]*

- j. *Cumplir personal y diligentemente los deberes del cargo, en el tiempo convenido, así como cumplir las instrucciones verbales o escritas que los jefes imparten, observando una conducta digna y honesta durante su labor cotidiana.*

*[...]"*

- ✓ **Ley n.º 27815 - Ley del Código de Ética de la Función Pública, de 12 de agosto de 2002, que en el artículo 7º "Deberes de la Función Pública" establece:**

*"Responsabilidad*

*Todo servidor público debe desarrollar sus funciones a cabalidad y en forma integral, asumiendo con pleno respeto su función pública.*

*[...]"*

En tal circunstancia, su conducta produjo la contratación del servicio de consultoría, considerando un nivel de intervención erróneo y, en consecuencia, incorrecto uso del presupuesto asignado al PATS, asimismo, iniciado el servicio de consultoría tampoco tomó acciones para revertir el nivel de intervención.

Los hechos expuestos, configuran la presunta responsabilidad civil por la existencia de elementos que lo vinculan.

- **WALTER LEONCIO PINEDA SANCHEZ**, identificada con DNI 10538520, en su condición de encargado de las funciones de gerente de la Gerencia de Estudios, encargado mediante resolución directoral n.º 37-2020-MTC/21 de 20 de febrero de 2020, siendo su periodo de gestión desde el 13 de febrero de 2020 hasta el 14 de octubre de 2021, según resolución directoral n.º 260-2021-MTC/21 de 14 de octubre de 2021, que da por concluida su encargatura, vinculado laboralmente a la Entidad, mediante contrato de trabajo a plazo indeterminado n.º 37-MTC/21 (**Apéndice n.º 2**); se le comunicó el Pliego de Hechos con cédula de notificación n.º 002-2024-CG/OCI.SCE.PURITANA de 18 de abril de 2024 / cédula de notificación electrónica n.º 00000059-2024-CG/5568 de 18 de abril de 2024 (**Apéndice n.º 36**); remitiendo sus comentarios o aclaraciones mediante carta n.º 001-2024-MLPS de 29 de abril de 2024 (**Apéndice n.º 36**); sin embargo, resultado de la evaluación de los comentarios o aclaraciones, cuyo desarrollo consta en el (**Apéndice n.º 36**) del presente Informe de Control Específico, no se ha desvirtuado su participación, por lo que se mantiene los hechos siguientes:

0040

En ejercicio de sus funciones, en su condición de encargado de las funciones de gerente de la Gerencia de Estudios; por haber emitido y suscrito el oficio n.º 473-2020-MTC/21.GE de 11 de marzo de 2020 (**Apéndice n.º 29**), dirigido al representante legal del Consultor, por el cual le aprueba la declaratoria de viabilidad del proyecto de inversión y la comunica al Consultor, recomendándole continuar con la siguiente etapa del contrato, elaboración de estudio definitivo, esto es, continuó el trámite para que el Consultor siga ejecutando el servicio de consultoría, sin cuestionar la incongruencia del proyecto de inversión que había sido declarado viable por la Unidad Formuladora, en lo referido a que tenía como finalidad realizar mejoramientos sobre un camino vecinal que no se encontraba en el clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) y, por tanto, tampoco se encontraba inscrita en el Registro Nacional de Carreteras (RENAC), es decir, no existía. Ello, atendiendo a que, para contemplar que una carretera (camino vecinal u otro) existe (este construida), debe estar inscrita en el Registro Nacional de Carreteras<sup>21</sup>, asimismo, debía atender la transitabilidad de los vehículos motorizados, sobre una plataforma de rodadura complementada por obras de arte (cunetas, alcantarillas entre otros), construidas en su oportunidad, sobre las cuales era necesario realizar actividades de "mejoramiento" para elevar su estándar, pero, tampoco contaba con tales características.



Previo a ello, se le puso en conocimiento el informe n.º 31-2020-MTC/21.GE/EATS de 06 de marzo de 2020 (**Apéndice n.º 27**), elaborado por el responsable de la Unidad Formuladora (parte de la Gerencia de Estudios), por el cual se le informó la declaratoria de viabilidad del proyecto de inversión, con el siguiente detalle: **"Mejoramiento del camino vecinal EMP. OI – 103 (Nuevo San Juan) – Dv. San Juan de Puritana – Villa Puerto Cruz; Dv. Villa Puerto Cruz – Nuevo Mundo – San Juan de Puritana, distrito de San Juan Bautista – provincia de Maynas – departamento de Loreto"**.

En el mismo informe, se le recomendó continuar con la siguiente etapa del ciclo de inversión, esto es, estudio definitivo.



Asimismo, se le puso en conocimiento el informe n.º 27-2020-MTC/21.GE/LAOG de 09 de marzo de 2020 (**Apéndice n.º 28**), elaborado por el administrador del contrato n.º 53-2019-MTC/21, por el cual le recomienda comunicar al Consultor la declaratoria de viabilidad del proyecto de inversión, con el fin de continuar con la ejecución del contrato en la etapa de inversión "Estudio Definitivo"; describiendo el proyecto de inversión, con el siguiente detalle:

*"[...] elaboración de la Ficha Técnica Estándar y el estudio definitivo del camino vecinal Emp. LO – 103 (Nuevo San Juan) – Dv San Juan de Puritana – Villa Puerto Cruz; Emp. Vía No clasificada – Nuevo Mundo – San Juan de Puritana en la Región Loreto [...]"*

Como es de verse, el primer informe citado que se le puso en conocimiento, entre otros, indicó que el nivel de intervención considerado para el proyecto de inversión era de "mejoramiento" para camino vecinal, mientras que el segundo informe citado describía que la zona objeto de la inversión era una vía no clasificada.

En mérito de ambos informes, emitió el **oficio n.º 473-2020-MTC721.GE de 11 de marzo de 2020 (Apéndice n.º 29)**, dirigido al representante legal del Consultor, describiendo: *"con la*

<sup>21</sup> El Decreto Supremo n.º 017-2007-MTC - Reglamento de Jerarquización Vial de 23 de mayo de 2007 y modificatorias, en sus disposiciones complementarias finales señala:

**"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

[...]

**Tercera: INCORPORACIÓN DE NUEVAS CARRETERAS A LA RED VIAL**

*Cuando se construyan nuevas carreteras, la autoridad competente correspondiente, gestionará ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, su incorporación en el Registro Nacional de Carreteras (RENAC), Clasificador de Rutas y Diagramas Viales correspondiente.*

[...]"

0041

aprobación de este despacho, se remite el informe n° 27-2020-MTC/21.GE/LAOG, elaborado por el administrador de contrato, mediante el cual recomienda poner en conocimiento de su representada la aprobación de la viabilidad del proyecto indicado en la referencia", comunicándole al Consultor que podía continuar con la siguiente etapa del contrato y consignando en la referencia el informe n.° 31-2020-MTC/21.GE/EATS de 6 de marzo de 2020 (declaratoria de viabilidad).

De lo descrito, se advierte que el profesional Walter Pineda Sánchez, ejerciendo funciones de gerente de la Gerencia de Estudios, aprobó la declaratoria de viabilidad del proyecto de inversión, decidiendo comunicarlo al Consultor, para que este continúe con la siguiente etapa del contrato, que implicaba la elaboración de los componentes del estudio definitivo, sin cuestionar la incongruencia del proyecto de inversión que había sido declarado viable por la Unidad Formuladora, en lo referido a que tenía como finalidad realizar mejoramientos sobre un camino vecinal que no se encontraba en el clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) y, por tanto, tampoco se encontraba inscrita en el Registro Nacional de Carreteras (RENAC), es decir, no existía.

Ello, atendiendo a que, para contemplar que una carretera (camino vecinal u otro) existe (esté construida), debe estar inscrita en el Registro Nacional de Carreteras<sup>22</sup>, asimismo, debía atender la transitabilidad de los vehículos motorizados, con plataforma de rodadura, sobre el cual era necesario realizar actividades de "mejoramiento" para elevar su estándar, pero, tampoco contaba con tales características.

Con su actuar contravino lo establecido en el numeral 2.2.1 COMPONENTE 1 del Manual de Operaciones del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS), aprobado mediante Resolución Directoral n.° 379-2016-MTC/21 de 6 de julio de 2016 y modificatorias; Contrato de Préstamo: 8562-PE de 12 de abril de 2016; "Glosario de términos de Uso Frecuentes en los Proyectos de Infraestructura Vial", aprobado mediante Resolución Directoral n.° 02-2018-MTC-14 de fecha 12 de enero de 2018; ítem 6 del numeral 26.2 del artículo 26° de la Directiva n.° 001-2019-EF/63.01 "Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones", aprobada mediante Resolución Directoral n.° 001-2019-EF/63.01, de 23 de enero de 2019 y modificatorias; y, ítem a) del numeral 201.05 del manual de carreteras "diseño geométrico" aprobada mediante Resolución Directoral n.° 03-2018-MTC/14 de 30 de enero de 2018.

Adicionalmente, incumplió sus funciones en condición de encargado de las funciones de gerente de la Gerencia de Estudios, establecidos en:

- ✓ **Manual de Organización y Funciones de Provias Descentralizado, aprobado mediante Resolución Directoral n.° 2684-2008-MTC/21 de 29 de diciembre de 2008, modificado por Resolución Directoral n.° 684-2014-MTC/21 de 17 de julio de 2014, que establece como funciones del gerente de la Unidad Gerencial de Estudios (hoy Gerencia de Estudios) las siguientes:**

"Funciones:  
[...]"

<sup>22</sup> El Decreto Supremo n.° 017-2007-MTC - Reglamento de Jerarquización Vial de 23 de mayo de 2007 y modificatorias, en sus disposiciones complementarias finales señala:

**"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

[...]"

**Tercera: INCORPORACIÓN DE NUEVAS CARRETERAS A LA RED VIAL**

Cuando se construyan nuevas carreteras, la autoridad competente correspondiente, gestionará ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, su incorporación en el Registro Nacional de Carreteras (RENAC), Clasificador de Rutas y Diagramas Viales correspondiente.

[...]"

0042

- o Supervisar y evaluar el cumplimiento de las funciones del personal bajo su cargo.
  - o Proponer, plantear acciones y medidas que permitan corregir desviaciones y/o incumplimiento en la ejecución de los estudios de la Entidad.
- [...]"

Asimismo, no cumplió con eficiencia y eficacia las responsabilidades y funciones de la Gerencia de Estudios, establecidas en:

- ✓ **Manual de Operaciones del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS) - versión 4.0**, aprobado mediante Resolución Directoral n.º 270-2019-MTC/21 de 8 de agosto de 2019 (vigente a la fecha de los hechos), señala entre las responsabilidades de la Gerencia de Estudios, lo siguiente:

"4.3.1.10. Gerencia de Estudios (GE)

[...]

Sus responsabilidades se detallan a continuación:

[...]

5. Gestionar la aprobación y declaratoria de viabilidad de los proyectos de inversión en el marco del PATS.

[...]

9. Proponer y plantear acciones y medidas que permitan corregir desviaciones y/o incumplimientos en la ejecución de los estudios del PATS [...]"

- ✓ **Manual de Operaciones de Provias Descentralizado, aprobado mediante Resolución Ministerial n.º 1182-2017 MTC/01.02 de 07 de diciembre de 2017**, las cuáles le son atribuibles en su condición de titular de la referida gerencia, tales como:

"Artículo 24.-

La Gerencia de Estudios tiene las siguientes funciones:

[...]

c) Declarar la viabilidad de los proyectos de inversión así como aprobar las inversiones de optimización, ampliación marginal, de reposición y rehabilitación de infraestructura de transporte departamental y vecinal o rural;

[...]"

Asu vez, ello implicó la transgresión a:

- ✓ **Reglamento Interno de Trabajo del Proyecto Especial de Transporte Descentralizado – PROVIAS DESCENTRALIZADO**, aprobado mediante Resolución Directoral n.º 315-2017-MTC/21 de 09 de octubre de 2017, que establecen como deberes y obligaciones del servidor civil de la Entidad, entre otros, los siguientes:

"Artículo 49°.- OBLIGACIONES DEL SERVIDOR CIVIL

Son deberes u obligaciones del servidor civil, las siguientes:

[...]

a. Cumplir con todas las disposiciones generales, normas, procedimientos y políticas aprobadas por PROVIAS DESCENTRALIZADO, así como las que se aprueben con posterioridad.

[...]

e. Desarrollar y mantener un buen rendimiento y calidad en el ejercicio de las funciones laborales asignadas, en los documentos de gestión y en el contrato de trabajo suscrito, para el cumplimiento de los objetivos y metas de la Entidad.

[...]

j. Cumplir personal y diligentemente los deberes del cargo, en el tiempo convenido, así como cumplir las instrucciones verbales o escritas que los jefes imparten, observando una conducta digna y honesta durante su labor cotidiana.



[...]"

- ✓ **Ley n.º 27815 - Ley del Código de Ética de la Función Pública, de 12 de agosto de 2002,** que en el artículo 7º "Deberes de la Función Pública" establece:

*"Responsabilidad*

*Todo servidor público debe desarrollar sus funciones a cabalidad y en forma integral, asumiendo con pleno respeto su función pública.*

[...]"

En tal circunstancia, su conducta contribuyó a que el consultor continúe con la ejecución del contrato (elaboración del estudio definitivo), pese a haberse gestionado inicialmente de forma inadecuada, considerando un nivel de intervención erróneo y, en consecuencia, incorrecto uso del presupuesto asignado al PATS; y lo condujo a su conclusión en los mismos términos.

Los hechos expuestos, configuran la presunta responsabilidad civil por la existencia de elementos que lo vinculan.

- **LUIS ADRIAN OTOYA GHIGLINO**, identificado con DNI n.º 41047871, en su condición de supervisor y administrador de contratos, siendo su periodo de gestión del 08 de octubre al 10 de diciembre de 2019, según orden de servicio n.º 2001236 y memorando de conformidad de servicio (**Apéndice n.º 2**); se le comunicó el Pliego de Hechos con cédula de notificación n.º 003-2024-CG/OCI.SCE.PURITANA de 18 de abril de 2024 / cédula de notificación electrónica n.º 00000060-2024-CG/5568 de 18 de abril de 2024 (**Apéndice n.º 36**); remitiendo sus comentarios o aclaraciones mediante documento s/n de 25 de abril de 2024 (**Apéndice n.º 36**); sin embargo, resultado de la evaluación de los comentarios o aclaraciones, cuyo desarrollo consta en el (**Apéndice n.º 36**) del presente Informe de Control Específico no se ha desvirtuado su participación, por lo que se mantiene los hechos siguientes:

En ejercicio de sus funciones, en su condición de supervisor y administrador de contratos; por haber emitido y suscrito los informes n.º 16-2019-LAOG de 8 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 21**) y n.º 17-2019-LAOG de 19 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 24**), en este último aprueba la "ficha técnica estándar" y recomendó notificar la conformidad al Consultor.

Previo a ello, se le puso en conocimiento los informes emitidos por los especialistas de la Gerencia de Estudios, en los que observaron el producto - ficha técnica estándar presentado por el consultor, mediante Carta n.º 21-2019/CHN de 19 de setiembre de 2019 y anexos (**Apéndice n.º 20**), respecto de los cuáles, al ser evaluados, emitió el informe 16-2019-LAOG de 8 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 21**), recomendando a la Gerencia de Estudios comunicar dichas observaciones al Consultor, otorgándole el plazo de 10 días para subsanar el producto presentado.

Posteriormente, se le puso en conocimiento los informes emitidos por los especialistas de la Gerencia de Estudios, en los que observaron el producto - ficha técnica estándar presentado por el consultor, mediante Carta n.º 22-2019/CHN de 18 de noviembre de 2019 y anexos (**Apéndice n.º 23**), respecto de los cuáles, al ser evaluados, emitió el informe 17-2019-LAOG de 19 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 24**), comunicando a la Gerencia de Estudios que dicho producto (ficha técnica estándar) ha sido aprobado, con el siguiente detalle:

- **"Mejoramiento del camino vecinal: Emp. LO-109 (Nuevo San Juan) – Dv. San Juan de Puritana – Villa Puerto Cruz; Emp. Via no clasificada – Nuevo Mundo – San Juan – San Juan de Puritana, Distrito de San Juan Bautista, Provincia de Maynas, Departamento de Loreto".**

0044

Además, indicó que se puede continuar con los trámites respectivos para la declaratoria de viabilidad, recomendando comunicarlo al Consultor.

Así, se tiene que no cuestionó la incongruencia del proyecto de inversión (ficha técnica estándar) que estaba aprobando, en lo referido a que se estaba considerando una intervención de mejoramiento, para un camino vecinal que no se encontraba en el clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) y, por tanto, tampoco se encontraba inscrita en el Registro Nacional de Carreteras (RENAC), es decir, no existía. Ello, atendiendo a que, para contemplar que una carretera (camino vecinal u otro) existe (esté construida), debe estar inscrita en el Registro Nacional de Carreteras<sup>23</sup>, asimismo, debía atender la transitabilidad de los vehículos motorizados, con plataforma de rodadura, sobre el cual era necesario realizar actividades de "mejoramiento" para elevar su estándar, pero, tampoco contaba con tales características.

Incumpliendo de esta manera, lo establecido en el numeral 2.2.1 COMPONENTE 1 del Manual de Operaciones del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS), aprobado mediante Resolución Directoral n.º 379-2016-MTC/21 de 6 de julio de 2016 y modificatorias; Contrato de Préstamo: 8562-PE de 12 de abril de 2016; "Glosario de términos de Uso Frecuentes en los Proyectos de Infraestructura Vial", aprobado mediante Resolución Directoral n.º 02-2018-MTC-14 de fecha 12 de enero de 2018; ítem 6 del numeral 26.2 del artículo 26º de la Directiva n.º 001-2019-EF/63.01 "Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones", aprobada mediante Resolución Directoral n.º 001-2019-EF/63.01, de 23 de enero de 2019 y modificatorias; y, ítem a) del numeral 201.05 del manual de carreteras "diseño geométrico" aprobada mediante Resolución Directoral n.º 03-2018-MTC/14 de 30 de enero de 2018.



Adicionalmente, incumplió las labores que se le fueron encargadas en su calidad de supervisor y administrador de contrato de la Gerencia de Estudios, establecidas en:



- ✓ **Términos de Referencia de la Orden de Servicio n.º 2001236 de 07 de octubre de 2019**, que lo vincula, los cuáles no cumplió con eficiencia y eficacia, conforme el siguiente detalle:

#### **"5. ALCANCES Y DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO**

##### **5.1 ALCANCE**

*Servicios referidos a la supervisión, revisión, evaluación y administración de los estudios contratados y/o ejecutados por PVD en el ámbito de PRO REGIÓN, PATS, RECURSOS ORDINARIOS, entre otras fuentes de financiamiento.*

##### **5.2 ACTIVIDADES Y/O TAREAS DEL PROVEEDOR**

- *Administrar contratos de estudios contratados y/o ejecutados por PVD en el ámbito de Recursos Ordinarios y otras fuentes de financiamiento, lo cual consiste en la verificación del cumplimiento de los TDR de los estudios definitivos y/o preinversión y/o expedientes técnicos de mantenimiento periódico, tomando en cuenta los informes técnicos de las diferentes especialidades*

[...]



<sup>23</sup> El Decreto Supremo n.º 017-2007-MTC - Reglamento de Jerarquización Vial de 23 de mayo de 2007 y modificatorias, en sus disposiciones complementarias finales señala:

#### **"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

[...]

##### **Tercera: INCORPORACIÓN DE NUEVAS CARRETERAS A LA RED VIAL**

*Quando se construyan nuevas carreteras, la autoridad competente correspondiente, gestionará ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, su incorporación en el Registro Nacional de Carreteras (RENAC), Clasificador de Rutas y Diagramas Viales correspondiente.*

[...]"

- Administrar los contratos de estudios de los proyectos contratados y/o formulados por PVD desde su inicio o de la suscripción del contrato hasta su respectiva liquidación, tramitando y emitiendo pronunciamiento técnico y oportuno respecto a la ejecución contractual, adelantos en efectivo, presupuestos adicionales, presupuestos deductivos, ampliaciones de plazo, mayores gastos generales, resolución de contratos, liquidación de contratos y todas las demás funciones vinculadas a la ejecución de los estudios.

[...]

- De ser necesario se solicitará el apoyo del proveedor para la atención de otros proyectos, en relación a su objeto de contratación.

[...]"

En tal circunstancia, su conducta contribuyó a que se declare la viabilidad del proyecto de inversión y que el consultor continúe con la ejecución del contrato, pese a haberse gestionado inicialmente de forma inadecuada, considerando un nivel de intervención erróneo y, en consecuencia, un uso inadecuado del presupuesto asignado al PATS; y lo condujo a su conclusión en los mismos términos.

Los hechos expuestos, configuran la presunta responsabilidad civil por la existencia de elementos que lo vinculan.

- **EDGAR ALEXANDER MARROQUIN CAYO**, identificado con DNI n.º 74648022, en su condición de especialista en proyectos en la Gerencia de Estudios, siendo su periodo de gestión del 03 de octubre de 2018 al 10 de abril de 2023, según contrato administrativo de servicios n.º 39-2018-MTC/21.ORH y sus adendas y carta de renuncia (**Apéndice n.º 2**); se le comunicó el Pliego de Hechos con cédula de notificación n.º 004-2024-CG/OCI.SCE.PURITANA de 18 de abril de 2024 / cédula de notificación electrónica n.º 00000061-2024-CG/5568 de 18 de abril de 2024 (**Apéndice n.º 36**); remitiendo sus comentarios o aclaraciones mediante documento s/n de 25 de abril de 2024 (**Apéndice n.º 36**); sin embargo, resultado de la evaluación de los comentarios o aclaraciones, cuyo desarrollo consta en el (**Apéndice n.º 36**) del presente Informe de Control Específico no se ha desvirtuado su participación, por lo que se mantiene los hechos siguientes:

En ejercicio de sus funciones, en su condición de especialista en proyectos en la Gerencia de Estudios; por haber emitido y suscrito los informes n.º 18-2019-MTC/21.GE/EAMC de 14 de junio de 2019 (**Apéndice n.º 18**) y n.º 034-2018-MTC/21.GE/EAMC de 2 de setiembre de 2019 (**Apéndice n.º 18**), los cuales se detallan:

Durante la ejecución del servicio de consultoría, emitió el informe n.º 18-2019-MTC/21.GE/EAMC de 14 de junio de 2019 (**Apéndice n.º 18**), respecto al producto (ficha técnica estándar) presentado por el Consultor, mediante Carta n.º 07-2019/CHN de 27 de mayo de 2019 (**Apéndice n.º 17**), en el que se pronunció en relación a la especialidad de topografía, trazo y diseño vial, concluyendo, entre otros:

*"[...] la Ficha Técnica Estándar estipula lo indicado en el formato N° 02, el cual ha sido debidamente presentado por el consorcio Hidro Naylamp, por lo que se informa la conformidad correspondiente".*

Dando la conformidad al producto presentado por el Consultor, en el extremo correspondiente a la especialidad de topografía, trazo y diseño vial; sin embargo, no se pronunció respecto a las observaciones realizadas previamente al mismo producto – sobre la misma especialidad –, por un profesional diferente, cuando fue presentado por primera vez<sup>24</sup>, las cuáles fueron sustanciales e incidieron en el nivel de intervención planteado para el proyecto de inversión, indicando, que los tramos a intervenir en su mayoría requieren una intervención de construcción y, en su minoría,

<sup>24</sup> Mediante Carta n.º 6-2019/CHN de 29 de abril de 2019.

de mejoramiento<sup>25</sup>, cuando el proyecto de inversión consideró un nivel de intervención solo de mejoramiento.

De otro lado, formó parte de la comisión de servicios que viajó para llevar a cabo una visita de reconocimiento a la zona, en la Región de Loreto, en mérito del cual, en su condición de especialista que se pronuncia en relación a la especialidad de topografía, trazo y diseño vial, **emitió el informe n.º 034-2018-MTC/21.GE/EAMC de 2 de setiembre de 2019 (Apéndice n.º 18)**, en el que, entre otros aspectos, indicó lo siguiente:

"[...]"

### 3. ANALISIS

- *Visita a campo, recorrido y medición del ancho de vía a ser evaluada.*
- *Se evidencio que el ancho de la vía existente cuenta con lo necesario para el tránsito de vehículos.*
- *Se evidenciaron zonas de cruces de agua que afectan la vía existente por la falta de una estructura que proteja la superficie de rodadura.*

### 5. CONCLUSIONES:

5.1. *Por tal motivo, se informa que la vía cuenta con los requisitos mínimos para realizar la intervención planteada.*

"[...]"

Su análisis y conclusión informó que la zona objeto de la intervención cumplía con las características mínimas de una vía existente sobre el cual realizar trabajos de "mejoramiento y rehabilitación"; sin embargo, del contenido del informe en mención, advertimos que carece de fundamento que respalde su conclusión, pues, no ha sustentado el cumplimiento de los requisitos mínimos de una "vía", de acuerdo al Manual de Carreteras, como el hecho de que sea transitable. Asimismo, es oportuno mencionar que su pronunciamiento fue contrario al contenido del informe<sup>26</sup> del personal técnico en formulación, evaluación, revisión y verificación, que formó parte de la misma comisión de servicios a la zona objeto de la intervención, quien dejó claro que la denominada "vía" no era transitable.

Con su accionar contravino, lo establecido en el numeral 2.2.1 COMPONENTE 1 del Manual de Operaciones del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS), aprobado mediante Resolución Directoral n.º 379-2016-MTC/21 de 6 de julio de 2016 y modificatorias; Contrato de Préstamo: 8562-PE de 12 de abril de 2016; "Glosario de términos de Uso Frecuentes en los Proyectos de Infraestructura Vial", aprobado mediante Resolución Directoral

<sup>25</sup> Informe n.º 031-2019-MTC/21.GE/JRMV de 15 de mayo de 2019, entre otros, indicó:

"[...]"

*Los primeros 40% de los tramos, el nivel de intervención debería ser considerado como mejoramiento. De acuerdo a la ficha de topografía y trazo se observa que el 60% restante de los tramos será una apertura, en consecuencia, el nivel de intervención en este tramo será a nivel de construcción o vía nueva. (Lo resaltado es agregado).*

*Se podrá optimizar el diseño geométrico de la sección de la vía al mínimo valor posible establecidos en el manual de la D.G.-2018 obteniendo: De ancho de calzada 4.00m, bermas 0.50m, total ancho de plataforma en tangente 5.00m. se proponen estos parámetros mínimos de diseño geométrico para no alejarnos mucho de la línea de costo."*

<sup>26</sup> Informe n.º 009-2019-CONSULTOR.PREINVERSION/GMQ de 3 de setiembre de 2019, indicando:

### "2. ANALISIS

"[...]"

*"Por las características actuales del proyecto, la vía no es transitable, motivo por el cual se hicieron mediciones en diferentes puntos con la finalidad de medir el tráfico desviado que tendrá la carretera cuando se ponga en operación [...]"*

### 3. RECOMENDACIÓN

"[...]"

*"Diseñar un adecuado planteamiento técnico de la alternativa de solución y luego sincerar los costos de inversión. Por ende, actualizar la evaluación económica [...]"*

0047

n° 02-2018-MTC-14 de fecha 12 de enero de 2018; ítem 6 del numeral 26.2 del artículo 26° de la Directiva n.° 001-2019-EF/63.01 "Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones", aprobada mediante Resolución Directoral n.° 001-2019-EF/63.01, de 23 de enero de 2019 y modificatorias; y, ítem a) del numeral 201.05 del manual de carreteras "diseño geométrico" aprobada mediante Resolución Directoral n.° 03-2018-MTC/14 de 30 de enero de 2018.

Adicionalmente, incumplió sus obligaciones como trabajador, establecidas en:

- ✓ **Contrato Administrativo de Servicios n.° 0039-2018-MTC/21.ORH de 03 de octubre de 2018**, que vincula laboralmente al referido profesional que, entre otros, señala:

"Son obligaciones de EL/LA TRABAJADOR (A):

i) Cumplir las obligaciones a su cargo derivados del presente Contrato, derivadas en la Convocatoria n.° 028-2018-MTC/21 así como con las normas y directivas internas vigentes de LA ENTIDAD que resulten aplicables a esta modalidad contractual, sobre la base de la buena fe laboral.

[...]"

Por su parte, el proceso CAS n.° 28-2018-PVD – CONVOCATORIA PARA LA CONTRATACIÓN DE PERSONAL BAJO EL DECRETO LEGISLATIVO N.° 1057, establece como funciones del puesto, entre otros:

"FUNCIONES DEL PUESTO:

1. Evaluar los expedientes técnicos elaborados por los consultores, gobiernos locales, regionales, entre otros.

[...]

4. Emitir informes técnicos y opiniones en tema de su competencia.

[...]

7. Otras labores que le asigne la Gerencia de la Gerencia de Estudios.

[...]"

Asu vez, ello implicó la transgresión a:

- ✓ **Reglamento Interno de Trabajo del Proyecto Especial de Transporte Descentralizado – PROVIAS DESCENTRALIZADO**, aprobado mediante Resolución Directoral n.° 315-2017-MTC/21 de 09 de octubre de 2017, que establecen como deberes y obligaciones del servidor civil de la Entidad, entre otros, los siguientes:

"Artículo 49°.- OBLIGACIONES DEL SERVIDOR CIVIL

Son deberes u obligaciones del servidor civil, las siguientes:

[...]

- a. Cumplir con todas las disposiciones generales, normas, procedimientos y políticas aprobadas por PROVIAS DESCENTRALIZADO, así como las que se aprueben con posterioridad.

[...]

- e. Desarrollar y mantener un buen rendimiento y calidad en el ejercicio de las funciones laborales asignadas, en los documentos de gestión y en el contrato de trabajo suscrito, para el cumplimiento de los objetivos y metas de la Entidad.

[...]

- j. Cumplir personal y diligentemente los deberes del cargo, en el tiempo convenido, así como cumplir las instrucciones verbales o escritas que los jefes imparten, observando una conducta digna y honesta durante su labor cotidiana.

[...]"

0048



- ✓ **Ley n.º 27815 - Ley del Código de Ética de la Función Pública, de 12 de agosto de 2002**, que en el artículo 7º "Deberes de la Función Pública" establece:

*"Responsabilidad*

*Todo servidor público debe desarrollar sus funciones a cabalidad y en forma integral, asumiendo con pleno respeto su función pública.*

*[...]"*

En tal circunstancia, su conducta contribuyó a que se declare la viabilidad del proyecto de inversión y que el consultor continúe con la ejecución del contrato, pese a haberse gestionado inicialmente de forma inadecuada, considerando un nivel de intervención erróneo y, en consecuencia, un uso inadecuado del presupuesto asignado al PATS.

Los hechos expuestos, configuran la presunta responsabilidad civil por la existencia de elementos que lo vinculan.

- **ERIK ABNER TUESTA SOLIS**, identificado con DNI n.º 10558341, en su condición de especialista en economía del transporte de la Gerencia de Estudios, siendo su periodo de gestión del 07 de diciembre de 2015 hasta la actualidad, según contrato administrativo de servicios n.º 72-2015-MTC/21.ORH y adendas (**Apéndice n.º 2**); se le comunicó el Pliego de Hechos con cédula de notificación n.º 005-2024-CG/OCI.SCE.PURITANA de 18 de abril de 2024 / cédula de notificación electrónica n.º 00000062-2024-CG/5568 de 18 de abril de 2024 (**Apéndice n.º 36**); remitiendo sus comentarios o aclaraciones mediante carta n.º 001-2024-EATS de 25 de abril de 2024 (**Apéndice n.º 36**); sin embargo, resultado de la evaluación de los comentarios o aclaraciones, cuyo desarrollo consta en el (**Apéndice n.º 36**) del presente Informe de Control Específico no se ha desvirtuado su participación, por lo que se mantiene los hechos siguientes:

En ejercicio de sus funciones, en su condición de especialista en economía del transporte de la Gerencia de Estudios; por haber emitido y suscrito los informes n.º 156-2019-MTC/21.GE/EATS de 19 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 24**) y n.º 31-2020-MTC/21.GE/EATS de 06 de marzo de 2020 (**Apéndice n.º 27**), los cuales se detallan:

Emitió el informe n.º 156-2019-MTC/21.GE/EATS de 19 de noviembre de 2019 (**Apéndice n.º 24**), en el que concluye:

*"[...]"*

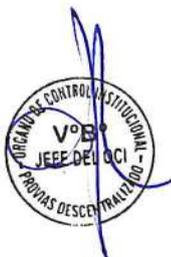
*3.1 De la evaluación realizada al proyecto de inversión pública a nivel de ficha estándar:*

- **Mejoramiento del Camino Vecinal: EMP. LO-103 (Nuevo San Juan) – Dv. San Juan de Puritana – Villa Puerto Cruz; Emp. Vía no clasificada – Nuevo Mundo – San Juan- San Juan de Puritana, distrito de San Juan Bautista, provincia de Maynas, departamento de Loreto.**

*3.2 El estudio de pre inversión a nivel de Ficha Técnica estándar del proyecto, cumple con los contenidos mínimos exigidos en los términos de referencia, así como presentar indicadores de rentabilidad social positivos; en ese sentido, SE OTORGA SU APROBACIÓN correspondiente*

*[...]"*

En el citado documento, describe que la condición de la vía objeto del proyecto de inversión es "no clasificada" y que el nivel de intervención planteado es de "mejoramiento", lo que evidencia



su conocimiento respecto a que la zona objeto de intervención no se encontraba jerarquizada ni clasificada, previo a declarar la viabilidad del proyecto de inversión.

Asimismo, el citado profesional otorgó su aprobación a la ficha técnica estándar en la especialidad de evaluación socioeconómica, pasando por alto las observaciones del informe de la especialista en evaluación socioeconómica que le antecedió, la cual indicó que el especialista en topografía, trazo y diseño vial contempló intervenciones de "mejoramiento" y "construcción", por lo que el proyecto de inversión no podría ser financiado con presupuesto asignado al PATS.

Así, inobservó que para contemplar que una carretera (camino vecinal u otro) existe (esté construida), debe estar inscrita en el Registro Nacional de Carreteras<sup>27</sup>, asimismo, debía atender la transitabilidad de los vehículos motorizados, con plataforma de rodadura, asimismo, debía atender la transitabilidad de los vehículos motorizados, con plataforma de rodadura, sobre el cual era necesario realizar actividades de "mejoramiento" para elevar su estándar, pero, tampoco contaba con tales características.

Luego, en su condición de responsable de la Unidad Formuladora (parte de la Gerencia de Estudios), emitió el informe n.º 31-2020-MTC/21.GE/EATS de 06 de marzo de 2020 (**Apéndice n.º 27**), por el cual otorgó la declaratoria de viabilidad del proyecto de inversión, con el siguiente detalle: *"Mejoramiento del camino vecinal EMP. 01 – 103 (Nuevo San Juan) – Dv. San Juan de Puritana – Villa Puerto Cruz; Dv. Villa Puerto Cruz – Nuevo Mundo – San Juan de Puritana, distrito de San Juan Bautista – provincia de Maynas – departamento de Loreto"*.

En el mismo informe, recomendó continuar con la siguiente etapa del ciclo de inversión, esto es, estudio definitivo.

Con su accionar contravino, lo establecido en el numeral 2.2.1 COMPONENTE 1 del Manual de Operaciones del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS), aprobado mediante Resolución Directoral n.º 379-2016-MTC/21 de 6 de julio de 2016 y modificatorias; Contrato de Préstamo: 8562-PE de 12 de abril de 2016; "Glosario de términos de Uso Frecuentes en los Proyectos de Infraestructura Vial", aprobado mediante Resolución Directoral n.º 02-2018-MTC-14 de fecha 12 de enero de 2018; ítem 6 del numeral 26.2 del artículo 26º de la Directiva n.º 001-2019-EF/63.01 "Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones", aprobada mediante Resolución Directoral n.º 001-2019-EF/63.01, de 23 de enero de 2019 y modificatorias; y, ítem a) del numeral 201.05 del manual de carreteras "diseño geométrico" aprobada mediante Resolución Directoral n.º 03-2018-MTC/14 de 30 de enero de 2018.

Adicionalmente, incumplió sus obligaciones como trabajador, establecidas en:

- ✓ **Contrato Administrativo de Servicios n.º 0072-2015-MTC/21.ORH de 10 de noviembre de 2015**, que vincula laboralmente al referido profesional, con la Entidad, que, entre otros, señala:

<sup>27</sup> El Decreto Supremo n.º 017-2007-MTC - Reglamento de Jerarquización Vial de 23 de mayo de 2007 y modificatorias, en sus disposiciones complementarias finales señala:

**"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

[...]

Tercera: **INCORPORACIÓN DE NUEVAS CARRETERAS A LA RED VIAL**

Cuando se construyan nuevas carreteras, la autoridad competente correspondiente, gestionará ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, su incorporación en el Registro Nacional de Carreteras (RENAC), Clasificador de Rutas y Diagramas Viales correspondiente.

[...]"

0050

"Son obligaciones de EL TRABAJADOR:

- a) Cumplir las obligaciones a su cargo derivadas del presente Contrato, así como con las normas y directivas internas vigentes de LA ENTIDAD que resulten aplicables a esta modalidad contractual, sobre la base de la buena fe laboral.
  - b) Cumplir con las prestaciones de servicios pactados, según el horario que oportunamente le comunique LA ENTIDAD.
- [...]"

El referido contrato está acompañado de Términos de Referencia, en la que describe el servicio, señalando:

"Principales funciones a desarrollar:

- [...]
- Evaluar, aprobar y recomendar la declaratoria de viabilidad de los estudios de pre inversión que Provias Descentralizado contrata y/o ejecuta como parte de sus Programas de Inversión.
- [...]
- Formular y/o evaluar las evaluaciones económicas de los Proyectos de Inversión (PIPs) gestionados por Provias Descentralizado, Gobiernos Regionales y/o Gobiernos Locales, en el Marco SNIP.
- Elaboración de informes de revisión, coordinaciones y seguimiento de los estudios de Pre Inversión presentados por los consultores externos, para su trámite de revisión y aprobación por la OPI de MTC, para el cumplimiento de los plazos establecidos en el marco del SNIP.
- [...]
- Emitir opiniones técnicas relacionadas a la especialidad de Tráfico y Evaluación Socioeconómica
- [...]
- Otras funciones que se le asignen el Director Ejecutivo y Gerente de la Unidad Gerencial de Estudios."

Asu vez, ello implicó la transgresión a:

- ✓ **Reglamento Interno de Trabajo del Proyecto Especial de Transporte Descentralizado – PROVÍAS DESCENTRALIZADO, aprobado mediante Resolución Directoral n.º 315-2017-MTC/21 de 09 de octubre de 2017, que establecen como deberes y obligaciones del servidor civil de la Entidad, entre otros, los siguientes:**

"Artículo 49º.- OBLIGACIONES DEL SERVIDOR CIVIL

Son deberes u obligaciones del servidor civil, las siguientes:

- [...]
- a. Cumplir con todas las disposiciones generales, normas, procedimientos y políticas aprobadas por PROVÍAS DESCENTRALIZADO, así como las que se aprueben con posterioridad.
- [...]
- e. Desarrollar y mantener un buen rendimiento y calidad en el ejercicio de las funciones laborales asignadas, en los documentos de gestión y en el contrato de trabajo suscrito, para el cumplimiento de los objetivos y metas de la Entidad.
- [...]
- j. Cumplir personal y diligentemente los deberes del cargo, en el tiempo convenido, así como cumplir las instrucciones verbales o escritas que los jefes imparten, observando una conducta digna y honesta durante su labor cotidiana.
- [...]"

- ✓ **Ley n.º 27815 - Ley del Código de Ética de la Función Pública, de 12 de agosto de 2002, que en el artículo 7º "Deberes de la Función Pública" establece:**

0051

**"Responsabilidad**

*Todo servidor público debe desarrollar sus funciones a cabalidad y en forma integral, asumiendo con pleno respeto su función pública.*

[...]"

En tal circunstancia, su conducta contribuyó a que el consultor continúe con la ejecución del contrato (elaboración del estudio definitivo), y, en consecuencia, un uso inadecuado del presupuesto asignado al PATS; y lo condujo a su conclusión en los mismos términos.

Los hechos expuestos, configuran la presunta responsabilidad civil por la existencia de elementos que lo vinculan.

**ROBERTO TEODORO CERRÓN POMA**, identificado con DNI n.º 07985194, en su condición de administrador de contratos para la Gerencia de Estudios, siendo su periodo de gestión del 16 de enero al 16 de abril de 2019 (90 días calendario), del 13 de abril al 27 de junio de 2019 (75 días calendario) y del 11 de julio al 24 de setiembre de 2019 (75 días calendario), según órdenes de servicio n.ºs 2000091, 2500046, 2000754 respectivamente, asumiendo tal función, mediante memorando n.º 877-2019-MTC/21.GE de 21 de marzo de 2019 (**Apéndice n.º 2**); se le comunicó el Pliego de Hechos con cédula de notificación n.º 006-2024-CG/OCI.SCE.PURITANA de 18 de abril de 2024 (**Apéndice n.º 36**); sin embargo, no presentó sus comentarios o aclaraciones, por lo que mantiene su participación en los hechos siguientes:

En ejercicio de sus funciones, en su condición de administrador de contratos de la Gerencia de Estudios; por haber emitido y suscrito los informes n.º 40-2019/RTCP de 16 de mayo de 2019 (**Apéndice n.º 12**) y n.º 64-2019/RTCP de 05 de setiembre de 2019 (**Apéndice n.º 21**), los cuales se detallan:

Iniciada la ejecución del referido servicio de consultoría, en tal condición, tomó conocimiento de los informes emitidos por los diferentes especialistas de la Gerencia de Estudios, respecto al producto presentado por el Consultor (ficha técnica estándar), mediante Carta n.º 6-2019/CHN de 29 de abril de 2019 (**Apéndice n.º 14**), de los cuales, tres (3) de ellos<sup>28</sup> evidenciaron la

<sup>28</sup> Siendo los más trascendentes los siguientes:

- Informe n.º 031-2019-MTC/21.GE/JRMV de 15 de mayo de 2019, del especialista en topografía, trazo y diseño vial, que, entre otros, indicó:

"[...]"

*Los primeros 40% de los tramos, el nivel de intervención debería ser considerado como **mejoramiento**. De acuerdo a la ficha de topografía y trazo se observa que el 60% restante de los tramos será una apertura, en consecuencia, el nivel de intervención en este tramo será a nivel de **construcción** o vía nueva. (Lo resaltado es agregado)"*

- Informe n.º 016-2019-MTC/RWMM de 15 de mayo de 2019, del especialista en estudio de tráfico, que, entre otros, indicó:

"[...]"

**ANALISIS Y EVALUACION DEL ESTUDIO DE TRAFICO**

3.2. *La peculiaridad de este proyecto es que actualmente la vía no es transitable, motivo por el cual se hicieron mediciones en diferentes puntos con la finalidad de medir el tráfico desviado que tendrá la carretera cuando se ponga en operación, actualmente los pobladores se movilizan por medio de canoas y/o a pie dependiendo de la distancia de los viajes que realizan [...].*

3.3. *Debido a que la vía en estudio no existe, no se realizó el control de velocidades.*

**CONCLUSIONES**

4.1. *Por lo expuesto y en base a las estimaciones realizadas, se concluye que el informe de estudio de tráfico, se encuentra observado."*

- Informe n.º 025-2019-MTC/21.GE/SSM de 15 de mayo de 2019, del especialista en evaluación socioeconómica, que, entre otros, indicó:

"3. **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

0052

necesidad de reconsiderar el nivel de intervención planteado para el proyecto de inversión, por temas técnicos y presupuestales, pues advertían una posible mala concepción técnica del nivel de intervención considerado para el proyecto de inversión, incidiendo, además, en el uso inadecuado del presupuesto asignado al PATS. Al respecto, emitió el informe n.° 40-2019/RTCP de 16 de mayo de 2019 (**Apéndice n.° 15**), en el que no se pronunció sobre las referidas alertas, no realizó un análisis o evaluación técnica, ni emitió recomendaciones para corregirlas, limitándose a recomendar al Gerente de Estudios que dichas observaciones sean comunicadas al Consultor, para que sean subsanadas.



Posteriormente, tomó conocimiento de los informes emitidos por los diferentes especialistas de la Gerencia de Estudios, respecto al producto presentado por el Consultor (ficha técnica estándar), mediante Carta n.° 7-2019/CHN de 27 de mayo de 2019 (**Apéndice n.° 17**), de los cuáles, el informe del especialista de estudio de tráfico describió que la vía no era transitable y no se contaba con carretera<sup>29</sup>, entre otros. Al respecto, emitió el informe n.° 64-2019/RTCP de 05 de setiembre de 2019 (**Apéndice n.° 18**), en el cual nuevamente se limitó a recomendar que la gerencia de estudios remita las observaciones emitidas, al Consultor, para que subsanen el producto presentado, sin pronunciarse respecto al nivel de intervención considerado para la ejecución del proyecto de inversión.



Al respecto, inobservó que para contemplar que una carretera (camino vecinal u otro) existe (esté construida), debe estar inscrita en el Registro Nacional de Carreteras<sup>30</sup>, asimismo, debía atender la transitabilidad de los vehículos motorizados, con plataforma de rodadura, sobre el cual era necesario realizar actividades de "mejoramiento" para elevar su estándar, pero, tampoco contaba con tales características.



Incumpliendo de esta manera, lo establecido en el numeral 2.2.1 COMPONENTE 1 del Manual de Operaciones del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS), aprobado mediante Resolución Directoral n.° 379-2016-MTC/21 de 6 de julio de 2016 y modificatorias; Contrato de Préstamo: 8562-PE de 12 de abril de 2016; "Glosario de términos de Uso Frecuentes en los Proyectos de Infraestructura Vial", aprobado mediante Resolución Directoral



[...]  
3.1. Si de acuerdo a lo planteado en el Informe N° 031-2019-MTC/21.GE/JRMV, del especialista en Topografía, Trazo y Diseño Vial, el proyecto contempla las intervenciones de "mejoramiento y Construcción...", siendo que, Construcción no se encuentra prevista en el Programa de Apoyo al Transporte Subnacional PATS; en ese sentido, la ejecución de la obra no podrá ser financiada con recursos del Programa, se recomienda tener definido el trazo y la respectiva naturaleza de intervención. [...]"

<sup>29</sup> Informe n.° 024-2019/RWMM de 17 de junio de 2019, del especialista de estudio de tráfico, que, entre otros, señaló:  
[...]  
La peculiaridad de este proyecto es que actualmente la vía no es transitable, motivo por el cual se hicieron mediciones en diferentes puntos con la finalidad de medir el tráfico desviado que tendrá la carretera cuando se ponga en operación, actualmente los pobladores se movilizan por medio de canoas y/o a pie dependiendo de la distancia de los viajes que realizan [...].  
Para el tráfico normal debido a que no existe dado que no se tiene la carretera, se ha contabilizado el tráfico fluvial en canoas (tramo villa puerto cruz – san juan de puritana) y peatones (tramo nuevo san juan - villa puerto cruz), esta modalidad de transporte se ha convertido a vehículos (1 cano = 1 vehículo), dado que el transporte fluvial pasará a terrestre dado que en los meses de mayo y junio desaparece o se seca por la temporada de sequía en la zona [...]"

<sup>30</sup> El Decreto Supremo n.° 017-2007-MTC - Reglamento de Jerarquización Vial de 23 de mayo de 2007 y modificatorias, en sus disposiciones complementarias finales señala:

"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES  
[...]  
Tercera: INCORPORACIÓN DE NUEVAS CARRETERAS A LA RED VIAL  
Cuando se construyan nuevas carreteras, la autoridad competente correspondiente, gestionará ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, su incorporación en el Registro Nacional de Carreteras (RENAC), Clasificador de Rutas y Diagramas Viales correspondiente.  
[...]"

n° 02-2018-MTC-14 de fecha 12 de enero de 2018; ítem 6 del numeral 26.2 del artículo 26° de la Directiva n.° 001-2019-EF/63.01 "Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones", aprobada mediante Resolución Directoral n.° 001-2019-EF/63.01, de 23 de enero de 2019 y modificatorias; y, ítem a) del numeral 201.05 del manual de carreteras "diseño geométrico" aprobada mediante Resolución Directoral n.° 03-2018-MTC/14 de 30 de enero de 2018.

Adicionalmente, incumplió las labores que se le fueron encargadas en su calidad de supervisor y administrador de contrato de la Gerencia de Estudios, establecidas en:

- ✓ **Términos de Referencia de la Orden de Servicio n.° 2000091 de 15 de enero de 2019**, los cuáles no cumplió con eficiencia y eficacia, siendo las siguientes:

"4. ACTIVIDADES Y/O TAREAS DEL CONSULTOR

- *Revisar y evaluar los estudios contratados y/o ejecutados por PVD en el ámbito del PATS, Recursos Ordinarios y otras Fuentes de Financiamiento, lo cual consiste en la verificación del cumplimiento de los TDR de los estudios definitivos y/o preinversión y/o Expedientes Técnicos de Mantenimiento Periódico, tomando en cuenta los informes técnicos de las diferentes especialidades.*  
[...]
- *Inspeccionar en campo la elaboración de estudios sujetos al PATS de una muestra seleccionada por PVD. Dicha inspección consiste en la verificación del cumplimiento de los términos de referencia y la normativa aplicable de los respectivos estudios.*
- *Emisión de informes técnicos de la revisión de los estudios en sus diferentes etapas, indicando con exactitud los objetivos, análisis, evaluación de resultados y situación del estudio, conclusiones y recomendaciones, dando su conformidad u observándolos en el plazo establecido en los contratos y/o normativa aplicable.*
- *Administrar los contratos de estudios de los proyectos contratados y/o formulados por PVD desde su inicio o de la suscripción del contrato hasta su respectiva liquidación, tramitando y emitiendo pronunciamiento técnico y oportuno respecto a la ejecución contractual, adelantos en efectivo, presupuestos adicionales, presupuestos deductivos, ampliaciones de plazo, mayores gastos generales, resolución de contratos, liquidación de contratos y todas las demás funciones vinculadas a la ejecución de los estudios.*  
[...]
- *Otras labores que le asigne la Gerencia de Estudios.*  
[...]"

En ese marco, mediante memorando n° 877-2019-MTC/21.GE de 21 de marzo de 2019, se le designó como administrador de contrato, del contrato n.° 53-2019-MTC/21.

- ✓ **Términos de Referencia de la orden de Servicio n.° 2500046 de 10 de abril de 2019**, los cuáles no cumplió con eficiencia y eficacia, siendo las siguientes:

"4. ACTIVIDADES Y/O TAREAS DEL CONSULTOR

- *Revisar y evaluar los estudios contratados y/o ejecutados por PVD en el ámbito de PRO REGION, PATS, Recursos Ordinarios y otras Fuentes de Financiamiento, lo cual consiste en la verificación del cumplimiento de los TDR de los estudios definitivos y/o preinversión y/o Expedientes Técnicos de Mantenimiento Periódico, tomando en cuenta los informes técnicos de las diferentes especialidades.*  
[...]
- *Inspeccionar en campo la elaboración de estudios sujetos al PATS de una muestra seleccionada por PVD. Dicha inspección consiste en la verificación del cumplimiento de los términos de referencia y la normativa aplicable de los respectivos estudios.*

0054

- *Emisión de informes técnicos de la revisión de los estudios en sus diferentes etapas, indicando con exactitud los objetivos, análisis, evaluación de resultados y situación del estudio, conclusiones y recomendaciones, dando su conformidad u observándolos en el plazo establecido en los contratos y/o normativa aplicable.*
  - *Administrar los contratos de estudios de los proyectos contratados y/o formulados por PVD desde su inicio o de la suscripción del contrato hasta su respectiva liquidación, tramitando y emitiendo pronunciamiento técnico y oportuno respecto a la ejecución contractual, adelantos en efectivo, presupuestos adicionales, presupuestos deductivos, ampliaciones de plazo, mayores gastos generales, resolución de contratos, liquidación de contratos y todas las demás funciones vinculadas a la ejecución de los estudios.*  
[...]
  - *Otras labores que le asigne la Gerencia de Estudios."*
- ✓ **Términos de Referencia de la orden de Servicio n.º 2000754 de 10 de julio de 2019, los cuales no cumplió con eficiencia y eficacia, siendo las siguientes:**

**"5.2 ACTIVIDADES Y/O TAREAS DEL CONSULTOR**

- *Administrar los contratos de estudios de los proyectos contratados y/o ejecutados por PVD en el ámbito de Recursos Ordinarios y otras Fuentes de Financiamiento, lo cual consiste en la verificación del cumplimiento de los TDR de los estudios definitivos y/o preinversión y/o Expedientes Técnicos de Mantenimiento Periódico, tomando en cuenta los informes técnicos de las diferentes especialidades.*  
[...]
- *Emisión de informes técnicos de la revisión de los estudios en sus diferentes etapas, indicando con exactitud los objetivos, análisis, evaluación de resultados y situación del estudio, conclusiones y recomendaciones, dando su conformidad u observándolos en el plazo establecido en los contratos y/o normativa aplicable.*
- *Administrar los contratos de estudios de los proyectos contratados y/o formulados por PVD desde su inicio o de la suscripción del contrato hasta su respectiva liquidación, tramitando y emitiendo pronunciamiento técnico y oportuno respecto a la ejecución contractual, adelantos en efectivo, presupuestos adicionales, presupuestos deductivos, ampliaciones de plazo, mayores gastos generales, resolución de contratos, liquidación de contratos y todas las demás funciones vinculadas a la ejecución de los estudios.*  
[...]
- *De ser necesario se solicitará el apoyo del consultor para la atención de otros proyectos, en relación a su objeto de contratación.*  
[...]"

En tal circunstancia, su conducta contribuyó a que se declare la viabilidad del proyecto de inversión y que el consultor continúe con la ejecución del contrato, pese a haberse gestionado inicialmente de forma inadecuada, considerando un nivel de intervención erróneo y, en consecuencia, un uso inadecuado del presupuesto asignado al PATS, conllevándolo hasta su conclusión en los mismos términos.

Los hechos expuestos, configuran la presunta responsabilidad civil por la existencia de elementos que lo vinculan.

### III. ARGUMENTOS JURÍDICOS

Los argumentos jurídicos por presunta responsabilidad civil de la Irregularidad "La Entidad contrató la consultoría para la elaboración de estudios de preinversión y definitivo, bajo la concepción técnica de "mejoramiento", en lugar de "construcción" (hoy denominado "creación")<sup>1</sup>, financiándolo con presupuesto del programa de apoyo al transporte sub nacional (PATs); declarándose la viabilidad y



consecuentemente la elaboración del estudio definitivo, los cuáles no guardaron consistencia en lo referido al nivel técnico de intervención; ocasionando un perjuicio económico por el monto de s/ 725 346,00, pagado por la elaboración de los mismos", están desarrollados en el **Apéndice n.º 2** del Informe de Control Específico.

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

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

#### V. CONCLUSIONES

Como resultado del Servicio de Control Específico a Hechos con Evidencia de Irregularidad practicado al Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado - Provias Descentralizado, se formulan la conclusión siguiente:

1. La Entidad (Gerencia de Estudios) gestionó la contratación del servicio de consultoría para la elaboración de estudios de preinversión y definitivo, bajo la concepción técnica de "mejoramiento", en lugar de "construcción" (hoy denominado "creación")<sup>1</sup>, con el fin de ser financiado con presupuesto del Programa de Apoyo al Transporte Sub Nacional (PATS), el cual, según su manual de operaciones, estaba destinado únicamente a proyectos de "mejoramiento" y "rehabilitación".

Posteriormente, en la etapa de preinversión, el Consultor presentó<sup>31</sup> la "Ficha Técnica Estándar" con una alternativa de solución "[...] Mejoramiento y construcción del camino con una longitud de 11.8 km, a nivel de afirmado estabilizado de 0.30 m de espesor, con ancho de calzada de 0.50 m y bermas de 0.90 a cada lado. Construcción de obras de arte y drenaje. Cunetas de tierra, 26 alcantarillas TMC de 36" y 13 alcantarillas de marco de concreto armado. Colocación de señalización vial." Al respecto, los especialistas de la Gerencia de Estudios realizaron las evaluaciones, de los cuáles, tres (3) de ellos<sup>32</sup> evidenciaron

<sup>31</sup> Mediante carta n.º 006-2019/CHN de 29 de abril de 2019.

<sup>32</sup> Siendo los más trascendentes los siguientes:

- Informe n.º 031-2019-MTC/21.GE/JRMV de 15 de mayo de 2019, del especialista en topografía, trazo y diseño vial, que, entre otros, indicó:  
" [...] *Los primeros 40% de los tramos, el nivel de intervención debería ser considerado como mejoramiento. De acuerdo a la ficha de topografía y trazo se observa que el 60% restante de los tramos será una apertura, en consecuencia, el nivel de intervención en este tramo será a nivel de construcción o vía nueva. (Lo resaltado es agregado)*"
- Informe n.º 016-2019-MTC/RWMM de 14 de mayo de 2019, del especialista en estudio de tráfico, que, entre otros, indicó:  
" [...] **ANÁLISIS Y EVALUACION DEL ESTUDIO DE TRAFICO**  
3.2. *La peculiaridad de este proyecto es que actualmente la vía no es transitable, motivo por el cual se hicieron mediciones en diferentes puntos con la finalidad de medir el tráfico desviado que tendrá la carretera cuando se ponga en operación, actualmente los pobladores se movilizan por medio de canoas y/o a pie dependiendo de la distancia de los viajes que realizan [...].*  
3.3. *Debido a que la vía en estudio no existe, no se realizó el control de velocidades.*  
**CONCLUSIONES**  
4.1. *Por lo expuesto y en base a las estimaciones realizadas, se concluye que el informe de estudio de tráfico, se encuentra observado."*
- Informe n.º 025-2019-MTC/21.GE/SSM de 15 de mayo de 2019, del especialista en evaluación socioeconómica, que, entre otros, indicó:  
"3. **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**  
[...]  
3.1. *Si de acuerdo a lo planteado en el Informe N° 031-2019-MTC/21.GE/JRMV, del especialista en Topografía, Trazo y Diseño Vial, el proyecto contempla las intervenciones de "mejoramiento y Construcción...", siendo que, Construcción no se encuentra prevista en el Programa de Apoyo al Transporte Subnacional PATS; en ese sentido, la ejecución de la obra no podrá ser financiada con recursos del Programa, se recomienda tener definido el trazo y la respectiva naturaleza de intervención. [...]"*

0056

la necesidad de reconsiderar el nivel de intervención planteado para el proyecto de inversión, siendo que, construcción no se encuentra prevista en el Programa de Apoyo al Transporte Subnacional PATS; en ese sentido, la ejecución de la obra no podrá ser financiada con recursos del Programa.

Pese a las observaciones de los especialistas, se inobservó el nivel de intervención que requería la zona de proyecto, limitándose a mantener una concepción técnica de "mejoramiento" sin corresponder, a fin de ser financiado con presupuesto del PATS y lo condujo en esos términos hasta la declaratoria de viabilidad de la ficha técnica estándar, manteniendo la concepción técnica de "mejoramiento", por el cual se pagó el monto de S/ 145 069,20; en consecuencia, el Consultor elaboró el "estudio definitivo", pero no mantuvo la alternativa de solución planteada en la Ficha Técnica Estándar, es decir, no guardó consistencia técnica, por lo que no fue aprobado, habiéndose pagado el monto de S/ 580 276,80 por el referido estudio.

Lo descrito produjo el cierre de la inversión en el Banco de Inversiones, sin que el proyecto de inversión alcance la ejecución de la obra, por lo que, los productos elaborados por el Consultor, finalmente, no fueron utilizados por la Entidad; asimismo, la ficha técnica estándar no podrá ser utilizada como tal, por la Entidad, dado que no está sujeta a actualizaciones, y, el estudio definitivo tampoco podrá ser utilizado como tal, dado que las condiciones en las que se desarrolló obedecían a condiciones diferentes de la actualidad, el cual partió en una proyección de tráfico desviado, que no refleja las condiciones actuales de la zona objeto del proyecto.

Por lo expuesto, los pagos realizados por la elaboración de los estudios de preinversión (ficha técnica estándar) e inversión (estudio definitivo) constituyen afectación económica a los intereses del estado, representado por Provias Descentralizado, por el monto de S/ 725 346,00 (setecientos veinticinco mil trescientos cuarenta y seis con 00/100 soles).



VI.

## RECOMENDACIONES

A la Procuraduría Pública del Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

Iniciar las acciones civiles contra los funcionarios y servidores comprendidos en los hechos de irregularidad del Informe de Control Específico con la finalidad que se determinen las responsabilidades que correspondan.

*(Conclusiones n.º 1)*



## VII. APÉNDICES

- Apéndice N° 1 Relación de personas comprendidas en la irregularidad.
- Apéndice N° 2 Argumentos jurídicos por presunta irregularidad civil.  
Contrato de Consultoría n.º 053-2019-MTC/21 de 19 de marzo de 2019 "Financiado por: Contratos de Préstamo: BIRF N.º 8562-PE y recursos de la contrapartida nacional" (Copia fedateada).
- Apéndice N° 3
- Apéndice N° 4 Memorando n.º 829-2018-MTC/21.GE de 12 de junio de 2018 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 5 Resolución Directoral n.º 162-2018-MTC/21 de 15 de mayo de 2018 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 6 Término de referenciade fecha mayo 2018 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 7 Término de referencia en noviembre de 2018 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 8 Resolución Ministerial n.º 633-2018/21.01 de 9 de agosto de 2018 (Copia fedateada).



0057

- Apéndice N° 9 Registro Nacional de Carreteras (RENAC), enlace web (Copia fedateada).
- Apéndice N° 10 Oficio n.° 3667-2024-MTC/19.03 de 21 de marzo de 2024 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 11 Oficio n.° 409-2024-GOI-MPM de 5 de abril de 2024 (Original), adjunta informe n.° 036-2024-RMR-SGRyP-GOI-MPM de 21 de marzo de 2024 (Copia simple).
- Apéndice N° 12 Oficio n.° D000201-2024-MIDAGRI-SERFOR-DGIOFFS de 20 de marzo de 2024 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 13 Manual de Operaciones del PATS versión 1.0, aprobado mediante Resolución Directoral n.° 379-2016 de 6 de julio de 2016, modificado mediante Resolución Directoral n.° 270-2019-MTC/21 de 8 de agosto de 2019 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 14 Carta n.° 006-2019/CHN de 29 de abril de 2019 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 15 Primera evaluación del informe n.° 1 – Ficha técnica estándar  
Informe n.° 040-2019/RTCP de 16 de mayo de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 031-2019-MTC/21.GE/JRMV de 15 de mayo de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 016-2019-MTC/RWMM de 14 de mayo de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 025-2019-MTC/21.GE/SSM de 15 de mayo de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 059-2019-MTC/21.GE/ASE de 7 de mayo de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 25-2019/NSV de 15 de mayo de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 011-2019-MTC/21.UGE/JDMDA de 16 de mayo de 2019 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 16 Oficio n.° 516-2019-MTC/21.GE de 17 de mayo de 2019 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 17 Carta n.° 007-2019/CHN de 27 de mayo de 2019 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 18 Segunda evaluación del informe n.° 1 – Ficha técnica estándar  
Informe n.° 064-2019/RTCP de 5 de setiembre de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 024-2019/RWMM de 17 de junio de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 013-2019-MTC/21.UGE/JDMDA de 11 de junio de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 018-2019-MTC/21.GE/EAMC de 14 de junio de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 029-2019/NSV de 13 de junio de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 044-2019-MTC/21.GE/LOHE de 17 de junio de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 011-2019/JDGQ de 17 de junio de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 007-2019-MTC/21.GE/RHC de 17 de junio de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 034-2018-MTC/21.GE/EAMC de 2 de setiembre de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 009-2019-CONSULTOR.PREINVERSION/GMQ de 3 de setiembre de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 051-2019-MTC/21.GE/SSM de 4 de setiembre de 2019 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 19 Oficio n.° 981-2019-MTC/21.GE de 6 de setiembre de 2019 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 20 Carta n.° 021-2019/CHN de 19 de setiembre de 2019 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 21 Tercera evaluación del informe n.° 1 – Ficha técnica estándar  
Informe n.° 016-2019-LAOG de 8 de noviembre de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 045-2019/RACU de 5 de noviembre de 2019 (Copia fedateada).  
Informe n.° 096-2019-MTC/21.GE/LOHE de 8 de noviembre de 2019 (Copia fedateada).



0058

- Informe n.º 036-2019-MTC/21.UGE/JDMA de 8 de noviembre de 2019 (Copia fedateada).
- Informe n.º 018-2019-MTC/21.GE/RHC de 18 de octubre de 2019 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 22 Oficio n.º 1324-2019-MTC/21.GE de 11 de noviembre de 2019 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 23 Carta n.º 022-2019/CHN de 18 de noviembre de 2019 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 24 Cuarta evaluación y conformidad del informe n.º 1 – Ficha técnica estándar Informe n.º 017-2019-LAOG de 19 de noviembre de 2019 (Copia fedateada). Informe n.º 156-2019-MTC/21.GE/EATS de 19 de noviembre de 2019 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 25 Oficio n.º 1374-2019-MTC/21.GE de 19 de noviembre de 2019 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 26 Ficha técnica estándar proporcionada y la publicada en el Sistema de Seguimiento de Inversiones (Copia fedateada).
- Apéndice N° 27 Informe n.º 031-2020-MTC/21.GE/EATS de 6 de marzo de 2020 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 28 Informe n.º 27-2020-MTC/21.GE/LAOG de 9 de marzo de 2020 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 29 Oficio n.º 473-2020-MTC/21.GE de 11 de marzo de 2020 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 30 Producto final del Estudio definitivo  
Estudio definitivo - volumen II tomo I "Estudio de suelos, canteras, fuentes de agua y pavimentos" (Copia fedateada).  
Estudio definitivo -Volumen V "Estudio de Impacto Ambiental" (Copia fedateada).
- Apéndice N° 31 Informe n.º 256-2022-MTC/21.GE/EATS de 14 de noviembre de 2022 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 32 Oficio n.º 1383-2022-MTC/21.GE de 16 de noviembre de 2022 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 33 Formato n.º 9 del SSI "Registro de cierre de inversión" de 18 abril 2023 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 34 Resolución Gerencial n.º 85-2022-MTC/21.GE de 22 diciembre de 2022 (Copia fedateada).
- Apéndice N° 35 Reporte de SIGAT (Copia fedateada).  
Cargo de cédula de notificación electrónica (Documentos con firma electrónica).  
Cargo de notificación física (Copia fedateada).
- Apéndice N° 36 Comentarios .o aclaraciones presentados por las personas comprendidas en la irregularidad (copia fedateada, con excepción de documentos extraídos de la web por el profesional).  
Evaluación de los comentarios o aclaraciones elaborada por la Comisión de Control, por cada uno de los involucrados (Original).
- Apéndice N° 37 Conformidad para notificación personal de Pliego de Hechos a través de medios físicos (Documentos con firma electrónica).
- Apéndice N° 38 Documentos de gestión de la Entidad o dependencia que sustentan el incumplimiento funcional/disciplinario de las personas involucradas en los hechos específicos presuntamente irregulares (Copia fedateada).



Lima, 28 de mayo de 2024

**Luis Augusto Lazarte Martinez**  
Supervisor

**Jhojan Percy Peláez Araujo**  
Jefe de Comisión

**Magaly Del Rosario Mamani Solis**  
Abogada

El jefe del Órgano de Control Institucional del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado - Provías Descentralizado, que suscribe el presente informe, ha revisado su contenido y lo hace suyo, procediendo a su aprobación.

Lima, 28 de mayo de 2024



**Oscar Raul Castillo Franco**  
Jefe del Órgano de Control Institucional  
Provías Descentralizado

0060

## Apéndice n.º 1

Relación de personas comprendidas  
en la irregularidad.



APÉNDICE N° 1 DEL INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO N° 084-2024-2-5568-SCE

RELACIÓN DE PERSONAS COMPRENDIDAS EN LA IRREGULARIDAD

N°	Sumilla del Hecho con evidencia de Irregularidad	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad N°	Cargo Desempeñado	Periodo de Gestión		Condición de vínculo laboral o contractual	N° de la Casilla Electrónica	Dirección domiciliaria	Presunta responsabilidad identificada (Marcar con X)		
					Desde [dd/mm/aaaa]	Hasta [dd/mm/aaaa]				Civil	Penal	Administrativa funcional
1	"LA ENTIDAD CONTRATÓ LA CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN Y DEFINITIVO, BAJO LA CONCEPCIÓN TÉCNICA DE "MEJORAMIENTO", EN LUGAR DE "CONSTRUCCIÓN", FINANCIÁNDOLO CON PRESUPUESTO DEL PROGRAMA DE APOYO AL TRANSPORTE SUB NACIONAL (PATS); DECLARÁNDOSE LA VIABILIDAD Y CONSECUENTEMENTE LA ELABORACIÓN DEL	Nelly Vargas Pasapera	08442179	Gerente de la Gerencia de Estudios	09/04/2018	12/02/2020	D.L. 728	[REDACTED]		X		
2		Walter Leoncio Pineda Sánchez	10538520	Encargado de las funciones de Gerente de la Gerencia de Estudios	13/02/2020	14/10/2021	D.L. 728	[REDACTED]		X		
3		Luis Adrián Otoya Ghigliano	41047871	Supervisor y administrador de contratos de la Gerencia de Estudios	08/10/2019	10/12/2019	Locador de servicios	[REDACTED]		X		
4		Edgar Alexander Marroquin Cayo	74648022	Especialista en proyectos en la Gerencia de Estudios	03/10/2018	10/04/2023	D.L. 1057	[REDACTED]		X		
5		Erik Abner Tuesta Solís	10558341	Especialista en economía del transporte de la Gerencia de Estudios	07/12/2015	La actualidad	D.L. 1057	[REDACTED]		X		

0062





PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Provincias Descentralizado

N°	Sumilla del Hecho con evidencia de Irregularidad	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad N°	Cargo Desempeñado	Periodo de Gestión		Condición de vínculo laboral o contractual	N° de la Casilla Electrónica	Dirección domiciliaria	Presunta responsabilidad identificada (Marcar con X)		
					Desde	Hasta				Civil	Penal	Administrativa funcional
											Sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría	Entidad
6	ESTUDIO DEFINITIVO, LOS CUÁLES NO GUARDARON CONSISTENCIA EN LO REFERIDO AL NIVEL TÉCNICO DE INTERVENCIÓN; OCASIONANDO UN PERJUICIO ECONOMICO POR EL MONTO DE S/ 725 346.00, PAGADO POR LA ELABORACION DE LOS MISMOS."	Roberto Teodoro Cerron Poma	079885194	Administrador de contratos de la Gerencia de Estudios	16/01/2019	16/04/2019	Locador de servicios			X		
					13/04/2019	27/06/2019						
					11/07/2019	24/09/2019						



Lima, 29 de mayo de 2024

OFICIO N° 377-2024-MTC/21.OCI

Señor:

**OSCAR EFRAÍN CHÁVEZ FIGUEROA**

Director Ejecutivo

**Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado - Proviás Descentralizado**

Jr. Camaná N° 678

Lima/Lima/Lima



**ASUNTO** : Remite Informe de Control Específico N° 084-2024-2-5568-SCE.

**REF.** : a) Oficio n.° 192-2024-MTC/21.OCI de 3 de abril de 2024.  
b) 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 y modificatorias.

Me dirijo a usted con relación al documento de la referencia a), mediante el cual se comunicó el inicio del Servicio de Control Específico a "Conformidad del estudio de preinversión del proyecto: Mejoramiento del camino vecinal Emp. LO-103 (nuevo san juan) – Dv. San Juan de Puritanas – Villa Puerto Cruz; Dv. Villa Puerto Cruz - Nuevo Mundo – San Juan de Puritana, Distrito San Juan Bautista – Provincia Maynas - Departamento Loreto, dio lugar a la elaboración del estudio definitivo", en la entidad a su cargo.

Sobre el particular, como resultado del Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad, se ha emitido el Informe de Control Específico N° 084-2024-2-5568-SCE, el mismo que se adjunta en cuatro (4) tomos con un total de tres mil ciento noventa y ocho (3 198) folios.

Asimismo, hacemos de su conocimiento que el Informe de Control Específico N° 084-2024-2-5568-SCE ha sido remitido al Procurador Público del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el inicio de las acciones legales civiles por las irregularidades identificadas en el referido Informe.

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

Atentamente,



Firmado digitalmente por CASTILLO  
FRANCO Oscar Raul FAU 20131378972  
soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 29-05-2024 13:20:26 -05:00

Firmado digitalmente por:  
**ING. OSCAR RAÚL CASTILLO FRANCO**  
Jefe del Órgano de Control Institucional  
Proviás Descentralizado

Adj: digitalmente el Informe de Servicio de Control Específico, con un total de 3 198 folios, enlace:  
[https://drive.google.com/drive/u/1/folders/18UBJh3YRn7uyu\\_vUwtA4mvPFHWsz7Ama](https://drive.google.com/drive/u/1/folders/18UBJh3YRn7uyu_vUwtA4mvPFHWsz7Ama)

Cc. Ministerio de Transportes y Comunicaciones

ORCF/jppa

**CÉDULA DE NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA N° 00000102-2024-CG/5568**

**DOCUMENTO** : OFICIO N° 377-2024-MTC/21.OCI

**EMISOR** : JHOJAN PERCY PELAEZ ARAUJO - JEFE DE COMISIÓN - PROVIAS DESCENTRALIZADO - ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL

**DESTINATARIO** : OSCAR EFRAIN CHAVEZ FIGUEROA

**ENTIDAD SUJETA A CONTROL** : PROVIAS DESCENTRALIZADO

**DIRECCIÓN** : CASILLA ELECTRÓNICA N° 20380419247

**TIPO DE SERVICIO CONTROL GUBERNAMENTAL O PROCESO ADMINISTRATIVO** : SERVICIO DE CONTROL POSTERIOR - SERVICIO DE CONTROL ESPECÍFICO A HECHOS CON PRESUNTA IRREGULARIDAD

**N° FOLIOS** : 2

---

Sumilla: Me dirijo a usted con relación al documento de la referencia a), mediante el cual se comunicó el inicio del Servicio de Control Específico a "Conformidad del estudio de preinversión del proyecto: Mejoramiento del camino vecinal Emp. LO-103 (nuevo san juan) - Dv. San Juan de Puritanas - Villa Puerto Cruz; Dv. Villa Puerto Cruz - Nuevo Mundo - San Juan de Puritana, Distrito San Juan Bautista - Provincia Maynas - Departamento Loreto, dio lugar a la elaboración del estudio definitivo", en la entidad a su cargo.

Sobre el particular, como resultado del Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad, se ha emitido el Informe de Control Específico N° 084-2024-2-5568-SCE, el mismo que se adjunta en cuatro (4) tomos con un total de tres mil ciento noventa y ocho (3 198) folios.

Se adjunta lo siguiente:

1. OFICIO N.° 377-2024-MTC/21.OCI





## CARGO DE NOTIFICACIÓN

Sistema de Notificaciones y Casillas Electrónicas - eCasilla CGR

**DOCUMENTO** : OFICIO N° 377-2024-MTC/21.OCI  
**EMISOR** : JHOJAN PERCY PELAEZ ARAUJO - JEFE DE COMISIÓN - PROVIAS DESCENTRALIZADO - ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL  
**DESTINATARIO** : OSCAR EFRAIN CHAVEZ FIGUEROA  
**ENTIDAD SUJETA A CONTROL** : PROVIAS DESCENTRALIZADO

---

### Sumilla:

Me dirijo a usted con relación al documento de la referencia a), mediante el cual se comunicó el inicio del Servicio de Control Específico a "Conformidad del estudio de preinversión del proyecto: Mejoramiento del camino vecinal Emp. LO-103 (nuevo san juan) - Dv. San Juan de Puritanas - Villa Puerto Cruz; Dv. Villa Puerto Cruz - Nuevo Mundo - San Juan de Puritana, Distrito San Juan Bautista - Provincia Maynas - Departamento Loreto, dio lugar a la elaboración del estudio definitivo", en la entidad a su cargo.

Sobre el particular, como resultado del Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad, se ha emitido el Informe de Control Específico N° 084-2024-2-5568-SCE, el mismo que se adjunta en cuatro (4) tomos con un total de tres mil ciento noventa y ocho (3 198) folios.

Se ha realizado la notificación con el depósito de los siguientes documentos en la **CASILLA**

### **ELECTRÓNICA N° 20380419247:**

1. CÉDULA DE NOTIFICACIÓN N° 00000102-2024-CG/5568
2. OFICIO N.° 377-2024-MTC/21.OCI

**NOTIFICADOR** : JHOJAN PERCY PELAEZ ARAUJO - PROVIAS DESCENTRALIZADO - CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

