

PERIODO ANUAL DE SESIONES 2014-2015

ACUERDO

La Comisión de Fiscalización y Contraloría en su cuarta sesión ordinaria, celebrada el 1 de octubre del año en curso, aprobó por mayoría el *Informe Final del Grupo de Trabajo encargado de investigar los incrementos de peajes, las presuntas irregularidades en las expropiaciones de viviendas en relación al Proyecto Vía parque Rimac y otros asuntos de infraestructura y transporte públicos, que fue presentado el 5 de junio de 2014, durante la presidencia del congresista Vicente Zeballos Salinas, quedando pendiente de votación para el presente periodo anual de sesiones.*

Dicho grupo de trabajo estuvo integrado por los congresistas Yonhy Lescano Ancieta (Coordinador), Josué Gutiérrez Córdor, Mauricio Mulder Bedoya, Luis Galarreta Velarde, Julio César Gago Pérez.

El presente informe se anexa al presente y consta de 116 folios.

Lima, 2 de octubre de 2014.



ENRIQUE WONG PUJADA
Presidente

YEHUDE SIMON MUNARO
Vicepresidente



JUAN JOSÉ DÍAZ DIOS
Secretario

APAZA CONDORI EMILIANO
Miembro

ALEJANDRO AGUINAGARECUENCO
Miembro

HÉCTOR BECERRIL RODRÍGUEZ
Miembro

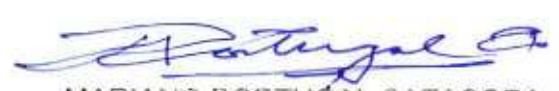

ROGELIO CANCHES GUZMAN
Miembro

RUBEN COA AGUILAR
Miembro

TEÓFILO GAMARRA SALDÍVAR
Miembro


YONHY LESCANO ANCIETA
Miembro


MAURICIO MULDER BEDOYA
Miembro


MARIANO PORTUGAL CATACORA
Miembro

ROLANDO REATEGUI FLORES
Miembro


ESTHER SAAVEDRA VELA
Miembro


SEGUNDO TAPIA BERNAL
Miembro

MIEMBROS ACCESITARIOS

JUSTINIANO APAZA ORDOÑEZ
Miembro Accesitario

OMAR CHEHADE MOYA
Miembro Accesitario

MARIA DEL PILAR CORDERO JON TAY
Miembro Accesitario

MANUEL DAMMERT EGO AGUIRRE
Miembro Accesitario

MARISOL ESPINOZA CRUZ
Miembro Accesorio

VÍCTOR A. GARCÍA BELAUNDE
Miembro Accesorio

VÍCTOR GRANDEZ SALDAÑA
Miembro Accesorio

JOSUÉ GUTIÉRREZ CÓNDOR
Miembro Accesorio

CASIO F. HUAIRE CHUQUICHAICO
Miembro Accesorio

VÍCTOR ISLA ROJAS
Miembro Accesorio

DALMACIO MODESTO JULCA
Miembro Accesorio

JOSÉ LEÓN RIVERA
Miembro Accesorio

JAVIER BEDOYA DE VIVANCO
Miembro Accesorio

CRISTÓBAL LLATAS ALTAMIRANO
Miembro Accesorio

ROSA MAVILA LEÓN
Miembro Accesorio

MANUEL MERINO DE LAMA
Miembro Accesorio

DANIEL E. MORA ZEVALLOS
Miembro Accesorio

RENZO REGGIARDO BARRETO
Miembro Accesorio

JORGE RIMARACHIN CABRERA
Miembro Accesorio

JULIO ROSAS HUARANGA
Miembro Accesorio

WILDER RUIZ LOAYZA
Miembro Accesorio

PEDRO SPADARO PHILIPPS
Miembro Accesorio

CECILIA TAIT VILLACORTA
Miembro Accesorio

CARLOS TUBINO ARIAS SCHREIBER
Miembro Accesorio

GIAN VACCHELLI CORBETTO
Miembro Accesorio

ANGEL JAVIER VELÁSQUEZ QUESQUÉN
Miembro Accesorio

VICENTE ZEBALLOS SALINAS
Miembro Accesorio



Congreso de la República

Reg. 3962/13-14/CFC-CR

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"

"AÑO DE LA PROMOCIÓN DE LA INDUSTRIA RESPONSABLE Y DEL COMPROMISO CLIMÁTICO"

Lima, 5 de junio de 2014

OFICIO N° 1244-2014/YLA-CR

Señor Congresista

Vicente Antonio Zeballos Salinas

Presidente de la Comisión de Fiscalización y Contraloría del Congreso de la República

Presente.-

Ref.: Oficio N° 2802-03/2013-2014/CFC-CR

De mi consideración:

Es grato dirigirme a Usted para hacerle llegar mi cordial saludo y a la vez remitirle, con ocasión del oficio de la referencia, el Informe Final del Grupo de Trabajo encargado de investigar los incrementos de peajes, las presuntas irregularidades en las expropiaciones de viviendas en relación al Proyecto Vía Parque Rímac (Proyecto "Línea Amarilla"), y otros asuntos de infraestructura y transporte públicos, el mismo que comprende los temas siguientes:

- i) Los incrementos de peajes en al área de concesión del Proyecto "Vía Parque Rímac",
- ii) El proceso de trato directo, reubicación y eventual expropiación de los titulares y poseedores de inmuebles de los asentamientos humanos situados en la margen izquierda del Río Rímac que son afectados por el Proyecto Vía Parque Rímac.
- iii) La Licitación Pública N° 001-2012-MML/IMPL para la concesión del servicio de transporte de pasajeros en los cinco corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima.
- iv) Los estacionamientos subterráneos en Miraflores bajo las Calles Lima y Virgen Milagrosa.
- v) La falta de enmallado del acantilado de Miraflores.
- vi) El caso de las tarjetas personalizadas del Tren Eléctrico.

En este sentido, presento el citado informe a fin de que se programe oportunamente en la agenda de la comisión que usted preside, su debate y votación correspondiente.

Agradeciendo la atención que brinde al presente, hago propicia la oportunidad para alcanzar a usted los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,



YONHY LESCANO ANCIETA
Congresista de la República



Despacho Congresal: Jr. Huallaga N° 358 – Oficina 202 Edif. Luis Alberto Sánchez
Teléfono: 01-3117777 Anexo 7462

Folios
47
116
09 06 2014
116

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN DE FISCALIZACIÓN Y CONTRALORÍA

PROVEÍDO N° FECHA: 6/6/14

PASE A: JORGE GARCIA

PARA:

Propongo
Comisión de Fiscalización y Contraloría

CON CONOCIMIENTO DEL
Poder de Comisión
Incorpórese en la Agenda

13 06 2014

232

OF.
284 (2) Dna. Sotelo
285 (2) "
286 (2) "
287 (2) "

ARCHIVO
Garcia
03/10/2014

116

Lima, 02 de junio de 2014

Oficio N° 2802 -03/2013-2014/CFC-CR

Señor Congresista
Yonhy Lescano Ancieta
Coordinador de Grupo de Trabajo
Presente.



De mi mayor consideración:

Es grato dirigirme a usted, con la finalidad de solicitarle se sirva remitir los Informes del grupo de trabajo bajo su coordinación:

- Investigación del incremento del pago por concepto de peaje y las presuntas irregularidades en el proyecto "Línea Amarilla" emprendido por la Municipalidad Metropolitana de Lima, en relación al proceso de expropiación y el pago del justiprecio a los propietarios de las viviendas ubicadas en los asentamientos humanos Dos de Mayo, Huascarán, Canta Gallo, Villa María y otros ubicados en la margen izquierda del río Rímac.
- Investigación de las presuntas irregularidades en la Licitación Pública de los 05 Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima.
- Implementación de tarjetas personalizadas para la Línea 1 del Metro de Lima (Tren Eléctrico).
- Proyecto de la Municipalidad Distrital de Miraflores en el Parque Kennedy, consistente en la construcción de 573 estacionamientos subterráneos, el cual, según denuncian los vecinos de dicho distrito, se estaría realizando mediante una licitación irregular y además, atentaría contra la integridad de restos históricos ubicados en el subsuelo de dicha zona y que gozan de protección legal por su status de patrimonio cultural.
- Razones del supuesto retraso en la ejecución de los trabajos de enmallado y reforzamiento del acantilado de la Costa Verde en la zona correspondiente a la jurisdicción del distrito de Miraflores; así como, las características técnicas, alcances y avances de dichos trabajos a la fecha.

Formulo el presente teniendo en consideración que el próximo 15 de junio de los corrientes culmina la Segunda Legislatura Ordinaria 2013-2014, por lo cual es oportuno incorporar en la agenda de la Comisión los Informes elaborados por el grupo de trabajo bajo su coordinación.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para expresarle las seguridades de mi aprecio y estima personal.

Atentamente,



Comisión de Fomento y Contraloría
VICENTE AGUIRRE ZOLA
Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre, 2da. Piso, Teléfono 3117788-3117789
Fiscalización y Contraloría

de la oficina del Sr. Lescano Ancieta



COMISIÓN DE FISCALIZACIÓN Y CONTRALORÍA

INFORME FINAL

**GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE INVESTIGAR
LOS INCREMENTOS DE PEAJES, LAS PRESUNTAS
IRREGULARIDADES EN LAS EXPROPIACIONES DE
VIVIENDAS EN RELACIÓN AL PROYECTO VÍA PARQUE
RÍMAC (PROYECTO “LÍNEA AMARILLA”), Y OTROS
ASUNTOS DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE
PÚBLICOS**

Lima, abril de 2014

INDICE

- 
- I. ANTECEDENTES Y ALCANCES DEL ENCARGO
 - II. OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN
 - III. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN
 - IV. FLUJO DOCUMENTARIO DEL GRUPO DE TRABAJO
 - V. MARCO LEGAL
 - VI. ANÁLISIS DE LOS HECHOS
 - VII. CONCLUSIONES
 - VIII. RECOMENDACIONES

I. ANTECEDENTES Y ALCANCES DEL ENCARGO

1.1. La Comisión de Fiscalización y Contraloría en sesión del día 6 de noviembre del 2013 acordó encargar facultades de investigación al Grupo de Trabajo encargado de investigar los incrementos de peajes y las presuntas irregularidades en las expropiaciones de viviendas en relación al Proyecto Vía Parque Rímac (Proyecto "Línea Amarilla"), por el plazo no mayor de 90 días. Estos alcances se pusieron de conocimiento mediante Oficio N° 611/03/2013-2014/CFC-CR de fecha 07 de noviembre del 2013 dirigido al Congresista Yonhy Lescano Ancieta, por el Presidente de la Comisión de Fiscalización y Contraloría, Congresista Vicente Zevallos.

1.2. El Grupo de Trabajo quedó conformado de la siguiente manera:

- **COORDINADOR** : Congresista Yonhy Lescano Ancieta (AP-FA)
- **INTEGRANTE** : Congresista Mauricio Mulder Bedoya (CP)
- **INTEGRANTE** : Congresista Julio César Gagó Pérez (FP)
- **INTEGRANTE** : Congresista Luis Galarreta Velarde (PPC-APP)
- **INTEGRANTE** : Congresista Josué Gutiérrez Cóndor (NGP)

1.3. Con fecha 19 de diciembre del 2013, los parlamentarios miembros acordaron instalar formalmente el "Grupo de Trabajo"; y realizada la votación, resultó elegido como Coordinador del mismo el Congresista Yonhy Lescano Ancieta. También acordaron que el Coordinador proponga un Plan de Trabajo y un rol de invitaciones a las entidades, a los funcionarios públicos, directivos públicos o privados, dirigentes de Asentamientos Humanos afectados, etc. que tengan que ver con el objeto

de la investigación, y que se realicen los pedidos de información pertinentes.

II. OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN

El objeto inicial ha sido investigar los incrementos de peajes y las presuntas irregularidades en las expropiaciones de viviendas en relación al Proyecto Vía Parque Rímac (Proyecto "Línea Amarilla"). Sin embargo, mediante Oficio N° 518-2014/YLA-CR de fecha 4 de marzo del 2014, se solicitó autorización a la Comisión de Fiscalización y Contraloría para la inclusión como parte de sus temas de investigación, los asuntos que se detallan a continuación:

- Las presuntas irregularidades en la Licitación Pública de los 05 corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima.
- Implementación de tarjetas personalizadas para la Línea 1 del Metro de Lima (Tren Eléctrico).
- Proyecto que está desarrollando la Municipalidad Distrital de Miraflores en el Parque Kennedy, consistente en la construcción de 573 estacionamientos subterráneos, el cual, según denuncian los vecinos de dicho distrito, se estaría realizando mediante una licitación irregular sin certificación ambiental, y además, atentaría contra la integridad de restos históricos ubicados en el subsuelo de dicha zona y que gozan de protección legal por su estatus de patrimonio cultural.
- Razones del supuesto retraso en la ejecución de los trabajos de enmallado y reforzamiento del acantilado de la Costa Verde en la zona correspondiente a la jurisdicción del distrito de Miraflores; así como, las características técnicas, alcances y avances de dichos trabajos a la fecha.

La Comisión de Fiscalización y Contraloría del Parlamento en su sesión de fecha 5 de marzo del 2014 acordó aprobar el pedido de incorporación de todos estos temas solicitados, en vía de regularización, lo que se formalizó mediante Oficio N° 1673/03/2013-2014/CFC-CR del Presidente de la Comisión de Fiscalización y Contraloría.

Tales asuntos fueron materia de las sesiones del indicado Grupo de Trabajo en el transcurso de las siete (07) sesiones llevadas a cabo.

III. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

1. PLAN DE TRABAJO

A fin de cumplir con el encargo encomendado, el Grupo encargado de la Investigación aprobó un Plan de Trabajo, el mismo que se muestra a continuación:



PLAN DE TRABAJO

I. Invitaciones a informar a las partes involucradas:

1. Sobre los incrementos de los peajes en la Vía de Evitamiento en relación al Proyecto Vía Parque Rímac:

- i. A Municipalidad Metropolitana de Lima
- ii. A Empresa Línea Amarilla S.A.C. – LAMSAC

2. Sobre los procesos de expropiación de inmuebles de los Asentamientos Humanos 9 de Octubre II Etapa, 2 de Mayo, Huascarán, Canta Gallo, Villa María, y otros ubicados en la margen izquierda del río Rímac (Proyecto Vía Parque Rímac):

- i. Representantes de los Asentamientos Humanos 9 de Octubre II Etapa, 2 de Mayo, Huascarán, Canta Gallo y Villa María.
- ii. Municipalidad Metropolitana de Lima.
- iii. Empresa Línea Amarilla S.A.C. – LAMSAC

II. Pedidos de información escrita a la Municipalidad Metropolitana de Lima, a la concesionaria LAMSAC, y a las demás entidades que de manera directa o indirecta puedan contribuir con la investigación.

III. Inspecciones oculares:

- i. A la Vía de Evitamiento donde está ubicada el área de concesión del Proyecto Vía Parque Rímac.
- ii. A los Asentamientos Humanos 9 de Octubre II Etapa, 2 de Mayo, Huascarán, Canta Gallo y Villa María, ubicados en la margen izquierda del río Rímac (Proyecto Vía Parque Rímac).

IV. Ampliación de las investigaciones del Grupo de Trabajo:

- 
- 1) Indagación sobre las presuntas irregularidades en la Licitación Pública N° 001-2012-MML/IMPL para la concesión del servicio público de transporte de pasajeros en los 5 corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima: Convocatoria para escuchar a las partes: a) Al Presidente del Directorio de PROTRANSPORTE, b) A los postores ganadores c) A los postores perdedores.
 - 2) Indagación sobre la implementación de tarjetas personalizadas para la Línea 1 del Metro de Lima (Tren Eléctrico): Convocatoria para escuchar a los actores involucrados: a) Al Director Ejecutivo de la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao - Metro de Lima, b) Al Gerente General de la Empresa G y M Ferrovias S.A.
 - 3) Indagación sobre el proyecto que está desarrollando la Municipalidad Distrital de Miraflores en el Parque Kennedy, consistente en la construcción de 573 estacionamientos subterráneos: Convocatoria para escuchar a los actores involucrados y afectados: a) Al Alcalde de la Municipalidad Distrital de Miraflores, b) A la Ministra de Cultura y funcionarios del sector, c) Al Ministro del Ambiente y funcionarios del Sector, d) Al Ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento y funcionarios del Sector, e) Al Párroco de la Iglesia Virgen Milagrosa de Miraflores y f) A los vecinos del distrito.
 - 4) Indagación sobre las razones del supuesto retraso en la ejecución de los trabajos de enmallado y reforzamiento del acantilado de la Costa Verde en la zona correspondiente a la jurisdicción del distrito de Miraflores: Convocatoria para escuchar a los actores involucrados: a) Al Alcalde de la Municipalidad Distrital de Miraflores.

V. Análisis de la información copiada, y elaboración del informe.

2. SESIONES REALIZADAS

Bajo estas premisas, el Grupo de Trabajo a cargo de las investigaciones programó siete (07) sesiones, con diversos temas; sesiones en las cuales se tomó la declaración libre y voluntaria de las siguientes personas:

a. Primera Sesión:

Temas:

- Incrementos de los peajes de octubre y diciembre del 2013 en la Vía de Evitamiento. Sigüientes incrementos. Modificaciones al contrato de concesión del Proyecto Línea Amarilla en relación a los peajes según adenda del 13 de febrero del 2013. Recaudación anual de peajes, su distribución y destino del 7% correspondiente al Municipio de Lima. Perjuicio a los usuarios por incrementos continuos.
Se levantó la sesión por falta de quórum, no llegando los invitados a prestar su declaración.

b. Segunda Sesión:

Temas:

- Incrementos de los peajes de octubre y diciembre del 2013 en la Vía de Evitamiento. Sigüientes incrementos. Modificaciones al contrato de concesión del Proyecto Línea Amarilla en relación a los peajes según adenda del 13 de febrero del 2013. Recaudación anual de peajes, su distribución y destino del 7% correspondiente al Municipio de Lima. Perjuicio a los usuarios por incrementos continuos.
- Licitación pública en los 5 corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima.

Invitados Asistentes:

- Gerente de promoción de la inversión privada, Domingo Arzubalde Elorrieta

- Gerente General de la Empresa Línea Amarilla S.A.C., André Giavina Bianchi

c. Tercera Sesión:

Temas:

- Implementación de tarjetas personalizadas para la Línea 1 del Metro de Lima (Tren Eléctrico):
- Procesos de expropiación de inmuebles de los Asentamientos Humanos 9 de Octubre II Etapa, 2 de Mayo, Huascarán, Santa Gallo, Villa María, y otros ubicados en la margen izquierda del río Rímac (Proyecto Vía Parque Rímac).
- Presuntas irregularidades en la Licitación Pública N° 001-2012-MML/IMPL para la concesión del servicio público de transporte de pasajeros en los 5 corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima.

Invitados Asistentes:

- Representantes de los Asentamientos Humanos 9 de Octubre II Etapa, 2 de Mayo, Huascarán, Santa Gallo y Villa María.
- Gerente de Promoción de la Inversión Privada de la Municipalidad Metropolitana de Lima, Domingo Arzubialde Elorrieta.
- Postores en la Licitación Pública para la concesión del servicio público de transporte de pasajeros en los 5 corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima:
 - Consorcio Empresarial Javier Prado Express
 - Empresa de Transportes Perú Bus
 - Consorcio TGA
 - Consorcio Inka Bus S.A.
 - Empresa de Transportes y Servicios Orión
- Presidente del Directorio del Instituto Metropolitano de Lima – PROTRANSPORTE, Gustavo Guerra García.

d. Cuarta Sesión

Temas

- Incrementos de los peajes de octubre y diciembre del 2013 en la Vía de Evitamiento. Sigüientes incrementos. Modificaciones al contrato de concesión del Proyecto Línea Amarilla en relación a los peajes según adenda del 13 de febrero del 2013. Recaudación anual de peajes, su distribución y destino del 7% correspondiente al Municipio de Lima. Perjuicio a los usuarios por incrementos continuos.
- Procesos de expropiación de inmuebles de los Asentamientos Humanos 9 de Octubre II Etapa, 2 de Mayo, Huascarán, Canta Gallo, Villa María, y otros ubicados en la margen izquierda del río Rímac (Proyecto Vía Parque Rímac).
- Implementación de tarjetas personalizadas para la Línea 1 del Metro de Lima (Tren Eléctrico):

Invitados Asistentes:

- 
- Ex Gerente de Promoción de la Inversión Privada, Guiselle Zegarra Flores.
 - Economista Víctor Madueño Díaz.
 - Gerente General de la empresa Línea Amarilla S.A.C., André Giavina Bianchi
 - Director Ejecutivo de la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao – Metro de Lima, Ing. Waldo Leoncio Carreño Borja.
 - Gerente General de la empresa G Y M Ferrovías S.A., Manuel Wu Rocha.

e. Quinta Sesión

Temas:

- Proyecto que está desarrollando la Municipalidad Distrital de Miraflores en el Parque Kennedy, consistente en la construcción de 573 estacionamientos subterráneos, el cual, según denuncian los

vecinos de dicho distrito, se estaría realizando mediante una licitación irregular sin certificación ambiental y además, atentaría contra la integridad de restos arqueológicos o históricos ubicados en el subsuelo de dicha zona y que gozan de protección legal por su estatus de patrimonio cultural.

- Razones del supuesto retraso en la ejecución de los trabajos de enmallado y reforzamiento del acantilado de la Costa Verde en la zona correspondiente a su jurisdicción; así como, las características técnicas, alcances y avances de dichos trabajos a la fecha.

Invitados Asistentes:

- Jorge Muñoz Wells, Alcalde de la Municipalidad Distrital de Miraflores
- Padre Alfonso Berrade Urralburu
- Padre Antonio Elduayen Jiménez
- Licenciado Luis Jesús Jiménez
- Dra. Gloria Gallo Carbajal
- Lic. Luis Felipe Mejía Huamán, Director de Calificación de Intervenciones Arqueológicas del Ministerio de Cultura
- Arq. David Fernando De Lambarri Samanez, Director de Patrimonio Histórico Inmueble del Ministerio de Cultura

f. Sexta Sesión

Temas:

- Proyecto que está desarrollando la Municipalidad Distrital de Miraflores en el Parque Kennedy, consistente en la construcción de más de 500 estacionamientos subterráneos, el cual, según denuncian los vecinos de dicho distrito, no contaría con Estudios, sea preliminares o definitivos, de Impacto Ambiental, poniendo en grave riesgo las áreas verdes y el medio ambiente en general de dicha zona.
- Proceso de trato directo y expropiación de inmuebles de los Asentamientos Humanos 9 de Octubre II Etapa, 2 de Mayo,

Huascarán, Canta Gallo, Villa María, y otros ubicados en la margen izquierda del río Rímac (Proyecto Vía Parque Rímac).

Invitados Asistentes:

- Dra. Amalia Cuba Salerno, Directora General de Políticas y Normas e Instrumentos de Gestión Ambiental del Ministerio del Ambiente
- Ángela Monteverde Ruíz del Ministerio del Ambiente
- Jorge Vásquez Acuña del Ministerio del Ambiente.
- Representantes de los Asentamientos Humanos 9 de Octubre I Etapa, 9 de Octubre II Etapa, 2 de Mayo, Huascarán, Canta Gallo y Villa María.

g. Sétima Sesión

Temas:

- 
- Denuncias sobre carencia de Certificación Ambiental del Proyecto que está desarrollando la Municipalidad Distrital de Miraflores en el Parque Kennedy, consistente en la construcción de 573 estacionamientos subterráneos, el cual, según los reclamantes de dicho distrito, no contaría con estudios preliminares ni definitivos de impacto ambiental, poniendo en grave riesgo las áreas verdes y el medio ambiente en general de dicha zona.
 - Proceso de reubicación de propietarios o poseedores de inmuebles de los Asentamientos Humanos 9 de Octubre II Etapa, 2 de Mayo, Huascarán, Canta Gallo, Villa María, y otros ubicados en la margen izquierda del río Rímac (Proyecto Vía Parque Rímac).

Invitados Asistentes:

- Milton Martín Von Hesse La Serna, Ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
- Gerente General de la empresa Línea Amarilla S.A.C., André Giavina Bianchi.

2.4. Adicionalmente a las personas antes indicadas también fueron citados los señores: Alcaldesa de la Municipalidad Metropolitana de Lima, Susana Villarán de la Puente, Gerente municipal metropolitano, José Miguel Castro Gutiérrez, Ex alcalde, Luis Castañeda Lossio, Ex Teniente Alcalde, Marco Parra Sánchez, Ex Gerente de Promoción de la Inversión Privada, Postores en la Licitación Pública para la concesión del servicio público de transporte de pasajeros en los 5 corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima: Santa Catalina y Futuro Express, Dr. Arturo Ruiz Sánchez, Ministra de Cultura - Diana Álvarez Calderón Gallo, Ministro del Ambiente – Manuel Pulgar Vidal Otárola quienes no asistieron a brindar su declaración.

Hay que agregar que el señor André Giavina Bianchi, Gerente General de la Empresa Línea Amarilla S.A.C., acudió dos (02) veces a las Sesiones del Grupo de Trabajo, pero no atendió a otras dos (02) invitaciones que se le formuló, mostrando muy poca predisposición a cooperar con los asuntos a investigar por parte del Grupo de Trabajo.

IV. FLUJO DOCUMENTARIO DEL GRUPO DE TRABAJO

De otro lado, durante el período de labores del Grupo de Trabajo, se remitieron y recibieron una serie de documentos, entre oficios y cartas, con el detalle que se señala a continuación en los siguientes cuadros:

GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE INVESTIGAR LOS INCREMENTOS DE PEAJES Y LAS PRESUNTAS IRREGULARIDADES EN LAS EXPROPIACIONES DE VIVIENDAS
EN RELACIÓN AL PROYECTO VÍA PARQUE RÍMAC (PROYECTO "LÍNEA AMARILLA")

REPORTE DE DOCUMENTOS RECIBIDOS

NÚMERO	FECHA	TIPO DOC	Dirigido a:	ORIGEN	ASUNTO A TRABAJAR
002-2014-MML/ALC	9 de enero 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	Municipalidad Metropolitana de Lima, Encargado de Alcaldía, Hernán Núñez Gonzáles	Acusa recibo de invitación para la primera sesión del 10 de enero de 2014 y señala que Alcaldesa de Lima NO ASISTIRÁ a dicha reunión.
S/N	10 de enero 2014	Carta	Congresista Yonhy Lescano	Dr. Luis Castañeda Lossio	Acusa recibo de invitación para la primera sesión del 10 de enero de 2014 y señala que NO PODRÁ ASISTIR a dicha reunión.
039-2013-2014-CR/MMB	10 de enero 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	Congresista Mauricio Mulder	LICENCIA para la primera sesión del 10 de enero de 2014.
26-2014-MML-GMM	13 de enero de 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	Municipalidad Metropolitana de Lima, Gerente Municipal metropolitano, José Miguel Castro.	Acusa recibo de invitación para sesión de trabajo del 14 de enero de 2014 y señala que la Alcaldesa de Lima NO ASISTIRÁ a dicha reunión. Además indica que dado que en la Comisión de Fiscalización no se incluyó como parte del Grupo de Trabajo la Investigación del proceso de concesión de los corredores complementarios no se ha designado a ningún funcionario para exponer sobre dicho tema.
1106-1869/03/2013-2014/CFC-CR	14 de enero de 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	Presidente de la Comisión de Fiscalización y Contraloría, Vicente Zeballos Salinas	Indica que una vez presentada la propuesta de incluir en el Grupo de Trabajo la investigación de la licitación de los corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima, esta debe ser puesta a consideración de los miembros de la Comisión para ser debatida y aprobada.
011-2014 LAMSAC-GENERAL	16 de enero de 2014	Carta	Congresista Yonhy Lescano	Gerente General de la Empresa Línea Amarilla SAC., André Giavina.	Solicita reprogramación de la sesión convocada para el día 20 de enero del 2014, puesto que se encontrará fuera del Perú.

040-2013-2014-CR/MMB	20 de enero de 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	Congresista Mauricio Mulder	LICENCIA para la sesión del 20 de enero de 2014.
CARTA/METRO/VAR/053/2014	20 de enero de 2014	Carta	Congresista Yonhy Lescano	Miguel Vázquez Lynch, Representante Legal G Y M FERROVIAS S.A.	Licencia del señor Wu Rocha a la sesión del 20 de enero de 2014
01-2014-MML/IMPL/PD	21 de enero de 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	Gustavo Guerra García, Presidente de Protransporte	Confirma asistencia a sesión del 20 de enero de 2014, dando respuesta al Oficio N° 099-2014/YLA-CR
01-2014-MML/IMPL/PD	21 de enero 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	Gustavo Guerra García, Presidente de Protransporte	Confirma asistencia sesión del 20 de enero de 2014
008-2014-mtc/33	21 de enero 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	Waldo Carreño, director ejecutivo AATE	No asistira a sesion del 20 de enero de 2014
60-2014-MML/GMM	23 de enero de 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	José Miguel Castro Gutiérrez, Gerente Municipal Metropolitano	Respuesta a Oficio 004-2014/YLA-CR, remite informe de la Gerencia de Promoción de la Inversión Privada dando respuesta a asolicitud de información sobre Proyecto Via Parque Rimac
62-2014-MML/GMM	23 de enero de 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	José Miguel Castro Gutiérrez, Gerente Municipal Metropolitano	Respuesta a Oficio 009-2014/YLA-CR, remite informe de la Gerencia de Promoción de la Inversión Privada dando respuesta a asolicitud de información sobre Proyecto Via Parque Rimac
027-2014 LAMSAC-GENERAL	30 de enero de 2014	Carta	Congresista Yonhy Lescano	André Giavina Bianchi	SOLICITO REPROGRAMACIÓN DE SESION CONVOCADA PARA EL 20 DE ENERO, PARA QUE SEA A PARTIR DEL 27 DE ENERO CON EXCEPCION DE LOS DIAS 30 Y 31.
CARTA/METRO/VAR/086/2014	31 DE ENERO DE 2014	Carta	Congresista Yonhy Lescano	CLAUDIA HOPKINS, REPRESENTANTE G Y M FERROVIAS S.A	NO ASISTIRA SEÑOR WU



041-2013-2014- CR/MMB	04 DE FEBRERO 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	Congresista Mauricio Mulder	LICENCIA para la sesión del 04 de febrero de 2014.
002-2014- MML/IMPL/PD	04 DE FEBRERO 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	Gustavo Guerra García, Presidente de Protransporte	Respuesta a Oficio N° 110-2014/YLA-CR
003-2014- MML/IMPL/PD	07 DE FEBRERO 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	Gustavo Guerra García, Presidente de Protransporte	Respuesta a Oficio N° 110-2014/YLA-CR
149-2014- MML/GMM	13 de febrero de 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	José Miguel Castro Gutiérrez, Gerente Municipal Metropolitano	Respuesta a Oficio 110-2014/YLA-CR, remite informe sobre procesos de expropiación de inmuebles de AWH ubicados en la margen izquierda del río Rimac y licitación pública sobre corredores complementarios.
150-2014- MML/GMM	13 de febrero de 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	José Miguel Castro Gutiérrez, Gerente Municipal Metropolitano	Respuesta a Oficio 148-2014/YLA-CR.
044-2013-2014- CR/MMB	17 DE FEBRERO 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	Congresista Mauricio Mulder	LICENCIA para la sesión del 17 de febrero de 2014.
16-2014-MINAM- DM/MINAM	18 DE FEBRERO DE 2014	Oficio	Congresista Yonhy Lescano	MINISTRO DE AMBIENTE	No asistirá a sesión de 20 de febrero de 2014
053-2014 LAMSAC: GENERAL	24 de febrero de 2014	Carta	Congresista Yonhy Lescano	André Giavina Bianchi	No asistirá a sexta sesión programada para el 25 de febrero de 2014

GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE INVESTIGAR LOS INCREMENTOS DE PEAJES Y LAS PRESUNTAS IRREGULARIDADES EN LAS EXPROPIACIONES DE VIVIENDAS EN RELACIÓN AL PROYECTO VÍA PARQUE RIMAC (PROYECTO "LÍNEA AMARILLA")					
REPORTES DE DOCUMENTOS ENVIADOS					
NÚMERO	FECHA	TIPO DOC	ENTIDAD A LA QUE SE DIRIGE	ORIGEN	ASUNTO
009-2014/VIA-CR	6 de enero de 2014	Oficio	Alcaldesa de la Municipalidad Metropolitana de Lima, Susana Villarán.	Despacho Congresista Yonhy Lescano	Pedido de información sobre el contrato de concesión del Proyecto Línea Amarilla (hoy Proyecto Vía Parque Rimac), sus adendas y modificaciones; e información respecto al tema del incremento de peajes en la vía de evitamiento.
010-2014/VIA-CR	6 de enero de 2014	Oficio	Gerente General de Empresa Línea Amarilla S.A.C., André Giavina Bianchi	Despacho Congresista Yonhy Lescano	Pedido de información sobre el contrato de concesión del Proyecto Línea Amarilla (hoy Proyecto Vía Parque Rimac), sus adendas y modificaciones; e información respecto al tema del incremento de peajes en la vía de evitamiento.
079-2014/VIA-CR	10 de enero de 2014	Oficio	Presidente de la Comisión de Fiscalización	Despacho Congresista Yonhy Lescano	Solicita se incluya dentro de los temas de investigación del Grupo de Trabajo las presuntas irregularidades en la licitación pública para los corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima.
110-2014/VIA-CR	16 de enero de 2014	Oficio	Alcaldesa de la Municipalidad Metropolitana de Lima, Susana Villarán.	Despacho Congresista Yonhy Lescano	Pedido de información sobre expropiación de viviendas de los AAHH ubicados en la margen izquierda del río Rimac y sobre el proceso de licitación en los 5 corredores complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima.
116-2014/VIA-CR	24 de enero de 2014	Oficio	Domingo Arzubialde, Gerente de Promoción de la Inversión Privada	Despacho Congresista Yonhy Lescano	Se envía relación de representantes de AAHH. Que estuvieron en la sesión del 20 de enero de 2014. Se solicita se remita plano del área de influencia del Proyecto Vía Parque Rimac y el informe elaborado por ESAN.
117-2014/VIA-CR	24 de enero de 2014	Oficio	Gustavo Guerra García, Presidente de Protransporte	Despacho Congresista Yonhy Lescano	Se solicita se remita copia del Estudio de Demanda al que hizo referencia en la sesión del 20 de enero de 2014.
168-2014/VIA-CR	28 de enero de 2014	Oficio	Susana Villarán, Alcaldesa de la Municipalidad de Lima	Despacho Congresista Yonhy Lescano	Solicitud de información respecto de la reubicación de propietarios o poseedores de las AAHH ubicados en la margen izquierda del río Rimac



0215-2014/YLA-CR	05 de febrero de 2014	Oficio	Presidente de la Comisión de Fiscalización	Despacho Congresista Yonhy Lescano	Solicita se incluya dentro de los temas de investigación del Grupo de Trabajo las denuncias respecto del proyecto que está realizando la municipalidad de miraflores sobre construcción de estacionamientos subterráneos.
0501-2014/YLA-CR	27 de febrero de 2014	Oficio	Gerente de Promoción de la Inversión Privada de la Municipalidad de Lima, Domingo Arzuabide.	Despacho Congresista Yonhy Lescano	Reitera Oficio N° 116-2014/YLA-CR, puesto que no se convocó a mesa de trabajo con representantes de AAHH.
0518-2014/YLA-CR	04 de marzo de 2014	Oficio	Presidente de la Comisión de Fiscalización	Despacho Congresista Yonhy Lescano	Solicita se incluya en el Orden del Día de la sesión de la Comisión a realizarse el 05 de marzo del presente año, todos los temas que ya han sido objeto de las sesiones del Grupo de Trabajo.

V. MARCO LEGAL

1. El proceso de investigación se efectuó bajo la minuciosa observancia de la normatividad vigente, teniendo como marco legal:

- Constitución Política de 1993.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Contrato de Concesión del Proyecto Línea Amarilla.
- Ley N° 27117, Ley General de Expropiaciones.
- Ley N° 30025, Ley que facilita la adquisición, expropiación y posesión de bienes inmuebles para obras de infraestructura y declara de necesidad pública la adquisición o expropiación de bienes inmuebles afectados para la ejecución de diversas obras de infraestructura.
- Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ordenanza N° 873 de la Municipalidad Metropolitana de Lima que aprueba el Reglamento de Corredores Segregados de Alta Capacidad (COSAC).
- Bases de la Licitación Pública: Concesión del Servicio Público del Transporte de Pasajeros en los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima.
- Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción del Taller de Mantenimiento mayor para los trenes nuevos y existentes en el segundo nivel del patio taller ubicado en Villa EL Salvador, provisión del material rodante adquirido y explotación del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea N° 1, Villa El Salvador – Av. Grau – San Juan de Lurigancho.
- Decreto Legislativo N° 1012, Decreto Legislativo que aprueba la ley marco de asociaciones público - privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada
- Ley N° 28611, Ley General del Ambiente

- Contrato de Concesión para la construcción de estacionamientos subterráneos en las Calles Lima y Virgen Milagrosa, distrito de Miraflores.
- Ley N° 26306, Ley que reconoce la propiedad del corredor ribereño denominado Costa Verde a diversas Municipalidades distritales de la provincia de Lima.
- Ordenanza N° 750 de la Municipalidad Metropolitana de Lima que aprueba desarrollo y promoción del Corredor Ribereño de la Costa Verde en la provincia de Lima.

2. Debemos precisar que el Grupo de Trabajo desarrolló sus labores al amparo de lo establecido por la Constitución Política y el Reglamento del Congreso y respetando a lo largo del proceso de investigación los principios rectores y fundamentales del derecho de las personas como lo son el Debido Proceso, Derecho de Tutela Jurisdiccional Efectiva, Igualdad ante la Ley, Imparcialidad en la Investigación, entre otros.

VI. ANÁLISIS DE CADA UNO DE LOS TEMAS

1) SOBRE LOS INCREMENTOS DE PEAJES EN EL ÁREA DE CONCESIÓN DEL PROYECTO "VÍA PARQUE RÍMAC".

La denuncia pública recogida por la Comisión de Fiscalización -y encargada de investigar al Grupo de Trabajo- fue que el concesionario Lamsac realizó un supuesto incremento indebido de peajes en octubre del 2013 y luego -nuevamente- en diciembre del 2013, de modo que -por ejemplo- la tarifa para vehículos de transporte público ligero pasó de S/. 2.50 a S/. 3.00, y luego de S/. 3.00 a S/. 4.00; y la tarifa para vehículos de transporte pesado (tanto público como de carga) pasó de S/. 2.00 a S/. 3.00 por eje, y luego de S/. 3.00 a S/. 4.00 por eje. Vale decir, dos incrementos seguidos en apenas tres meses, cuando el contrato de concesión autoriza sólo a un reajuste cada doce meses conforme a la

Cláusula 9.9. del contrato de concesión suscrito entre la Municipalidad de Lima y la empresa Línea Amarilla SAC. Las únicas excepciones a esto, se dan cuando la inflación acumulada supere el 3% (tercer párrafo de la Cláusula 9.9 del contrato de concesión mencionado) en cuyo caso el reajuste tarifario se puede dar con la periodicidad inferior a un año. Pero esto no ha ocurrido, porque cuando el concesionario anunció el incremento del peaje en los primeros días de diciembre del 2013, la inflación anual acumulada (IPC-Perú) a ese momento, era inferior al 3% de acuerdo al INEI. La otra excepción, está prevista en la Cláusula 10.8 del contrato de concesión citado, que estipula que si el concesionario invoca el restablecimiento del equilibrio económico-financiero y solicita como mecanismo de compensación –entre varias opciones- un incremento tarifario, el concedente evaluará –y eventualmente podrá aprobar- este pedido. Pero este supuesto tampoco se ha dado.



En la sesión del Grupo de Trabajo de fecha 14 de enero del 2014, y en el Informe N° 01-2014-MML-GPIP de la misma fecha, el representante del Municipio de Lima Domingo Arzubialde (gerente de promoción de la inversión privada) señaló que, no se produjo un doble incremento en la tarifa del peaje en el año 2013, pues "(...) el *pseudo* incremento ocurrido a partir del 29 de diciembre pasado, obedece a la aplicación estricta del reajuste contemplado en el contrato de concesión, a la fecha de inicio de explotación (...)"¹. Arzubialde sustenta su afirmación señalando que " (...) La cláusula 9.7 del referido contrato [de concesión] precisa que a partir de la fecha de inicio de la explotación [05 de octubre del 2013], el peaje a cobrar será de S/. 3.00, sobre [el] cual deberá aplicarse la fórmula de reajuste prevista en la cláusula 9.9 y siguientes y al resultado se deberá agregar el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo vigente a

¹ Página 02 del Informe N° 01-2014-MML-GPIP suscrito por el señor Domingo Arzubialde Elorrieta en su condición de titular de la Gerencia de Promoción de la Inversión Privada de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

la fecha de suscripción del contrato (...)”². Vale decir, a partir del 05 de octubre del 2013, según Arzubialde el concesionario estaba legitimado para cobrar las siguientes tarifas³ :

- Vehículo ligero particular : S/. 4.00
- Vehículo ligero público : S/. 4.00
- Vehículos pesados : S/. 4.00 por eje

“(…) Sin embargo, en aplicación de las políticas comerciales para la aplicación de tarifas de la sociedad concesionaria Línea Amarilla SAC, a fin de promover la adecuada y eficiente utilización de las vías, se aplicó una tarifa diferenciada para los vehículos de transporte público y pesado. Esta liberalidad temporal de la empresa constó en lo siguiente :

- Vehículo ligero particular : S/. 4.00
- Vehículo ligero público : S/. 3.00
- Vehículos pesados : S/. 3.00 por eje (...)”⁴

Lo único que ha hecho la empresa Línea Amarilla SAC –según el representante del Municipio de Lima- es estandarizar sus tarifas en las unidades de peaje de la Vía de Evitamiento aplicando recién el 29 de diciembre del 2013, la tarifa que correspondía cobrar ya a partir de la fecha de inicio de explotación (el 05 de octubre del 2013).

A su turno, el gerente general de LAMSAC André Giavina Bianchi en la citada sesión del Grupo de Trabajo de 14 de enero del 2014 señaló que el reajuste de la tarifa a S/. 4.00 se ha hecho conforme al contrato de concesión; que se trató de un solo incremento autorizado por el Municipio de Lima que se dio en dos momentos : en octubre y en diciembre del 2013.

² Informe N° 01-2014-MML-GPIP, página 01.

³ IBID, página 02.

⁴ LOC. CIT. página 02.

Como puede observarse, concedente y concesionario, están de acuerdo en que el incremento tarifario –según ellos- no presenta ningún aspecto impugnabile. Sin embargo, la realidad de las cosas, va por otro lado, como se pasa a demostrar a continuación :

En primer lugar, la primera objeción es que el Municipio de Lima haya autorizado al concesionario la empresa LAMSAC, un reajuste tarifario desde el día del inicio de la explotación del contrato de concesión, es decir, desde el 05 de octubre del 2013, ya que a dicha fecha las obras objeto del contrato tenían un nivel de avance casi inexistente, como lo confirman las autoridades metropolitanas de la gestión inmediato anterior a la actual. En efecto, en la sesión del Grupo de Trabajo de fecha 04 de febrero del 2014, la señora Giselle Zegarra Flores, ex gerente de promoción de la inversión privada en la gestión del ex alcalde metropolitano Luis Castañeda, señaló que cuando se autorizó el cobro de peaje al inicio de la explotación, esto es, el 5 de octubre del 2013, el nivel de avance de las obras ha sido "ínfimo", lo que no habría sido aceptado en la gestión anterior, ya que en el proyecto original se exigió que para que dicho cobro fuera exigible tendría que demostrarse un avance de obra del 70%⁵, exigencia que no se ha pedido en la actual gestión, pues el avance de obras al inicio de explotación es "ínfimo"; y sin embargo se le ha autorizado el reajuste tarifario de los peajes.

En otras palabras cómo el Municipio de Lima puede autorizar que se cobre el peaje y que se reajuste éste, si las obras apenas están comenzadas. Lo correcto hubiera sido que se inicie la explotación de los peajes, estando las obras concluidas, porque en tal caso, el concesionario pasa a recuperar su inversión; pero si es autorizado a cobrar y, peor aún, a incrementar el monto de peajes, habiendo apenas comenzado las obras, lo que en realidad está pasando es que los usuarios están subsidiando al concesionario para que éste haga las obras con el peaje recaudado, situación que se torna más gravosa, cuando adicionalmente

⁵ La iniciativa privada (IP) del Proyecto Línea Amarilla presentada por la empresa brasileña OAS en marzo del 2009, en efecto, fijaba un nivel de avance de obras del 70% antes del inicio de cobro de peajes (en Informe 05 de ESAN, enero del 2013, página 6. Consultoría contratada por el Municipio de Lima).



se autoriza un incremento de tarifas apenas comenzada la explotación. Pues bien, esto es lo que ha ocurrido. Conforme a la Cláusula 9.7 literal b) del contrato de concesión, a partir del 5 de octubre del 2013 (inicio de la explotación) se autoriza el cobro de una tarifa base de S/. 3.00 por peaje, monto que debe ser reajustado anualmente –según la Cláusula 9.9 del contrato de concesión– teniendo como parámetro mínimo el 50% de variación del IPC-Perú y como parámetro máximo el 50% de la variación del tipo de cambio del dólar norteamericano (promedio SBS); a lo que hay que añadir el IGV y cualquier otro tributo aplicable vigente a la fecha de suscripción del contrato. Lo relevante para el caso, es que el contrato de concesión autoriza el incremento de los peajes desde el primer día de la explotación de los mismos, es decir el 05 de octubre del 2013, fecha en la cual –como ya se dijo– el avance de las obras del concesionario era “ínfimo”, vale decir, no hay sustento ni fundamento para que el Municipio accediera a este beneficio, que fue indebidamente plasmado en el contrato, en la Cláusula 9.11. Ya el hecho de acceder a que se cobre un peaje antes que las obras estén concluidas es cuestionable; resultando que es absolutamente ilegal que se aprobara un incremento tarifario en tal supuesto.

El reajuste tarifario, de otro lado, ha sido abusivo, por cuanto al 05 de octubre del 2013, no se ha autorizado solamente hacer el reajuste por variación de la inflación anual correspondiente a dicho año, sino en total el correspondiente a los tres años anteriores contados hacia atrás desde la indicada fecha hasta el punto de corte en noviembre del 2009 (fecha de suscripción del contrato) lo que no sólo viola la Cláusula 9.9 del contrato (que sólo contempla la actualización anual por inflación; pero no de tres años juntos), sino que otorga un beneficio indebido y desproporcionado al concesionario en perjuicio directo de los usuarios. Dicho beneficio fue autorizado por el Municipio de Lima, según la declaración del propio representante del mismo (señor Domingo Arzubialde) en la sesión del Grupo de Trabajo de fecha 14 de enero del 2014.

En este orden de ideas, el Capítulo IX (sobre Peaje y Tarifa) del contrato de concesión entre el Municipio de Lima y la empresa Línea Amarilla SAC suscrito el 12 de noviembre del 2009 y modificado mediante Adenda de 13 de febrero del 2013, es absolutamente lesivo a los intereses de los vecinos y usuarios de los servicios de peajes de la avenida Circunvalación dentro del área de concesión de la indicada empresa Línea Amarilla SAC, especialmente las Cláusulas 9.7, 9.9, 9.10, y 9.11, por estipular un incremento de peajes desde el inicio de la explotación de este servicio, teniendo a ese momento un avance ínfimo en las obras a su cargo. Adicionalmente a esto, la conducta de los funcionarios municipales responsables de la aplicación del contrato de concesión del Proyecto Vía Parque Rimac y sus modificaciones, en lo referente a los peajes, ha sido igualmente lesiva a los intereses de los usuarios, e indebidamente favorable a los intereses de la concesionaria Línea Amarilla SAC., por concederle, en la fecha de inicio de la explotación del 5 de octubre del 2013, el beneficio adicional de una actualización tarifaria que absorbió tres años de inflación juntos (los tres años inmediato anteriores), cuando el contrato permite que dicha actualización sea sólo de un año, por vez. Pero estos funcionarios municipales no han incurrido sólo en este favorecimiento indebido, sino en estos otros dos :

- a) La eliminación, del contrato original, de la obligación a cargo de la concesionaria de entregar la infraestructura de un COSAC-Metropolitano Línea 4, de 14 kilómetros a título de "entregable", vale decir de retribución no monetaria, fuera del contrato de concesión, que iba a ser explotada por el Municipio de Lima.
- b) El otorgamiento al concesionario de la facultad de poder incrementar las tarifas de peajes cuando considere que "cualquier modificación normativa" por parte del Municipio de Lima, determine "la ruptura del equilibrio económico-financiero" y con ello, afecte los ingresos del concesionario, según la Cláusula 10.12, modificada en este sentido, precisamente por la actual gestión del municipio metropolitano de Lima.

El punto a) fue ampliamente explicado por la ex gerente de promoción de la inversión privada del Concejo Metropolitano señora Giselle Zegarra en su presentación ante el Grupo de Trabajo de fecha 04 de febrero del 2014, quien señaló lo siguiente :

"(...) El contrato original del proyecto línea amarilla, que se suscribió fue producto de una negociación entre la municipalidad y el proponente.

(...)

Originalmente a ver, lo digo así. Las retribuciones no son únicamente de carácter monetario, sino también pueden ser en obra como era el metropolitano, porque el metropolitano, la línea 4, era un entregable en su infraestructura, no era parte de la concesión. La concesión es el derecho de vías si quieren de tope a tope.

 Pero el metropolitano era un lunar, porque ese metropolitano no iba a ser explotado por el concesionario, era un entregable nada más y que lo iba a operar el Municipio de Lima a través de pos transporte, vale decir, esa franja al medio como la que vemos en la Vía Expresa no iba a ser parte de la concesión, no es parte de lo que se llama técnicamente del área de la concesión y eso no iba a ser explotado, ese era una retribución en la especie que aproximadamente el valor de acuerdo a los costos estimados que tenía el que se ejecutó el de la Vía Expresa podría ser de 100 millones aproximadamente de dólares (...)"⁶.

Esta obligación a cargo de la concesionaria, que estaba en el contrato original de fecha 12 de noviembre del 2009, se eliminó en la renegociación que dio por resultado la Adenda N° 1 suscrita el 13 de febrero del 2013, con lo que se perjudicó los intereses del Municipio de Lima, y de los usuarios en general. La gestión municipal actual –que eliminó esta ventaja- puede alegar que lo hizo a cambio de que la Comuna Metropolitana reciba el 7% de los ingresos por peaje; pero esto no compensa la pérdida por cuanto dichos ingresos son muy inferiores al valor de la infraestructura vial que se iba a recibir (más de US \$ 35 millones).

A su turno, también estuvo presente en la indicada sesión, el gerente general de la empresa LAMSAC, André Giavina Bianchi, quien confirmó que la Línea 4 del Metropolitano estuvo incluido como "entregable" fuera de la concesión, en el contrato original. Dijo lo siguiente:

"(...) Bueno, sobre el primer punto en relación a COSAC. El Metropolitano de hecho estaba previsto en el primer contrato; nosotros como concesionarios cumplimos en presentar su definitivo de ingeniería en el 2011; pero esto fue renegociado en la addenda que se firmó en el 2013, y la decisión fue remplazar el COSAC por otras obras como el Cuarto Carril, como Las Palmeras. Y nosotros como concesionarios tenemos que proteger los derechos de nuestros

⁶ Transcripción oficial de la sesión del Grupo de Trabajo de 04 de febrero del 2014.

inversionistas y también de las (...) que financiaron este proyecto, para mantener el equilibrio económico financiero (...)"⁷.

Una vez más, la exclusión del COSAC (Línea 4 del Metropolitano) fue una pérdida para la ciudad, que no se compensó con el Cuarto Carril ni con el proyecto Las Palmeras, pues estas son inversiones no costosas. En suma, la ciudad de Lima perdió con esta renegociación realizada por los funcionarios municipales de la gestión presidida por la señora Susana Villarán.

En cuanto al punto b), sobre la facultad del concesionario de -entre varias opciones- poder incrementar las tarifas de peajes cuando considere que "cualquier modificación normativa" por parte del Municipio de Lima, determine "la ruptura del equilibrio económico-financiero" y con ello, afecte sus ingresos, dicha facultad la logró con la modificación de la Cláusula 10.12 del contrato de concesión que contó con el asentimiento de la actual gestión del Municipio de Lima.



El contrato de concesión original de noviembre del 2009, decía en su Cláusula 10.12 simplemente lo siguiente: "Asimismo, serán calificados como evento que determina la ruptura del equilibrio económico-financiero, **cualquier acto de la autoridad** susceptible de afectar los ingresos del concesionario (...)" . En cambio, la mencionada Cláusula 10.12 modificada, dice lo siguiente : "Asimismo, serán calificados como evento que determina la ruptura del equilibrio económico-financiero, **cualquier modificación normativa** susceptible de afectar los ingresos del concesionario (...)" .

Lo claramente perjudicial con la modificatoria de la Cláusula 10.12, es que el Municipio de Lima, con el agregado hecho, **pierde toda capacidad normativa respecto de la concesión**, ya que podrá ser interpretada por el concesionario, a su discreción, como que rompe el equilibrio económico-financiero, y por tanto lo faculta a subir los montos de peajes, en vía de compensación, en cualquier momento. Esto de ninguna manera es favorable, ni al Municipio de Lima, ni a los usuarios. Estamos, una vez más, ante una modificación al contrato de concesión,

⁷ Texto según la Transcripción oficial de la sesión del Grupo de Trabajo de 04 de febrero del 2014.

realizada por los funcionarios de la actual gestión de la Comuna Metropolitana, completamente perjudicial.

Ciertamente, que la modificatoria de la Cláusula 10.12 ya está en la Cláusula 10.4 del contrato original; pero su ampliación agrava el problema de indefensión del Municipio de Lima, frente al concesionario.

En conclusión, los incrementos de peajes de octubre y diciembre del 2013 por parte del concesionario LAMSAC son irregulares por las siguientes razones :

- 
- a) Porque se hicieron al inicio de la explotación (octubre del 2013) sin que haya habido, como requisito previo, un avance de las obras del 70%, como lo prevé el contrato de concesión.
 - b) Porque se incorporó en las fórmulas de reajuste de tarifas, la absorción de tres años de inflación, a pesar de que el contrato de concesión autoriza que haga sólo respecto de un año, por vez.
 - c) Porque se hicieron dos incrementos seguidos en apenas tres meses, cuando el contrato de concesión –como regla general- autoriza sólo a un reajuste cada doce meses. No es verosímil la justificación que el propio Municipio de Lima hace en el sentido de que en realidad fue un solo incremento, que simplemente se desdobló en dos partes (octubre y diciembre), porque si esto hubiera sido cierto, se habría informado al público en su oportunidad, y aún así, violaría el contrato de concesión.
 - d) Porque se modificó, en febrero del 2013, el contrato de concesión por parte de la actual gestión del Municipio de Lima, de modo lesivo a los intereses del Municipio de Lima y de los usuarios, varios de cuyos cambios, facilitan que el concesionario incurra en excesos y abusos en cuanto a los peajes, que violan el propio contrato de concesión; y elimina la facultad normativa del Municipio de Lima respecto de la concesión.

En cuanto a las presuntas responsabilidades de los funcionarios municipales, el Grupo de Trabajo sólo tiene competencia para pronunciarse en relación a los

actuales funcionarios ediles, ya que el mandato que recibió de la Comisión de Fiscalización y Contraloría es el estudio de las presuntas irregularidades en los incrementos de peajes de octubre y diciembre del 2013. Por tanto, el presente informe sólo determinará las presuntas responsabilidades en la actual gestión municipal.

En este orden de ideas, los presuntos responsables son las siguientes autoridades:

- 
- 1) La alcaldesa de Lima, Susana Villarán como la autoridad máxima del Municipio de Lima, ya que conforme al artículo 20 inciso 1) de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, es atribución (y obligación) del alcalde "defender y cautelar los derechos e intereses de la municipalidad y los vecinos". Ciertamente, la alcaldesa no ejerció esta atribución, y su omisión y negligencia ha ocasionado perjuicio a los usuarios, que se han afectado económicamente con dos incrementos seguidos e irregulares en los precios de los peajes del área de concesión de la empresa LAMSAC. Tampoco ejerció esta atribución para impedir que se realizaran modificaciones al contrato de concesión, completamente lesivas a los intereses económicos del propio Municipio de Lima, y de los usuarios.

Esto configuraría **falta grave**; por consiguiente, sería pasible de la sanción de **suspensión de su cargo de alcaldesa por parte del Concejo Metropolitano** conforme al artículo 25 inciso 4) de la Ley Orgánica de Municipalidades. De otro lado, habría incurrido, en el tipo penal de omisión de funciones tipificado en el artículo 377 del Código Penal, puesto que omitió, ilegalmente, un acto de su cargo, que ha perjudicado la economía de los usuarios de las vías con peajes en el área de concesión del proyecto "Vía Parque Rímac".

- 2) El gerente municipal, José Miguel Castro, por su condición de funcionario ejecutivo de mayor jerarquía del Municipio de Lima, quien habría incurrido en **falta grave**, al permitir por acción u omisión, que se perfeccionara el

irregular incremento de peajes, lo que debería acarrear su **cese** por parte del Concejo Municipal Metropolitano, de conformidad con el artículo 9° inciso 30 de la Ley Orgánica de Municipalidades.

- 3) El gerente de promoción de la inversión privada Domingo Arzubialde por cuanto, otorgó una serie de beneficios indebidos e irregulares al concesionario LAMSAC que están explicados detalladamente en las páginas inmediato anteriores de este Informe, lo que haría presumir alguna ventaja indebida de parte de los beneficiarios, lo que configuraría el tipo penal de aprovechamiento indebido del cargo previsto en el artículo 399 del Código Penal.

2) **SOBRE EL PROCESO DE TRATO DIRECTO, REUBICACIÓN Y EVENTUAL EXPROPIACIÓN DE LOS TITULARES Y POSEEDORES DE INMUEBLES DE LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS SITUADOS EN LA MARGEN IZQUIERDA DEL RIO RIMAC QUE SON AFECTADOS POR EL PROYECTO VÍA PARQUE RÍMAC.**

De acuerdo a lo informado por el representante del Municipio de Lima don Domingo Arzubialde en la sesión del Grupo de Trabajo de fecha 20 de enero del 2014, la etapa en la que se encuentran las partes (Municipio de Lima, asentamientos humanos afectados y empresa LAMSAC) es la etapa de trato directo. Todavía no se ha iniciado en ningún caso el proceso de expropiación.

En relación al trato directo, los representantes de los Asentamientos Humanos ubicados en la margen izquierda del río Rimac han expresado una serie de denuncias en la mencionada sesión del Grupo de Trabajo del 20.01.14 Resumimos las denuncias principales :

a) AA. HH. Huascarán :

- Que durante los últimos cuatro años, ni el Municipio de Lima, ni la empresa LAMSAC han notificado a los pobladores de este Asentamiento Humano qué lotes van a ser afectados, lo que los tiene en un permanente estado de incertidumbre y zozobra.

- 
- Que la empresa LAMSAC lejos de realizar el diálogo de trato directo, más bien –según ellos- ha enviado gente que los amenaza con la expropiación generando una “sicosis entre los pobladores”.
 - Que ellos lograron que se instale una Mesa de Diálogo en julio del 2013, con el Municipio de Lima; pero que dicha instancia sólo tuvo tres sesiones, pues los representantes del Municipio pretendieron que firmaran actas que no reflejaban los acuerdos reales.
 - Que ellos solicitaron que se modifique el trazo del proyecto para evitar que se demuelan sus viviendas, pero no lograron nada.
 - Que el Municipio de Lima y la empresa LAMSAC modificaron el contrato de concesión original para incluir como adicional de obra el Proyecto Río Verde (la construcción de un parque) que no tiene relación con el Proyecto Vía Parque Rímac; que en cambio, si perjudica a la población de Cantagallo, porque conlleva la demolición de un centro comercial y de viviendas que afectan a 15 000 personas.

b) AA.HH. Dos de Mayo :

- Que no se les reconoce el justiprecio, pues hay viviendas que tienen tres pisos, y se les quiere dar US \$ 30 000.
- Que hay gente que está siendo coaccionada.
- Que no se sabe hasta ahora, a quién lo van a expropiar.

c) AA.HH. Nueve de Octubre Primera Etapa :

- Que nunca fueron notificados.
- Que LAMSAC está desconociendo la Ley 30025, puesto que “(...) se amenaza a los vecinos, yendo casa por casa hostigando, amenazando, diciendo que acepten ser reubicados porque después

viene la Municipalidad para meter (...) tanquetas, y toda la policía, y va a suceder lo que sucedió en La Parada (...)”⁸.

- Que hay viviendas valorizadas en más de 50 000 dólares, o en más de 80 000 dólares, según tasaciones comerciales de peritos de parte; pero que les dicen que si quieren llegar a un acuerdo deben someterse a lo que dice LAMSAC.
- Que la Ley 30025 dice que para ser reubicados se tiene que contar con la opinión de la Dirección Nacional de Construcción (DNC) del Ministerio de Vivienda; y que esta oficina les ha señalado que ninguno de los predios ha sido valorizado todavía, por lo que se preguntan por qué la Municipalidad de Lima permite estas reubicaciones prepotentes.



d) AA.HH. Nueve de Octubre Segunda Etapa :

- Que el Municipio de Lima no los quiere reconocer como sujetos pasivos de la expropiación.
- Que quien libere los predios (compra de los inmuebles) debe ser el Municipio de Lima, y no LAMSAC, como ocurre por la modificación del contrato de concesión.
- Que el Municipio de Lima desconoce a propietarios o poseedores bajo el pretexto de la zonificación, pese a que por 60 años han cobrado el impuesto predial y los arbitrios.
- Que se hace una subvalorización de los predios bajo el argumento de estar ubicados en zona de riesgo, y que el tasador es personal de la empresa LAMSAC.
- Que se les amenaza con no darles el mínimo de 30 000 dólares por compensación, si no negocian con la empresa LAMSAC, y en caso que se dé la expropiación, se les amenaza con la aplicación de la posesión anticipada.

⁸ Extraído de la transcripción oficial de la sesión del Grupo de Trabajo de fecha 20.01.14. Expresiones del representante del AAHH Nueve de Octubre Primera Etapa, Bertha Gómez Cachique.

- Que el Municipio, indebidamente, utiliza la Oficina de Participación Vecinal para amedrentar a la gente; a la Gerencia de Fiscalización y Control, para imponer multas, etc.
- Que el Instituto Catastral no es la entidad competente para realizar el saneamiento físico-legal, sino COFOPRI.

Que, adicionalmente, el Grupo de Trabajo ha recibido los siguientes documentos de los Asentamientos Humanos afectados por el Proyecto Vía Parque Rímac:

- a) De la Asociación Padres de Familia Barrio Huascarán-Rímac: Carta de fecha de recepción 31 de enero del 2014, en la que adjuntan un pliego de preguntas, en cuya interrogante 15 insisten en el tema de la notificación : "¿Por qué en cuatro años no se ha notificado al Barrio Huascarán los lotes que serán afectados?"
- b) De la Asociación Padres de Familia Barrio Huascarán-Rímac : Carta de fecha de recepción 31 de enero del 2014, en la que se denuncia que "(...) el día sábado 25 de enero del presente año, a las 10 de la noche, la empresa LAMSAC ingresó al barrio Huascarán con un ingeniero brasilero, personal obrero, un tractor de orugas y camionetas de la empresa, con el propósito de iniciar trabajos dentro de nuestro barrio. Esto suscitó un incidente, que culminó con el retiro de esta extraña visita nocturna (...)".
- c) De la Asociación de Pobladores del Asentamiento Humano "Dos de Mayo" : Carta de fecha 25 de febrero del 2014, en la que señala que el Municipio de Lima, según su conveniencia, ha ido cambiando las zonificaciones de estos lugares calificándolas de zonas de "recreación pública", "de reglamentación especial", de "vulnerabilidad". Reclama asimismo, que el Municipio de Lima no ha cumplido con las exhortaciones del Tribunal Constitucional dadas en el Expediente 000-11-2010-PI/TC, en relación a cómo debe darse una reubicación de pobladores de asentamientos humanos.

d) De la Asociación de Vivienda Integradora de los Posesionarios de Cantagallo-Rímac (ASVINPOC) : Carta de fecha 07 de marzo del 2014, en la cual señalan los siguientes hechos :

- Que el Centro Comercial Cantagallo alberga a 15 asociaciones legalmente constituidas que manejan cinco mil puestos, los cuales fueron sorteados por CORDELICA en el año 1997, y censados por ENACE en el año 2004.
- Que la Superintendencia de Bienes Nacionales ha transferido a título gratuito los terrenos del Centro Comercial Cantagallo a favor del Municipio de Lima (por resolución de 21.10.13).
- Que el proyecto "Línea Amarilla" (Vía Parque Rímac) no afecta la totalidad del Centro Comercial Cantagallo, y por lo tanto debió haberse independizado las áreas no afectadas.
- Que amparan la resolución de transferencia a título gratuito a favor del Municipio de Lima alegando que es la entidad que ejecutará el proyecto denominado "Río Verde"; pero que este proyecto al no estar amparado en ninguna ley expropiatoria, entonces el Centro Comercial Cantagallo no podría ser objeto de una expropiación para estos efectos.
- Que el Municipio de Lima –a lo largo de los años- ha venido cambiando la zonificación donde está el Centro Comercial Cantagallo : En 1997 declaró que era "zona especial de renovación urbana" (Decreto de Alcaldía 073); en el año 2005, se declara como "zonificación eco-paisajística", etc.

e) De la Asociación de Defensa de la Margen Izquierda del Río Rímac (ADEMIRR) :

Esta Asociación hizo entrega al Grupo de Trabajo de una copia de la carta de fecha 28 de octubre del 2013 dirigida al Tribunal Constitucional cuyos alcances principales son los siguientes :

- Que la tasación de los inmuebles no ha sido efectuada por la Dirección Nacional de Construcción del Ministerio de Vivienda, sino que la hace la empresa LAMSAC, con el apoyo del Municipio de Lima, en violación de la Ley 30025, por lo que las adquisiciones de predios por parte de LAMSAC –dentro del proceso de trato directo- son irregulares y abusivas.
- No hay un padrón de afectados, tampoco un catastro.
- Se están realizando demoliciones de predios de forma arbitraria y engañando a los afectados, con amenazas de parte de la empresa LAMSAC, en el contexto del proceso de reubicación.
- Los afectados no participan en la planificación ni en la gestión de su reubicación.
- Alegan que todos estos actos conllevan el incumplimiento por parte de la empresa LAMSAC y del Municipio de Lima de la Sentencia del Tribunal Constitucional sobre el Expediente N° 0011-2010-PI/TC (fundamento 36).

f) De la Asociación de Defensa de la Margen Izquierda del Río Rimac (ADEMIRR) :

Esta Asociación hizo entrega al Grupo de Trabajo de una copia de la carta con fecha de recepción 20 de diciembre del 2013 dirigida a la alcaldesa Susana Villarán, cuyo contenido relevante es el siguiente :

- Que solicitan analizar y evaluar el justiprecio de los terrenos afectados, debiendo considerar la tasación comercial real del mercado inmobiliario, y no la derivada de la zonificación que le ha asignado el Municipio de Lima (" zona de riesgo")
- Que se les reconozca también el valor del terreno, no sólo de la construcción.

A su turno, el representante del Municipio de Lima, don Domingo Arzubialde Elorrieta (Gerente de Promoción de la Inversión Privada), en la citada

sesión del Grupo de Trabajo de fecha 20 de enero del 2014 dijo lo siguiente (según la transcripción oficial correspondiente) :

- Que los dirigentes de los Asentamientos Humanos expresaron una serie de "imprecisiones", y que un proceso de reasentamiento involuntario en relación a un proyecto tan grande como Vía Parque Rimac es "absolutamente complejo".
- Que COFOPRI intentó desarrollar el trabajo de saneamiento físico-legal en la zona fue "imposible hacerlo".
- Que la base de la compensación son treinta mil dólares; pero se puede alcanzar cuarenta mil dólares. Que hay predios que pueden tener tres pisos, y si tienen un valor superior, "se va a pagar este valor superior".
- Que el rol del Municipio es fiscalizador, y que es "esencialmente representante del vecino". Que "si hay irregularidades que la empresa viene cometiendo se va a estar encima de ella y vamos a hacer respetar el derecho de los ciudadanos".
- Que tienen implementada la "Casa Seis" para atender las quejas de los afectados.
- Que el proceso está en trato directo, y que en esta etapa es la empresa "(...) la que ciertamente está liderando el proceso, y nosotros vamos a tener un trabajo mucho más cercano de **acompañamiento** (...)".
- Que el Instituto Catastral "está haciendo los estudios".
- Que ya no corresponde plantear los pedidos de modificación del trazo del proyecto, puesto que ya hay estudios y los análisis respectivos.
- Que se compromete a retomar la Mesa de Trabajo con los representantes de los Asentamientos Humanos presentes (en la sesión) e informar al Grupo de Trabajo, "pero que debe quedar claro que hay una necesidad del resolver el proyecto con prontitud (...)", y

que "(...) los contratos que están vigentes tienen que seguir en sus plazos (...)".

- Que el encargado de "liberar" los predios siempre es la Municipalidad; pero que en la etapa de trato directo (que es la actual) es la empresa la que trabaja más; el Municipio "(...) ha tratado de acompañar a la empresa (...)".

De otro lado, el Municipio de Lima ha hecho llegar al Grupo de Trabajo los siguientes documentos :

- a) El Informe N° 017-2014-MML-SGCPP-ES-JPP de 27.01.14 (anexo al Oficio 149-2014-MML/GMM que responde el pedido de información realizado por el Grupo de Trabajo mediante el Oficio 110-2014/YLA-CR). Dicho Informe expresa lo siguiente :

- Que a diciembre del 2013 se han reubicado y compensado a un total de 430 predios (284 reubicados y 146 compensados económicamente), que se encontraban dentro del área de influencia directa del Proyecto Vía Parque Rímac, según el detalle siguiente :

AVANCE DE PREDIOS REUBICADOS Y/O COMPENSADOS		
Tipo de reubicación y/o compensación	Total	%
Complejo Municipal Patio Unión	182	42
Complejo Multifamiliar Acomayo	47	11
Laderas de Pachacámac	6	1
Predios de Terceros	49	12
En efectivo	146	34
TOTAL	430	100

Fuente : LAMSAC, Diciembre 2013

- Que aún no se ha dado inicio al procedimiento de ejecución de la expropiación, el que se inicia, para los gobiernos locales, con el Acuerdo del Consejo que aprueba el valor total de la tasación, la identificación del sujeto activo y sujeto pasivo de la expropiación,

la identificación del bien, etc., para iniciar la etapa del trato directo de la expropiación, conforme al artículo 5 de la Ley 30025.

b) El Informe N° 033-2014-MML-GPIPES-SGCPP de 04.02.14 (anexo al Oficio 150-2014-MML/GMM que responde el pedido de información realizado por el Grupo de Trabajo mediante el Oficio 148-2014/YLA-CR). Dicho Informe señala lo siguiente :

- Sobre la pregunta contenida en el Oficio 148-2014/YLA, de que se detalle los documentos que comprueben que la Municipalidad de Lima ha notificado a los pobladores del AA.HH. Huascarán y Cantagallo cuáles son los lotes afectados por la concesión, en el citado Informe 033 se dice lo siguiente : "Al respecto, debemos informar que nos encontramos a la espera de los resultados del levantamiento catastral que se encuentra realizando el Instituto Catastral de Lima-ICL, instrumento que permitirá conocer el total de predios afectados a lo largo del trazo para efectos del inicio del proceso expropiatorio, de conformidad con la Ley 30025".

c) El Informe N° 065-2014-MML-GPIP-SGCPP de 28.02.14 (anexo al Oficio 108-2014-MML/GPIP que responde el pedido de información realizado por el Grupo de Trabajo mediante los Oficios 116-2014/YLA-CR y 501-2014/YLA-CR). Dicho Informe expone lo siguiente :

- Que se ha convocado a los representantes de las asociaciones que participaron de la sesión del Grupo de Trabajo a las siguientes reuniones :

AA.HH.	FECHA	HORA
Dos de Mayo	03.03.14	03:00 pm
9 de Octubre-I Etapa	05.03.14	03:30 pm
9 de Octubre-II Etapa	07.03.14	09:30 am
Asociación de Vivienda Santa Rosa-Cantagallo	10.03.14	10:00 am
Huascarán	12.03.14	10:00 am

- Que existe un "plano de afectación referencial"⁹ formulado sobre la base del trazo del proyecto aprobado por resolución de subgerencia 001-2012-MML-GPIP-SGCPP de fecha 08 de junio de 2012; pero agrega : "sin embargo debemos precisar que el área de afectación final será determinado al término del trabajo de levantamiento de información catastral que viene realizando el Instituto Catastral de Lima.-ICL, toda vez que la información catastral no se encuentra actualizada en su totalidad (...)" .



Con fecha 25 de febrero del 2014 se realizó la sexta sesión del Grupo de Trabajo, a la que se invitó por segunda vez, a los representantes de los Asentamientos Humanos del margen izquierdo del río Rimac y al gerente general de la empresa Línea Amarilla SAC André Giavina Bianchi. Este último no se hizo presente.

En cuanto a los asentamientos humanos, estuvieron presentes los dirigentes de los siguientes poblados : Dos de Mayo, Huascarán, Nueve de Octubre Primera Etapa, Nueve de Octubre II Etapa, Cantagallo. En esta ocasión expresaron lo siguiente (según la transcripción oficial correspondiente) :

- Que el Municipio de Lima no los ha convocado a la Mesa de Trabajo conforme al compromiso del señor Domingo Arzubialde hecho en la sesión del Grupo de Trabajo de fecha 20 de enero del 2014.
- Que sólo han recibido algunos, individualmente, algunas llamadas aisladas para una conversación informal.

⁹ El Municipio entregó este plano referencial al Grupo de Trabajo, anexándolo en un CD al citado Oficio 108-2014-MML-GPIP.

- Que más bien han sido convocados por algunos regidores, de modo también informal, sin documento alguno que haga constar la reunión.
- Que es necesario llegar a un acuerdo con el Municipio sobre un nuevo trazo del proyecto para evitar afectaciones y demoliciones innecesarias, ya que existen espacios libres. Que esto lo piden hace cuatro años (Huascarán).
- Que el 21 de febrero a las 15:30 pm en el Asentamiento Humano Nueve de Octubre Primera Etapa, funcionarios y trabajadores de la empresa Línea Amarilla acompañados de dos policías, allanaron ("violaron") una "humilde vivienda", "bajo el pretexto de que estaban chequeando que estaban invadiendo su territorio", porque "un lote al lado ya había sido reubicado" (la denunciante es la dirigente del AA.HH 9 de Octubre I Etapa señora Bertha Gómez Cachique).
- Que se les pague el justiprecio a tasación comercial actualizada.
- Que la liberación de los predios, no la está haciendo el Municipio, sino la empresa LAMSAC.



En lo que respecta a la empresa LAMSAC, su gerente general André Giavina Bianchi, estuvo presente en la segunda sesión del Grupo de Trabajo, en la que –acerca del tema de las reubicaciones- expresó lo siguiente :

- Que Vía Parque Rímac implica la reubicación de 1000 viviendas de la margen izquierda del río Rímac y una parte del distrito del Rímac.
- Que cuentan con un Programa de Compensación de Viviendas, que permite reubicar a las familias.
- Que Cada familia elige entre una casa, un departamento o un terreno, para ello se ha establecido una compensación que se basa en la tasación comercial de las viviendas. La compensación mínima es de 30 mil dólares y si la vivienda es tasada en un precio mayor, la compensación se realiza de acuerdo a dicha tasación.

- Que el proyecto total cuenta con un avance, a diciembre del 2013 de 49,7% a 50%.
- Que empezaron el 2009; en el 2011 aprobaron el EIA; en el 2012, empezaron las construcciones; tuvieron el cierre financiero en el 2012; iniciaron la operación en el 2013.
- Que la parte de reubicación, a esta fecha, son 463; que la población (de los asentamientos humanos del margen izquierdo del río Rimac) "está en riesgo".
- Que cerca del 80% de los afectados no tienen título de propiedad.
- Que si la tasación es menos de 30 000 dólares, garantizan 30 000 dólares como mínimo. Si la tasación es de 80, garantizan 80.



También estuvo presente en la cuarta sesión del Grupo de Trabajo realizada el 4 de febrero del 2014, donde expresó que sobre el avance del 70% del proyecto, esto ha sido un modelo financiero original previsto si se cumplían todos los hitos, dicho avance ocurriría en octubre del 2013. Dijo que no hay límite máximo en cuanto a las tasaciones, en el trato directo, y que este proceso no es el procedimiento que está dentro de la Ley de Expropiación, que es previo. Que en el año 2011 se hizo un estudio de impacto ambiental, donde se realizaron hasta seis talleres y dos audiencias públicas. Que hay un equipo de campo que visita las casas para conversar y explicar las modalidades de trato directo. Que el trato directo es formalizado con una carta de adhesión. Que en cuanto a las reubicaciones ya están en casi el 73% (o sea los expedientes donde ya hay un proceso, ya hay una conversación, y en proceso de tasación en curso, o ya han sido reubicados). Que el mecanismo de expropiación ya está en marcha, si la persona no acepta el trato directo, pues va en paralelo. Que en dos meses espera que ya haya los primeros casos de expropiación. Que con el nuevo modelo de equilibrio económico financiero el avance total de las obras es de 40% aproximadamente.

Posteriormente ha sido invitado a otras dos sesiones del Grupo de Trabajo; pero no ha asistido a las mismas mostrando poca disposición a colaborar con la investigación.

Hay seis instrumentos centrales para analizar –dentro de sus alcances- los hechos del presente caso :

- a) La Ley N° 30025, Ley que Facilita la Adquisición, Expropiación y Posesión de Bienes Inmuebles para Obras de Infraestructura y Declara de Necesidad Pública la Adquisición o Expropiación de Bienes Inmuebles Afectados para la Ejecución de Diversas Obras de Infraestructura.
- b) Ley N° 27972, La Ley Orgánica de Municipalidades.
- c) El contrato de concesión del Proyecto Línea Amarilla (Vía Parque Rímac), y la Adenda N° 1.
- d) La sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 00011-2010-PI/TC, sobre la demanda presentada por 32 congresistas contra la Ordenanza N° 1020-MML que modifica la zonificación de los usos del suelo del Cercado de Lima.
- e) El Estudio de la Universidad ESAN (Informe N° 5, de enero del 2013), sobre servicio de consultoría para el Proyecto Línea Amarilla, encargado por el Municipio de Lima.



La Ley 30025, Ley que Facilita la Adquisición, Expropiación y Posesión de Bienes Inmuebles para Obras de Infraestructura, dispone en su artículo 4 que la expropiación de los inmuebles afectados se realiza en dos etapas :

- a) La etapa de trato directo
- b) La etapa del proceso de expropiación por vía arbitral o judicial.

Dado que el proceso referente a los predios del área de concesión del Proyecto Línea Amarilla (Vía Parque Rímac) se encuentra en la etapa de trato directo, le es aplicable el artículo 6 de la indicada ley, que exige la notificación de la norma municipal que apruebe el valor de la tasación del inmueble correspondiente. Dicha tasación, por cierto, debe realizarse por la Dirección Nacional de Construcción del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, a valor comercial, incluyendo la indemnización por el perjuicio causado. La norma municipal citada que aprueba la tasación total, debe incluir asimismo la identificación del sujeto



pasivo, y la identificación precisa del bien, estableciendo los linderos, medidas perimétricas y el área total de acuerdo a las coordenadas UTM de validez universal, conforme lo ordena el artículo 5 de la citada Ley 30025. Ciertamente, que el artículo 7 de esta Ley, permite que el concesionario pueda "efectuar la implementación, gestión y culminación del procedimiento de adquisición por trato directo de los bienes inmuebles afectados (...); pero debe hacerlo **"(...) conforme a lo previsto en la presente Ley (...)"**. Vale decir que se faculta al concesionario a aportar sus habilidades de gestión para acelerar y facilitar la obtención de la propiedad del inmueble a favor del sujeto activo (el Municipio de Lima); pero sin salirse de las normas detalladas. Esta función del concesionario tiene que emanar de un acuerdo entre las partes, es decir, que tendría que estar expresamente señalado en el contrato de concesión. En efecto, esto está previsto en la Cláusula 5.47 del contrato que dice : **"El concesionario podrá colaborar**, sin que ello determine asunción de responsabilidad u obligación alguna sobre el particular, **en la realización de las gestiones (...) con el objeto de facilitar y dar celeridad a la liberación y/o expropiación del área de concesión"**. Adicionalmente, para que no haya dudas, de que en todas las etapas del proceso expropiatorio (trato directo y expropiación propiamente dicha) es el Municipio de Lima el principal responsable, la Cláusula 5.37 del contrato de concesión dice lo siguiente : **"el concedente es responsable y se compromete a ejecutar los procedimientos de liberación de áreas, expropiación de derechos (...) cumpliendo los requisitos previstos en las Leyes y Disposiciones aplicables (la Ley 30025 principalmente)"**.

En este orden de análisis, se advierte que el proceso de trato directo para la liberación de los inmuebles del área de concesión del Proyecto Línea Amarilla (Vía Parque Rímac) se viene realizando con flagrantes violaciones a la Ley 30025, y al propio contrato de concesión, por cuanto no es el Municipio de Lima la entidad que está dirigiendo el proceso (cosa que

debería hacer conforme a la Cláusula 5.37 del contrato de concesión), sino que lo está dirigiendo la empresa concesionaria LAMSAC. En efecto, es esta empresa la que está realizando las tasaciones de los inmuebles, y no la Dirección Nacional de Construcción del Ministerio de Vivienda como lo exige el artículo 5 de la Ley 30025, incluso para la etapa de trato directo.



El rol que le corresponde al concesionario en la etapa del trato directo, es el de ser sólo un colaborador y facilitador –como expresamente lo señalan la Ley 30025 en su artículo 7 y el contrato de concesión en su Cláusula 5.47- en la tarea de liberación de los inmuebles que están dentro del área de concesión; pero su función más bien -con el pleno consentimiento y respaldo del Municipio de Lima- ha sido y es la de dirigir y ejecutar la negociación directa con los afectados que están dentro del área de concesión, la valorización de sus inmuebles, su reubicación, la demolición de las construcciones, etc. Así consta de las propias declaraciones del Gerente de Promoción de la Inversión Privada de la Comuna Metropolitana señor Domingo Arzubialde dadas ante el Grupo de Trabajo, donde admitió (en la sesión del 20 de enero del 2014) **que la empresa LAMSAC está “liderando el proceso” de trato directo y que el Municipio de Lima sólo tiene un rol de “acompañamiento”**. Semejante afirmación revela –como mínimo- un supino desconocimiento y desnaturalización de las normas de la Ley 30025, o en un plano más grave, podría ser indicio de una deliberada actitud de ignorar estas normas, porque no hay fundamento alguno para haberle dado al concesionario facultades que la Ley 30025 no le da, y tampoco el contrato de concesión.

Que el informe técnico, del Municipio de Lima : el Informe N° 017-2014-MML-SGCPP-ES-JPP de 27.01.14 del Equipo Social de la Subgerencia de Gestión de Contratos con Participación Privada señala que aún no se ha dado comienzo al procedimiento de ejecución de la expropiación, el que se inicia, para los gobiernos locales, con el Acuerdo del Consejo que aprueba

el valor total de la tasación, la identificación del sujeto activo y sujeto pasivo de la expropiación, la identificación del bien, etc., para iniciar la etapa del trato directo de la expropiación, conforme al artículo 5 de la Ley 30025.



Este informe es el que marca la posición del Municipio de Lima en cuanto a cómo se está dando el proceso de trato directo actual, puesto que fue hecho suyo por el Gerente de Promoción de la Inversión Privada don Domingo Arzubialde mediante el Informe 07-2014-MML-GPIP de fecha 4 de febrero del 2014, y hecho suyo a su vez por el Gerente Municipal Metropolitano señor José Miguel Castro Gutiérrez mediante Oficio N° 149-2014-MML/GMM dirigido al Grupo de Trabajo con fecha de recepción 13 de febrero del 2014. Todos estos funcionarios municipales han interpretado – muy erradamente- que existe un procedimiento de trato directo que es anterior al proceso de trato directo al que se refiere el artículo 4 de la Ley 30025, y por esto le han dado "carta blanca" irrestricta al concesionario para que por sí y ante sí determine los inmuebles afectados, realice las liberaciones de estos, fije los valores comerciales, señale las compensaciones, haga las reubicaciones, y proceda a las demoliciones.

Esto explica que a diciembre del 2013, según el mencionado Informe 017-2014 del Municipio de Lima, la empresa LAMSAC ya ha realizado 284 reubicaciones y 146 compensaciones económicas (las cifras son proporcionadas por la propia empresa).

Es decir, se ha dado un falso proceso de trato directo, fuera de lo normado por la Ley 30025, ya que ésta sólo contempla el trato directo como paso previo a la expropiación propiamente dicha, pero condicionado a que se cumplan todos los siguientes requisitos (exigidos por el artículo 5 de la Ley 30025) :

- a) Identificación precisa del bien afectado con coordenadas UTM.
- b) Informe de la Oficina de Catastro.
- c) Tasación comercial del inmueble afectado por la Dirección Nacional de Construcción del Ministerio de Vivienda.
- d) Inclusión en la tasación comercial del inmueble, de una indemnización por el perjuicio causado.
- e) La norma municipal (un Acuerdo de Concejo) que aprueba el valor total de la tasación, su publicación en El Peruano, y su notificación al sujeto pasivo.
- f) Orden de notificación al sujeto pasivo.

Únicamente después de haberse cumplido con todos estos requisitos, es que procede el inicio del **trato directo**; **sin embargo, no se ha cumplido con ninguno**; y por el contrario, saltando todas estas exigencias legales, la empresa LAMSAC –con el respaldo del Municipio de Lima- ha realizado tasaciones, reubicaciones o compensaciones según sus propias reglas unilaterales.



El propio Concejo Metropolitano ha admitido **que no existe un catastro de los bienes afectados**, pues se encuentran a la espera del levantamiento catastral que está realizando el Instituto Catastral de Lima (ICL), instrumento que recién permitirá conocer el total de predios afectados (según el Informe N° 033-2014-MML-GPIPES-SGCPP de 04.02.14 remitido al Grupo de Trabajo). Todo lo que tienen es un precario y vago "plano de afectación referencial" (según confesión propia que consta en el Informe N° 065-2014-MML-GPIP-SGCPP de 28.02.14 remitido al Grupo de Trabajo).

Como puede verse, el Municipio no tiene la relación exacta de los bienes afectados, ni su identificación catastral. Tampoco tiene la identificación del total de propietarios y poseedores afectados. No tiene –ni podría

tener- la tasación de estos bienes realizada por la Dirección Nacional de Construcción del Ministerio de Vivienda, porque ni siquiera están identificados con precisión, ni medidos con coordenadas UTM. Y por último no ha emitido los Acuerdos de Concejo sobre el valor total de la tasación, porque carece de toda la información anterior.

Y sin embargo –como ya se ha señalado- la empresa LAMSAC ha realizado compensaciones y reubicaciones, que por las consideraciones anotadas devienen en nulas, de pleno derecho, puesto que se ha atropellado la Ley 30025, con el respaldo del concedente, vale decir, del Municipio de Lima.



A esto hay que añadir, que no sólo se ha violentado la indicada Ley, sino la Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 00011-2010-PI/TC, sobre la demanda presentada por 32 congresistas contra la Ordenanza N° 1020-MML que modifica la zonificación de los usos del suelo del Cercado de Lima. En esta sentencia, en su parte resolutive, el TC exhorta a la Municipalidad de Lima a adoptar las medidas detalladas en su Fundamento 36 para el caso de la reubicación de los pobladores (titulares y sus familias) de los Asentamientos Humanos situados en el área comprendida entre la avenida Morales Duárez, **el Río Rímac**, la avenida Alfonso Ugarte y el límite con la provincia del Callao. El TC invoca al Municipio de Lima a que elabore previamente un plan integral de reubicación de los pobladores que incluya medidas como : la realización de programas de viviendas que satisfagan **equitativamente** los problemas ocasionados; la reubicación en condiciones **equitativas**, de las personas afectadas, para lo cual debe elaborarse un padrón en el que se registre a todos los afectados; la reubicación deberá realizarse bajo condiciones satisfactorias de **seguridad y salud**; la **participación de los afectados** en la planificación y gestión de su reubicación.

Todas estas recomendaciones se dieron con anterioridad a la publicación y vigencia de la Ley 30025, la que desde su vigencia contiene implícitamente estas condiciones, pues se derivan de sus diversos artículos. Por consiguiente, ya no son simples exhortaciones, sino que en el contexto de la Ley 30025, devienen en obligaciones a cargo del Municipio cada vez que se den reubicaciones involuntarias de Asentamientos Humanos, como es el caso de las reubicaciones ocasionadas por el Proyecto Línea Amarilla (Vía Parque Rimac).



Una vez más, se verifica que no existe un plan integral de reubicación de los pobladores de los Asentamientos Humanos de la margen izquierda del Río Rímac; los programas de vivienda implementados por la empresa LAMSAC, como una forma de compensar la pérdida de la vivienda original, **no son equitativos**, puesto que el valor de estos departamentos no compensan el valor de los inmuebles afectados, ya que no hay equivalencia en áreas, la valorización y tasación es unilateral y la impone la empresa LAMSAC, se pone el límite máximo de 40 000 dólares como compensación máxima conforme a la Cláusula 5.43 del contrato de concesión modificada por la Adenda N° 1, y el exceso que se pague sobre este precio debe ser reembolsado al concesionario conforme a la Cláusula 17.1, vale decir, que el mayor costo lo asume el Municipio, es decir, los contribuyentes y usuarios. La **reubicación** no se da en condiciones **equitativas**, pues no se ha cumplido con la elaboración previa del padrón de todos los afectados; y no se efectúa bajo condiciones de **seguridad** y cuidando **la salud** de los afectados, ya que por el contrario la empresa LAMSAC realiza demoliciones abusivas de inmuebles que afecta a los predios circundantes y a sus habitantes; tampoco se ha permitido ni por el Municipio de Lima, ni por la empresa LAMSAC la **participación de los afectados** en la planificación y gestión de la reubicación; por el contrario el Municipio de Lima permite que el

concesionario utilice prácticas abiertamente ilegales para intimidar, acosar, y muchas veces someter a su voluntad a los poseedores o titulares de los inmuebles afectados ubicados en el área de concesión.

Los indicios razonables que ha acopiado el presente Informe sobre la conducta abiertamente ilegal del concesionario LAMSAC respecto de los pobladores de los Asentamientos Humanos afectados son los siguientes :

- 
- a) El testimonio unánime de los representantes de los Asentamientos Humanos de la margen izquierda del Río Rimac que participaron en dos sesiones del Grupo de Trabajo (AA.HH. Huascarán, Dos de Mayo, 9 de Octubre Primera Etapa, 9 de Octubre Segunda Etapa, Cantagallo, etc.), donde declaran que los representantes de la empresa LAMSAC realizan los tratos directos con amenazas, coacción, intimidación, y acoso; que imponen sus tasaciones y la aceptación de sus compensaciones y reubicaciones (véase los detalles de sus declaraciones en las páginas 25 a 27 de este Informe).
 - b) Los documentos entregados al Grupo de Trabajo por algunos gremios de los Asentamientos Humanos afectados, tales como : la Asociación Padres de Familia Barrio Huascarán-Rímac, la Asociación de Pobladores del Asentamiento Humano "Dos de Mayo, la Asociación de Vivienda Integradora de los Posesionarios de Cantagallo-Rímac (ASVINPOC), la Asociación de Defensa de la Margen Izquierda del Río Rímac (ADEMIRR), donde se reitera el comportamiento ilegal de la empresa LAMSAC (véanse los detalles en las páginas 27 a 29 del presente Informe).
 - c) Las denuncias entregadas al Grupo de Trabajo de tres pobladores de los Asentamientos Humanos afectados, que consisten en sendas cartas que estos dirigieron a la alcaldesa de Lima Susana Villarán, que no tienen cargo de recepción, pero al contar con nombre

completo, firma, número de DNI y huella digital valen como declaraciones testimoniales. Las pasamos a resumir :

- Carta de 2 de octubre del 2013 de María Elena Almeyda Pachas con DNI N° 06066860, residente en el AA. HH. 9 de Octubre Segunda Etapa, que denuncia que “funcionarios” de la empresa LAMSAC le tocaron su puerta y le pidieron sus documentos (declaraciones juradas, DNI, constancias, recibos de servicios, etc.) señalándole que los trámites ante el Municipio de Lima deben realizarse en realidad ante la empresa LAMSAC.
- Carta de 18 de octubre del 2013 de Margarita Almeyda Pachas con DNI 07990156 domiciliada en el AA. HH. 9 de Octubre Segunda Etapa, que denuncia que la empresa LAMSAC viene realizando demoliciones de los predios cuyos ocupantes ya han sido reubicados afectando directamente su casa que es vecina de las casas afectadas, pues dichas demoliciones han ocasionado un problema de salud pública ya que han provocado el incremento de la presencia de roedores, la aparición de trastornos respiratorios por el polvo y los escombros; y la presencia de delincuentes en los predios demolidos.
- Carta de 10 de octubre del 2013 de Manuel Ronald Sánchez Almeyda con DNI 43819333 domiciliado en el AA. HH. 9 de Octubre Segunda Etapa, que denuncia que los policías de la comisaría de su sector le han indicado que la constancia policial y el certificado de supervivencia ya no los entregarán por indicación de la empresa LAMSAC.

d) La denuncia escrita presentada por la Asociación Padres de Familia Barrio Huascarán-Rimac mediante carta de fecha de recepción 31 de enero del 2014 dirigida al Grupo de Trabajo, en la que se refiere que “(...) el día sábado 25 de enero del presente año,

a las 10 de la noche, la empresa LAMSAC ingresó al barrio Huascarán con un ingeniero brasileiro, personal obrero, un tractor de orugas y camionetas de la empresa, con el propósito de iniciar trabajos dentro de nuestro barrio. Esto suscitó un incidente, que culminó con el retiro de esta extraña visita nocturna (...).¹⁰

- e) La denuncia presentada por la dirigente Bertha Gómez Cachique del AA. HH. 9 de Octubre Primera Etapa en la sesión del Grupo de Trabajo de fecha 25 de febrero del 2014, en la que relata que el 21 de febrero a las 15:30 pm en el indicado Asentamiento, funcionarios y trabajadores de la empresa Línea Amarilla acompañados de dos policías, allanaron ("violaron") una "humilde vivienda", "bajo el pretexto de que estaban chequeando que estaban invadiendo su territorio", porque "un lote al lado ya había sido reubicado"¹¹
- f) La denuncia aparecida en el diario Perú 21 de fecha 8 de abril del 2014 (página 17) en la que se refiere que un grupo de vecinos del AA.HH. Huascarán representados por su dirigente sectorial Fernando Fernández, dijeron que unos 20 policías, junto con sujetos encapuchados "intentaron apropiarse de una casa de esa zona", agrediendo a los pobladores la madrugada del 07 de abril del presente año, dejando dos heridos, sin mostrar la autorización para derrumbar la vivienda. En la misma nota se reseña que la empresa LAMSAC, a través de un comunicado, indicó que "las dos viviendas que debieron derrumbarse ayer (07 de abril)" fueron adquiridas por la empresa a sus propietarios. En otro apartado de la nota se reproduce una declaración del dirigente Fernando Fernández quien señala " (...) estos inmuebles valen más que los 30 000 dólares que quieren dar".

¹⁰ Esta denuncia también está referida en la página 27 de este Informe.

¹¹ Esta denuncia también aparece referida en la página 34 de este Informe.

La propia conducta de la empresa LAMSAC durante las funciones del Grupo de Trabajo ha sido de poca colaboración con las investigaciones. Su gerente general André Giavina Bianchi asistió a dos sesiones (la del 14 de enero y 04 de febrero del 2014). No asistió a las otras dos sesiones a las que fue invitado. En efecto, no asistió a la sesión del 25 de febrero del 2014, y tampoco estuvo presente en la sesión del 10 de marzo del 2014. En su participación del 14 de enero, hizo varias afirmaciones inexactas que ponen en duda la credibilidad de la empresa, y aumentan la verosimilitud de las denuncias de los representantes de los Asentamientos Humanos afectados. Así ejemplo, Giavina Bianchi dijo que las compensaciones se hacen según la tasación comercial de los inmuebles, pero no reveló que quien hace las tasaciones es la propia empresa LAMSAC. Señaló, que la compensación mínima es de 30 000 dólares, y si la tasación arroja un monto mayor la empresa lo garantiza, pero no dijo que dicha compensación mayor la paga, en realidad, el Municipio de Lima. Dijo que el avance de obras del proyecto estaba en 50% a diciembre del 2013, pero a esta fecha, en realidad el avance de obras, en realidad, no llegaba ni al 35%.

La Municipalidad de Lima, en su calidad de concedente, es la entidad que ha empoderado a la empresa LAMSAC. Sus funcionarios han realizado una interpretación interesada de la Ley 30025 y del contrato de concesión, que ha producido una abdicación casi total de sus funciones y atribuciones en el período de trato directo delegándolas indebidamente a la empresa LAMSAC, y relegándose a un papel de simple "acompañante" de ésta, como se ha demostrado exhaustivamente en las páginas 36 a 39 del presente Informe, a lo que hay añadir que el Municipio ignoró la recomendación de la propia consultoría que contrató, ya que en el Informe 05 de la Universidad Esan de enero del 2013¹² dice

¹² Informe N° 05 elaborado por el Instituto de Regulación y Finanzas de la Universidad Esan como servicio de consultoría para el Proyecto Línea Amarilla encargado por el Municipio de Lima.

lo siguiente : " En tal sentido, resulta claro que el **concedente** es quien está más facultado para ejecutar este proceso de negociación para la liberación de áreas".

Se ha dado y continúa dándose un **falso procedimiento de trato directo** en el que la empresa LAMSAC ha realizado, y realiza tasaciones, reubicaciones o compensaciones según sus propias reglas unilaterales, sin cumplir con ninguno de los requisitos exigidos en el artículo 5 de la Ley 30025 como se explica en las páginas 39 y 40 de este Informe.



De otro lado, el Grupo de Trabajo pudo constatar la poca voluntad de diálogo del Municipio de Lima con los representantes de los Asentamientos Humanos afectados por el Proyecto Via Parque Rimac, pues en la sesión de fecha 20 de enero del 2014 el funcionario municipal don Domingo Arzubialde se comprometió con el Grupo de Trabajo a convocar a los mencionados dirigentes para una mesa de trabajo¹³ e informar de sus resultados. Sin embargo, en la sesión del Grupo Congresal de fecha 25 de febrero del 2014 (más de un mes después) los dirigentes de los Asentamientos Humanos informaron que el Municipio de Lima no había cumplido con convocarlos para la mesa de trabajo, cosa que recién dice haber hecho los días 3, 5, 7, 10 y 12 de marzo del 2014 (ante la insistencia del Grupo Congresal); pero no como mesa de trabajo, sino simplemente en la modalidad de reuniones individuales con cada dirigente, de las que el Municipio sólo ha informado sobre las convocatorias; pero no sobre las reuniones mismas, por lo que no hay certeza si se realizaron o no (véase las páginas 32 y 33 de este Informe). En todo caso el Municipio no ha hecho llegar al Grupo Congresal los resultados y conclusiones de la indicada mesa de trabajo, tal cual fue otro de sus compromisos asumido por su

¹³ En realidad era retomar una mesa de trabajo que hubo antes.

representante el gerente de promoción de la inversión privada Domingo Arzubialde.

Otro aspecto que muestra la actitud poco comprometida con el bienestar de los ciudadanos por parte del Municipio de Lima, es el hecho de que en el mismo Grupo de Trabajo, el señor Domingo Arzubialde (gerente de inversión privada del Concejo) cerró cualquier posibilidad de discutir con los pobladores afectados las opciones o posibilidades de modificar el trazo del Proyecto Vía Parque Rímac para evitar las afectaciones, reubicaciones o demoliciones innecesarias.



De otro lado, se manifestó en el Grupo de Trabajo dos reclamos de los ocupantes del centro comercial Cantagallo en el sentido de que no toda el área sobre la que se levanta este centro está comprendida dentro del Proyecto Vía Parque Rímac, y que en tal sentido debería independizarse la misma; y en segundo lugar, que ahí se desarrollará el denominado Proyecto Río Verde, que al no formar parte de la concesión, esto significa que necesita de una ley de expropiación, la que no se ha dado. Ambos reclamos, debieron ser investigados y procesados por el Municipio conforme a ley, y resueltos en un debido proceso administrativo, incluso de oficio, ya que de por medio está la situación de cientos de familias. Sin embargo, el Municipio de Lima ha actuado con desidia, y simplemente ha ignorado estos reclamos. Para dar cuenta de la negligencia o abuso de facultades con que han actuado los funcionarios municipales en este caso, basta con mencionar que el Proyecto Río Verde ha sido añadido por la Adenda 1 (incorporando la Cláusula 1.73.B) al contrato de concesión del Proyecto Línea Amarilla; pero la Ley 30025 sólo autoriza la expropiación respecto de este último proyecto, por consiguiente, en efecto, el área asignada para el desarrollo del Proyecto Río Verde, necesita de una ley de expropiación ad hoc por mandato del artículo 70 de la Constitución, ya que no se pueden añadir

áreas para estos efectos por una simple modificación o incorporación a un contrato de concesión.

Por las consideraciones desarrolladas, el Grupo de Trabajo ha llegado a las siguientes conclusiones :

- 
- a) La etapa de trato directo con los pobladores de los Asentamientos Humanos afectados por el Proyecto Vía Parque Rímac, se vendría realizando con total violación a los artículos 5, 6 y 7 de la Ley 30025.
 - b) La empresa LAMSAC dirige y ejecuta a su libre albedrío el proceso de trato directo con el asentimiento pleno y respaldo total del Municipio de Lima en violación manifiesta a los artículos 2 y 7 de la Ley 30025 y a las Cláusulas 5.37, 5.43.A, y 5.47 del contrato de concesión modificado por la Adenda N° 1.
 - c) El Municipio de Lima ha realizado la abdicación de sus funciones y atribuciones de dirigir la etapa de trato directo y ha delegado indebidamente estas funciones a favor de la empresa LAMSAC, en violación de los artículos 2, y 7, de la Ley 30025 y de las Cláusulas 5.37, 5.43.A y 5.47 del contrato de concesión modificado por la Adenda N° 1.
 - d) La empresa LAMSAC estaría realizando indebidamente las tasaciones de los inmuebles afectados por el proyecto Vía Parque Rimac e imponiéndolas a sus poseedores y/o titulares.
 - e) La empresa LAMSAC estaría incurriendo en actos de acoso, intimidación, y atropello de derechos en el proceso de trato directo con los pobladores de los Asentamientos Humanos afectados por el Proyecto Vía Parque Rímac.
 - f) No existe el catastro actualizado de los bienes afectados
 - g) El Municipio de Lima no ha cumplido con la Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 00011-2010-PI/TC, que

contiene un conjunto de reglas a observarse en el caso de reubicaciones involuntarias de Asentamientos Humanos.

- h) El Municipio de Lima no ha elaborado un plan integral de reubicación, para los pobladores afectados por el Proyecto Vía Parque Rímac.
- i) El Municipio de Lima no cumplió con realizar la mesa de trabajo con los representantes de los Asentamientos Humanos afectados por el Proyecto Vía Parque Rímac, a pesar que fue un compromiso contraído en el Grupo de Trabajo.
- j) El área en la que se desarrollará el denominado Proyecto Río Verde requiere de la aprobación de una ley de expropiación ad hoc, puesto que no forma parte del Proyecto Línea Amarilla incluido en las expropiaciones aprobadas por la Ley 30025.

En cuanto a las responsabilidades, el Grupo de Trabajo considera que los funcionarios del Municipio de Lima que tienen que ver directamente con las irregularidades que se estarían cometiendo en la etapa de trato directo respecto del Proyecto Vía Parque Rímac, son los siguientes :

- 
- 1) La alcaldesa de Lima, Susana Villarán, una vez más como la autoridad máxima del Municipio de Lima, ya que –como ya se mencionó– conforme al artículo 20 inciso 1) de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, es atribución (y obligación) del alcalde “defender y cautelar los derechos e intereses de la municipalidad y los vecinos”. Otra vez, la alcaldesa no ejerció esta atribución, y su grave omisión está ocasionado grandes perjuicios a los pobladores de los Asentamientos Humanos afectados por el proyecto Vía Parque Rímac, especialmente en lo tocante a cómo se están dando las reubicaciones. Esto configuraría, otra vez, **falta grave**, que sería pasible de la **suspensión de su cargo de alcaldesa por parte del Concejo Metropolitano** conforme al artículo 25 inciso 4) de la Ley Orgánica de

Municipalidades. Una vez más, habría incurrido, en el tipo penal de omisión de funciones tipificado en el artículo 377 del Código Penal, puesto que en esta ocasión omitió intervenir en el proceso de trato directo, para impedir los graves abusos y atropellos que se estarían cometiendo contra los pobladores de los Asentamientos Humanos de la margen izquierda del río Rímac.

- 
- 2) El gerente municipal, José Miguel Castro, quien, otra vez, habría incurrido en **falta grave**, al permitir por acción u omisión, que ocurran los abusos indicados, lo que debería ocasionar su **cese** por parte del Concejo Municipal Metropolitano, de conformidad con el artículo 9° inciso 30 de la Ley Orgánica de Municipalidades.
 - 3) El gerente de promoción de la inversión privada Domingo Arzubialde, vinculado de modo más directo al caso, por cuanto es quien ha permitido que el Municipio de Lima **abdique de sus funciones** dispuestas en la ley, y permita que la concesionaria haga y deshaga en el trato directo y las reubicaciones, cometiendo –según parece- excesos y atropellos contra los pobladores tantas veces mencionados. Esta conducta en la que este funcionario ha dejado de hacer lo que le correspondía, configuraría el delito de omisión de funciones previsto en el Código Penal en el artículo 377 del Código Penal.

3) **SOBRE LA LICITACIÓN PÚBLICA N° 001-2012-MML/IMPL PARA LA CONCESIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LOS CINCO CORREDORES COMPLEMENTARIOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE LIMA**

Las diversas denuncias públicas sobre presuntas irregularidades en este proceso de licitación, llevaron al Grupo de Trabajo a investigar el caso, solicitando al Pleno de la Comisión de Fiscalización y Contraloría la autorización para incluir este tema en su agenda de trabajo, solicitud que fue aprobada en su sesión de fecha 5 de marzo del 2014 en vía de

regularización, acuerdo que fue notificado mediante Oficio N° 1673/03/2013-2014/CFC-CR.

A fin de estar en contexto, cabe señalar que los corredores que fueron objeto de la licitación son los siguientes:

- 1) Corredor Panamericanas
- 2) Corredor Javier Prado
- 3) Corredor Tacna Garcilaso Arequipa
- 4) Corredor San Juan de Lurigancho Brasil
- 5) Corredor Carretera Central

Las Bases Integradas se publicaron el 16 de julio del 2013, y fueron objeto de aclaraciones, precisiones (mediante circulares) o fe de erratas. Los postores que presentaron el Sobre N° 1 de precalificación fueron 31. De estos, 22 postores lograron la precalificación; y de este número fueron 19 postores los que presentaron los Sobres N° 2 y 3. Finalmente, fueron 16 postores los que se adjudicaron los denominados "paquetes" o rutas.

El número de propuestas de paquetes presentadas fueron 51; las propuestas de paquetes aceptadas fueron 41. El número de paquetes ofertados fue 49; el número de paquetes con propuesta aceptada ha sido 40, y el número de paquetes desiertos llegó a 9. Finalmente, el número de paquetes con competencia, esto es, que tuvieron más de un postor fue de 7 (de 51 paquetes presentados, y 41 aceptados)¹⁴.

Los consorcios que se han adjudicado los paquetes son los siguientes:

- 1) En el corredor Panamericanas :
 - Consorcio Corporación Lima Norte Villa Express
 - Consorcio Norte Sur 2

¹⁴ Cifras entregadas por Protransporte al Grupo de Trabajo.

- Consorcio Perú Bus
- 2) Corredor Javier Prado :
 - Consorcio Empresarial Javier Prado Express
 - Consorcio Expreso Javier Prado
 - 3) Corredor Tacna Garcilaso Arequipa
 - Consorcio Empresa de Transporte Arequipa
 - Consorcio TGA
 - 4) Corredor San Juan de Lurigancho Brasil
 - Consorcio Futuro Express
 - Consorcio Inkabus San Juan de Lurigancho
 - Consorcio Lima Perú
 - Consorcio Nueva Alternativa
 - Consorcio Próceres Internacional
 - Consorcio Santa Catalina
 - 5) Corredor Carretera Central
 - Consorcio Central Vías
 - Consorcio de Transportistas Carretera Central
 - Consorcio Inkabus Carretera Central

Los consorcios que denuncian presuntas irregularidades son los siguientes:

- 1) Consorcio Expreso Metropolitana Integrado
- 2) Consorcio Lima Express
- 3) Consorcio Nuevo Perú
- 4) Consorcio Empresarial Lima Chosica
- 5) Consorcio 41 Estrellas
- 6) Consorcio Red Metropolitano
- 7) Consorcio Vías Carretera Central
- 8) Corporación Nacional de Empresas de Transporte del Perú
- 9) Corporación de Transporte Urbano de Lima y Callao
- 10) Consorcio Integrado San Juan

11) Consorcio Vial Sur

Las denuncias más relevantes son las siguientes:

- 
- 1) La ampliación irregular del horario para la presentación del sobre N° 1 de precalificación el día 19 de septiembre hasta las 10 p.m.
 - 2) Presentación de propuestas después del horario ampliado.
 - 3) Recepción de documentos adicionales después del día de presentación de los sobres de precalificación.
 - 4) Presentación de copias incompletas o su no presentación, de parte de algunos postores.
 - 5) Legalización irregular de firmas.
 - 6) Presentación y subsanación irregular de documentos de algunos postores.
 - 7) Manipulación de documentos contenidos en los sobres de precalificación por terceros que no formaban parte del Comité Especial.
 - 8) Irregular ampliación de horario para presentación del sobre N° 2.
 - 9) Extensión irregular del plazo para que postores pudieran reordenar y subsanar documentos del sobre N° 2, después de las 4 p.m.

En principio, dado que en los corredores complementarios sólo podrán circular los vehículos pertenecientes a los consorcios que se hayan adjudicado los paquetes de servicios licitados, y por tanto no podrán circular en ellos los que perdieron en la licitación, ya que el derecho ganado es de exclusividad sobre las rutas por el plazo de la autorización, era indispensable que todo el proceso a cargo de Protransporte fuera escrupulosamente transparente.

Pasamos a analizar las denuncias más relevantes una por una:

1) **Modificación irregular de las bases de licitación.**



Se denuncia que el día 19 de setiembre del 2013, día señalado para la presentación del Sobre de Precalificación N° 1, cuya hora límite era las 6:00 p.m., el Comité Especial modificó esta hora tope y la amplió hasta las 10 p.m. El señor Fernando Pereda, presidente del Comité Especial de la licitación de los cinco corredores complementarios, en la sesión del Grupo de Trabajo de fecha 20 de enero del 2014 reconoció que, en efecto, el indicado día 19 de setiembre cuando se presentó el Sobre N° 1, dicho acto fue desde las 11 de la mañana hasta las 10 de la noche, habiéndose ampliado el horario original que terminaba a las 6 de la tarde.¹⁵

Queda entonces probado, que el día 19 de setiembre se produjo la ampliación de horario de las 6:00 p.m. hasta las 10:00 p.m. Lo que hay que dilucidar ahora es, si es que tal ampliación está conforme con las normas correspondientes.

El presidente del Comité Especial señor Fernando Pereda alega que tal ampliación se hizo porque las Bases Integrales lo permiten, esto es, que éstas establecen que cualquier modificación "al cronograma" debe ser comunicado a los postores mediante circulares, cosa que se hizo y se publicó por una circular antes que se presentase ningún postor al acto y que esto consta en el acta del notario.¹⁶

Protransporte, precisando el alegato glosado, señala que el numeral 1.7 de las Bases expresa lo siguiente: "El Comité Especial podrá modificar

¹⁵ Según la transcripción oficial de la tercera sesión del Grupo de Trabajo de 20.01.14.

¹⁶ Según la transcripción oficial de la sesión de 20 de enero del 2014.

las **fechas del cronograma** dando cuenta del hecho al Directorio de Protransporte, lo cual será comunicado a los postores mediante circular". Que el Directorio mencionado, en sesión del día anterior 18 de setiembre, a través del Acuerdo N° 71-2013 otorgó las facultades solicitadas al Comité Especial para extender el horario de presentación de los sobres de precalificación el día 19 de setiembre, ampliación que fue publicada mediante circular N°34 en la página web de Protransporte a las 15:35 p.m. del 19 de setiembre antes que se presentara al acto ningún postor, lo que consta en el acta notarial¹⁷.



De los propios alegatos de Protransporte se puede advertir que para justificar la ampliación del horario de las 6 de la tarde a las 10 de la noche del 19 de setiembre, se ha forzado las normas de las Bases Integradas. En efecto, el invocado numeral 1.7 de éstas autoriza sólo la modificación de las **fechas del cronograma**, pero en ningún extremo autoriza que se pueda modificar los horarios de las fechas del cronograma aprobado y publicado por el Comité Especial. Por consiguiente mal habría hecho el Directorio de Protransporte en aprobar la modificación de los horarios del día 19 de setiembre, si es que esto ocurrió, porque esta entidad no presentó en ningún momento ante el Grupo de Trabajo el supuesto Acuerdo N° 71-2013 del día anterior 18 de setiembre, y aún presentándolo, tal Acuerdo sería nulo, por las consideraciones expresadas.

Siendo en general las licitaciones públicas actos que están revestidos de formalidades de orden público, no cabe que se produzcan modificaciones de último momento que pueden atentar contra la seguridad jurídica, la predictibilidad y la transparencia de los procesos.

¹⁷ Según documento escrito (sin fecha) titulado "Descargos a Diversas Denuncias Presentadas" entregado por Protransporte al Grupo de Trabajo.



En este contexto, es que se entiende que las Bases Integradas no permitan los cambios de horarios, y sólo autoricen los cambios de **fechas del cronograma**. La violación a esta norma es mayor, si ocurre que no sólo se ha autorizado un cambio de horarios, sino que tal cambio se ha ordenado el mismo día de la presentación del Sobre N° 1, con lo cual el proceso de licitación pierde toda confiabilidad. Por esto, con criterio acertado el Decreto Supremo 060-96-PCM (Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al Sector Privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos) en su artículo 18° sólo permite ampliaciones de horario en procesos de licitación (en la forma de un plazo de tolerancia) hasta por treinta minutos, después de los cuales prohíbe recibir cualquier propuesta. Se trata de una norma de carácter general, de rango superior a las Bases de cualquier licitación pública, que prevalece en caso de conflicto. Veamos su texto:

"Artículo 18.- Las propuestas se presentarán a la mano y en sobre cerrado.

A la hora indicada en la convocatoria se iniciará el Acto. Sin embargo, en las bases podrá señalarse un plazo de tolerancia, el que en ningún caso podrá exceder de media hora. A partir de ese momento no se recibirá propuesta alguna".

En la situación bajo estudio, ni siquiera hay conflicto entre el Decreto Supremo citado con las Bases Integradas, porque éstas no lo contradicen. Por consiguiente, queda claro que el Comité Especial ha violado las Bases Integradas, desnaturalizándolas al hacer una interpretación abusiva de las mismas, y ha violado también el Decreto Supremo 060-96-PCM al hacer una ampliación de horario muy superior al plazo de tolerancia que autoriza esta norma.

2) Presentación de propuestas después del horario ampliado.

La denuncia señala que el 19 de setiembre del 2013, presentaron el Sobre N° 1 hasta el horario ampliado de las 10 de la noche 13 postores. Después de las diez de la noche del 19 de setiembre hasta las 2 de la mañana del día 20 de setiembre del 2013 se afirma que se presentaron 18 postores más, y que la hora de entrega de sobres de cada uno de estos 18 postores no se registró en el acta notarial respectiva.

Al respecto, Protransporte en sus descargos ha señalado que no se recibió ninguna propuesta que no hubiese ingresado a la sede de Protransporte hasta la hora establecida (las 10 de la noche del 19 de setiembre), sustentando su afirmación en el acta notarial respectiva, en la que se señala que está consignado el cierre de las puertas de acceso al recinto de Protransporte a las diez de la noche del 19 de setiembre.



En primer lugar, llama la atención que en el acta del notario Oscar Gonzáles Uría, que certificó todo el acto de presentación del Sobre N° 1, se consigne la hora exacta de presentación de sobres de 13 postores (entre las 15:46 horas hasta las 21:50 horas del día 19 de setiembre); pero no se consigna la hora de presentación de 18 postores; simplemente el notario expresa lo siguiente: "(...) Los postores que se detallan a continuación ingresaron al auditorio del noveno piso antes de las diez de la noche con sus correspondientes sobres y estos fueron presentados al Comité en el mismo orden en que ingresaron (...)"¹⁸.

Si es que los 18 últimos postores fueron registrados por el orden de su hora de llegada (como se hizo con los 13 primeros postores), aunque no se consignó esta hora en el acta notarial, querría esto decir que ingresaron todos en los últimos nueve minutos, esto es, entre las 21:51

¹⁸ Página 3-penúltimo párrafo del acta notarial.

y las 22:00 horas, porque si ingresaron antes no se entiende por qué no se consignó su hora de ingreso.

Tendría que haber sido así porque la propia acta notarial glosada dice: "(...) y estos fueron presentados al Comité en el mismo orden en que ingresaron (...)". Sin embargo el acta notarial no consigna siquiera que hayan ingresado en los últimos 9 minutos antes de las 22:00 horas. Por consiguiente, la omisión de la hora de ingreso de los 18 últimos postores es un indicio de que algunos de estos, o todos, pudieron haber ingresado después de las diez de la noche del 19 de setiembre.



En segundo lugar, el acta notarial de presentación del sobre N° 1 comienza fechada a las 11:00 horas del día 19 de setiembre y termina fechada siendo las 02:00 horas "de la mañana", obviamente, del día siguiente 20 de setiembre, aunque no consigna esta fecha. El propio presidente del Comité Especial, el señor Fernando Pereda dijo en su declaración ante el Grupo de Trabajo de fecha 20 de enero del 2014: "(...) Se presentaron, como decía, 31 postores el 20. Es decir, el día siguiente (...)".¹⁹ Es decir, dijo que se presentaron los 31 postores hasta el 20 de setiembre. La implicancia de esto es seria, porque de acuerdo al cronograma del proceso de licitación de los corredores complementarios, la presentación del sobre N° 1 debe comenzar el 19 de setiembre y debe terminar el mismo 19 de setiembre, y en la propia acta notarial consta que terminó el día 20 de setiembre a las 02:00 horas²⁰, lo que ha sido confirmado por el propio presidente del Comité Especial.

En conclusión, hay indicios de que algunos postores (probablemente 18) pudieron presentar sus propuestas después de las diez de la noche del

¹⁹ Según transcripción oficial del 20 de enero del 2014.

²⁰ "Siendo las 02:00 horas de la mañana culmina el acto de recepción de sobre (...)", página 07 del acta notarial.

19 de setiembre del 2013, esto es, después del plazo ampliatorio otorgado por el Comité Especial, plazo adicional -por cierto- completamente irregular, lo que significa que esta nueva denuncia que acabamos de analizar sería un agravante de la presunta conducta ilegal del Comité Especial.

3) Presentación y subsanación irregular de documentos de algunos postores; presentación de copias incompletas o su no presentación, de parte de algunos postores; legalización irregular de firmas.

Estas tres denuncias que están relacionadas, han sido negadas por Protransporte en los siguientes términos:

- Que el Comité Especial no ha recibido ningún documento de subsanación "(...) fuera de los procedimientos, días, y lugar establecidos en las notificaciones indicadas (...)". Agrega: " (...) para la revisión de los documentos presentados en el Sobre 1, el Comité procedió conforme a lo establecido en el numeral 5.7.1. de las Bases que señala que el *"Comité Especial revisará los requisitos de precalificación y notificará a cada postor sobre los defectos u omisiones que consten en sus documentos. El postor notificado deberá subsanar los documentos observados dentro del plazo que para dicho efecto le indique el Comité Especial"* (...) Debido al gran volumen de documentación que se tenía que revisar (...) el Comité Especial acordó mediante circular N° 35 (...) ampliar el periodo de revisión y consecuentemente la fecha de publicación de los resultados de la precalificación, del 14 de octubre al 23 de octubre del 2013"²¹.
- Que "(...) considerando la gran cantidad de documentos (...) y considerando que las copias no constituyen documentos

²¹ Según el documento titulado "Descargos a Diversas Denuncias Presentadas" entregado por Protransporte al Grupo de Trabajo, pág. 16.

sustanciales o esenciales para la evaluación de la precalificación, sino que se trata de documentos de carácter meramente formal (...) el Comité Especial estableció que, en caso, que los participantes hubiesen presentado las copias 1 y 2 de forma incompleta, o en su defecto, no hayan presentado ninguna de dichas copias, considerar subsanado el requisito toda vez que dichas copias no son sustanciales y no alteran el contenido de la propuesta"²²

- Que "la subsanación de la falta de legalización de firmas de algún formulario 1A o 1B presentado en el Sobre 1 no constituye ninguna ilegalidad en el proceso (...)". "(...) Solamente se pueden corregir (...) requisitos que no sean esenciales, que no impliquen modificación o alteración de las condiciones establecidas (...)". "Sobre la base de lo anterior (...) el Comité Especial, luego de fijar los criterios para establecer la documentación de carácter sustancial o esencial, y la de carácter meramente formal que podrían ser subsanados conforme a las Bases Integradas y a la normatividad aplicable, consideró que la falta de legalización de firma en algún formulario 1A o 1B es un requisito formal por cuanto, una vez que se verificase que el aspecto sustancial había sido cumplido, es decir, que estos formularios –siendo expresas declaraciones juradas- habían sido firmadas por el propietario del vehículo, la falta de legalización de su firma es una formalidad que no altera o modifica el alcance de la propuesta sino que le agrega un valor adicional de fe pública al documento"²³
- Que no han desaparecido documentos presentados en el Sobre N° 1 y que no se han presentado prueba alguna. Que el Comité Especial tomó todas las medidas de seguridad, inviolabilidad y confiabilidad para el manejo de la información presentada. Que

²² Según IBID, pág. 15.

²³ Según IBID, pág. 18.

toda la documentación presentada por los participantes en el Sobre 1 de Precalificación se encuentra en un espacio cerrado bajo llave en el piso 9 de Protransporte, vigilado las 24 horas del día mediante 2 cámaras de video y una persona de seguridad de la empresa de vigilancia privada contratada por esta entidad.²⁴



En cuanto a la **denuncia de presentación y subsanación irregular de documentos** de algunos postores en la etapa de presentación del Sobre N° 1, llama la atención que Protransporte justifique ampliar el período de revisión, y la fecha de publicación de los resultados del 14 al 23 de octubre del 2013 con el argumento de la existencia de "(...) un gran volumen de documentación que se tenía que revisar (...)", puesto que este hecho ya tenía que conocerlo con anticipación, y tenerlo muy en cuenta cuando armó el cronograma de todo el proceso de licitación, pues el mismo presidente de la Comisión Especial Fernando Pereda declaró ante el Grupo de Trabajo en la sesión del 20 de enero del 2014 : " (...) desde el año 2012, antes del inicio de la convocatoria, se inició un proceso que llamamos Plan de Adecuación, que fue un proceso justamente para informar, para acercarnos a todos los transportistas. Ese proceso se llevó durante el 2012, y después durante el año 2013 (...) En ese sentido nos reunimos más de 200 veces en año 2013, para aclarar, informar y precisar (...)".

Si esto fue así como dice el propio presidente del Comité Especial –y por lo tanto se tuvo mucha información para proyectar cómo iba a ser el proceso-, no se entiende por qué no se pudo prever algo obvio como que se iba a manejar un gran

²⁴ Según IBID, pág. 20.

flujo documental, y por tanto hacer un cronograma suficientemente holgado para evitar sucesivas y sorpresivas ampliaciones de horario que le restan credibilidad a un proceso de licitación, que por definición debe tener predictibilidad y seguridad jurídica.

Esta resulta ser –hasta el momento– la tercera ampliación de horarios, recordando que las dos anteriores tienen serios indicios de haber sido completamente irregulares, con la suficiente gravedad para anular todo el proceso. En este contexto, la tercera ampliación resulta por lo menos extraña, porque además, no sólo es una ampliación de horarios sino también del cronograma de la licitación, hecho admitido por Protransporte en sus descargos, y corroborado de modo implícito por el presidente del Comité Especial Fernando Pereda en su declaración ante el Grupo de Trabajo del 20 de enero del 2014. En efecto, Protransporte reconoce que se varió la fecha de publicación de los resultados de la precalificación²⁵, que en el cronograma original era el 23 de octubre. Pero en esta fecha, recién se estaba dando la apertura de los sobres, según la declaración del presidente del Comité Especial Fernando Pereda²⁶, confirmada por Protransporte, que dice que amplió el período de revisión del 14 al 23 de octubre del 2013, mediante la circular N° 35. No obstante la modificación de la fecha de publicación de los resultados de la precalificación del cronograma del proceso, necesita un acuerdo del Directorio, según el numeral 1.7 de las Bases Integradas, y tal acuerdo no ha sido presentado por Protransporte al Grupo de Trabajo. Es más, ni siquiera ha sido mencionado en sus alegatos. De otro es discutible que la forma

²⁵ Como consta en IBID, pág. 16, punto 4.

²⁶ En la sesión del 20.01.14, conforme a la transcripción oficial.

en que el Comité Especial notificó la mencionada circular N° 35 a los postores tenga efecto legal alguno, porque sólo se limitó a colgar dicha circular en la página web de Protransporte.

Por estas consideraciones el Grupo de Trabajo considera, que si bien la denuncia sobre presuntas subsanaciones irregulares en el periodo ampliatorio para la revisión de los documentos en la etapa de presentación del Sobre N° 1 no ha sido sustentada por los denunciantes; sin embargo, la ampliación misma de los horarios, y especialmente la modificación de la fecha de publicación de los precalificados del cronograma original, sí tiene indicios de ser irregular.

En cuanto a la **denuncia de subsanación irregular de copias incompletas o no presentadas**, hay que decir que Protransporte alegó que el Comité Especial consideró como subsanados estos defectos con el argumento de que las copias 1 y 2 no son sustanciales y no alteran el contenido de la propuesta, ya que se trata de documentos meramente formales, pues son duplicados del documento original y su finalidad es sólo la de facilitar la labor de evaluación²⁷. Apoyó su decisión en el numeral 1.5.1. de las Bases que señalan que el Comité "(...) *está facultado (...) para conducir, regular, modificar, supervisar, controlar y dictar todas las disposiciones que resulten pertinentes o que estime necesarias para la ejecución de dicho proceso, resolver todo lo que no se encuentre previsto en las Bases (...)*".

El Comité Especial no puede poner unas reglas al comienzo de la licitación, y luego ir las cambiando discrecionalmente según el desarrollo de la misma. Siendo una licitación un proceso –como

²⁷ Según IBID, pág. 15.



ya se ha dicho- que está provisto de una gran formalidad para brindar seguridad jurídica y credibilidad, no es dable que se viole el principio constitucional de igualdad de trato contenido en el artículo 2 inciso 2 de la Constitución, puesto que primero exigir que cada documento tenga dos copias (la copia 1 y la copia 2) como requisito formal, y luego por consideraciones subjetivas (posiblemente porque un grupo de postores presentó copias incompletas o no presentó copias), cambiar la regla por otra que sencillamente dice que se dan por subsanadas estas omisiones, es perjudicar al grupo de postores que cumplieron cabalmente con la regla original en beneficio de los que no cumplieron. En segundo lugar el numeral 1.5.1. De las Bases que invoca el Comité Especial no es para hacer modificaciones arbitrarias o que conlleven ventajas para los postores que no cumplen con la formalidad del proceso, sino para otorgarle mayor predictibilidad y seguridad jurídica al proceso.

A esto hay que añadir que este nuevo cambio se ha dado en el contexto de un proceso objeto de varias modificaciones irregulares, que lo vician, por lo que cabe suponer que la medida podría haber tenido por motivación el otorgar indebidamente trato preferente a algunos postores.

Por estas consideraciones, concluimos que este nuevo cambio podría implicar el otorgamiento indebido de un trato preferencial hacia algunos postores, en perjuicio de los demás.

En cuanto a la denuncia de **irregularidades en la legalización de las firmas de las declaraciones juradas** (formularios 1A y 1B) en la etapa de presentación del Sobre N° 1, Protransporte

alega que el Comité Especial procedió conforme al numeral 5.7.1. de las Bases que señala : *"El Comité Especial revisará los requisitos de precalificación y notificará a cada postor sobre los defectos u omisiones que consten en sus documentos. El postor notificado deberá subsanar los documentos observados dentro del plazo que para dicho efecto le indique el Comité Especial"*.

El problema es que acá no hubo subsanación por parte de algunos postores infractores, porque el Comité Especial decidió establecer criterios sobre qué documentos eran de carácter sustancial o esencial, y qué documentos eran de carácter meramente formal, y en este contexto, consideró que la falta de legalización de firma en algún formulario 1A o 1B (ambos son declaraciones juradas sobre propiedad de vehículos), es un requisito formal, ya que si son firmados por el propietario del vehículo, la falta de legalización de esta firma es una formalidad que no altera el alcance de la propuesta.

Semejante parecer, para comenzar, viola el propio numeral 5.7.1. de las Bases que invoca Protransporte a su favor, porque en dicho numeral se exige que el postor notificado subsane el documento observado dentro de un plazo establecido. En ningún caso autoriza a que se den por subsanadas las observaciones sobre "documentos de carácter meramente formal". Esta es una interpretación abusiva del Comité Especial, que desnaturaliza las Bases.

Tampoco es cierto que la legalización de firma de una declaración jurada sea innecesaria, por cuanto quien estampa la firma original pudiera ser un suplantador del propietario. El acto

de legalización de firma permite que esta infracción –si se da- se haga evidente.

A esto que añadir que, si en el proceso de licitación el Comité Especial permitió que los postores llevaran sus propios notarios para legalizar sus documentos, tenemos que concluir que todo lo referente a estos actos también está teñido de serios indicios de irregularidades con la intención presunta de favorecer a algunos postores.

4) Irregular ampliación de horario para presentación del sobre N° 2; y extensión irregular del plazo para que postores pudieran reordenar y subsanar documentos del sobre N° 2, después de las 4 p.m.

Protransporte ha realizado sus descargos²⁸, siendo sus argumentos relevantes los siguientes :

- Que las puertas de acceso al Auditorio de Protransporte (lugar oficial de presentación del Sobre N° 2) se cerraron a las 4 p.m., como fue establecido en la circular N° 43 y está en el acta del notario.
- Que los postores, que ingresaron al Auditorio de Protransporte hasta las 4 p.m. y aún no habían presentado su Sobre N° 2, estuvieron esperando su turno para presentarlo, lo que consta en el acta del notario.
- Que el acto de apertura del Sobre N° 2 se inició acto seguido luego de concluir la presentación formal del mismo por parte de los postores que entraron al auditorio de Protransporte entre la 01:00 p.m. y las 04:00 p.m. , lo que consta en el acta del notario.

²⁸ Según IBID, pág. 24 a 26.

No tiene sentido analizar estas dos últimas denuncias, pues con el cúmulo de denuncias del punto 3 que han sido desarrolladas con detalle, queda claro que hay suficientes indicios que vician todo el proceso, y mérito suficiente para investigar este caso en las instancias correspondientes. Por ello, sólo las dejamos anotadas, más aún cuando implican nuevas ampliaciones de plazos, dentro de un proceso que ha estado plagado de las mismas.

En cuanto a las responsabilidades, el Grupo de Trabajo considera que los siguientes funcionarios presenten indicios de haber incurrido en infracciones : El señor Gustavo Guerra García, presidente de PROTRANSPORTE, y el señor Fernando Pereda, Presidente del Comité Especial de los cinco corredores complementarios. Cada uno, habría incurrido en el otorgamiento de trato preferencial a algunos postores, en perjuicio de otros; y habrían permitido las diversas irregularidades denunciadas, varias de las cuales presentan indicios de, en efecto, haber ocurrido y que vician todo el proceso, tal como se ha detallado exhaustivamente en las páginas inmediato anteriores de este Informe.

Administrativamente, ambos funcionarios incurrieron en **falta grave**, por lo que deberían ser cesados en sus funciones por el Concejo Municipal, luego de la correspondiente fiscalización de su gestión conforme al artículo 9 inciso 30 de la Ley Orgánica de Municipalidades. Asimismo, hay indicios en ambos, de la comisión del delito de omisión de funciones previsto en el artículo 377 del Código Penal, por cuanto no tomaron las medidas necesarias, ni realizaron los correctivos indispensables, a pesar de que conocieron las denuncias de irregularidades en el proceso de licitación de los cinco corredores complementarios.

4) ESTACIONAMIENTOS SUBTERRÁNEOS EN MIRAFLORES BAJO LA CALLES LIMA Y VIRGEN MILAGROSA

Se trata de una iniciativa privada denominada "Playa de Estacionamiento bajo la calle Lima y Virgen Milagrosa" presentada por la empresa Estudios, Proyectos y Planificación S.A.-EPYPSA al Municipio de Miraflores, dentro de los alcances del Decreto Legislativo 1012 sobre Asociaciones Público-Privadas, que fue declarada de interés mediante Acuerdo de Concejo N° 069-2011/MM publicado en El Peruano con fecha 03 de setiembre del 2011.

El proyecto propone construir 573 estacionamientos vehiculares, en dos naves y tres niveles, en el subsuelo de las calles Lima y la Virgen Milagrosa, sin afectar los parques 7 de Junio y Kennedy ni su subsuelo.



Desde el comienzo, los vecinos de Miraflores se han opuesto a esta iniciativa privada. En la sesión del Grupo de Trabajo del 17 de febrero del 2014 la vecina Gloria Gallo Carbajal (representante de un grupo de vecinos de Miraflores) señaló que la ejecución del proyecto "es un imposible, porque la parte de la calle es un paseo nada más y debajo de las aceras están unas raíces gigantescas, las cuales van a ser cercenadas (...)" que no ha habido un estudio de impacto ambiental, ni un estudio de impacto vial; que han sacado tres árboles por donde será la rampa de salida a la calle Shell. A su turno, otro vecino, el señor Jesús Jiménez, expresó que el proyecto pone en inminente peligro a la iglesia Virgen Milagrosa al socavarse sus estructuras. Solicitó que se paralice la obra. En la sesión del Grupo de Trabajo de 25 de febrero del 2014, el vecino Alfredo Sousa Lossio señaló que se va a trastocar todo el ambiente en el Parque Central de Miraflores, porque el proyecto tocará parte del parque, y que además el proyecto se ha hecho sin ninguna participación vecinal, que cuando han solicitado se realice un cabildo abierto, se les contestó que existe una encuesta de aceptación de IPSOS, y que cuando pidieron al Municipio la

encuesta les dijeron que el Concejo no la tiene, que la pidan a IPSOS. A su turno, la vecina Gloria Sousa de Fernández, señaló que ya se están talando los árboles para poder hacer las rampas que comprende el proyecto, y que el proyecto no solucionará ningún problema de estacionamiento porque desaparecerán todos los que están arriba (Diagonal, Larco y otros). El vecino José Carlos de la Fuente Suárez, por su parte preguntó si en el caso que le otorguen la aprobación ambiental al proyecto, esta aprobación va a incluir la ampliación, porque el contrato de concesión permite la ampliación (del área de concesión). En la indicada sesión del 17.02.14 también manifestó su oposición a la iniciativa privada el padre Alfonso Berrade, párroco de la iglesia Virgen Milagrosa, quien expresó que se pone en peligro esta iglesia que es patrimonio cultural, y a la gente que acude continuamente a ella. Agregó que no se había tomado en cuenta el reclamo de muchos vecinos; que el contrato se había hecho sin un estudio previo y un análisis de las estructuras del templo y de la casa parroquial; que no se ha tenido en cuenta un análisis total del ambiente, y sobre todo del templo, y que el viernes 7 de febrero (del 2014) los ingenieros del proyecto le pidieron los planos del edificio de la iglesia y de la casa parroquial, lo que prueba que no se había realizado un estudio sobre la seguridad del templo; que hace tres o cuatro días le había llegado un informe estructural, pero que era un informe del terreno, sin recomendaciones, siendo por tanto una información incompleta. Que en el indicado informe dice que el socavón del proyecto va a estar a un metro sesenta, que eso no es nada de lo que es la base de las torres del templo en un terreno que es movido y puede derrumbarse. Que no obstante que se dice que se va a analizar si se da permiso para la obra, sin embargo que él ve que ya se hacen obras complementarias, donde van a estar los cables de luz, del parqueo, dando a entender que ya está decidido. Insistió en que los vecinos se quejan, que por qué se concedió a la concesionaria que no pueden haber parqueos

alrededor del parque, que ya se han suspendido algunos en la avenida Larco.²⁹

Adicionalmente, los vecinos que se oponen a la iniciativa privada, han emitido una serie de documentos, algunos de los cuales son los siguientes :

- 
- Carta de 21 de noviembre del 2011 de la vecina señora Nidia Barbieri Canale en representación de los dirigentes y ex dirigentes de las Juntas Vecinales y vecinos de Miraflores, dirigida al alcalde Jorge Muñoz, en la que le expresa su "inquietud y preocupación" por el proyecto de playa de estacionamiento bajo las calles Lima y Virgen Milagrosa.
 - Carta de 25 de noviembre del 2011 del vecino Jaime Becerra Meneses, Presidente de la Asociación de Comerciantes, Propietarios, y Vecinos de Miraflores, donde también expresa su preocupación por la ejecución del indicado proyecto, destacando los impactos negativos que pudiera ocasionar al medio ambiente.
 - Denuncia (sin fecha) presentada a varios congresistas, por la señora Graciela Sousa de Fernández Maldonado, con DNI 07830054, domiciliada en Mariscal Ramón Castilla 270-402, Miraflores, en cuyo petitorio señala lo siguiente : "Informes para defensa del parque Kennedy, la iglesia y contra los abusos de las autoridades". En el texto de su denuncia anota que los residentes de Miraflores se han opuesto durante cada administración a este proyecto; que la actual administración municipal no hizo la debida consulta vecinal para este proyecto; que la tarifa de estacionamientos será de S/. 10.80 la hora (sin IGV); que se habla en el contrato de la ampliación de la concesión, pero no se aclara hacia dónde; que no se solucionará el problema de la falta de estacionamientos porque se suprimirán los estacionamientos de la superficie; que entre las irregularidades llama la atención que el contrato se firma el 12 de setiembre del 2012 con

²⁹ Según transcripciones oficiales de las sesiones del Grupo de Trabajo de fechas 17 y 25 de febrero del 2014.

el segundo postor (Concesión Estacionamientos Miraflores S.A.) y que el 15 de octubre del 2012 el último postor (la empresa Los Portales) que había tenido el peor puntaje se incorpora como accionista mayoritario.

- Carta del párroco de la iglesia Virgen Milagrosa de Miraflores Alfonso Berrade de fecha 22 de agosto del 2012 dirigida al entonces ministro de Cultura Luis Peirano, en la que le expresa su oposición al proyecto de estacionamientos subterráneos en las calles Lima y Virgen Milagrosa. Señala que dicho proyecto pone en serio peligro de derrumbe interno al templo que es monumento nacional; que se van a poner chimeneas de oxigenación que afectarán a miles de personas; que se hace eco del malestar de tantos habitantes mirafloresinos por la afectación ambiental; que hay un número muy grande de parqueos externos en el mismo parque y a corta distancia del mismo, por lo que no es necesario el parqueo subterráneo.
- Carta de los dirigentes y ex dirigentes de las juntas vecinales de Miraflores : Nidia Barbieri (DNI 07806390), Úrsula Weber Schulte viuda de Rodríguez (DNI 07783857), María Gonzáles Cabrera (DNI 07875353), y Elena Bautista Dávila de Rossi (DNI 07767790), de fecha 13 de enero del 2012, dirigida al alcalde de Miraflores Jorge Muñoz, por la que se oponen a la iniciativa privada de estacionamientos subterráneos en las calles Lima y Virgen Milagrosa, recalcando que no están en contra de solucionar el problema de déficit de estacionamientos, sino del lugar donde se pretende ejecutar, que es el centro histórico del distrito.

Por su lado, el alcalde de Miraflores Jorge Muñoz Wells, en su presentación ante el Grupo de Trabajo el 17 de febrero del 2014 expresó lo siguiente³⁰ :

³⁰ Según transcripción oficial de la sesión del Grupo de Trabajo de fecha 17 de febrero del 2014.

- Que el trámite de la iniciativa privada ha sido largo, limpio, y transparente, habiéndose cumplido con todos los requisitos de ley, por lo que se declaró de interés por todo el concejo municipal, por unanimidad. Se hizo una publicación en diarios de circulación nacional, y luego de 90 días se presentaron algunos postores.
- Que quedaron tres postores, quedando un consorcio como ganador.
- Que el contrato se colgó en la página web de la municipalidad y fue firmado con arreglo a ley.
- Que el concesionario, según la Cláusula 17 del contrato, tiene que obtener el certificado de inexistencia de restos arqueológicos (CIRA).
- Que hubo que pasar por hacer prospecciones o calicatas en 105 puntos definidos por el Ministerio de Cultura para ver si habían restos arqueológicos, llegándose a la conclusión que no habían dichos restos.
- Que deja expresa constancia que la obra no se ha iniciado, ni se puede iniciar si no se obtiene un CIRA. Tampoco se puede iniciar si no se obtiene algunos otros requisitos, por ejemplo, el estudio de impacto ambiental, que la empresa en paralelo también está trabajando.
- Que cuando se tengan estos resultados (el CIRA, el EIA) y algunos otros elementos del proceso, la municipalidad realiza una nueva evaluación, y autoriza o no los estacionamientos subterráneos.
- Que no se ha producido la tala de ningún árbol en el parque Kennedy ni en el parque 7 de junio. Que tampoco es cierto que se hayan quitado árboles para facilitar ingresos o salidas
- Que no se afectará el Parque Central, la iglesia matriz ni la municipalidad.
- Que la resolución de acción de amparo presentada por algunos vecinos resuelve que no se ve ninguna amenaza o vulneración de derechos constitucionales.

- Que en la actualidad mediante la empresa Arqueoandes, se realiza trabajos de rescate arqueológico con supervisión rigurosa del Ministerio de Cultura, que permitirá obtener el CIRA.
- Que la obra tiene ya más de ocho meses de atraso.
- Que han sido muy cuidadosos y han hecho una consulta a la empresa IPSOS, y el 83% de los vecinos mirafloresinos consultados, está de acuerdo con la obra. Que esto sube a 87% cuando se usan tarjetas.
- Que los vecinos de Miraflores van a tener una tarifa preferencial, que se va a cobrar durante los 18 primeros meses S/. 6.00 la hora.
- Que los cobros de la tarifa van a ser por minuto efectivamente consumido.
- Que la empresa que obtuvo la buena pro, que tenía tarifas más mucho más baratas, pero esta empresa no honró la carta fianza y no firmó el contrato de concesión. Por esto se llamó al segundo postor, "que tenía una tarifa un poco más alta".
- Que las tarifas son bastante razonables, que van a beneficiar al vecino mirafloresino.
- Que no hay norma alguna que lleve a que la obra requiera ser consultada a los vecinos, y que el juez constitucional ha establecido que no hay obligación de ninguna índole en ese aspecto.
- Que la norma (ambiental) no exige hacer una consulta vecinal, y por lo tanto no se hizo.
- Que dado que es una iniciativa privada, primero se cumplen con los pasos del Decreto Legislativo 1012 y algunas otras normas complementarias, luego hay que firmar el contrato, y después hacer cumplir las obligaciones (normas patrimoniales, culturales, ambientales).
- Que la empresa que presentó la iniciativa privada ha cumplido con entregar la evaluación preliminar ambiental. Que lo que hasta la

fecha no se tiene es el estudio de impacto ambiental, que está corriendo con el trámite.

A la luz de los hechos, los problemas centrales que hay que analizar son los siguientes :

- 
- a) Si el proyecto de estacionamientos subterráneos en las calles Lima y Virgen Milagrosa viola o no normas de orden público.
 - b) Si el contrato de concesión suscrito entre la empresa "Concesión Estacionamientos Miraflores S.A." y el Municipio de Miraflores viola o no normas constitucionales, o de orden público.
 - c) Si el proyecto de estacionamientos subterráneos mencionado, está sujeto obligatoriamente a consulta vecinal, y otros requisitos legales.
 - d) Si hay o no afectación al Parque Central de Miraflores
 - e) Si hay o no afectación a la iglesia matriz Virgen Milagrosa.
 - f) Si hay o no indicios de irregularidades en el caso.

Pasamos a desarrollar cada uno de los puntos :

a) **Si el proyecto de estacionamientos subterráneos en las calles Lima y Virgen Milagrosa viola o no normas de orden público.**

- El proyecto de estacionamientos subterráneos se presentó como una iniciativa privada dentro de los alcances del Decreto Legislativo 1012 (Ley Marco de Asociaciones Público- Privadas). De acuerdo a las Bases, ya que se presentaron tres postores, se dispuso que se convoque a una Oferta Pública. Dado que el postor ganador "Estudios, Proyectos y Planificación- Sucursal del Perú S.A- EPYPSA" no se hizo presente al acto de fecha de cierre y firma del contrato de concesión, el CEPRI del indicado proyecto mediante resolución N° 001-2012-CEPRI/MM del 2 de agosto del 2012 revocó dicha adjudicación, y adjudicó la buena pro a la empresa Concesión

Estacionamientos Miraflores S.A., la cual había obtenido el segundo lugar en el proceso de Oferta Pública.

Esta adjudicación al postor que ocupó el segundo lugar viola el artículo 1° literal c) de la Ley 29571- Código de Protección y Defensa del Consumidor que ordena que los consumidores tienen derecho a la protección de sus intereses económicos, norma que cumple con el mandato del artículo 65 de la Constitución que dispone que “el Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios”. Ocurre, que la empresa EPYPSA que ganó el concurso ofertó tarifas “**mucho más baratas**” que el postor que ocupó el segundo lugar, es decir, la empresa “Concesión Estacionamientos Miraflores S.A.”, como lo reconoce el propio alcalde Jorge Muñoz en su presentación ante el Grupo de Trabajo de fecha 17.02.14. Entonces, cómo se entiende que el Municipio de Miraflores, a sabiendas que el segundo postor ofrecía tarifas mucho más caras que el ganador (que fue revocado) y por tanto resultaban perjudiciales para los usuarios, se le haya adjudicado la buena pro, cuando lo procedente era declarar desierta la Oferta Pública convocada. Al no hacerlo, el Municipio violó el artículo 65 de la Constitución, y el artículo 1° literal c) del Código del Consumidor.

- El alcalde Jorge Muñoz afirmó de modo categórico en su presentación ante el Grupo de Trabajo que no hay norma alguna que lleve a que la obra requiera ser consultada a los vecinos. Sin embargo, esto no es así. De acuerdo al artículo 35 de la Ordenanza N° 296 del Municipio de Lima Metropolitana, sí hay obligación de realizar la consulta vecinal en los casos de concesiones con fines de estacionamiento vehicular. Glosamos el artículo mencionado :

“Artículo 35.- Concesiones con fines de estacionamiento vehicular

Las Municipalidades podrán otorgar concesiones sobre el subsuelo de los bienes de uso público local para la ejecución de proyectos de servicios de estacionamiento vehicular y otros usos compatibles, previa elaboración de los estudios correspondientes que necesariamente incluye el Estudio de Impacto Ambiental aprobado por la autoridad ambiental competente, los que serán sometidos a consulta vecinal, requiriéndose además la opinión favorable del proyecto de la Municipalidad Metropolitana de Lima en aquellos casos en que los accesos o salidas se realicen en vías públicas de su administración o el proyecto supere los 300 estacionamientos.

Las municipalidades distritales, podrán autorizar directamente el otorgamiento de concesiones para la ejecución de proyectos de estacionamiento vehicular con capacidad menor a la señalada en el párrafo anterior, siempre y cuando el proyecto no modifique el perfil urbano y las secciones viales existentes.

En ningún caso la ejecución de nuevos proyectos de estacionamientos conlleva la supresión de los estacionamientos ya existentes.

En cualquier caso el concesionario estará obligado a restituir a nivel del suelo, las condiciones, características o servicios preexistentes, manteniendo y garantizando su uso público irrestricto"

Lo primero que hay que señalar es que la Ordenanza 296 del Municipio de Lima Metropolitana (que tiene rango de ley) que trata sobre las concesiones de los bienes municipales de uso público, es una norma especial en relación al Decreto Legislativo 1012 y su reglamento que trata sobre las asociaciones público-privadas. Por consiguiente si se trata de una concesión del subsuelo de dos calles en Miraflores para construir estacionamientos vehiculares subterráneos, la aplicación de la Ordenanza 296 del Municipio de

Lima **prevalece** sobre la aplicación del Decreto Legislativo 1012 y su reglamento. El artículo 35 de la Ordenanza 296 que precisamente se ocupa de las concesiones con fines de estacionamiento vehicular en el **subsuelo** de los bienes de uso público local (en el presente caso las calles Lima y Virgen Milagrosa), es la norma especial para el caso que nos ocupa. Por consiguiente, el Municipio de Miraflores, de conformidad con esta norma, debió haber seguido los siguientes pasos :

- 
- 1) Debió pedir los estudios correspondientes que incluye el Estudio de Impacto Ambiental aprobado por la autoridad ambiental competente (en este caso el Ministerio de Vivienda) de **modo previo a la suscripción del contrato de concesión**.
 - 2) Dichos estudios, que incluyen el Estudio de Impacto Ambiental, debieron ser sometidos a consulta vecinal.
 - 3) Dado que el proyecto supera los 300 estacionamientos, debió pedir la opinión favorable de la Municipalidad Metropolitana de Lima.
 - 4) No se debió incluir en el contrato de concesión la supresión de los estacionamientos ya existentes en la superficie, porque esto está prohibido expresamente por el tercer párrafo del artículo 35 de la Ordenanza 296 del Municipio de Lima.

No obstante, la Municipalidad de Miraflores, ha violado estas cuatro normas especiales contenidas en el artículo 35 de la Ordenanza 296, y más bien ha aplicado –equivocamente- las normas generales del Decreto Legislativo 1012, firmando primero el contrato de concesión, y solicitando después los estudios correspondientes como el Estudio de Impacto Ambiental, entre otros, **sustrayéndose de la obligatoriedad de la consulta vecinal, que también es obligatoria y previa a la firma del contrato de concesión.**

Por estas consideraciones todos los actos jurídicos realizados respecto del proyecto de estacionamientos subterráneos en las calles Lima y Virgen Milagrosa deberían ser declarados nulos, y por tanto el proyecto debería ser paralizado.

b) Si el contrato de concesión suscrito entre la empresa “Concesión Estacionamientos Miraflores S.A.” y el Municipio de Miraflores viola o no normas constitucionales, o de orden público.

El contrato de concesión contiene cláusulas que vulneran algunas normas constitucionales y legales. Detallamos :

- 
- 1) La Cláusula 3.25, que dice que el Estudio de Impacto Ambiental debe ser presentado por el concesionario ante las autoridades competentes, antes del inicio de ejecución de obras, lo que vulnera el artículo 35 de la Ordenanza 296 de la Municipalidad Metropolitana de Lima que exige que dicho Estudio se presente antes del otorgamiento de la concesión, vale decir, antes de la suscripción del contrato de concesión.
 - 2) La Cláusula 9 que contempla la ampliación del área de concesión, lo que sumado al hecho de que la Cláusula 4 señala que el número de los estacionamientos de la playa subterránea es aproximadamente de 573 vehículos, y que la Cláusula 3.8 dice que el área de la concesión referida en el Anexo 2 del contrato es referencial, todo esto sería un claro indicativo de la intención de las partes de exceder los límites de las calles Lima y Virgen Milagrosa en cuanto al área de la concesión, lo que crea un riesgo real de violación de la intangibilidad del subsuelo del Parque Central, y de la iglesia matriz ubicada en este parque, lo que arroja indicios de futura vulneración de la Ley 26664 en cuyo artículo 1°

dispone que los parques, plazas, jardines y demás áreas verdes de uso público bajo administración municipal son intangibles (por ejemplo el Parque Central); y de futura vulneración de la Resolución Directoral Nacional 527/INC que declara monumento integrante del patrimonio cultural de la Nación a la iglesia matriz de Miraflores Virgen Milagrosa.

- 3) La Cláusula 9 señala que el Municipio de Miraflores puede aprobar la ampliación del área de concesión por simple Acuerdo de Concejo.

Considerando que al área de concesión está constituida por el subsuelo de las calles Lima y la Virgen Milagrosa, no hay posibilidad alguna de ampliación de dicha área porque fuera de ella están el Parque Central (que es intangible por ley), y la iglesia matriz que es monumento integrante del patrimonio cultural de la Nación, y por tanto, también es intangible. Sólo podría hacerse la ampliación hacia el lado de las calles Schell, Los Pinos y Porta, en cuyo supuesto de ninguna manera esto podría hacerse por simple Acuerdo de Concejo, ya que podría haber afectaciones ambientales, viales, culturales, en cuyo caso serían necesarias las aprobaciones previas de los sectores correspondientes.

- 4) La Cláusula 13.1.5. que faculta al Municipio de Miraflores a solicitar al concesionario la ampliación del área de concesión, o a aceptar nuevas iniciativas privadas para otorgar en concesión playas de estacionamiento subterráneas en la zona de influencia.

La zona de influencia, según la Cláusula 3.58 del contrato de concesión comprende un radio de extensión aproximada de 200 metros respecto del área de concesión.

Vale decir, mediante esta Cláusula, el concesionario puede solicitar la ampliación del área de concesión, o el Municipio aceptar nuevas iniciativas privadas para hacer playas de estacionamiento subterráneas en cualquier punto de la zona influencia, esto es, en las siguientes calles que están en el perímetro de 200 metros alrededor del actual

área de concesión : avenida Larco, avenida Diagonal, calle Schell, Los Pinos, calle Tarata, Diez Canseco, Cantuarias, Esperanza, Esperanza, Mártir Olaya, San Ramón, Juan Figari, Berlin, Bajada Balta, José Gálvez, Henry Revett.

Esto configura una real amenaza de grave agresión al área monumental e histórica del distrito de Miraflores, donde el proyecto de playa subterránea en el subsuelo de las calles Lima y la Virgen Milagrosa, sería apenas "la punta del iceberg" en un proyecto que en realidad esconde la construcción de una vasta red de playas subterráneas en el área mencionada. Esto explica por qué se da como plazo de concesión treinta años (Cláusula 7) ampliables a sesenta años (Cláusula 7.2).



Las cláusulas mencionadas, arrojan indicios de que se ha sorprendido a la población de Miraflores, a la opinión pública en general, y al Grupo de Trabajo, puesto que en ningún momento el alcalde de Miraflores, o este municipio de manera institucional, han informado la real intención de este proyecto de implementar en el largo plazo de esta concesión una amplia red de playas subterráneas en el caso histórico de este distrito. Toda la opinión pública ha sido inducida al error de creer que será una sola playa subterránea (en el subsuelo de las calles Lima y Virgen Milagrosa); sin embargo hay un andamiaje de cláusulas en el contrato que han preparado todo para que durante el plazo de concesión se amplíe el área de la misma y se construyan bastantes más playas subterráneas. Este dolo, anularía el contrato, más aún cuando no se ha consultado previamente a la población de Miraflores, como ya se ha desarrollado en el punto anterior a).

- 5) La Cláusula 13.1.4 del contrato de concesión le otorga al concesionario el derecho a que la Municipalidad de Miraflores **elimine** –antes del inicio de la explotación de la playa subterránea- los estacionamientos públicos ubicados **dentro de la zona de influencia de la concesión**, así como

también declare como **zonas rígidas** espacios públicos para evitar que sean usados como estacionamientos dentro de la mencionada zona de influencia. Dado que estas restricciones no se disponen sólo para las áreas perimetrales del Parque Central, sino para las áreas comprendidas en la **zona de influencia** del área de la concesión, que es bastante amplia, esto configura una medida que perjudica nitidamente la economía de los usuarios, por cuanto muchos de estos terminará pagando S/. 10.8 la hora (sin IGV) al tener que usar obligadamente los estacionamientos subterráneos de las calles Lima y Virgen Milagrosa, cuando podrían haber usado, otros estacionamientos privados de superficie o las áreas de uso público vehicular, a menos de la mitad de esa tarifa.



Esta Cláusula, entonces, es abiertamente ilegal porque viola el artículo 1° párrafo 1.1. literal f) del Código de Protección y Defensa del Consumidor (Ley 29571) que consagra el derecho del usuario a elegir libremente los servicios, en este caso, los servicios públicos de estacionamiento vehicular. La infracción es mayor, porque además impide el uso de espacios públicos que puedan ser usados como parqueo vehicular, ya que obliga al Municipio de Miraflores a declarar estas zonas, como **rígidas**. Las medidas en ambos casos se dan, para obligar –abusivamente- a los usuarios a usar los servicios de parqueo subterráneo de las calles Lima y Virgen Milagrosa. Esto podría configurar un caso de abuso de autoridad por parte del alcalde de Miraflores.

Adicionalmente el Municipio de Miraflores ha ignorado y violado el artículo 35 de la Ordenanza 296 del Municipio de Lima que dispone que “en ningún caso la ejecución de nuevos proyectos de estacionamientos conlleva la supresión de los estacionamientos ya existentes”. Nótese que la norma no distingue entre estacionamientos públicos y privados,

por lo tanto, es aplicable a ambos supuestos, de suerte que, los estacionamientos **públicos** que existen en la zona de influencia de la concesión, no pueden ser eliminados.

- 6) La Cláusula 14 del contrato de concesión, señala que la tarifa de parqueo es de S/. 0.18 por minuto, lo que equivale a S/. 10.80 por hora (sin IGV), siendo el precio final al usuario de S/.12.74 (con IGV). Dice la indicada Cláusula que se trata de un precio máximo; pero la costumbre de estos proveedores es cobrar por un tiempo breve una tarifa menor, y luego se van a la tarifa máxima.



Se trata de una tarifa muy alta, con el agravante que, como ya vimos, es en realidad la tarifa ofertada por el postor que quedó en el segundo lugar, ya que el que ocupó el primer lugar, ofreció –según lo reconoce el propio alcalde de Miraflores- tarifas **“mucho más baratas”**. Está fuera de discusión, que el ganador quedó descalificado porque se afirma que no se presentó a firmar el contrato de concesión; pero lo relevante para el caso, es que el Municipio no debió aceptar una tarifa sustancialmente más onerosa que la que había ofertado el verdadero ganador; sin embargo lo hizo, perjudicando el interés económico de los usuarios, y violando por tanto el artículo 1° párrafo 1.1. literal c) del Código de Protección y Defensa del Consumidor, como ya vimos.

Una simple comparación de mercado, indica que la tarifa es injustificadamente elevada : En las playas privadas de los alrededores del Parque Central de Miraflores, las tarifas oscilan en S/. 5.00 la hora, vale decir menos de la mitad de lo que se pretende cobrar.

La situación no cambia porque se afirma que se va a cobrar por minuto, mientras que en las playas de estacionamiento actuales se cobra por hora o fracción, ya que el supuesto ahorro se diluye o desaparece con los reajustes anuales a que tiene derecho el concesionario según la

Cláusula 14.1.5, o por la ruptura del equilibrio económico-financiero que alegue el concesionario (Cláusula 14.3) en cualquier momento, en cuyo caso el Municipio está obligado a reembolsarle a la empresa sus eventuales pérdidas con cargo a la retribución que recibe que recibe de ésta³¹, o por último, por los redondeos hacia la unidad siguiente de la tarifa reajustada cuyos céntimos estén por encima de S/. 0.50. Ejemplo : Si una tarifa reajustada da por resultado : S/. 13.51, entonces la tarifa final será redondeada a : S/. 14.00, lo que viola el artículo 44 del Código del Consumidor que ordena que los redondeos deben favorecer al consumidor o usuario, y no perjudicarlo.

c) Si el proyecto de estacionamientos subterráneos mencionado, está sujeto obligatoriamente a consulta vecinal, y otros requisitos legales.



Como ya hemos visto en el punto a), el proyecto ha violado el artículo 35 de la Ordenanza Municipal 296 del Municipio de Lima que dispone que dado que el proyecto se desarrolla en el subsuelo de un área de uso público para la construcción de estacionamientos vehiculares, entonces es obligatoria la consulta vecinal previa al otorgamiento de la concesión, esto es, a la suscripción del contrato de concesión. Los fundamentos están detalladamente desarrollados en el indicado punto a), a los que nos remitimos.

A juicio del alcalde de Miraflores, él no estaba obligado a realizar una consulta vecinal por norma alguna, y por esto no la hizo. Lo que realizó – según él- es una encuesta de la empresa IPSOS, donde supuestamente un porcentaje mayoritario de vecinos consultados están de acuerdo con el proyecto de estacionamientos subterráneos. Tal encuesta, el alcalde sólo la ha mencionado en su presentación ante el Grupo de Trabajo, no dejando

³¹ La retribución es el pago mensual que hace el concesionario al Municipio de Miraflores con cargo a los ingresos por tarifas, y que asciende al 7.51 % de estos ingresos (Cláusula 14.2).

los instrumentos correspondientes que verifiquen sus palabras. Diversos vecinos, por cierto, han denunciado que han solicitado esa presunta encuesta al Municipio, y no se les ha entregado. Si asumimos, inclusive, que tal encuesta existiera, tal hecho no modifica en nada la omisión en la que ha incurrido el Municipio de Miraflores y la vulneración del artículo 35 de la Ordenanza 296.



Pero no es la única norma vulnerada. También está la Ley 27446- Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, la que en su artículo 14 (sobre participación ciudadana) literal b), dispone que la autoridad competente efectúe la consulta formal durante la etapa de revisión sólo en los casos de los estudios de impacto ambiental detallados y **semidetallados** (esta última es la calificación preliminar que le ha dado al proyecto el Ministerio de Vivienda). Esta norma es genérica y tiene que interpretarse sistemáticamente con la norma especial que es el artículo 35 de la Ordenanza 296 del Municipio de Lima, lo que confirma la obligatoriedad de la consulta a los vecinos cuando un proyecto tiene implicancias ambientales. Ahora bien, los supuestos de la Ordenanza 296 son más amplios, porque exige que se consulte a los vecinos los diversos estudios relevantes del proyecto, no sólo los ambientales (por ejemplo : los estudios de impacto vial, la evaluación arqueológica y cultural, el impacto del perfil urbano, etc.). Exige además, que estos estudios y la consulta vecinal sean previos al otorgamiento de la concesión, no como lo ha hecho el Municipio de Miraflores, que primero ha firmado el contrato de concesión, y luego recién ha pedido los diversos estudios, y no ha hecho la consulta vecinal.

La propia Defensoría del Pueblo, mediante Nota de Prensa N° 073/2014/SO/OCII de 17.04.14 ha exhortado en ella a la Municipalidad de Miraflores a contar con un Reglamento de Convocatoria a Cabildo Abierto a fin de que la población de la zona cuente con un mecanismo para expresar

su opinión sobre decisiones importantes tales como el proyecto de estacionamientos subterráneos bajo las calles Lima y Virgen Milagrosa.

d) Si hay o no afectación al Parque Central de Miraflores

Aunque el alcalde y el concesionario niegan cualquier afectación al subsuelo del Parque Central, y a este espacio mismo, lo cierto es que habría varias afectaciones, en grado diverso :

d.1) Habría una afectación a la integridad del patrimonio arbóreo del parque. Los vecinos ya han denunciado que se han talado algunos árboles . Esta tala ha si negada por el alcalde, pero al mismo tiempo ha reconocido en su presentación ante el Grupo de Trabajo del 17.02.14 que se había identificado cuatro "árboles enfermos" para ser removidos por "el riesgo que implicaban" pidiendo antes la autorización de las autoridades competentes. Al margen de los eufemismos, parecería pues que se habrían talado árboles del parque.

d.2.) Habría una afectación a las extensas y profundas raíces de los árboles más antiguos del parque ubicados en las cercanías de la "T" que forman las calles Lima y Virgen Milagrosa. Los vecinos denunciante han entregado al Grupo de Trabajo numerosas fotografías del Parque Central que muestran restos de raíces gruesas y grandes. La realización de trabajos preliminares en el área de concesión –que podrían ser la causa de estos restos de raíces- también ha sido denunciada por el padre Alfonso Berrade, párroco de la iglesia matriz.

d.3.) Habría una afectación a la calidad del aire – y por tanto a la salud de los usuarios- cuando entren en funcionamiento, en su oportunidad, las cuatro o más chimeneas de la playa subterránea. Este efecto será más agudo y pernicioso si es que se llegara a concretar la ampliación del área de concesión dentro de la amplia zona de influencia del proyecto con la implementación de una vasta red de playas subterráneas a lo largo del extenso plazo de 30 a 60 años del plazo de la concesión, tal cual está previsto en la Cláusula 13.1.5. del contrato de concesión. Además, la propia

evaluación preliminar del Impacto Ambiental y Vial entregada al Grupo de Trabajo por el Municipio de Miraflores adjunta al oficio 01-2014-OPIP/MM de 25.02.14 reconoce hace la proyección de que la playa subterránea será utilizada por unos 1 119 vehículos al día (días laborables), los que emitirán a la atmósfera unos 257.4 kg de CO2 por día (días laborables). Teniendo en cuenta que estas cifras son de la empresa EPYPSA que presentó la iniciativa privada, evidentemente se trata de cifras muy conservadoras, por lo que la emisión real de CO2 será con alta probabilidad, bastante más alta, volumen que agravará la contaminación del Parque Central, que ya soporta el elevado tránsito vehicular de las avenidas Larco, Pardo, Diagonal, Ricardo Palma y Arequipa, y las calles anexas.

d.4.) Es una amenaza real la ampliación del área de la concesión dado que está previsto en las Cláusulas 9.1 y 13.1.5 del contrato y, por tanto la afectación voluntaria o accidental del subsuelo del Parque Central.

e) **Si hay o no afectación a la iglesia matriz Virgen Milagrosa.**

Como ya reseñamos ampliamente, en las páginas anteriores de este Informe, el padre Alfonso Berrade, párroco de la iglesia Virgen Milagrosa, ha realizado declaraciones relevantes en torno a las implicancias del proyecto respecto a dicho templo. Una de ellas arroja serios indicios de que contrariamente a los que afirman el alcalde de Miraflores y la empresa concesionaria, en efecto, no habría estudios sobre el impacto de la playa subterránea en la iglesia matriz, porque tan tarde como el 7 de febrero del 2014 (cuando ya estaba firmado el contrato de concesión hace casi un año y medio) los ingenieros del proyecto le pidieron recién los planos del edificio de la iglesia y de la casa parroquial; y luego, le llegó –otra vez muy tardíamente- con fecha 12.02.14 un informe estructural incompleto. Dicho informe es un documento sin fecha preparado por una consultora de nombre “Prisma Ingeniería” que apenas tiene 05 páginas, cuyo único argumento “técnico” es afirmar que la estructura del proyecto se basa en

muros perimétricos de concreto denominados “muros anclados” que supuestamente están diseñados para la estabilización del terreno y que por tanto “(...) no alteran la estabilidad estructural de las edificaciones adyacentes (...)”³².



Al margen de esto, llama la atención de que pese a que el proyecto se va a desarrollar al lado de la iglesia matriz, con una excavación profunda de más de ocho metros en toda el área de las calles Lima y Virgen Milagrosa, se afirme que no habrá impacto alguno en los cimientos ni en las estructuras del templo, siendo una edificación antigua sobre suelo deleznable, y con cimientos de muy poca profundidad. El argumento de que la tecnología de “muros anclados” que se va a usar no permite tal efecto es rebatible, porque hay el riesgo real de que a lo largo del plazo de la concesión se amplíe el área de la misma, con las nuevas excavaciones consiguientes. A esto hay que sumar, la muy alta probabilidad como indican los expertos en la materia, de que Lima está expuesta a la ocurrencia de un sismo de más de 8.5 grados en la escala de Richter, con lo cual las excavaciones del proyecto aumentarán la vulnerabilidad del templo.

El párroco de la iglesia matriz de Miraflores encargó al consultor en ingeniería civil y perito adscrito al Centro de Peritaje del Colegio de Ingenieros del Perú Ing. Alfredo Calderón La Madrid un peritaje de parte, precisamente, sobre la estabilidad de las torres de la mencionada iglesia durante y después de las excavaciones que se efectuarán debajo de las calles Lima y Virgen Milagrosa para el desarrollo del proyecto de los estacionamientos subterráneos. El indicado consultor emitió el Informe Técnico de fecha 07 de abril del 2014 en el que expresa en el punto 8.2 lo siguiente : “Se ha comprobado que la excavación para los estacionamientos subterráneos, por su cercanía a las estructuras de la

³² Conclusiones del informe estructural del proyecto de estacionamientos subterráneos en las calles Lima y Virgen Milagrosa, elaborado por la empresa “Prisma Ingeniería” entregado por carta N° 012-2014-GM/MM de fecha 12.02.14 al padre Alfonso Berrade, párroco de la iglesia Virgen Milagrosa.

iglesia, va a interceptar el bulbo de presiones de la cimentación, debiendo cortarse una de las más importantes zonas de sustento de la edificación, lo que compromete su estabilidad, razón por la que resultaría muy riesgoso si se produjera cualquier falla en la calzada o incluso, si se provocaran asentamientos diferenciales por causas imprevistas como por la calidad del terreno (por ejemplo bolsones de arena, zonas muy húmedas u otras causas impredecibles), que de producirse tendrían consecuencias funestas, especialmente para las torres del templo". Por esta razón, entre otras, recomienda (en el punto 10 del Informe) que : **"(...) se debe solicitar a la Municipalidad de Miraflores y a la empresa concesionaria a reformular el proyecto y estudiar la posibilidad de cambiarlo de ubicación (...)"**.



Por las consideraciones detalladas, ciertamente habría una seria afectación a la iglesia matriz.

El Municipio de Miraflores, usa como argumento a su favor la sentencia del Quinto Juzgado Constitucional (expediente 016425-2012-0-1801-JR-05) que resuelve en primera instancia declarando infundada la demanda de amparo presentada por la Asociación de Comerciantes, Propietarios y Vecinos de Miraflores contra este Concejo, en relación al proyecto de estacionamientos subterráneos. Los demandantes alegaron que este proyecto era una amenaza cierta e inminente a su derecho constitucional a gozar de un medio ambiente equilibrado. Por las consideraciones desarrolladas en el presente Informe, es claro que la resolución del juez habría incurrido en prevaricato porque ha fallado en contra del texto expreso del artículo 35 de la Ordenanza 296 del Municipio de Lima, tantas veces mencionada en este documento.

f) Si hay o no indicios de irregularidades en el caso.

Hay un caso que ha sido denunciado por algunos de los vecinos que se oponen al proyecto, que tiene indicios de verosimilitud, que deben ser investigados.

Ocurre que el contrato de concesión se firmó el 12 de setiembre del 2012 con el segundo postor (Concesión Estacionamientos Miraflores S.A.) y que el 15 de octubre del 2012 el postor que quedó en el último lugar en el concurso (la empresa Los Portales) con el puntaje más bajo, se incorporó como accionista mayoritario, de modo que la participación accionaria en la empresa Concesiones Estacionamientos Miraflores S.A. ha quedado con la siguiente estructura :

- 
- Obras de Ingeniería S.A. : 619 650 acciones
 - Sociedad Anónima de Obras y Servicios-COPASA : 12 150 acciones
 - Urbana Operadora S.A. : 607 500 acciones
 - Los Portales S.A. : 1 190 700 acciones

Esto aparece así, según copia certificada N° 210925 otorgada por la Notaría Ricardo Fernandini Arana acerca de la Junta General de Accionistas de la empresa Concesión de Estacionamientos Miraflores S.A. Aquí habría indicios de que pudiera haber habido una concertación previa entre algunos postores y el Municipio de Miraflores para hacer posible que se altere el resultado del concurso, como en efecto, habría ocurrido.

En cuanto a las responsabilidades, es claro que el alcalde de Miraflores consciente y deliberadamente ha violado el artículo 35 de la Ordenanza 296 del Municipio de Lima, con lo cual está perjudicando los intereses de su comuna, y de los vecinos, y está favoreciendo indebidamente al concesionario del proyecto de estacionamientos subterráneos en las calles Lima y Virgen Milagrosa. Esto configura **falta grave**, por lo que debería ser

suspendido de su cargo de conformidad con el artículo 25 inciso 4) de la Ley Orgánica de Municipalidades, por parte del Concejo Municipal de Miraflores, conforme al artículo 9 inciso 10 de la citada ley.

5) FALTA DE ENMALLADO DEL ACANTILADO DE MIRAFLORES

Sobre este caso el alcalde de Miraflores Jorge Muñoz, expuso la posición del municipio que dirige ante el Grupo de Trabajo en la sesión de fecha 17 de febrero del 2014, señalando lo siguiente :

- 
- Que se vienen haciendo trabajos de enmallado en la zona de la Costa Verde por parte de Emape.
 - Que hoy en día se están realizando los trabajos que corresponden a Miraflores que estuvieron postergados "por alguna razón política o antitécnica"
 - Que desde el 2011 han hecho obras de prevención, y que en dicho año Emape inició trabajos de protección de los acantilados colocando mallas y geomallas. Que al advertir que dichos trabajos no comprendían las zonas ribereñas de Miraflores, solicitaron al Municipio de Lima que estos trabajos se extiendan a este distrito.
 - Que en tal virtud enviaron dos oficio el año 2011 a la alcaldesa Villarán para que se realicen estos trabajos en el acantilado de Miraflores.
 - Que el año 2012 volvieron a enviar un oficio a la alcaldesa Susana Villarán, y dos oficios más a Emape para que se realicen los enmallados en el acantilado de Miraflores.
 - Que inclusive, el año 2013 todos los alcaldes de la zona ribereña : Miraflores, San Isidro, Barranco, San Miguel, Magdalena enviaron una comunicación a la alcaldesa de Lima Metropolitana, donde solicitaban que se les informe sobre las obras ejecutadas o por ejecutar en los acantilados de dichos distritos.

- 
- Que el tema de enmallados ha sido de competencia de la Autoridad del Proyecto Costa Verde, que es la que promueve el financiamiento y la ejecución de obras en la zona de la bahía, de acuerdo con el Plan Metropolitano o el Plan de Desarrollo de la Costa Verde.
 - Que no es cierto que el Municipio de Lima le haya dado todas las facilidades al Municipio de Miraflores para realizar los trabajos de enmallado que éste no los haya ejecutado. Que lo que sucedió es que la Autoridad de la Costa Verde dio unas autorizaciones, pero siempre con referencia a regresar al Municipio Metropolitano de Lima; por ejemplo : con el Oficio 026-2013-MML-APCV-GT de 13.06.13 se opina favorablemente para ejecutar las obras de protección de taludes, con la finalidad de que dicha obra sea presentada a la Municipalidad de Lima para el trámite correspondiente; pero estos trámites nunca se acabaron y no se dieron las autorizaciones a la municipalidad distrital para ejecutar los trabajos. Otro ejemplo que cita es : una resolución de la Subgerencia de Transporte Urbano (GTU) del Municipio de Lima Metropolitana (MLM) que señalaba que se emitía la autorización de interferencia de vías, pero que no se autoriza la ejecución de obras, por lo que dicho permiso se deberá obtener de la Gerencia de Desarrollo Urbano de la MLM (en este caso el solicitante tenía que ser el concesionario "Consortio Miraflores").
 - Que el problema es normativo, técnico y financiero. Que la Ley 26306 reconoció la propiedad de los acantilados ribereños (de la Costa Verde) a las seis municipalidades : Chorrillos, Barranco, Miraflores, San Isidro, San Miguel, y Magdalena; pero que debería mejorarse esta norma y establecerse claramente quiénes tienen una responsabilidad de qué y para qué. Estas cosas tienen que ser más claras en cuanto a responsabilidades. Que debería mejorarse también la Ordenanza 750 del Municipio de Lima, la que señala que toda adjudicación y/o autorización de las municipalidades ribereñas necesita de ratificación de la Autoridad del Proyecto Costa Verde. Que debería haber una sola

normativa que sea muy clara y que establezca responsabilidades indubitables.

- Que la Costa Verde es un todo. Que ese todo es metropolitano, y que hay una autoridad creada para manejar este todo , que es justamente la Autoridad del Proyecto Costa Verde. Pero insistió en que no hay claridad, que hay vacíos en la normativa.
- Que hay un tema financiero : se requiere 1 200 millones de dólares para poner la Costa Verde como corresponde y no existan problemas, porque hoy en día sólo se hacen "medidas parche", "medidas paliativas".
- Que Miraflores tienen 5 kilómetros de acantilado, siendo imposible que tape esta longitud, porque no tiene presupuesto para esto, y que Lima Metropolitana no lo tiene tampoco.
- Que el Municipio de Miraflores ha presentado un mapa de riesgos de su acantilado; pero no tiene la capacidad financiera para ejecutar las obras respectivas.



A su turno, la asociación civil denominada "Contraloría Externa Vecinal" ha entregado la carta N° 160-2014/CONEXVEC de 19.02.14 al Presidente de la Comisión de Fiscalización del Congreso, con copias a los miembros del Grupo de Trabajo, a la que adjunta una serie de documentos, entre los que resultan relevantes para la investigación los siguientes :

- El acta de acuerdos y compromisos del proceso de presupuesto participativo 2012 del Municipio de Miraflores, de fecha 11.08.11, donde se puede apreciar que en la relación de proyectos priorizados para el año fiscal 2012 aparece el proyecto denominado "Enmallado del acantilado para su total verdeamiento y seguridad ante derrumbes" por un monto de inversión referencial de S/. 910 000. Firman el acta representantes de las juntas vecinales del distrito, algunas asociaciones civiles, un partido político, representantes zonales , etc.

- 
- Acta de la sesión ordinaria del Concejo del Municipio de Miraflores del 15.09.11, en la que aparece en el Orden del Día el Proyecto de Acuerdo de Concejo que aprueba la formalización del Acta de Acuerdos y Compromisos del Proceso de Formulación del Presupuesto Participativo del Año Fiscal 2012 en copia certificada (donde figura el proyecto de enmallado del acantilado de Miraflores), y donde consta que el alcalde Jorge Muñoz afirma que este tema fue visto en la sesión anterior del Consejo de Coordinación Local Distrital por lo que procedía ratificarlo en el interior del Concejo. Sometido a votación el proyecto fue aprobado por unanimidad.
 - Copia del Acuerdo de Concejo N° 088-2011/MM de 15.09.11 en cuyo artículo primero se aprueba la formalización del Acta de Acuerdos y Compromisos del Proceso de Formulación del Presupuesto Participativo del Año Fiscal 2012.
 - Copia del Acuerdo de Concejo N° 121-2011/MM de 19.12.11 en cuyo artículo primero se aprueba el Presupuesto Institucional de Apertura para el 2012 de la Municipalidad de Miraflores ascendente a S/. 131 344 454.00, y en cuyo artículo segundo se fija en 100% del Fondo de Compensación Municipal (FONCOMÚN) de la Municipalidad de Miraflores del año 2012, para ser destinado exclusivamente al financiamiento de proyectos de inversión pública, bajo responsabilidad.
 - Copia de la resolución de gerencia municipal N° 001-2012-GM/MM de 11.01.12 en cuyo artículo primero se aprueba el Plan Anual de Contrataciones de la Municipalidad de Miraflores para el ejercicio fiscal 2012, en cuyo anexo aparece "la ejecución de obras de mejoramiento de los acantilados de la Costa Verde-Distrito de Miraflores".

Es preciso recordar que la falta de enmallados en los acantilados del distrito de Miraflores se hizo patente cuando en enero del 2014 el niño de nombre

Thiago, que iba en un vehículo por la Costa Verde (a la altura de la playa Waikiki) sufrió el impacto de una piedra en la cabeza, que lo puso en un estado de extrema gravedad. Dado que dicha vía es de alto tránsito, el accidente puso de manifiesto el gran riesgo al que están sometidos todos los usuarios que transitan por ese circuito. Pero puso de manifiesto también que las autoridades competentes para reducir o eliminar ese riesgo habían actuado con negligencia grave.



De lo manifestado ante el Grupo de Trabajo por el alcalde de Miraflores Jorge Muñoz –distrito en el que se produjo el lamentable accidente- se puede decir –en resumen- que este funcionario traslada la responsabilidad de falta de enmallado en el acantilado de este distrito al Municipio Metropolitano de Lima y a la Autoridad de la Costa Verde porque él alega que desde el año 2011 al 2013 ha enviado a dicho Municipio diversos oficios para que se atienda este problema; y el año 2013 si bien fue autorizado para hacer obras de protección de taludes en el acantilado por la Autoridad de la Costa Verde no obtuvo las autorizaciones definitivas del Municipio de Lima, etc.

Esta alegación resulta improcedente por cuanto la competencia de la gestión de los acantilados de la Costa Verde es un caso de **competencia compartida** entre el Municipio de Lima, y el correspondiente municipio distrital (titular de la franja de litoral comprendida en su territorio) según la Ley Orgánica de Municipalidades (Ley 27972). Tampoco resulta procedente la alegación de que la tarea de enmallar los acantilados sea competencia principal de la Autoridad del Proyecto Costa Verde, por cuanto de acuerdo al artículo 3° de la Ley 26306 es competencia de los municipios distritales ribereños de la Costa Verde emitir autorizaciones y adjudicar derechos que correspondan dentro de su respectiva jurisdicción, debiendo ser compatibles con el Plan Maestro de Desarrollo. La única atribución –en este extremo- que le da esta ley a la Autoridad del Proyecto

Costa Verde es ratificar estas autorizaciones pero sólo en relación a la conformidad con el Plan Maestro de Desarrollo. Los municipios distritales entonces tienen total autonomía para ejecutar obras en los acantilados por sí mismos o a través de terceros, con la sola exigencia de que dichas obras estén conformes al mencionado Plan Maestro. De otro lado, son los municipios distritales ribereños los que tienen el control de las decisiones en el Proyecto Costa Verde puesto que representan seis votos de un total de ocho votos, ya que esta entidad está conformada por representantes del Municipio de Lima (quien preside), de los municipios de Chorrillos, Barranco, **Miraflores**, San Isidro, Magdalena del Mar, y de Invermet.



No es entonces exacta la alegación del alcalde de Miraflores de que la Ley 26306 no tiene responsabilidades claras puesto –que como vimos- su artículo 3° señala con nitidez las competencias de los municipios distritales ribereños. Tampoco es cierto que la Ordenanza 750 del Municipio de Lima sea un obstáculo para la realización de obras en los acantilados, por cuanto su artículo 8° que dispone que toda adjudicación y/o autorización efectuada por las municipalidades distritales ribereñas sólo generará derechos a partir de su ratificación por la Autoridad del Proyecto Costa Verde, lo único que hace es repetir la norma que ya se encuentra en el segundo párrafo de la citada Ley 26306, es decir, que tal ratificación es sólo respecto de la conformidad de la autorización distrital, con el Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde. No hay pues en absoluto un problema de vacío o confusión normativa, como alega el alcalde de Miraflores.

No hay asimismo un problema financiero, ya que nadie ha exigido que se solucione de la noche a la mañana la seguridad de los acantilados de la Costa Verde que según el alcalde demandarían 1 200 millones, ni tampoco la seguridad de los cinco kilómetros del litoral de Miraflores. Lo razonable era que este Municipio identifique los puntos de mayor riesgo, y ejecute obras de enmallado y haga el mantenimiento y vigilancia permanentes de

estas pequeñas obras, con lo cual no habría sucedido el lamentable accidente del niño Thiago en enero de este año, y no ocurrirían los desprendimientos de piedras o rocas en las zonas más sensibles del acantilado. Eso era todo lo que había que hacer, y eso no demanda grandes recursos.

- 
- Precisamente por esto, en agosto del 2011, los vecinos de Miraflores lograron que se incluya en el presupuesto participativo del distrito el proyecto de "Enmallado del acantilado para su total verdeamiento y seguridad ante derrumbes" por un monto de inversión referencial de S/. 910 000. Este proyecto fue aprobado por unanimidad en la sesión ordinaria del Concejo del Municipio de Miraflores del 15.09.11 y oficializado por el Acuerdo de Concejo N° 088-2011/MM de 15.09.11, y operativizado por la resolución de gerencia municipal N° 001-2012-GM/MM de 11.01.12 que aprueba el Plan Anual de Contrataciones de la Municipalidad de Miraflores para el ejercicio fiscal 2012, en cuyo anexo aparece "la ejecución de obras de mejoramiento de los acantilados de la Costa Verde-Distrito de Miraflores". A esto hay que agregar que este proyecto llegó a tener SNIP 217990 en cuyo formato N° 04 (Perfil Simplificado) señala como beneficio social de esta obra : *"Los beneficios sociales serán de tipo cualitativo como son la protección de la vida del que circula por la costa verde, mejoramiento urbanístico del distrito"*.

Sin embargo, esta obra en los acantilados no llegó a hacerse, pese a que estaba presupuestada por el Municipio de Miraflores para el año 2012, contemplada en su Plan Anual de Contrataciones para dicho año, con código SNIP, que aparecía en el portal de transparencia de dicho municipio en la relación de proyecto de inversión pública ejecutables. Esta omisión es un indicio claro de responsabilidad por

parte del alcalde de Miraflores, quien no mencionó nada de esto en su presentación ante el Grupo de Trabajo de fecha 17.02.14, porque la obra no se hizo.

Lo que sí mencionó es el nuevo intento, tardío, para hacer esta obra el año 2013, que está en fase de tener un adjudicatario que es la empresa "Consorcio Miraflores" y que todavía no tiene autorización del Municipio de Lima. Pero el alcalde mencionó este proceso, ocultando el proceso anterior que él no ejecuto pese a tener, por lo visto, todas las autorizaciones.



Por las consideraciones desarrolladas, el alcalde de Miraflores Jorge Muñoz Wells actuó en el tema del enmallado del acantilado de este distrito con **negligencia inexcusable** por cuanto ya desde el año 2011 se aprobó un proyecto para realizar estos trabajos que se incluyó en el plan de contrataciones del Municipio para el año 2012, con el correspondiente financiamiento, pero que no se ejecutó, omisión que ocasionó daño a la salud de algunos usuarios que transitaban por el tramo de la Costa Verde de este distrito. Dicha negligencia punible que configura **falta grave** debería ocasionar, también, la suspensión del alcalde mencionado en su cargo por parte del Concejo Municipal, conforme al artículo 9 inciso 10 de la Ley Orgánica de Municipalidades, y el artículo 25 inciso 4) de la misma ley.

6) CASO TARJETAS PERSONALIZADAS TREN ELÉCTRICO.

El Grupo de Trabajo incluyó este tema en sus investigaciones, por cuanto hubo diversas denuncias públicas en el sentido de una presunta conducta abusiva del concesionario de la Línea 1 del Metro de Lima en el sentido de que al

realizar la implementación de tarjetas personalizadas (para pagar el servicio de transporte), dichas tarjetas iban a ser de estricto uso individual, dejándose de lado las tarjetas de uso familiar, con lo que se perjudicaría la economía de los usuarios. Sin embargo en la sesión del Grupo de Trabajo de 04 de febrero del 2014 el señor Manuel Wu Rocha, gerente general de la empresa G y M Ferrovías S.A., concesionaria de la obra, aclaró que va a seguir habilitada la solución de una tarjeta multientrada para las familias, o grupos que quieran viajar juntos, para solucionar este reclamo, con lo cual carece de objeto cualquier indagación adicional, ya que el tema quedó resuelto.

VII. CONCLUSIONES

El Grupo de Trabajo actuando con estricto respeto de los principios de objetividad, imparcialidad y legalidad, ha llegado a las siguientes conclusiones:

1) Sobre el incremento de peajes en el área del Proyecto Vía Parque Rímac :

Los incrementos de peajes de octubre y diciembre del 2013 por parte del concesionario LAMSAC son irregulares por las siguientes razones :

- a) Porque se hicieron al inicio de la explotación (octubre del 2013) sin que haya habido, como requisito previo, un avance de las obras del 70%, como lo prevé el contrato de concesión.
- b) Porque se incorporó en las fórmulas de reajuste de tarifas, la absorción de tres años de inflación, a pesar de que el contrato de concesión autoriza que haga sólo respecto de un año, por vez.
- c) Porque se hicieron dos incrementos seguidos en apenas tres meses, cuando el contrato de concesión –como regla general- autoriza sólo a un reajuste cada doce meses. No es verosímil la justificación que el

propio Municipio de Lima hace en el sentido de que en realidad fue un solo incremento, que simplemente se desdobló en dos partes (octubre y diciembre), porque si esto hubiera sido cierto, se habría informado al público en su oportunidad, y aún así, violaría el contrato de concesión.

- d) Porque se modificó, en febrero del 2013, el contrato de concesión por parte de la actual gestión del Municipio de Lima, de modo lesivo a los intereses del Municipio de Lima y de los usuarios, varios de cuyos cambios, facilitan que el concesionario incurra en excesos y abusos en cuanto a los peajes, que violan el propio contrato de concesión; y elimina la facultad normativa del Municipio de Lima respecto de la concesión.

2) Sobre el proceso de trato directo, reubicación, y eventual expropiación de los titulares y poseedores de inmuebles de los asentamientos humanos situados en la margen izquierda del río Rímac que son afectados por el proyecto Vía Parque Rímac :

- 
- a) La etapa de trato directo con los pobladores de los Asentamientos Humanos afectados por el Proyecto Vía Parque Rímac, se vendría realizando con total violación a los artículos 5, 6 y 7 de la Ley 30025.
- b) La empresa LAMSAC dirige y ejecuta a su libre albedrío el proceso de trato directo con el asentimiento pleno y respaldo total del Municipio de Lima en violación manifiesta a los artículos 2 y 7 de la Ley 30025 y a las Cláusulas 5.37, 5.43.A, y 5.47 del contrato de concesión modificado por la Adenda N° 1.
- c) El Municipio de Lima ha realizado la abdicación de sus funciones y atribuciones de dirigir la etapa de trato directo y ha delegado indebidamente estas funciones a favor de la empresa LAMSAC, en violación de los artículos 2, y 7, de la Ley 30025 y de las Cláusulas 5.37, 5.43.A y 5.47 del contrato de concesión modificado por la Adenda N° 1.

- 
- d) La empresa LAMSAC estaría realizando indebidamente las tasaciones de los inmuebles afectados por el proyecto Vía Parque Rimac e imponiéndolas a sus poseedores y/o titulares.
 - e) La empresa LAMSAC estaría incurriendo en actos de acoso, intimidación, y atropello de derechos en el proceso de trato directo con los pobladores de los Asentamientos Humanos afectados por el Proyecto Vía Parque Rímac.
 - f) No existe el catastro actualizado de los bienes afectados
 - g) El Municipio de Lima no ha cumplido con la Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 00011-2010-PI/TC, que contiene un conjunto de reglas a observarse en el caso de reubicaciones involuntarias de Asentamientos Humanos.
 - h) El Municipio de Lima no ha elaborado un plan integral de reubicación, para los pobladores afectados por el Proyecto Vía Parque Rímac.
 - i) El Municipio de Lima no cumplió con realizar la mesa de trabajo con los representantes de los Asentamientos Humanos afectados por el Proyecto Vía Parque Rimac, a pesar que fue un compromiso contraído en el Grupo de Trabajo.
 - j) El área en la que se desarrollará el denominado Proyecto Río Verde requiere de la aprobación de una ley de expropiación ad hoc, puesto que no forma parte del Proyecto Línea Amarilla incluido en las expropiaciones aprobadas por la Ley 30025.

3) Sobre la licitación pública N° 001-2012-MML/IMPL para la concesión del transporte de pasajeros en los cinco corredores complementarios del sistema integrado de transporte de Lima :

- a) El Comité Especial ha violado las Bases Integradas, desnaturalizándolas al hacer una interpretación abusiva de las mismas, y ha violado también el Decreto Supremo 060-96-PCM al

hacer una ampliación de horario muy superior al plazo de tolerancia que autoriza esta norma en el proceso de apertura del Sobre de Precalificación N° 1.

- b) Hay indicios de que algunos postores (probablemente 18) pudieron presentar sus propuestas después de las diez de la noche del 19 de setiembre del 2013, esto es, después del plazo ampliatorio otorgado por el Comité Especial, plazo adicional -por cierto- completamente irregular, lo que significa que esto sería un agravante de la presunta conducta ilegal del Comité Especial.
- c) Si bien la denuncia sobre presuntas subsanaciones irregulares en el período ampliatorio para la revisión de los documentos en la etapa de presentación del Sobre N° 1 no ha sido sustentada por los denunciantes; sin embargo, la ampliación misma de los horarios, y especialmente la modificación de la fecha de publicación de los precalificados del cronograma original, sí tiene indicios de ser irregular.
- d) Sobre la **denuncia de subsanación irregular de copias incompletas o no presentadas**, El Comité Especial no puede poner unas reglas al comienzo de la licitación, y luego ir las cambiando discrecionalmente según el desarrollo de la misma, puesto que primero exigir que cada documento tenga dos copias (la copia 1 y la copia 2) como requisito formal, y luego por consideraciones subjetivas, cambiar la regla por otra que dice que se dan por subsanadas estas omisiones, es perjudicar al grupo de postores que cumplieron cabalmente con la regla original en beneficio de los que no cumplieron. Cabe suponer que la medida podría haber tenido por motivación el otorgar indebidamente trato preferente a algunos postores.
- e) En cuanto a la denuncia de **irregularidades en la legalización de las firmas de las declaraciones juradas** (formularios 1A y 1B) en la etapa de presentación del Sobre N° 1, acá no hubo subsanación

por parte de algunos postores infractores, porque el Comité Especial decidió establecer criterios sobre qué documentos eran de carácter sustancial o esencial, y qué documentos eran de carácter meramente formal, y en este contexto, consideró que la falta de legalización de firma en algún formulario 1A o 1B (ambos son declaraciones juradas sobre propiedad de vehículos), es un requisito formal, ya que si son firmados por el propietario del vehículo, la falta de legalización de esta firma es una formalidad que no altera el alcance de la propuesta. Este parecer viola el numeral 5.7.1. de las Bases porque en dicho numeral se exige que el postor notificado subsane el documento observado dentro de un plazo establecido. En ningún caso autoriza a que se den por subsanadas las observaciones sobre "documentos de carácter meramente formal". Esta es una interpretación abusiva del Comité Especial, que desnaturaliza las Bases.

- f) Si en el proceso de licitación el Comité Especial permitió que los postores llevaran sus propios notarios para legalizar sus documentos, todo lo referente a estos actos también está teñido de serios indicios de irregularidades con la intención presunta de favorecer a algunos postores.

4) Sobre los estacionamientos subterráneos en Miraflores bajo las calles Lima y Virgen Milagrosa

- a) La Ordenanza 296 del Municipio de Lima **prevalece** sobre la aplicación del Decreto Legislativo 1012 y su reglamento. El artículo 35 de la Ordenanza 296 que precisamente se ocupa de las concesiones con fines de estacionamiento vehicular en el **subsuelo** de los bienes de uso público local (en el presente caso las calles Lima y Virgen Milagrosa), es la norma especial para el caso que nos

ocupa. Por consiguiente, el Municipio de Miraflores, de conformidad con esta norma, debió haber seguido los siguientes pasos :

- 1) Debió pedir los estudios correspondientes que incluye el Estudio de Impacto Ambiental aprobado por la autoridad ambiental competente (en este caso el Ministerio de Vivienda) de **modo previo a la suscripción del contrato de concesión**.
- 2) Dichos estudios, que incluyen el Estudio de Impacto Ambiental, debieron ser sometidos a consulta vecinal.
- 3) Dado que el proyecto supera los 300 estacionamientos, debió pedir la opinión favorable de la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- 4) No se debió incluir en el contrato de concesión la supresión de los estacionamientos ya existentes en la superficie, porque esto está prohibido expresamente por el tercer párrafo del artículo 35 de la Ordenanza 296 del Municipio de Lima.
 - b) Todos los actos jurídicos realizados respecto del proyecto de estacionamientos subterráneos en las calles Lima y Virgen Milagrosa deberían ser declarados nulos, y por tanto el proyecto debería ser paralizado.
 - c) La zona de influencia, según la Cláusula 3.58 del contrato de concesión comprende un radio de extensión aproximada de 200 metros respecto del área de concesión. Vale decir, mediante esta Cláusula, el concesionario puede solicitar la ampliación del área de concesión, o el Municipio aceptar nuevas iniciativas privadas para hacer playas de estacionamiento subterráneas **en cualquier punto de la zona influencia**, esto es, en las siguientes calles que están en el perímetro de 200 metros alrededor del actual área de concesión : avenida Larco, avenida Diagonal, calle Schell, Los Pinos, calle Tarata, Diez Canseco, Cantuarias, Esperanza, Esperanza, Mártir Olaya, San Ramón, Juan Figari, Berlin, Bajada Balta, José Gálvez, Henry Revett.

- 
- d) Esto configura una real amenaza de grave agresión al área monumental e histórica del distrito de Miraflores, donde el proyecto de playa subterránea en el subsuelo de las calles Lima y la Virgen Milagrosa, sería apenas "la punta del iceberg" en un proyecto que en realidad esconde la construcción de una vasta red de playas subterráneas en el área mencionada. Esto explica por qué se da como plazo de concesión treinta años (Cláusula 7) ampliables a sesenta años (Cláusula 7.2).
- e) Se ha sorprendido a la población de Miraflores, a la opinión pública en general, y al Grupo de Trabajo, puesto que en ningún momento el alcalde de Miraflores, o este municipio de manera institucional, han informado la real intención de este proyecto de implementar en el largo plazo de esta concesión una amplia red de playas subterráneas en el caso histórico de este distrito. Toda la opinión pública ha sido inducida al error de creer que será una sola playa subterránea (en el subsuelo de las calles Lima y Virgen Milagrosa); sin embargo hay un andamiaje de cláusulas en el contrato que han preparado todo para que durante el plazo de concesión se amplié el área de la misma y se construyan bastantes más playas subterráneas. Este dolo, anularía el contrato, más aún cuando no se ha consultado previamente a la población de Miraflores.
- f) La Cláusula 13.1.4 del contrato de concesión le otorga indebidamente al concesionario el derecho a que la Municipalidad de Miraflores **elimine** –antes del inicio de la explotación de la playa subterránea- los estacionamientos públicos ubicados **dentro de la zona de influencia de la concesión**, así como también declare como **zonas rígidas** espacios públicos para evitar que sean usados como estacionamientos dentro de la mencionada zona de influencia. Dado que estas restricciones no se disponen sólo para las áreas perimetrales del Parque Central, sino para las áreas comprendidas en la **zona de influencia** del área de la concesión, que es bastante

amplia, esto configura una medida que perjudica nítidamente la economía de los usuarios.

- 
- g) La Cláusula 14 del contrato de concesión, señala que la tarifa de parqueo es de S/. 0.18 por minuto, lo que equivale a S/. 10.80 por hora (sin IGV), siendo el precio final al usuario de S/.12.74 (con IGV). Una comparación de mercado, indica que la tarifa es injustificadamente elevada : En las playas privadas de los alrededores del Parque Central de Miraflores, las tarifas oscilan en S/. 5.00 la hora, vale decir menos de la mitad de lo que se pretende cobrar.
 - h) El proyecto ha violado el artículo 35 de la Ordenanza Municipal 296 del Municipio de Lima que dispone que dado que el proyecto se desarrolla en el subsuelo de un área de uso público para la construcción de estacionamientos vehiculares, entonces es obligatoria la consulta vecinal previa al otorgamiento de la concesión, esto es, a la suscripción del contrato de concesión.
 - i) El proyecto afectaría directamente al Parque Central de Miraflores.
 - j) El proyecto afectaría directamente a la iglesia Virgen Milagrosa.
 - k) Hay indicios de irregularidades en el proceso del proyecto, porque el postor que quedó en el tercer lugar en el concurso ha resultado siendo el socio principal en el consorcio que fue declarado ganador (el que quedó en el segundo puesto), luego que se declaró desierto el proceso por no presentarse el postor que quedó en el primer lugar.

5) **Sobre la falta de enmallado del acantilado de Miraflores**

- a) No hay ningún vacío legal, ni confusión de competencias en cuanto a las autoridades de la Costa Verde. Hay competencias compartidas entre el Municipio de Lima y los municipios distritales ribereños, entre ellos el Municipio de Miraflores.

- b) El artículo 3° de la Ley 26306 dispone que es competencia de los municipios distritales ribereños de la Costa Verde emitir autorizaciones y adjudicar derechos que correspondan dentro de su respectiva jurisdicción, debiendo ser compatibles con el Plan Maestro de Desarrollo. La única atribución –en este extremo- que le da esta ley a la Autoridad del Proyecto Costa Verde es ratificar estas autorizaciones pero sólo en relación a la conformidad con el Plan Maestro de Desarrollo
- c) El 2011 se aprobó un proyecto para enmallado de los acantilados del distrito de Miraflores, que fue incluido en el Plan Anual de Contrataciones de dicho municipio para el año 2012 con el financiamiento necesario; pero que el alcalde de dicho distrito no ejecutó.



VIII. RECOMENDACIONES

- 1) Enviar el presente Informe al Municipio de Lima, y al Municipio de Miraflores, para que se inicien –de ser el caso- los procedimientos correspondientes.
- 2) Enviar el presente documento a la Contraloría General de la República a fin de que haga las investigaciones correspondientes conforme a sus atribuciones.

POR TANTO:

El Grupo de trabajo solicita que la Comisión de Fiscalización y Contraloría apruebe el presente Informe en todos sus extremos para el trámite y fines correspondientes.

Lima, 30 de abril de 2014.



YONHY LESCANO ANCIETA
Coordinador del Grupo de Trabajo



JOSUE GUTIÉRREZ CÓNDOR
Miembro Titular



MAURICIO MULDER BEDOYA
Miembro Titular



LUIS GALARRETA VELARDE
Miembro Titular



JULIO CÉSAR GAGÓ PÉREZ
Miembro Titular