

VISTO: El Expediente 267-2020-STPAD y con el Informe D000398-2022-MML-GA-SP de fecha 12 de octubre de 2022, emitido por la Subgerencia de Personal de la Municipalidad Metropolitana de Lima, respecto a la presunta falta administrativa disciplinaria imputada al servidor **Carlos Ángel Ramírez Alzamora Muñiz**; y,

CONSIDERANDO:

Que, mediante Ley 30057, Ley del Servicio Civil publicada el 04 de julio de 2013, se establece un Régimen Único Exclusivo para las personas que prestan servicios en las entidades públicas del Estado; así como, para aquellas que están encargadas de su gestión, del ejercicio de sus potestades y de la prestación de sus servicios a cargo de estas;

Que, a través Decreto Supremo 040-2014-PCM se aprobó el Reglamento General de la Ley, el cual entró en vigencia desde el 14 de septiembre de 2014, y es de aplicación a todos los servidores que tengan vínculo contractual con la entidad bajo el régimen de los Decretos Legislativos 276, 728, 1057 y Ley 30057;

Que, por otro lado, la Directiva 02-2015-SERVIR/GPGSC aprobada por Resolución de Presidencia Ejecutiva 101-2015-SERVIR-PE de fecha 20 de marzo de 2015 y sus modificatorias, que regula el "*Régimen Disciplinario y Procedimiento Sancionador de la Ley*", establece un conjunto de reglas procedimentales para llevar a cabo los procedimientos administrativos disciplinarios contra los servidores y ex servidores de las entidades públicas del Estado;

Antecedentes

Que, mediante Informe de Precalificación D000824-2021-MML-GA-SP-STPAD de fecha 18 de noviembre de 2021, la Secretaría Técnica del Procedimiento Administrativo Disciplinario recomendó el inicio del procedimiento administrativo disciplinario contra el servidor Carlos Ángel Ramírez Alzamora Muñiz, por la presunta comisión de la falta tipificada a través del literal d) del artículo 85 de la Ley 30057, Ley del Servicio Civil;

Que, mediante Resolución de Subgerencia D000990-2021-MML-GA-SP de fecha 19 de noviembre de 2021, la Subgerencia de Personal resolvió iniciar el procedimiento administrativo disciplinario al servidor Carlos Ángel Ramírez Alzamora Muñiz, de conformidad con lo establecido por la Secretaría Técnica del Procedimiento Administrativo Disciplinario; notificada con fecha 19 de noviembre de 2021, conjuntamente con el informe de precalificación y los antecedentes documentarios contenidos en el expediente administrativo;

Cargos imputados

Que, conforme se aprecia en los actuados, el **hecho imputado** incide en que el servidor Carlos Ángel Ramírez Alzamora Muñiz, en calidad de arquitecto del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte no Motorizado, habría elaborado el Informe 002-2018-CRAM-MML-GTU-PEMTNM de 7 de febrero de 2018, ratificando la opinión favorable emitida con el Memorándum 078-2018-MML-GTU-PEMTNM de 26 de enero de 2018, sin una debida evaluación, toda vez que el expediente técnico remitido para su valoración carecía del sustento técnico de diseño de una infraestructura ciclovial, en la memoria descriptiva, planos y demás documentos, la cual incluso no



correspondía a las metas previstas en la obra principal.

Que, como hecho concomitante, se aprecia que en mérito a su opinión favorable sin una debida evaluación, se propició la aprobación de partidas referidas a señales preventivas y pintado para ciclovía sobre las veredas (presupuestos adicionales 3 y 4) sin sustento técnico;

Que, al respecto, la imputación se sustentó en los siguientes medios probatorios:

- a) Mediante Oficio 472-2020-MML-OCI recibido por el Despacho de Alcaldía con fecha 20 de noviembre de 2020, el Órgano de Control Institucional, puso de conocimiento al Titular de la Entidad los hechos advertidos mediante el Informe de Control Específico 043-2020-0-2-0434-SCE, denominado: «*Servicio de control específico a hechos con presunta irregularidad a Municipalidad Metropolitana de Lima "Aprobación y ejecución de las partidas del ítem 7.00 señalización, incluidas en las prestaciones adicionales 3 y 4 de la Obra: Mejoramiento y rehabilitación de la Av. Argentina, distrito de Cercado de Lima, provincia de Lima – Lima"*»; señalándose que se habría evidenciado que funcionarios y servidores de la Gerencia de Proyectos y la Oficina de Asesoría Jurídica de INVERMET, propiciaron la aprobación de los presupuestos adicionales n.ºs 3 y 4, incluyendo sin sustento técnico y legal partidas referidas a señales preventivas y pintado para ciclovía sobre las veredas, que con previo pronunciamiento favorable de la jefa del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado, fue indebidamente incorporado en los planos de señalización del expediente técnico aprobado.
- b) En mérito al Contrato 004-2017-INVERMET-OBRA de 6 de diciembre de 2017, la empresa C.A.H. Contratistas Generales S.A., en adelante el contratista, se comprometió a ejecutar la obra por el monto de S/ 17 280 319,26, y en un plazo de ejecución de 150 días calendario, el cual había sido suspendido, por lo que fue computado desde el 26 de febrero de 2018, y se prorrogó hasta el 17 de diciembre de 2018, debido a la aprobación de siete (7) ampliaciones de plazo por un total de 144 días calendario; y cuya supervisión de la obra, se encontró a cargo del Consorcio Vial Argentina.
- c) A través del cuaderno de obra, mediante los asientos 1 y 2 de 25 de enero de 2018, y 4 y 6 de 26 y 27 de enero de 2018, respectivamente, el contratista manifestó situaciones que motivaron la suspensión del plazo de ejecución de la obra, entre otras razones, debido a la autorización parcial otorgada por la División de Obras y Redes Públicas de la Subgerencia de Autorizaciones Urbanas, en adelante DORP-SAU, y por diferencias en el levantamiento topográfico de verificación efectuado por el contratista, los que conllevaron a requerir el pronunciamiento previo del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado, en adelante PEMTNN, y modificar los planos con la información actualizada de la topografía, el que fue solicitado con el Memorando 136-2018-MML/GTU-SETT de 18 de enero de 2018, adjuntándose los informes y la versión digital del expediente técnico aprobado.
- d) La entonces jefe del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado mediante Memorandum 078-2018-MML-GTU-PEMTNN de 26 de enero de 2018, comunicó su opinión favorable a la Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte, quien al no contar con un informe técnico que evidencie la evaluación efectuada, a través del Memorando 227-2018-MML/GTU-SETT de 30 de enero de 2018 solicitó a la jefa del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado remita el informe técnico sustentatorio. En consecuencia, el 7 de febrero de 2018, con Memorandum 116-2018-MML-GTU-PEMTNN, la jefa del PEMTNN, respaldándose en el informe 002-2018-CRAM-MML-GTU-PEMTNN de esa misma fecha, elaborado por el arquitecto Carlos Ramírez Alzamora Muñiz, del área técnica del PEMTNN; reiteró su opinión favorable.
- e) En mérito a los pronunciamientos emitidos por el PEMTNN, se emitió la Autorización de ejecución de obras en áreas de uso público 537-2018-MML-GDU-SAU-DORP de 2 de febrero de 2018, autorizando el uso de toda el área de intervención para la ejecución de la obra.



- f) De acuerdo a la inspección física realizada el 6 de octubre de 2020 por la comisión de control a la ciclo vía unidireccional ejecutada sobre las veredas, así como del análisis efectuado por el especialista de la comisión de control mediante el Informe Técnico 001-2020-MML/OCI-SCEAEAR de 16 de octubre de 2020, se habría evidenciado discontinuidades en toda la extensión de la franja dispuesta para el tránsito en bicicleta, dado que por las condiciones del diseño geométrico, la ciclo vía en ambos sentidos, Lima a Callao, y viceversa, presenta tramos divididos con longitudes variables, siendo la mínima de 20 metros y la máxima de 300 metros, generando que la circulación sobre las veredas sea constantemente interrumpida hasta por una longitud de 200 metros, debido a propiedades de terceros, paraderos de buses, cámaras de Sedapal, interferencias con servicios públicos (53 postes de concreto y cabina telefónica) y en cada cruce de las intersecciones, además de cambios de dirección bruscos el Órgano de Control advierte que por el diseño geométrico de la vía, se generan constantes interrupciones en la ciclo vía unidireccional que evidencian su falta de continuidad, lo que afectaría directamente la comodidad del usuario y su seguridad, al tener que invadir el espacio de la vereda para el peatón, o calzada vehicular, afectándose así también el nivel de servicio de la infraestructura destinada al tránsito peatonal y vehicular, conforme se aprecian en las imágenes de 2 y 3 del Informe de Control Específico 043-2020-0-2-0434-SCE.

Que, mediante Informe de Control Específico 043-2020-0-2-0434-SCE se ha reportado que el servidor Carlos Ángel Ramírez Alzamora Muñiz habría inobservado la siguiente normativa:

- **Numerales 6, subnumerales 6.1, 6.3, 6.9 y 6.11, y 7, subnumeral 7.5 de la Norma Técnica CE.030 "Obras especiales y complementarias del Reglamento Nacional de Edificaciones", aprobado mediante Decreto Supremo 005-2014-VIVIENDA; que señalan:**
 - 6. Lineamientos técnicos para el diseño y construcción de ciclo vías.**
 - 6.1** En el Plan de Desarrollo Urbano Municipal Provincial y/o en el Plan de Desarrollo Urbano Municipal Distrital se pueden establecer las vías urbanas que incluirán ciclo vías, para las cuales se debe tener en cuenta lo siguiente:

Para ciclo vías dispuestas en ambos lados de la vía (a fin de segregar al ciclista del transporte motorizado), se deberá considerar un ancho mínimo efectivo de 1,50 m. para cada una.
[...]
 - 6.3** Las ciclo vías que se ubiquen junto a las veredas deberán incluir elementos de segregación (por ejemplo: diferencia de nivel, bolardeos, jardines, etc.) para separarse de estas.
[...]
 - 6.9** Las ciclo vías deberán tener continuidad en las cabeceras o martillos (mediante rampas u otras soluciones que el profesional responsable considere) priorizando el desplazamiento peatonal.
 - 6.11** El radio de giro de una ciclo vía estará definido por el estudio técnico del profesional responsable del diseño y nunca podrá ser menor a 3,00 metros.
[...]
 - 7. Anexos informativos.**
 - 7.5** Se recomienda que en la elaboración de los planes urbanos municipales se vea la posibilidad de generar una red o circuito de ciclo vías (en todo caso, conectar la nueva ciclo vía proyectada a la red de ciclo vías existente en la zona urbana). Asimismo, se recomienda incluir en el diseño de las ciclo vías de acuerdo a la demanda de viajes.
- **Artículos 10, 20, 27, 31, numerales 31.1.1, 31.1.2, 31.1.3, 31.1.4 y 31.1.5, y artículo 32 de la**

Ordenanza 1851, Ordenanza para la promoción de movilidad sostenible y eficiente a través de la recuperación y uso de espacios públicos para el transporte no motorizado en bicicleta en la provincia de Lima Metropolitana y la permanencia del Programa de Ciclovías Recreativas de Lima.

Artículo 10.-Atribuciones de la GTU en su materia de movilidad sostenible

10.1 [...] el PEMTNM evaluará los aspectos que en materia movilidad sostenible no motorizada contengan los Estudios de Tránsito y Transporte, mismo que además deberán ser detallados en un título específico de la memoria descriptiva del esquema de los Estudios de Impacto Vial. [...]

Artículo 20.- Autorización para la circulación en las aceras

20.1. Únicamente cabe autorizarla circulación de vehículos menores no motorizados en las aceras cuando:

20.1.1. El ancho de paso libre sea superior a tres (3) metros. [...]

Artículo 27.- De sus atribuciones [...]

27.4. A fin de obtener la opinión técnica favorable referida en el presente artículo sobre la propuesta de infraestructura ciclovial y complementaria, el interesado solicitará al PEMTNM la evaluación de los aspectos que en materia movilidad sostenible no motorizada contenga el expediente, los mismos que deberán ser detallados en un título específico de la Memoria Descriptiva de la Obra. [...]

Artículo 31.- Principios para el diseño de la infraestructura ciclovial y complementaria [...] 31.1.1.

Principio de infraestructura para la movilidad coherente.- El diseño de la infraestructura ciclovial y complementaria deberá tener por finalidad la continuidad y consistencia respecto de los demás elementos de la vía. La coherencia en la infraestructura ciclovial y complementaria implica: i) conexión, es decir, todos los orígenes y destinos deben estar conectados [...] **31.1.2. Principio de infraestructura para la movilidad directa.-** La infraestructura ciclista debe trazar una ruta lo más directa posible y las demoras en las intersecciones deben ser cortas. Debe además tenerse en cuenta que todos los factores que influyen en el tiempo de viaje son parte del concepto de rutas directas y que la provisión de rutas directas es muy importante, ya que se ha comprobado que la movilidad no motorizada tiene bajos niveles de resiliencia a las desviaciones y retrasos, y que siempre buscan acortar el tiempo de trayecto. **31.1.3. Principio de infraestructura para la movilidad segura.-** [...] Por tanto, el diseño de infraestructura ciclovial debe procurar generar la segregación física o señalización, así como las intersecciones conflictivas. **31.1.4. Principio de infraestructura para la movilidad cómoda.-** [...] atendiendo a las características técnicas de construcción más beneficiosas, como lo son el ancho suficiente y el pavimento parejo, así como priorizando las medidas que promuevan su circulación fluida. **31.1.5. Principio de infraestructura para la movilidad atractiva.-** El diseño y construcción de la infraestructura ciclovial debe procurar recoger las experiencias y percepciones de los conductores de vehículos no motorizados a fin de incorporar en la infraestructura los elementos que de acuerdo a estas percepciones determinan un entorno amable.

- **Numeral 4, subnumerales 4.1.3, 4.3.2 y 4.7 del Manual de Criterios de Diseño de Infraestructura Ciclo-inclusiva y Guía de Circulación del Ciclista, aprobado por Resolución de Gerencia 311-2017-MML/GTU.**

4. Lineamientos y criterios de diseño ciclo-inclusivo

[...]

4.1.3. El entorno Urbano

[...]

Se han definido cinco requisitos principales (CROW, 2007) o criterios de diseño que permiten medir si las condiciones del entorno son adecuadas para la circulación en bicicleta o ciclo-inclusivas.

Las **rutas seguras** evitan conflictos entre ciclistas y los demás actores de la vía (peatones y motorizados) y priorizan a los más vulnerables (peatones y ciclistas). Esta condición se debe garantizar con mayor atención en las intersecciones.

Las **rutas coherentes** conectan los principales puntos de origen con los de destino y guían al ciclista de manera lógica durante su recorrido y especialmente en las intersecciones. Este requisito garantiza claridad, continuidad y seguridad a los usuarios.

Las **rutas directas** reducen tiempo y distancia de desplazamiento. Se deben evitar desvíos o detenciones innecesarios que afectan y demandan un mayor esfuerzo físico del ciclista.

Las **rutas cómodas** permiten avanzar a un ritmo constante, evitando paradas o reducciones de velocidad constantes y cambios fuertes o bruscos de nivel o de textura en el pavimento, de manera que el recorrido sea agradable y motive a los ciclistas a incrementar sus viajes y frecuencia de uso.

Las **rutas atractivas** se garantizan en gran parte con el cumplimiento de los requisitos anteriores y se fortalecen con entornos o ambientes seguros (en términos de seguridad personal), amigables, iluminados, con manejo paisajístico adecuado (arborización).

[...]

4.3.2 Vías Segregadas

[...]

Cicloacera y Ciclosenda

Por estar integradas a la vereda o en espacios compartidos con peatones, se deben planear en entornos con bajo flujo peatonal o que cuenten con el ancho necesario para garantizar la circulación cómoda y segura tanto de ciclistas como de peatones, según lo establecido en el Reglamento Nacional de Edificaciones. En las cicloaceras, es necesario reducir al mínimo los cambios de nivel (rampas con pendientes máximas del 8% o instalación de pasos pompeyanos) y solucionar de manera adecuada y casi puntual cada intersección para no generar conflictos con peatones, quienes siempre tendrán la prioridad en las veredas.

[...]

4.7. Posibles tratamientos ante paradas de transporte público

Cuando el transporte público, los ciclistas y los peatones interactúan o comparten espacios es necesario tomar acciones para evitar conflictos producto de sus diferentes formas de desplazamiento. Las paradas de transporte público y las vías ciclistas representan uno de los casos más recurrentes. [...] Otra posibilidad es desviar la cicloavía para que no entre en conflicto con la parada (ya sea permitiendo que se desvíe dentro de la acera [...]).

Que, en ese sentido, el procedimiento administrativo disciplinario fue instaurado en mérito a que el servidor imputado, presuntamente, habría cometido la **falta disciplinaria** tipificada en el literal d) del artículo 85 de la Ley 30057, Ley del Servicio Civil, que señala: «Son faltas de carácter disciplinario que, según su gravedad, pueden ser sancionadas con suspensión temporal o con destitución, previo proceso administrativo: [...] d) La negligencia en el desempeño de las funciones»; ante la negligencia en sus funciones establecidas en los Términos de Referencia del Contrato Administrativo de Servicios de 4 de mayo de 2017, siguientes: «3. Actividades del servicio a prestar, principales funciones a desarrollar: [...] b. Elaboración de diseños de infraestructura en transporte no motorizado (ciclovías, ciclocarriles, tráfico calmado, etc.), [...] d. Elaboración de informes de evaluación de proyectos de transporte no motorizado [...] g. Las demás que le asigne el superior jerárquico»;

Descargos y alegaciones del investigado en fase instructiva



Que, es preciso considerar que, mediante Carta D00021-2022-MML-GA-SP-STPAD de fecha 16 de febrero de 2022, la Secretaría Técnica del Procedimiento Administrativo Disciplinario, remitió los actuados del expediente a la dirección del servidor investigado signada en el Sistema Administrativo Financiero Municipal (SAFIM), sin perjuicio de la notificación realizada el 19 de noviembre de 2021, a razón que la persona que se encontraba en el domicilio consignado ante Reniec se negó a recibir el acto notificado;

Que, el servidor ha presentado descargos a través del Documento Simple 2022-0035014 de fecha 4 de marzo de 2022; señalando:

- 1) Que el acto de notificación de fecha 19 de noviembre de 2021 se encontraría viciado, puesto que: i) se debió efectuar la notificación personal al domicilio que consta en el SAFIM de la Municipalidad de Lima Metropolitana; ii) el notificador incumplió con dejar el "preaviso" y regresar en una nueva fecha; y, iii) el notificador nunca llegó al domicilio sito en Malecón Armendáriz 211, ya que no se especificó el interior o departamento.
- 2) Que la imputación quebrantaría el principio de tipicidad, puesto que no es posible subsumir la conducta de negligencia en el desempeño de las funciones en normas de carácter funcional contenidas en instrumentos de gestión interna.
- 3) Que el requerimiento de la Subgerencia de Estudios de Tránsito y Transporte efectuado mediante Memorando 227-2018-MML/GTU-SETT, se relaciona a un pedido de informe técnico respecto al Documento Simple 365886-2017, sobre la solicitud de autorización de interferencia de vías para la ejecución de la obra ya que esta podría afectar la ciclovía existente en la Av. Argentina.

En ese sentido, la opinión vertida en su informe correspondía únicamente a un pronunciamiento de evaluación referente a que se verifique, de la documentación presentada por la empresa CAH Contratistas Generales SA (entre ellas, la memoria descriptiva de la obra e interferencia y planos), que con la interrupción o alteración del tránsito de vehículos y peatones, los usuarios de la ciclovía existente en la Av. Argentina se encuentren salvaguardadas.

Es por ello que, para la emisión del Informe 002-2018-CRAM-MML-GTU-PEMTNM de fecha 7 de febrero de 2018, únicamente se verificó que el proyecto, al momento de interferir la vía, adoptó medidas o provisiones necesarias para los peatones, ciclistas; concluyéndose que se cumple con mantener la ciclovía existente e inclusive mejora su trazo al considerar mayor área de amortiguamiento, siendo que en ningún momento se indicó textualmente el término "opinión favorable".

Alegaciones del investigado en fase sancionadora

Que, esta Subgerencia de Personal, en calidad de Órgano Sancionador del procedimiento administrativo disciplinario, y en cumplimiento de lo dispuesto en el literal b) del artículo 106 y el artículo 112 del Reglamento General de la Ley 30057, Ley del Servicio Civil, concordante con el subnumeral 17.1 del numeral 17 de la Directiva 002-2015-SERVIR/GPGSC "Régimen Disciplinario y Procedimiento Sancionador de la Ley 30057, Ley del Servicio Civil", versión actualizada aprobada con Resolución de Presidencia Ejecutiva 092-2016-SERVIR-PE de fecha 21 de junio de 2016, a través de la Carta D00192-2022-MML-GMM de fecha 20 de octubre de 2022, puso de conocimiento al servidor imputado el Informe D00398-2022-MML-GA-SP de fecha 12 de octubre de 2022, emitido por la Subgerencia de Personal, en calidad de Órgano Instructor, con la finalidad que tome conocimiento del mismo y ejerza su derecho de defensa;



Que, mediante Documento Simple 2022-0178184 de fecha 26 de octubre de 2022, el servidor investigado reiteró los argumentos de descargos, añadiendo las alegaciones siguientes:

- 1) Que, respecto a la notificación del acto de inicio de PAD, queda establecido que el notificador llegó a la dirección consignada en el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil, siendo "Malecón Armendáriz 211, Miraflores", siendo que en el propio Reniec no se especifica algún interior o departamento, por lo que debió procederse a la notificación mediante publicación.
- 2) Que, el Informe 02-2018-CRAM-MML-GTU-PEMTNM del 7 de febrero de 2018 se dio en mérito a una consulta sobre interferencia de vías, por lo que: **a)** no se ha afectado la Norma Técnica CE.30 del Decreto Supremo 005-2014-VIVIENDA sobre Lineamientos Técnicos para el Diseño y Construcción de Ciclovías, la Ordenanza 1861, o el Manual de Criterios de Diseño de Infraestructura Ciclo - Inclusiva y Guía de Circulación del Ciclista, aprobado por Resolución de Gerencia 311-2017-MML/GTU; **b)** para su emisión se verificó que al momento de interferir la vía se adoptaron medidas o previsiones necesarias para los peatones y ciclistas.
- 3) Que, mediante el Informe 02-2018-CRAM-MML-GTU-PEMTNM del 7 de febrero de 2018, se atendió un requerimiento para complementar la opinión dada mediante Memorando 78-2018-MML-PEMTNM, en relación a que la empresa CAH Contratistas Generales SA presentó solicitud de autorización de interferencia de vías para la ejecución de la obra en mención y que la obra podría afectar la ciclovía existente en la Av. Argentina.
- 4) Que, se afectó el debido procedimiento en tanto no se le ha remitido los apéndices del Informe de Control Específico 043-2020-0-2-0434-SCE al inicio del PAD.
- 5) Que, la potestad disciplinaria habría prescrito al haberse instaurado el procedimiento disciplinario luego de transcurridos los tres (3) años desde la comisión de la falta imputada;

Análisis de las cuestiones previas planteadas

Que, bajo el principio de celeridad, y por razones de orden lógico y procedimental, resulta meritorio considerar primero los cuestionamientos del servidor imputado que repercutan en una posible vulneración al principio de legalidad; toda vez que carecería de sentido el efectuar el análisis de deslinde de responsabilidad para luego devenir en la existencia de un vicio procedimental de validez. En ese sentido, se deberá analizar como cuestiones previas, las siguientes alegaciones:

- 1) *Si el acto de notificación de fecha 19 de noviembre de 2021 se encontraría viciado, puesto que: i) se debió efectuar la notificación personal al domicilio que consta en el SAFIM de la Municipalidad de Lima Metropolitana; ii) el notificador incumplió con dejar el "preaviso" y regresar en una nueva fecha; iii) el notificador nunca llegó al domicilio sito en Malecón Armendariz 211, ya que no se especificó el interior o departamento; iv) al no haberse especificado el domicilio ante Reniec, se debió notificar mediante publicación (edicto).*

Al respecto, es preciso señalar que el numeral 21.1 del artículo 21 del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (TUO de la LPAG), señala que la notificación personal se hará en el domicilio que conste en el expediente, o en el último domicilio que la persona a quien deba notificar haya señalado ante el órgano administrativo en otro procedimiento análogo en la propia entidad dentro del último año; siendo que en caso que el administrado no haya indicado domicilio, se deberá emplear el domicilio señalado en el Documento Nacional de Identidad (DNI) del administrado.

En ese sentido, es preciso señalar que el procedimiento administrativo disciplinario se inicia de oficio, y



en mérito a ello, en el expediente administrativo no obra algún domicilio que el servidor investigado haya señalado para efecto de notificaciones (máxime que su participación inicia con la notificación del acto de instauración de PAD). Asimismo, no existe otro procedimiento disciplinario en trámite respecto al servidor investigado del cual se pueda extraer la consignación de un domicilio señalado por el referido. En ese sentido, para el presente procedimiento administrativo disciplinario, el servidor investigado no ha indicado domicilio (hasta antes de la presentación de sus descargos), por lo cual, el acto de inicio de PAD debió notificarse en el domicilio señalado en el DNI del servidor y no en la dirección consignada en el SAFIM de la Municipalidad Metropolitana de Lima, ya que el artículo 20 del TUO de la LPAG no otorga eficacia a los actos notificados a domicilios consignados a la Entidad respecto de otros procedimientos que no sean análogos.

Ahora bien, conforme se aprecia en el expediente, el notificador no dejó algún aviso de nueva visita, toda vez que no resultaba necesario; puesto que conforme al numeral 21.3 del artículo 21 del TUO de la LPAG, si la persona que se encuentra en el domicilio se niega a firmar o recibir copia del acto notificado, se hará constar así en el acta, teniéndose por bien notificado. Cabe precisar que, conforme al numeral 21.5 del TUO la LPAG indica que el aviso de nueva fecha se realiza únicamente en caso de no encontrar al administrado u otra persona en el domicilio, por lo que no resulta aplicable la regla al presente caso, ya que del acta de notificación se aprecia consignado lo siguiente: «Recepcionista indica no conocer al administrado, se niega a recibir, se adjunta evidencia», dejándose constancia de las características del lugar donde se ha notificado, asimismo, se adjuntó una fotografía de la persona que se negó a recibir la documentación y otra fotografía del inmueble al que se dirigió la notificación.

Por otro lado, se aprecia que el notificador sí llegó al domicilio que el servidor investigado consignó ante RENIEC, es decir, Malecón Armendáriz 211 del distrito de Miraflores. Al respecto, obra en el expediente una copia del Informe de Consulta del Registro Nacional de Identificación y Estado Civil donde se aprecia que la dirección domiciliaria del servidor investigado es "Malecón Armendáriz 211, Miraflores" sin la indicación de algún interior o departamento, por lo que se colige que es el domicilio consignado por el servidor ante Reniec. En dicho contexto, si actualmente dicha ubicación no se constituye como su domicilio habitual, corresponde al servidor soportar la carga de las notificaciones efectuadas conforme al numeral 21.1 del artículo 21 del TUO de la LPAG, en tanto no haya realizado el trámite de cambio o rectificación de domicilio ante la autoridad administrativa competente;

En ese sentido, se concluye que el acto de notificación de fecha 19 de noviembre de 2021 se encuentra válidamente efectuado, puesto que: **i)** se notificó al domicilio que el servidor investigado cuenta en su DNI, al no haber señalado hasta ese momento otra dirección domiciliaria en el presente procedimiento administrativo disciplinario o en otro análogo; **ii)** el notificador no tuvo la obligación de dejar un aviso y notificar en nueva fecha, toda vez que la persona que se encontraba en el domicilio se negó a recibir la notificación; y, **iii)** el notificador llegó al domicilio sito en Malecón Armendáriz 211, siendo que ante Reniec el servidor investigado no especificó algún interior o departamento.

- 2) *Si la imputación quebranta el principio de tipicidad, en mérito a que no sería posible subsumir la conducta de negligencia en el desempeño de las funciones en normas de carácter funcional contenidas en instrumentos de gestión interna.*

Al respecto, el Tribunal del Servicio Civil mediante Resolución de Sala Plena 001-2019-SERVIR/TSC, ha señalado expresamente que «31. [...] en los casos en los que las entidades estatales imputen la falta disciplinaria sustentada en la negligencia en el desempeño de las funciones, deben especificar con

claridad y precisión las normas complementarias a las que se remiten, cuidando que se contemplen las funciones que las normas de organización interna de la entidad ha establecido para sus servidores y funcionarios [...] 33. [...] las funciones son aquellas actividades o labores vinculadas al ejercicio de las tareas en un puesto de trabajo, descritas en los instrumentos de gestión de cada entidad. (El subrayado es propio).

En ese sentido, se advierte que para la imputación de la falta disciplinaria sobre "negligencia en el desempeño de las funciones" se debe señalar cuáles serían las funciones sobre las cuales el servidor habría sido negligente, utilizando para ello las funciones descritas en los instrumentos de gestión interna. En consecuencia, la imputación no ha quebrantado el principio de tipicidad.

Cabe precisar que, en el presente caso, la falta disciplinaria se habría generado en mérito a la negligencia en el desempeño de sus funciones establecidas en los Términos de Referencia del Contrato Administrativo de Servicios de 4 de mayo de 2017, siguientes: «3. *Actividades del servicio a prestar, principales funciones a desarrollar: [...] d. Elaboración de informes de evaluación de proyectos de transporte no motorizado [...] g. Las demás que le asigne el superior jerárquico*».

- 3) *Si se afectó el debido procedimiento en tanto no se le ha remitido los apéndices del Informe de Control Específico 043-2020-0-2-0434-SCE al inicio del PAD.*

Al respecto, es preciso tener en consideración que el numeral 1.19 del artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG, señala que la autoridad administrativa está obligada a facilitar información a los administrados que son parte en un procedimiento administrativo tramitado ante ellas, para que en cualquier momento del referido procedimiento puedan conocer su estado de tramitación y a acceder y obtener copias de los documentos contenidos en dicho procedimiento.

Ahora bien, se debe advertir que el Tribunal del Servicio Civil, mediante Resolución 01000-2018-SERVIR/TSC-Segunda Sala, en referencia al enunciado normativo precitado, ha señalado: «38. Siendo así, si bien el impugnante alegó que no se le adjuntó la documentación necesaria para poder ejercer su derecho de defensa al momento de instaurarle el procedimiento administrativo disciplinario, pudo acceder al expediente administrativo en cualquier etapa del procedimiento y tomar conocimiento de los hechos que le atribuyeron, sin embargo, no se aprecia documento alguno que el impugnante haya solicitado acceso al expediente para tomar conocimiento de los actuados».

En ese sentido, bajo los criterios establecidos por el Tribunal del Servicio Civil, aplicados al presente caso, se colige la inexistencia de afectación al debido procedimiento, ya que el servidor investigado no ha solicitado la remisión de los apéndices del Informe de Control Específico 043-2020-0-2-0434-SCE; máxime que se aprecia que el referido ha tomado conocimiento de la documentación sustentatoria, toda vez que ha sido alegada a través de sus descargos.

- 4) *Si la potestad disciplinaria ha prescrito al haberse instaurado el procedimiento disciplinario luego de transcurridos los tres (3) años desde la comisión de la falta imputada.*

Al respecto, es preciso tener en cuenta que el Tribunal del Servicio Civil, ha establecido como precedente de observancia obligatoria, mediante el fundamento 26 de la Resolución de Sala Plena 001-2016-SERVIR/TSC, que «[...] mientras no hubiera prescrito la potestad disciplinaria por haber transcurrido tres (3) años desde la comisión de la falta, las entidades contarán con un (1) año para iniciar procedimiento



administrativo disciplinario si conocieran de la falta dentro del periodo de los tres (3) años».

Asimismo, de forma ilustrativa, en el fundamento 27 de la referida Resolución de Sala Plena 001-2016-SERVIR/TSC, el Tribunal del Servicio Civil ha ilustrado a través del "Supuesto 1" la posibilidad de un plazo "extendido" de la prescripción, el cual opera cuando la toma de conocimiento de la falta se produce previo al cumplimiento de los tres (3) años de su comisión; lo cual ha sucedido en el presente caso, toda vez que mediante Oficio 472-2020-MML-OCI recibido por el Despacho de Alcaldía con fecha 20 de noviembre de 2020, el Órgano de Control Institucional, puso de conocimiento al Titular de la Entidad los hechos advertidos mediante el Informe de Control Específico 043-2020-0-2-0434-SCE; por lo que, el plazo para iniciar el PAD vencía el 20 de noviembre de 2021. En consecuencia, el presente procedimiento disciplinario se ha instaurado dentro del plazo habilitante;

En dicho contexto, es preciso considerar que el numeral 10.1 de la Directiva 02-2015-SERVIR/GPGSC, señala que cuando la denuncia proviene de una autoridad de control, se entiende que la entidad conoció de la comisión de la falta cuando el informe de control es recibido por el funcionario público a cargo de la conducción de la entidad.

Análisis de la determinación de responsabilidad disciplinaria

Que, habiéndose absuelto las cuestiones previas, teniéndose estas por saneadas, corresponde realizar el análisis de la determinación de responsabilidad, en mérito a los cargos imputados junto con los medios probatorios recabados en etapa previa y a lo largo del procedimiento administrativo disciplinario, en contraste con los argumentos de defensa planteados por el servidor investigado, de ser el caso. Es decir, resulta necesario analizar si el hecho imputado, cuenta con un sustento probatorio suficiente que permita determinar la comisión de la falta disciplinaria;

Que, en mérito a los argumentos de defensa presentados, se considera tener a bien como hechos no controvertidos, teniéndose por probados, los siguientes: **i)** Que el servidor investigado elaboró, emitió y firmó el Informe 002-2018-CRAM-MML-GTU-PEMTNM de fecha 7 de febrero de 2018; **ii)** Que a través del Informe 002-2018-CRAM-MML-GTU-PEMTNM, el servidor investigado concluyó que el proyecto denominado "Mejoramiento y Rehabilitación de la Av. Argentina en el Cercado de Lima - Provincia de Lima - Lima" cumple con mantener la ciclovía existente e inclusive mejora su trazo al considerar mayor área de amortiguamiento; y, **iii)** Que para la emisión del Informe 002-2018-CRAM-MML-GTU-PEMTNM de fecha 7 de febrero de 2018 se debía verificar la documentación presentada por la empresa CAH Contratistas Generales SA (entre ellas, la memoria descriptiva de la obra e interferencia y planos);

Que, en ese sentido, es preciso señalar que constituyen puntos controvertidos materia de análisis, determinar: **i)** Si el expediente técnico remitido al servidor investigado para su evaluación, respecto al proyecto "Mejoramiento y Rehabilitación de la Av. Argentina en el Cercado de Lima - Provincia de Lima - Lima", carecía de sustento técnico de diseño de una infraestructura ciclovial; **ii)** si con el proyecto "Mejoramiento y Rehabilitación de la Av. Argentina en el Cercado de Lima - Provincia de Lima - Lima" se generaba alguna afectación hacia los usuarios de la ciclovía en la Av. Argentina, que pudo haber sido prevista por el servidor investigado; y, **iii)** Si resultaría imputable al servidor investigado el hecho que el diseño de la infraestructura ciclovía remitida para su valoración correspondía a las metas previstas en la obra principal del proyecto "Mejoramiento y Rehabilitación de la Av. Argentina en el Cercado de Lima - Provincia de Lima - Lima";

Que, en ese sentido, es preciso señalar que el proyecto "Mejoramiento y Rehabilitación de la Av. Argentina en el



Cercado de Lima - Provincia de Lima - Lima" no tenía por fin inicial modificar las ciclovías en la Av. Argentina; no obstante, a través del cuaderno de obra, mediante los asientos 1 y 2 de 25 de enero de 2018, y 4 y 6 de 26 y 27 de enero de 2018, respectivamente, el contratista manifestó situaciones que motivaron la suspensión del plazo de ejecución de la obra, entre otras razones, debido a la autorización parcial otorgada por la División de Obras y Redes Públicas de la Subgerencia de Autorizaciones Urbanas, en adelante DORP-SAU, y por diferencias en el levantamiento topográfico de verificación efectuado por el contratista, los que conllevaron a requerir el pronunciamiento previo del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado (PEMTNM), y modificar los planos con la información actualizada de la topografía. Es por ello que se solicitó la aprobación del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado, puesto que la modificación de los planos podría afectar a las ciclovías de la Av. Argentina;

Que, es por ello que, al incorporarse en los planos de Señalización SN-01, 02, 03/04, 05, 06, 07,08 y 09, una franja para ciclovía en las veredas, se consideró la circulación del transporte en bicicleta en el espacio previsto para el tránsito de los peatones, a pesar que no correspondía a las metas de la obra principal. No obstante, el hecho que se haya considerado una franja para ciclovías como prestaciones adicionales al proyecto "Mejoramiento y Rehabilitación de la Av. Argentina en el Cercado de Lima - Provincia de Lima - Lima" sin que ello corresponda a las metas previstas en la obra principal del proyecto, no le resultaría imputable al servidor investigado, toda vez que el referido tuvo la condición de arquitecto del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado (PEMTNM), por lo que sus opiniones debían de incidir únicamente en el diseño ciclovial propuesto, sin evaluar las metas de la obra principal o si estas debían constituirse como prestaciones adicionales;

Que, habiéndose delimitado el hecho materia de investigación, es preciso señalar que mediante el Informe Técnico 001-2020-MML/OCI-SCEAEAR de fecha 16 de octubre de 2020, se habría evidenciado discontinuidades en toda la extensión de la franja dispuesta para el tránsito en bicicleta, dado que por las condiciones del diseño geométrico, la ciclovía en ambos sentidos, Lima a Callao, y viceversa, presenta tramos divididos con longitudes variables, siendo la mínima de 20 metros y la máxima de 300 metros, generando que la circulación sobre las veredas sea constantemente interrumpida hasta por una longitud de 200 metros, debido a propiedades de terceros, paraderos de buses, cámaras de Sedapal, interferencias con servicios públicos (53 postes de concreto y cabina telefónica) y en cada cruce de las intersecciones, además de cambios de dirección bruscos, como se detalla en el siguiente cuadro:

Discontinuidades e interrupciones existentes en la ciclovía unidireccional ejecutada sobre veredas

Ciclovía unidireccional	Sentido Lima a Callao		Sentido Callao a Lima	
	Longitud de tramo sin discontinuidades	Interrupciones existentes	Longitud de tramo sin discontinuidades	Interrupciones existentes
Entre: Plaza Ramón Castilla y Av. Cárcamo	No cuenta con ciclovía unidireccional		No cuenta con ciclovía unidireccional	
Entre: Av. Cárcamo y Av. Dueñas (*)	Máximo: 120 metros Mínimo: 20 metros	Longitud máxima de interrupciones: 30 metros, por presencia de cámaras de Sedapal, paradero de buses y en cada cruce con intersecciones.	Máximo: 270 metros Mínimo: 70 metros	Longitud máxima de interrupciones: 40 metros, por paradero de buses y en cada cruce con intersecciones.
Entre: Av. Dueñas y Av. Universitaria	Máximo: 300 metros Mínimo: 30 metros	Longitud máxima de interrupciones: 200 metros, por propiedad de terceros, paradero de buses y en cada cruce con intersecciones.	No cuenta con ciclovía unidireccional	

(*) La ciclovía unidireccional en el sentido Lima a Callao, inicia en el jirón Beltrán.

Fuente: Informe Técnico n.º 001-2020-MML/OCI-SCEAEAR de 16 de octubre de 2020 (Apéndice n.º 15).

Elaborado por: Comisión de Control.



Que, ahora bien, el servidor investigado no se ha pronunciado respecto a las observaciones técnicas advertidas, limitándose a señalar que la opinión vertida en su informe correspondía únicamente a un pronunciamiento de evaluación referente a que se verifique que con la interrupción o alteración del tránsito de vehículos y peatones, los usuarios de la ciclovía existente en la Av. Argentina "se encuentren salvaguardadas" [sic];

Que, no obstante, a través de la documentación remitida por la Comisión de Control, se advirtió que por el diseño geométrico de la vía, se generaron constantes interrupciones en la ciclovía unidireccional que evidencian su falta de continuidad, lo que afectaría directamente la comodidad del usuario y su seguridad, al tener que invadir el espacio de la vereda para el peatón, o calzada vehicular, afectándose así también el nivel de servicio de la infraestructura destinada al tránsito peatonal y vehicular, conforme se aprecian en las imágenes de 2 y 3 del Informe de Control Específico 043-2020-0-2-0434-SCE, las cuales se plasman a continuación:

Discontinuidades de la ciclovía unidireccional por interrupciones propias del diseño geométrico



Fuente: Informe Técnico n.º 001-2020-MML/OCI-SCEA-EAR de 16 de octubre de 2020 (Apéndice n.º 15).
Elaborado por: Comisión de Control.



Ciclovía sin ruta de retorno en el sentido Callao a Lima, e interrupciones por interferencia con servicios públicos



En el sentido Callao a Lima, no existe ciclovía unidireccional de retorno desde la avenida Universitaria a la avenida Nicolás Dueñas, debido a ellos los usuarios deben circular por la calzada.

El diseño geométrico de las veredas en el sentido Callao a Lima, desde la avenida Universitaria a la avenida Nicolás Dueñas, tienen ancho de 2 metros siendo insuficiente el espacio para la franja de ciclovía.



En ambos sentidos de las ciclovías unidireccionales existen interferencias de servicios públicos que interrumpen su continuidad.

Se contabilizaron un total de 53 postes y 1 cabina telefónica que interrumpen la ciclovía unidireccional.

Fuente: Informe Técnico n.º 001-2020-MML/OCI-SCEA-EAR de 16 de octubre de 2020 (Apéndice n.º 15).
Elaborado por: Comisión de Control.

Que, en mérito a las observaciones señaladas, conforme ha sido señalado por el Órgano de Control Institucional, el expediente técnico remitido para la evaluación carecía del sustento técnico de diseño de una infraestructura ciclovial, en la memoria descriptiva, planos y demás documentos; lo cual no fue evaluado por el servidor investigado, quien pudo haber previsto que con el proyecto "Mejoramiento y Rehabilitación de la Av. Argentina en el Cercado de Lima - Provincia de Lima - Lima" se generaba afectación hacia los usuarios de la ciclovía en la Av. Argentina;

Que, a mayor abundamiento, conviene precisar que el referido proyecto fue remitido al Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado precisamente para evaluar si las obras de construcción afectarían la ciclovía existente en la Av. Argentina; tal es así que mediante Memorando 136-2018-MML/GTU-SETT de fecha 18 de enero de 2018, la Subgerente de Estudios de Tránsito, informó a la jefa del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado, Jenny Samanez Gonzales Vigil, que INVERMET ha desarrollado el proyecto "Mejoramiento y rehabilitación de la Av. Argentina en el Cercado de Lima, provincia de Lima - Lima", tramo desde la Av. Universitaria hasta la Plaza Ramón Castilla, señalando expresamente que «se ha identificado que el módulo ciclovía establecido en las secciones viales normativas de la Av. Argentina (C-02-A24, C-03-A24 y A-21) se vería afectado»;

Que, en ese sentido, se concluye que el servidor Carlos Ángel Ramírez Alzamora Muñoz, en calidad de arquitecto del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte no Motorizado, elaboró el Informe 002-2018-CRAM-MML-GTU-PEMTNM de 7 de febrero de 2018, ratificando la opinión favorable emitida con el Memorandum 078-2018-MML-GTU-PEMTNM de 26 de enero de 2018, sin una debida evaluación, toda vez que el expediente técnico remitido para su valoración carecía del sustento técnico de diseño de una infraestructura ciclovial, en la memoria descriptiva, planos y demás documentos; con lo cual se propició la aprobación de partidas referidas a señales

preventivas y pintado para ciclovía sobre las veredas (presupuestos adicionales 3 y 4) sin sustento técnico, generando las observaciones señaladas previamente; con ello, habría sido negligente en el desempeño de sus funciones establecidas en los Términos de Referencia del Contrato Administrativo de Servicios de 4 de mayo de 2017, siguientes: «3. Actividades del servicio a prestar, principales funciones a desarrollar: [...] d. Elaboración de informes de evaluación de proyectos de transporte no motorizado [...] g. Las demás que le asigne el superior jerárquico»;

Análisis de la determinación de sanción

Que, habiéndose determinado la responsabilidad disciplinaria por los hechos imputados, resulta necesario considerar que los principios de razonabilidad y proporcionalidad constituyen un límite a la potestad sancionadora, los cuales garantizan que la medida disciplinaria impuesta guarde correspondencia con los hechos. En ese sentido, se hace indispensable considerar que el artículo 103 del Reglamento de la Ley del Servicio Civil, señala que se debe graduar la sanción observando los siguientes criterios, previstos en los artículos 87 y 91 de la Ley 30057, Ley del Servicio Civil;

Que, el artículo 87 de la Ley n.º 30057, Ley del Servicio Civil, señala que la sanción aplicable debe ser proporcional a la falta cometida y se determina evaluando la existencia de las condiciones sujetas a evaluación al caso concreto. Para tal efecto, el Tribunal del Servicio Civil, mediante Resolución de Sala Plena n.º 001-2021-SERVIR/TSC ha desarrollado los criterios de graduación de determinación de la sanción, de la siguiente manera:

Criterio de graduación de la sanción	Debe evaluarse:
Grave afectación a los intereses generales o a los bienes jurídicamente protegidos por el Estado.	Si la conducta del servidor causó o no afectación alguna en los intereses generales o los bienes jurídicamente protegidos, haciendo mención a estos.
Al respecto, se advierte grave afectación a la prestación del servicio público de transporte no motorizado, como bien jurídico que protege el adecuado funcionamiento de la Administración Pública; ya que con la opinión técnica favorable del servidor investigado se propició la aprobación de partidas referidas a señales preventivas y pintado para ciclovía sobre las veredas sin sustento técnico; con lo que cual se generaron constantes interrupciones en la ciclovía unidireccional que evidencian su falta de continuidad, lo que afecta directamente la comodidad del usuario y su seguridad, al tener que invadir el espacio de la vereda para el peatón, o calzada vehicular, afectándose así también el nivel de servicio de la infraestructura destinada al tránsito peatonal y vehicular. (Aplica como agravante).	
Ocultar la comisión de la falta o impedir su descubrimiento.	Si el servidor realizó acciones para ocultar la falta pretendiendo impedir su descubrimiento.
No se aprecian actos de ocultamiento de la falta. (No aplica).	
El grado de jerarquía y especialidad del servidor civil que comete la falta.	Si el cargo del servidor involucra o no labores de dirección, de guía, o de liderazgo. Si el servidor tiene o no especialidad en relación con el hecho que se ha cometido.
No se aprecia que el servidor investigado se haya valido de su especialidad para la comisión de la falta imputada. (No aplica).	
Circunstancias en que se comete la infracción.	Si se presentan hechos externos que pueden haber influido en la comisión de la falta, haciéndolo medianamente tolerable o si se presentan hechos externos que acrecientan el impacto negativo de la falta.



Como principal circunstancia externa, es preciso considerar que, antes de la emisión del Informe 002-2018-CRAM-MML-GTU-PEMTNM de 7 de febrero de 2018, la jefa del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte no Motorizado (quien fuera su jefe inmediato), ya había emitido opinión favorable mediante Memorandum 078-2018-MML-GTU-PEMTNM de 26 de enero de 2018, sin sustento técnico; lo cual se considera tener en cuenta como factor atenuante. (Aplica como atenuante).	
Concurrencia de varias faltas.	Si el servidor ha incurrido en solo una falta o ha incurrido en varias faltas.
No existe concurrencia de faltas (No aplica).	
Participación de uno o más servidores en la comisión de la falta:	Si el servidor ha participado solo en la comisión de la falta o conjuntamente con otros servidores.
No se aprecia la participación conjunta (unidad volitiva) en la comisión de la falta, máxime que la misma es imputada a título de negligencia (No aplica).	
Reincidencia	Si el servidor ha cometido la misma falta dentro del plazo de un (1) año desde que quedó firme la resolución que sancionó la primera falta y que esta sanción no haya sido objeto de rehabilitación.
No se aprecia reincidencia (No aplica).	
Continuidad en la comisión de la falta.	Si el servidor ha incurrido o no en la falta de forma continua.
No se aprecia continuidad en la comisión de la falta, siendo esta de carácter instantáneo con efectos permanentes (No aplica).	
Beneficio ilícitamente obtenido.	Si el servidor se ha beneficiado o no con la comisión de la falta, siempre que el beneficio ilícito no sea un elemento constitutivo de la misma falta.
No se aprecia la obtención de un beneficio ilícitamente obtenido (No aplica).	
Naturaleza de la infracción.	Si el hecho infractor involucra o no bienes jurídicos como la vida, la salud física y mental, la integridad, la dignidad, entre otros.
No se aprecia que el hecho involucre bienes jurídicos como la vida, salud, integridad o dignidad; considerando que ya se ha considerado la grave afectación a la prestación de servicios públicos en el primer criterio valorativo. (No aplica).	
Antecedentes del servidor.	Si el servidor registra méritos en su legajo personal o si registra sanciones impuestas por la comisión de otras faltas (reiterancia).
No se aprecian antecedentes (No aplica).	
Subsanación voluntaria.	Si el servidor ha reparado el daño causado de manera previa al inicio del procedimiento, sin requerimiento previo alguno. Se excluyen los hechos infractores cuya gravedad ocasione la insostenibilidad del vínculo laboral.
No se aprecia subsanación voluntaria (No aplica).	
Intencionalidad en la conducta del infractor.	Si el servidor actuó o no con dolo.



No se aprecia intencionalidad en la comisión de la falta (No aplica).	
Reconocimiento de responsabilidad	Si el servidor reconoció o no de forma expresa y por escrito su responsabilidad. Se excluyen los hechos infractores cuya gravedad ocasione la insostenibilidad del vínculo laboral.
No se aprecia reconocimiento de responsabilidad (No aplica).	

Que, cabe precisar que la Autoridad Nacional del Servicio Civil, mediante Informe Técnico 0555-2020-SERVIR-GPGSC, ha señalado: «2.8 En esa misma línea, debe precisarse que para efectos de la graduación de la sanción no resulta necesaria la concurrencia conjunta de todos los supuestos previstos en el artículo 87° de la LSC, sino que la autoridad del PAD deberá verificar si en la conducta del servidor investigado (que configura la falta por la cual se le inició el procedimiento) se presenta alguno de dichos supuestos, siendo que de ser así, podrá emplear dicho supuesto a efectos de evaluar la intensidad de la sanción a imponer»;

Que, asimismo, se debe tener en cuenta que el Tribunal del Servicio Civil, en el numeral 14 de la Resolución de Sala Plena 001-2021-SERVIR/TSC, ha señalado que en razón de la apreciación y percepción que se tenga sobre la gravedad de los hechos, existe cierta discrecionalidad para ubicar la sanción más cerca a los extremos mínimo o máximo;

Que, el Tribunal del Servicio Civil, mediante Resolución de Sala Plena 001-2021-SERVIR/TSC ha señalado: «14. [...] la sanción de suspensión sin goce de remuneraciones se impone en aquellos casos en que, si bien el hecho reviste gravedad en mayor o menor medida, no llega a romper completamente la relación de prestación de servicios, ya que de lo contrario si el hecho ocasionaría que el mantenimiento de la relación sea insostenible lo que correspondería es la imposición de la sanción de destitución». Siendo que, en el presente caso, la relación no se torna insostenible toda vez que la falta imputada a es a título de "negligencia" y solo resultaría aplicable un criterio agravante de responsabilidad; más aún que el servidor investigado actualmente no cuenta con un vínculo laboral con la entidad;

Que, es preciso considerar que la Autoridad Nacional del Servicio Civil, mediante Informes Técnicos 1018-2015-SERVIR/GPGSC, 0009-2016-SERVIR/GPGSC y 0025-2017-SERVIR-GPGSC; ha señalado lo siguiente: «2.22 En razón a lo señalado en el artículo 90 de la Ley del Servicio Civil, en el caso de la sanción de suspensión y de la sanción de destitución, el jefe de recursos humanos y el titular de la entidad, respectivamente, pueden modificar la sanción propuesta y adoptar su variación a una sanción distinta de menor nivel: suspensión sin goce de remuneraciones o amonestación, respectivamente. No obstante, la sanción propuesta no podrá ser una de mayor gravedad para el servidor (destitución), es así, que el jefe de recursos humanos como órgano sancionador de la suspensión no podría imponer la sanción de destitución, por carecer de competencia»;

Que, de conformidad con lo expresado por la Autoridad Nacional del Servicio Civil, el órgano sancionador tiene la potestad de variar la sanción propuesta en el informe de precalificación o en el informe del órgano instructor a una menos gravosa (suspensión sin goce de remuneraciones). En ese sentido, valorando la afectación a la prestación de servicios públicos y advirtiéndose que no resulta aplicable ningún otro criterio agravante o atenuante de responsabilidad, se colige que debe recaer sobre el servidor un **reproche grave**¹; por lo tanto, considerando que la sanción de suspensión sin goce de remuneraciones presenta un rango de graduación desde un (1) día hasta

¹ Para tal efecto, se considera que una falta disciplinaria en valoración con los criterios de graduación de la determinación de sanción, puede constituir: **a)** un reproche de máxima gravedad; **b)** un reproche muy grave; **c)** **reproche grave**; o, **d)** un reproche leve.



doce (12) meses, entonces, corresponderá ubicar la sanción **por debajo del punto medio**², a lo cual se debe tener en consideración el criterio de "circunstancias" conforme al cuadro precedente;

Que, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 30057, Ley del Servicio Civil y su Reglamento General aprobado por Decreto Supremo 040-2014-PCM, la Directiva 02-2015-SERVIR/GPGSC, modificada por Resolución de Presidencia Ejecutiva 092-2016-SERVIR-PE, la Directiva 002-2014-MML-GA-SP, Directiva que Regula el Procedimiento Administrativo Disciplinario en la Municipalidad Metropolitana de Lima", aprobada mediante la Resolución de Alcaldía 336 de fecha 26 de diciembre de 2014, y el Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima;

SE RESUELVE:

Artículo Primero.- Imponer al servidor **Carlos Ángel Ramírez Alzamora Muñiz** la sanción de suspensión sin goce de remuneraciones por dos (2) meses por la comisión de falta disciplinaria tipificada a través del literal d) del artículo 85 de la Ley 30057, Ley del Servicio Civil, conforme a los fundamentos expuestos en la parte considerativa de la presente resolución.

Artículo Segundo.- Encargar a la Secretaría Técnica del Procedimiento Administrativo Disciplinario, la notificación del presente acto resolutorio, con las formalidades de Ley.

Artículo Tercero.- Disponer el registro de la presente resolución en el legajo personal, conforme a ley. Asimismo, se proceda a la inscripción de sanción en el Registro Nacional de Sanciones contra Servidores Civiles – RNSSC.

Artículo Cuarto.- Señalar que los medios impugnatorios podrán ser interpuestos ante la autoridad competente en un plazo no mayor a 15 días hábiles, contados a partir del día siguiente de notificada la presente resolución.

Artículo Quinto.- Disponer la remisión de todos los actuados a la Secretaría Técnica del Procedimiento Administrativo Disciplinario para el trámite correspondiente.

Artículo Sexto.- Encargar a la Subgerencia de Gobierno Digital e Innovación la publicación de la presente Resolución en el Portal Institucional de la Municipalidad Metropolitana de Lima (www.munlima.gob.pe).

Regístrese, comuníquese, publíquese y cúmplase

Documento firmado digitalmente

NEPTALI SAMUEL SANCHEZ FIGUEROA

GERENTE MUNICIPAL

GERENCIA MUNICIPAL METROPOLITANA

² Para tal efecto, se considera que se puede ubicar la sanción de suspensión: **a)** cerca al extremo máximo (*de 12 a 8 meses*); **b)** cerca al punto medio (*de 7 a 5 meses*); **c) por debajo del punto medio (de 4 a 2 meses)**; o, **d)** cerca al extremo mínimo (*de 30 a 1 días*).

