

**ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL MARISCAL NIETO**

**INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO
N° 003-2021-OCI/0446-SOO**

**ORIENTACIÓN DE OFICIO
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL MARISCAL NIETO
MOQUEGUA, MARISCAL NIETO, MOQUEGUA**

**“IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE
SOSTENIBLE NO MOTORIZADO DISTRITO DE MOQUEGUA,
PROVINCIA MARISCAL NIETO, MOQUEGUA”**

**PERÍODO DE EVALUACIÓN:
DEL 8 DE SETIEMBRE DE 2021 AL 17 DE SETIEMBRE DE 2021**

TOMO I DE I

MOQUEGUA, 23 DE SETIEMBRE DE 2021

**“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia**

INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO

N° 003-2021-OCI/0446-SOO

**“IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO
DISTRITO DE MOQUEGUA, PROVINCIA MARISCAL NIETO, MOQUEGUA”**

ÍNDICE

I. ORIGEN	1
II. SITUACIONES ADVERSAS	1
III. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN QUE SUSTENTA LA ORIENTACIÓN DE OFICIO	23
IV. CONCLUSIÓN	23
V. RECOMENDACIONES	23
APÉNDICES	



INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO
N° 003-2021-OCI/0446-SOO

**“IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO
MOTORIZADO DISTRITO DE MOQUEGUA, PROVINCIA MARISCAL NIETO,
MOQUEGUA”**

I. ORIGEN

El presente informe se emite en mérito a lo dispuesto por el Órgano de Control Institucional de la Municipalidad Provincial Mariscal Nieto, responsable de la Orientación de Oficio, servicio que ha sido registrado en el Sistema de Control Gubernamental – SCG con la orden de servicio n.° 0446-2021-001, en el marco de lo previsto en la Directiva n.° 002-2019-CG/NORM “Servicio de Control Simultáneo” aprobada mediante Resolución de Contraloría n.° 115-2019-CG, de 28 de marzo de 2019.

II. SITUACIONES ADVERSAS

A través de la Ley n.° 30936, “Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible” de 24 de abril de 2019, se establece en su artículo n.° 2, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones elabora e implementa políticas públicas de diseño de obras de infraestructura vial y promueve la planificación urbana y rural a favor del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente, en coordinación con las entidades públicas de los tres niveles de Gobierno.

Seguido a ello, el 3 de junio de 2020 se aprobó el Reglamento de la Ley n.° 30936, mediante Decreto Supremo n.° 012-2020-MTC – “Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley n.° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo n.° 033-2001-MTC y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por el Decreto Supremo n.° 034-2008-MTC”.

Es así que, mediante Decreto de Urgencia n.° 101-2020, “Decreto de Urgencia que establece medidas complementarias en materia económica y financiera para que las municipalidades provinciales implementen sistemas de transporte sostenible no motorizado y dicta otras medidas”, de 27 de agosto de 2020, se estableció medidas complementarias, en materia económica y financiera, a fin de permitir a las Municipalidades Provinciales, en sus respectivas jurisdicciones, implementen sistemas de transporte sostenible no motorizado mediante acciones de adecuación y/o mantenimiento de sus elementos en la sección vial, en el marco de sus competencias.

Posterior a ello, el 13 de octubre de 2020, mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobó la “Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado”, la cual en la sección 2 Planificación, precisa que, para que la implementación de las ciclovías temporales sea exitosa, se requiere la coordinación entre el Gobierno Nacional y el Gobierno Local, en ese sentido, mientras que el Gobierno Nacional tiene como principal atribución proporcionar los lineamientos técnicos generales para dar cauce a la estrategia, y el nivel local será responsable de accionar la estrategia en las ciudades.



En mérito a ello, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Resolución Ministerial n.° 821-2020-MTC/01 de 19 de noviembre de 2020, autorizó la transferencia financiera a favor de la Municipalidad Provincial Mariscal Nieto hasta por un monto de S/ 341 566,83, siendo este importe destinado a la ejecución de costo directo del proyecto, y por su parte la entidad asumió el costo indirecto por un monto de S/ 63 189,86; con lo cual el costo total del proyecto llega al importe de S/ 404 756,69.

Por último, mediante Resolución de Gerencia Municipal n.° 240-2020-GM-A/MPMN de 10 de diciembre de 2020, se aprobó el expediente técnico de la actividad denominada: "Implementación del Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado – Municipalidad Provincial de Mariscal Nieto"; para ser ejecutada bajo la modalidad de administración directa, por un plazo de ejecución de 45 días calendario.

Al respecto, de la revisión efectuada a la documentación vinculada a la ejecución de la actividad denominada: Implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado, distrito de Moquegua, Provincia Mariscal Nieto, Moquegua, así como, de las inspecciones físicas realizadas, se han identificado situaciones adversas que ameritan la adopción de acciones para asegurar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del proceso de implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado.

Las situaciones adversas identificadas se exponen a continuación:

1. **EXPEDIENTE TÉCNICO NO CUENTA CON ESTUDIOS QUE DEMUESTREN EL IMPACTO DE LA CICLOVÍA EN EL FLUJO DE VEHÍCULO MOTORIZADOS Y QUE SU DISEÑO BENEFICIE A USUARIOS Y TRANSPORTISTAS; GENERANDO QUE SE INOBSERVE LA NORMATIVA VIGENTE Y QUE NO SEA UN SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO SEGURO, COHERENTE Y AMIGABLE**

a) **Condición:**

- 1.1. **Estudios adjuntos al expediente técnico no demuestran en cuenta afecta la ciclovia en el normal flujo de tránsito al ser reducida el ancho de la vía**

De la revisión del expediente técnico, no se acredita un estudio de tráfico vehicular que revele las condiciones de tráfico regular, moderado o alto que sustente la cantidad de vehículos que venían transitando y que estos no hayan sido afectado por condiciones externas que determinen el normal desplazamiento de unidades móviles (emergencia sanitaria, emergencia nacional, eventos sociales, desvío de calles imprevistos) en las vías a ser intervenidas para adecuar las ciclovías; en su reemplazo, solo se cuenta con un "plan de operación y monitoreo" que a su vez está incluido dentro del "plan de acondicionamiento de vías para el uso de bicicleta", la misma que contiene dos (2) aspectos a resaltar, siendo estos: 1) acciones preliminares previos a la ciclo vía y 2) trabajos de campo durante y posterior a la implementación.

Sobre lo consignado en las "acciones preliminares previos a la ciclovia" del plan señalado en el párrafo anterior, se describe el estado en que se encuentra las vías a ser acondicionadas y la determinación de los puntos de conteo para la recolección de datos de los vehículos que transitaron, encontrándose estos en la Av. Manuel Camilo De la Torre (2 puntos de conteo), la vía de



interconexión y la Av. Simón Bolívar, presentando los formatos de recolección de datos, siendo el estudio realizado el sábado 10, domingo 11 y lunes 12 de octubre de 2020 en el horario de 7 a 9 horas, donde contabilizaron el tránsito total de 1 793 vehículos livianos, 20 vehículos pesado, 44 motocicletas y 168 bicicletas.

Debe precisarse que este estudio no refleja la realidad del tránsito (octubre de 2020) y no puede ser comparada con la actual situación de flujo vehicular (agosto y setiembre de 2021), ya que en el 2020 se había ampliado la emergencia sanitaria¹ y emergencia nacional², donde Moquegua mantenía una inmovilización social obligatoria los domingos durante todo el día hasta las 4 horas del día siguiente, es decir, los resultados obtenidos de la recolección de datos en octubre de 2020 reflejan un flujo mínimo de vehículos que no puede servir de sustento para demostrar una condición normal de tránsito, ya que ofrece un falso escenario de vías con poca afluencia vehicular que a su vez pudieron sustentar de manera forzada, que la reducción del ancho de la vía por instalación de la ciclovía no afectaría de manera significativa el paso de vehículos.

Cabe indicar que la aprobación de la actividad denominada: "Implementación del Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado – Municipalidad Provincial de Mariscal Nieto" con Resolución de Gerencia Municipal n.º 240-2020-GM-A/MPMN el 10 de diciembre de 2020, se efectuó en plena vigencia de la emergencia nacional³, donde se determinaron restricciones en el libre tránsito a nivel nacional de las personas, en diversos medios de transporte, tales como vehículos particulares, transporte público, medios acuáticos, entre otros.

Además, con informe n.º 396-2021-AF-SGTSV-GDUAAT/GM/MPMN de 16 de junio de 2021, se informa sobre el estudio de tráfico vehicular, donde se indica que efectuaron la simulación de la instalación de una ciclovía con la colocación de conos de seguridad que redujeron el ancho de las vías de tránsito, detallándose la cantidad de vehículos que pasaron por los puntos de conteo en la Av. El Ejercito, Interconexión vial y Av. Simón Bolívar los días viernes 11 de junio, sábado 12 de junio y domingo 13 de junio de 2021 en diversos horarios⁴, tal como se señala a continuación:



Cuadro n.º 1
Puntos de conteo de vehículos de 10, 11 y 12 de junio de 2021

Puntos de conteo	Viernes 11/6/2021	Sábado 12/6/2021	Domingo 13/6/2021
Av. Ejercito	4 432	5 336	1 450
Interconexión vial	4 662	4 835	1 498

- ¹ Decreto Supremo n.º 027-2020-SA que proroga la Emergencia Sanitaria declarada por Decreto Supremo n.º 008-2020-SA, prorrogada por Decreto Supremo n.º 020-2020-SA, a partir del 8 de setiembre de 2020 por un plazo de noventa (90) días calendario.
- ² Decreto Supremo n.º 156-2020-PCM que modifica el Decreto Supremo n.º 116-2020-PCM, Decreto supremo que establece las medidas que debe seguir la ciudadanía en la nueva convivencia social y proroga el Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del COVID-19, modificado por los Decretos Supremos n.º 129-2020-PCM, n.º 135-2020-PCM, n.º 139-2020-PCM, n.º 146-2020-PCM y n.º 151-2020-PCM, del 1 al 31 de octubre de 2020.
- ³ Decreto Supremo n.º 184-2020-PCM que declara Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de las personas a consecuencia de la COVID-19 y establece las medidas que debe seguir la ciudadanía en la nueva convivencia social.
- ⁴ De 6:00 a 8:00 horas, de 8:00 horas a 16:00 horas y de 16:00 horas a 18:00 horas.

Puntos de conteo	Viernes 11/6/2021	Sábado 12/6/2021	Domingo 13/6/2021
Av. Simón Bolívar con calle Amazonas	4 312	4 842	1 438
Av. Simón Bolívar con Av. 25 de Noviembre	4 415	4 723	1 434

Fuente: Informe n.º 396-2021-AF-SGTSV-GDUAAAT/GM/MPMN de 16 de junio de 2021
Elaborado por: Órgano de Control Institucional.

Sin embargo, este nuevo estudio tampoco ofrece una verdadera comparación de escenarios, ya que se realizó "simulando" la instalación de la ciclovía, pero no se efectuó el estudio de tránsito vehicular antes de la simulación, es decir, en condiciones normales sin obstáculos ni con reducciones de la vía, por lo que no se puede determinar en cuanto afecta la instalación de una ciclovía el flujo vehicular por cada unidad de tiempo y por cada avenida estudiada.

Es así que, durante la inspección física realizada el 8 de setiembre de 2021, a las zonas intervenidas con la implementación de ciclovías (avenida Simón Bolívar, avenida Ejército y avenida Manuel C. de la Torre); se evidenció que en la intersección de la avenida Simón Bolívar con la calle La Floresta, se ha instalado bolardos, tope llantas y se ha efectuado un pintado parcial de la señalización; ocasionando afecciones al sistema de transporte vehicular; asimismo, es de indicar que dentro de esta avenida se encuentra el ubicado el Hospital Regional de Moquegua y por ende transitan unidades de emergencia, entre ambulancias, camiones de bomberos y otros vehículos que sean utilizados para el traslado de personas que requieran atención médica inmediata.

En ese sentido, la instalación de estos implementos ocasiona que esta vía se vea reducida al uso de un solo carril y de esta manera se obstaculice la transitabilidad de los vehículos de emergencia; ya que impide el tránsito inmediato y preferencial de dichos vehículos; sumado a ello, en la intersección de la avenida Simón Bolívar y la avenida 25 de Noviembre se encuentra ubicado un paradero de transporte público, con lo cual se generaría mayor congestión en la vía; situaciones que se muestran en las siguientes imágenes:



Imagen n.º 1

Reducción de la vía a un solo carril en la avenida Simón Bolívar, impidiendo la transitabilidad de vehículos de emergencia



Fecha de toma fotográfica: 8 de setiembre de 2021.

Imagen n.º 2
Reducción de la vía a un solo carril en la avenida Simón Bolívar,
impidiendo la transitabilidad de vehículos de emergencia



Fecha de toma fotográfica: 8 de setiembre de 2021.

A pesar que el tránsito de vehículo al momento de la visita de inspección fue de manera normal, el 19 de setiembre de 2021 un medio de comunicación revela que una unidad médica requería transitar con mayor velocidad para llegar rápidamente al Hospital Regional de Moquegua, habiendo invadido los carriles de la ciclovía al encontrarse vehículos que impedían su paso en la Av. Simón Bolívar frente al Estadio 25 de Noviembre ya que no tenían espacio para colocarse al lado derecho y ceder el paso , siendo demostrado en las siguientes imágenes:

Imagen n.º 3
Irrupción de ambulancia en la ciclovía ubicada a la altura del Estadio 25 de
Noviembre en la avenida Simón Bolívar



Fecha de toma fotográfica: 19 de setiembre de 2021.

Fuente: Radio Sol 94.5 FM



Imagen n.º 4
Irrupción de ambulancia en la ciclovía en la avenida Simón Bolívar donde se evidencia congestión vehicular



Fecha de toma fotográfica: 19 de setiembre de 2021.
Fuente: Radio Sol 94.5 FM

Al respecto, la Guía de implementación de sistema de transporte no motorizado⁵, establece que la planificación de las redes para ciclistas debe realizarse partiendo del reconocimiento de la función, forma y uso de las vías que forman parte de la malla vial de la ciudad, aspecto que no habría sido considerado en la formulación del Estudio de Ingeniería (Selección de Trazo ciclista o Diseño de ciclovía), así como tampoco en la Memoria Descriptiva del Expediente Técnico⁶ en cuestión.

Además, de lo manifestado por el residente de la actividad⁷, se tiene que se han ejecutado cuatro (4) "bolsas receptoras de vehículo" de una dimensión de veinticuatro (24) metros en las cuales los vehículos podrán ingresar en la ciclovía y dar pase a otros vehículos, es decir, crear ingresos de vehículos al circuito de la ciclovía; sin embargo, esto podría crear accidentes cuando ciclistas hagan uso de la ciclovía cerca de estas bolsas receptoras de vehículos; asimismo, de la revisión del expediente técnico aprobado no se advierte la ejecución de las referidas bolsas receptoras y no se encuentra contemplado en ninguna de las partidas, no tiene asidero técnico ni regulación normativa alguna; así como tampoco cuenta con aprobación del inspector, ni se han realizado absoluciones en consulta por parte del proyectista y no se ha solicitado la aprobación de modificación del expediente técnico.

Finalmente, al momento de la visita, no se advierte en la totalidad de la ciclovía, señales pintadas en el pavimento tanto planas como elevadas, así como señalización informativa de las intersecciones que demuestren la dirección de circulación.



⁵ Aprobada con Resolución Ministerial n.º 0694-MTC/01.02 publicada el 13 de octubre de 2020.

⁶ Información alcanzada por la Sub Gerencia de Estudios mediante Acta de inspección n.º 008-2021-OCI/MPMN de 17 de setiembre de 2020.

⁷ Consta en Acta de inspección n.º 007-2021-OCI/MPMN de 17 de setiembre de 2020.

1.2. Falta de sustento técnico en la ejecución de ciclovía con vía bidireccional pese a ser evidente la falta de espacio en la vía ya existente que dificulta el normal flujo de vehículos:

De la documentación proporcionada por la Entidad, en relación a la implementación de la ciclovía, y de la visita de inspección realizada, se tiene que el proyecto contempla únicamente vías bidireccionales, a lo largo del tramo 1 a ejecutar (esto es desde la Av. Simón Bolívar hasta el Parque de la Juventud), lo que afectaría el ancho disponible de la vía existente (carril vehicular). Sin embargo, de la revisión del expediente técnico aprobado, no se aprecia la justificación técnica respecto a la elección de implementación de vías bidireccionales inobservando las recomendaciones de la Guía de implementación de sistema de transporte no motorizado, que al respecto señala:

“ En general, por motivos de seguridad y comodidad, se recomienda las ciclovías unidireccionales que siguen las direccionalidades de la calzada adyacente. En cambio, las ciclovías bidireccionales generan mayor riesgo e incomodidad al presente riesgo de choque frontal entre ciclistas y situaciones conflictivas en intersecciones donde los demás usuarios viales se pueden sorprender por el flujo bidireccional. Sin embargo, las ciclovías bidireccionales tienen ventajas en cuanto a la cantidad de material necesario y menor requerimiento de espacio. Particularmente, donde se presentan tramos largos de vía sin intersecciones puede ser más idóneo la tipología bidireccional”

b) Criterio:

- **Ley Orgánica de Municipalidades, aprobada mediante Ley n.º 27972 de 26 de mayo de 2003, que señala:**

“ Artículo 81.- Tránsito, Viabilidad y Transporte Público

Las municipalidades, en materia de tránsito, viabilidad y transporte público, ejercen las siguientes funciones:

1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales:

(...)

- 1.2. Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre materia.**
- 1.3. Normar, regular, organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos y regular el tránsito urbano de peatones y vehículos.**

2. Funciones específicas compartidas de las municipalidades provinciales:

- 2.1. Controlar, con el apoyo de la Policía Nacional, el cumplimiento de las normas de tránsito y las de transporte colectivo; sin perjuicio de las funciones sectoriales de nivel nacional que se deriven de esta competencia compartida, conforme a la Ley de Bases de la Descentralización.**
- 2.3. Ejercer la función de supervisión del servicio público de transporte provincial de su competencia, contando con el apoyo de la Policía Nacional asignada al control del tránsito.**



2.4. *Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción y establecer la nomenclatura de vías en coordinación con las municipalidades distritales”.*

- **Manual de dispositivos de control de tránsito automotor para calles y carreteras, aprobado por Resolución Directoral n.º 016-2016-MTC/14 de 31 de mayo de 2016, que indica:**

“ (...)

4.2. Dispositivos de control de tránsito en ciclovías

La presente sección tiene por finalidad establecer los dispositivos de control de tránsito que debe tener las ciclovías, a fin de que los usuarios de la misma transiten con seguridad y comodidad.

En tal sentido, de acuerdo a lo establecido en el presente Manual y demás normatividad aplicable, debe diseñarse e implementarse en forma integral y de acuerdo a la particularidad de cada ciclovía, los dispositivos de control del tránsito necesarios, los cuales básicamente están conformados por señalización vertical, demarcaciones en el pavimento tanto planas como elevadas, señalización informativa y demás dispositivos de control correspondientes.

Los dispositivos de control de tránsito abarcan su implementación en la infraestructura de las ciclovías propiamente dichas, sus zonas de estacionamiento y las vías de su entorno en forma integral”.

- **Guía de Implementación de Sistemas de Transportes Sostenible no Motorizado, aprobada con Resolución Ministerial n.º 0694-MTC/01.02 publicada el 13 de octubre de 2020, que señala que:**

“ (...)

Sección 2. Planificación

Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva

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

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

Requisito	Aplicación a vías ciclistas temporales
<p>Seguridad Una red de infraestructura ciclovía debe mejorar la seguridad vial de las personas ciclistas y protegerlas de los vehículos motorizados (...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Elegir adecuadamente el elemento confinador e implementar las marcas en el pavimento y señales verticales adecuadas. - Dar protección en las intersecciones peligrosas. - Considerar en el diseño el espacio suficiente en el carril de circulación ciclista y para el elemento confinador. (...)



(...)"

- **Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo n.º 016-2009-MTC de 21 de abril de 2009, que establece lo siguiente:**

" (...)

Artículo 185.- Derecho de paso de los vehículos de emergencia y vehículos oficiales

Los conductores de vehículos deben ceder el paso a los vehículos de emergencia y vehículos oficiales, así como a vehículos o convoyes militares o de la policía cuando anuncien su presencia por medio de señales audibles y visibles. Al escuchar y ver las señales, el conductor deberá ubicar al vehículo que conduce en el carril derecho de la vía de ser posible y seguro y detener o disminuir la marcha y en las intersecciones detener la marcha.

(...)"

c) Consecuencia:

La reducción de la vía a un solo carril por instalación de la ciclovía, ha afectado el flujo de vehículos motorizado y el sustento técnico del expediente técnico que demuestra el impacto y diseño de la ciclovía, no asegura la integridad de las personas que hacen uso del circuito de bicicletas, como de las personas que son asistidas por las unidades de emergencia que requieren llegar en menor tiempo posible al lugar final de atención, además de no considerar la normativa que regula el tránsito de vehículos motorizados, no motorizados y de emergencia.

2. PRESENCIA DE ALCANTARILLAS, DESNIVEL EN VÍAS Y OBSTÁCULOS; ASÍ COMO, LA FALTA DE SEMÁFOROS Y SEÑALIZACIÓN EN EL CIRCUITO DE LA CICLOVÍA; GENERANDO QUE SE PONGA EN RIESGO LA INTEGRIDAD FÍSICA DE LOS USUARIOS DE LA CICLOVÍA Y EL LOGRO DE LOS OBJETIVOS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE NO MOTORIZADO

a) Condición:

Mediante Resolución de Gerencia Municipal n.º 240-2020-GM-A/MPMN, de 10 de diciembre de 2020 se aprobó el expediente técnico de la actividad denominada: Implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado, Municipalidad Provincial Mariscal Nieto, Moquegua, bajo la modalidad de ejecución presupuestaria directa con un presupuesto de S/ 404 756,69; teniendo como objetivo incorporar al actual sistema de transporte de la ciudad de Moquegua un transporte sostenible no motorizado mediante acciones de adecuación y/o mantenimiento de sus elementos en la sección vial mediante una red ciclovial, en cumplimiento de lo establecido en el Decreto de Urgencia n.º 101-2020 de 27 de agosto de 2020; y para lo cual se planteó la propuesta de lograr dos (2) tramos de ciclovías en una longitud de 5 808 metros.

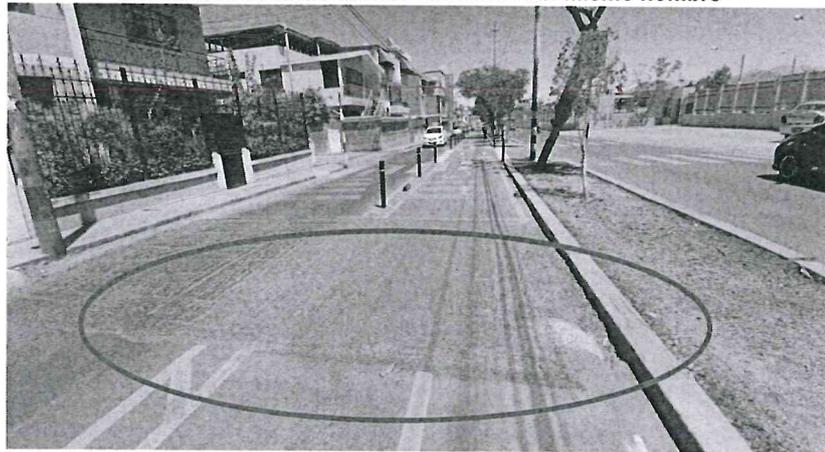
No obstante, al efectuar la inspección física a las vías intervenidas por la Entidad, se advierte que las rutas donde se implementó la ciclovía con la instalación de bolardos, tope llantas y señalización, denotan la presencia de obstáculos en vía;



siendo estos, el desnivel en vía, alcantarillas⁸ y copocidad de los árboles que impiden el libre tránsito en un carril de la ciclovía⁹; así como la carencia de semáforos y señalización en el óvalo Mariscal Nieto, lo cual representa un peligro a la integridad de los usuarios de las ciclovías; situaciones que se muestran en las siguientes imágenes:

Imagen n.º 5

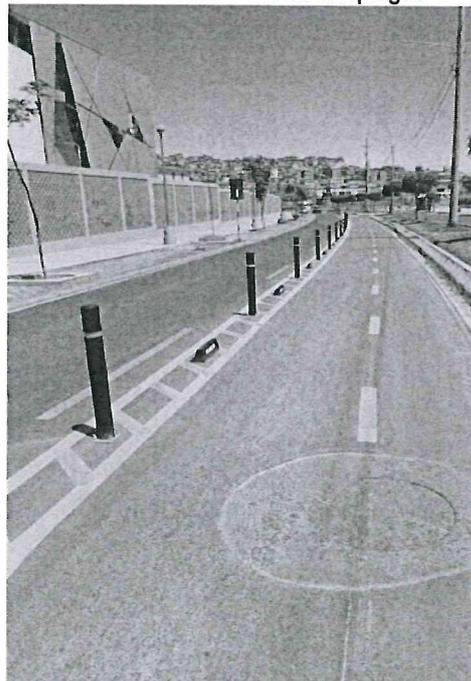
Desnivel en vía ubicado en la avenida Simón Bolívar frente al ingreso del nivel Inicial de la Institución Educativa del mismo nombre



Fecha de toma fotográfica: 8 de setiembre de 2021.

Imagen n.º 6

Desnivel en vía ubicado en la avenida Simón Bolívar frente las instalaciones de la Universidad Nacional de Moquegua



Fecha de toma fotográfica: 8 de setiembre de 2021

Imagen n.º 7

Desnivel en vía ubicado en la avenida Simón Bolívar frente las instalaciones de la Universidad Nacional de Moquegua

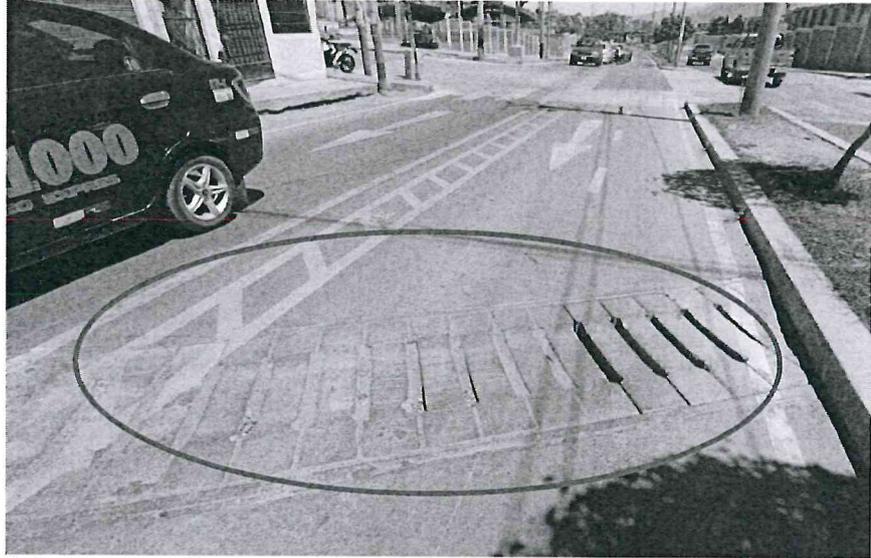


Fecha de toma fotográfica: 8 de setiembre de 2021



⁸ Obstáculos en vía ubicados distintos tramos de la avenida Simón Bolívar.
⁹ Situación que se detectó en un tramo de la avenida Ejército.

Imagen n.º 8
Alcantarilla ubicada cerca la intersección de la avenida Simón Bolívar con la calle Amazonas



Fecha de toma fotográfica: 8 de setiembre de 2021.

Imagen n.º 9
Alcantarilla ubicada cerca la intersección de la avenida Simón Bolívar con la calle Amazonas

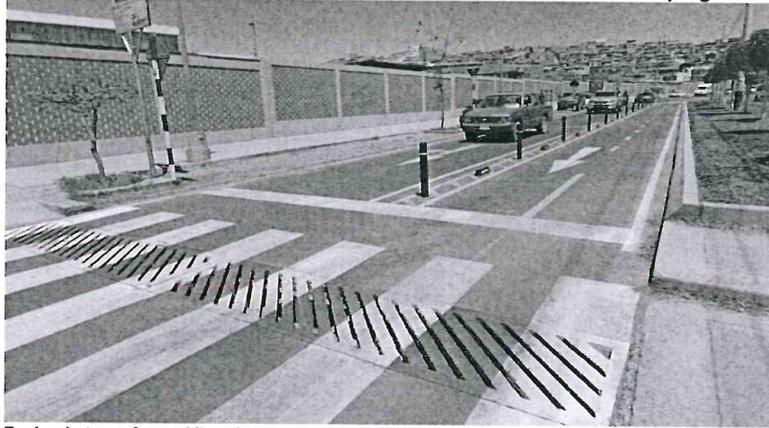


Fecha de toma fotográfica: 8 de setiembre de 2021.



Imagen n.º 10

Alcantarilla ubicada en la avenida Simón Bolívar frente las instalaciones de la sede administrativa de la Universidad Nacional de Moquegua



Fecha de toma fotográfica: 8 de setiembre de 2021.

Imagen n.º 11

Falta de señalización y semáforo en el óvalo Mariscal Nieto



Fecha de toma fotográfica: 8 de setiembre de 2021.

Imagen n.º 12

Copocidad de los árboles que obstaculizan un carril de la ciclovía, ubicado en la avenida Ejército



Fecha de toma fotográfica: 8 de setiembre de 2021.



Asimismo, de la revisión al Plan de Acondicionamiento de Vías para el Uso de Bicicleta, Provincia Mariscal Nieto - Moquegua¹⁰, en su numeral 1.1.1. Trabajos de Inspección; se considera como acciones preliminares previo a la ciclovía, la identificación de elementos físicos de conexiones domiciliarias o generales; encontrándose dentro ellas, "(...) energía, agua, alcantarillado, etc. U otros elementos expuestos. Con la finalidad de resolver posibles desvíos menores de los carriles de ciclovía (...)", sin embargo, según se percibe en las imágenes anteriores; no se han ejecutado dichas acciones preliminares, de similar modo, dentro de las especificaciones técnicas no se contempla partida alguna que se refiera a dejar las vías en óptimo estado (sin presencia de desniveles en vía, cambio de alcantarillas y retiro de obstáculos en los carriles de la ciclovía) para dar inicio a la implementación de las ciclovías.

b) Criterio:

- **Ley General de Transporte y Tránsito terrestre, aprobada mediante Ley n.º 27181 de 7 de octubre de 1999, que señala:**

" (...)

Artículo 3.- Del objetivo de la acción estatal

La acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

(...)"

- **Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, aprobada mediante Ley n.º 30936 de 23 abril de 2019, que indica:**

" (...)

Artículo 10.- Derechos de los ciclistas

Son derechos de los ciclistas:

- a) *Transitar por las vías públicas con respeto y seguridad, excepto en aquellas en las que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas.*

(...)"



¹⁰ Documento que forma parte del Expediente Técnico aprobado mediante Resolución de Gerencia Municipal n.º 240-2020-GM-A/MPMN de 10 de diciembre de 2020.

- Decreto Supremo n.º 012-2020-MTC, Decreto que aprueba el Reglamento de la Ley n.º 300936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, modifica el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado con Decreto Supremo n.º 033-2001-MTC y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado con Decreto Supremo n.º 034-2008-MC

“ (...)

Artículo 19. Promoción en materia de infraestructura ciclovial y complementaria ciclovial por los Gobiernos Regionales y Locales

19.1 Los Gobiernos Regionales y Locales consideran en los objetivos y acciones estratégicas institucionales, así como en las actividades operativas e inversiones, la construcción y adecuación de infraestructura ciclovial y complementaria ciclovial, priorizando la satisfacción de las condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad de los /las peatrones/as y los/las ciclista, en mérito y respeto de su condición de usuarios/as vulnerables de las vías.

19.2 Los Gobiernos Locales consideran en la formulación, aprobación, implementación y modificación de los instrumentos de planificación urbana y en los instrumentos de gestión urbana, la construcción y adecuación de infraestructura ciclovial y complementaria ciclovial, así como, la interconectividad de la infraestructura ciclovial con los sistemas integrados de transporte, de modo que, se garantice el desplazamiento seguro de los/las peatones/As y los/las ciclistas.

Artículo 20. Construcción, adecuación y mantenimiento de infraestructura ciclovial y complementaria ciclovial

Para la construcción, adecuación y mantenimiento de la infraestructura ciclovial y complementaria ciclovial, las autoridades competentes indicadas en el artículo 4 del Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial aprobado por el Decreto Supremo n.º 034-2008-MTC y modificatorias, planifican la inclusión de infraestructura ciclovial y complementaria ciclovial en la Programación Multianual de Inversiones, para su formulación y Evaluación, Ejecución y Funcionamiento, de acuerdo al ciclo de Inversión de los Proyectos de Inversión, o en su defecto inversiones de optimización, de ampliación marginal, de reposición o de rehabilitación, según corresponda, conforme a lo establecido en el Decreto Legislativo n.º 1252, Decreto Legislativo que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.

(...)”

- Reglamento Nacional de Edificaciones – Norma G.010 Consideraciones Básicas

“ (...)

Artículo 5.- Para garantizar la seguridad de las personas, la calidad de vida y la protección del medio ambiente, las habilitaciones urbanas y edificaciones deberán proyectarse y construirse, satisfaciendo las siguientes condiciones:



a) Seguridad

(...)

Seguridad de uso, de manera que en su uso cotidiano en condiciones normales, no exista riesgo de accidentes para las personas.

(...)

d) Adecuación al entorno y protección del medio ambiente

Adecuación al entorno, de manera que se integre a las características de la zona de manera armónica.

(...)"

- **Expediente Técnico del Proyecto: "Implementación de Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado – Municipalidad Provincial de Mariscal Nieto – Moquegua"** de aprobado mediante Resolución de Gerencia Municipal n.º 240-220-GM-A/MPMN del 10 de diciembre de 2020, que establece lo siguiente:

" (...)

PLAN DE OPERACIÓN Y MONITOREO

1. ACCIONES PRELIMINARES PREVIOS A LA CICLOVIA

1.1. DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO DE CAMPO

1.1.1. TRABAJOS DE INSPECCIÓN

Está referido al levantamiento de indicadores sobre los tramos de vías definidas en la propuesta de ciclovia, este sondeo se realizará los días de menos tránsito vehicular o en horario adecuado (de menos afluencia vehicular) dentro de los días de semana:

- *Estado de la vía: Con el fin de determinar los trabajos necesarios (asfaltado o parchado de vías) para posteriormente implementar la ciclovia.*
- *Elementos físicos de conexiones domiciliarias o generales (energía, agua, alcantarillado, etc.) u otros elementos expuestos. Con la finalidad de resolver posibles desvíos menores de los carriles de ciclovia.*

(...)

- *Árboles: Mapear la presencia de árboles que se encuentren en el área de proyección de la ciclovia. Con el fin de resolver posibles desvíos menores de los carriles.*
- *Ingreso a cochera: mapear la existencia de cocheras en los casos que la ciclovia pase al lado de la vereda, para facilitar el ingreso a las mismas respetando la longitud de las puertas y dos metros extra hacia cada lado.*

(...)

- *Semáforos: mapear la ubicación de los semáforos existentes, registrar el funcionamiento de las intersecciones y el tiempo de cada intervalo".*



c) Consecuencia:

Situaciones que ponen en riesgo la integridad de los usuarios de las ciclovías, debido a la existencia de elementos que dificultarían el paso de las bicicletas por la vía asfaltada del circuito desde la Av. Simón Bolívar hasta la Av. Manuel C. de la Torre.

3. **INSTALACIÓN DE BOLARDOS CONTEMPLADOS EN EL EXPEDIENTE TÉCNICO DE LA ACTIVIDAD, NO GARANTIZAN SU FIJADO PERMANENTE EN EL CIRCUITO DE LA CICLOVÍA; GENERANDO EL RIESGO DE PERDIDA DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD Y QUE A SU VEZ SE PONGA EN RIESGO LA INTEGRIDAD DE LOS USUARIOS DE LA CICLOVÍA, ADEMÁS DE NO EJECUTAR EL PRESUPUESTO PÚBLICO CON EFICACIA Y EFICIENCIA**

a) Condición

La Municipalidad Provincial Mariscal Nieto, a través de la adjudicación simplificada n.º 016-2021-OEC/MPMN, realizó el procedimiento de selección denominado: "Adquisición de bolardo rígido de caucho c/estructura de acero y tope llanta de caucho reciclado de muy alta resistencia incluye instalación en vía para la implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado, distrito de Moquegua, provincia Mariscal Nieto, Moquegua", producto de ello el 12 de julio de 2021 se suscribió el contrato n.º 021-2021-GA/GM/A/MPMN con la empresa Grafica Editorial Educativa S.A.C.

Al respecto, de la inspección física realizada por personal de la Contraloría General de la República y el Órgano de Control Institucional, en compañía del Gerente de Infraestructura Pública, Sub Gerente de Transportes y Seguridad Vial y del Residente de Obra, funcionarios y servidor de la entidad; se pudo evidenciar que la instalación de los bolardos fue efectuado en el tramo comprendido desde la intersección de la Avenida Bolívar con la calle la Floresta, hasta la Avenida Manuel C. de la Torre (frente el Parque de la Juventud); evidenciándose deficiencias en la instalación de dichos implementos, toda vez que algunos de ellos no se encontraban ajustados, estaban con el caucho no fijo a la infraestructura, así como la ausencia de algunos bolardos.

Situación que de acuerdo a lo manifestado por dichos funcionarios, se debe, a que los bolardos están siendo removidos por el tránsito vehicular de las vías, peatones que los están extrayendo, y a los vecinos de las zonas intervenidas que muestran un rechazo a la instalación de los mismos; hechos que se describen en el siguiente cuadro e imágenes:

Cuadro n.º 2
Deficiencias en la instalación de bolardos

Unidades encontradas	Tipo de deficiencia	Referencia de Ubicación
1	Bolardo no ajustado	Esquina de Urb. Floresta con Av. Simón Bolívar
1	Bolardo no ajustado	Lote A, Pasaje 1 de la Av. Simón Bolívar
1	Bolardo no ajustado	Mz. G, Lt. G1 de la Av. Simón Bolívar
1	Bolardo no ajustado	Mz. F, Lt. 53 de la Av. Simón Bolívar
1	Bolardo con caucho no fijo a la estructura	Mz. F, Lt. 51 de la Av. Simón Bolívar
1	Inexistencia de bolardo al ser retirado con fuerza de su base	Esquina de Urb. Santa Catalina con Av. Simón Bolívar
2	Bolardo no ajustado	Mz. D, Lt. 28 de la Av. Simón Bolívar
2	Bolardo no ajustado	Casa amarilla (Empresa CONALVIAS)
1	Bolardo no ajustado	Mz. C, Lt. 16 de la Av. Simón Bolívar
1	Bolardo con caucho no fijo a la estructura	Hotel Peregrino, Av. Simón Bolívar
1	Bolardo no ajustado	Frente a depósito ISM -Industria San Miguel (Ex KR), Av. Simón Bolívar



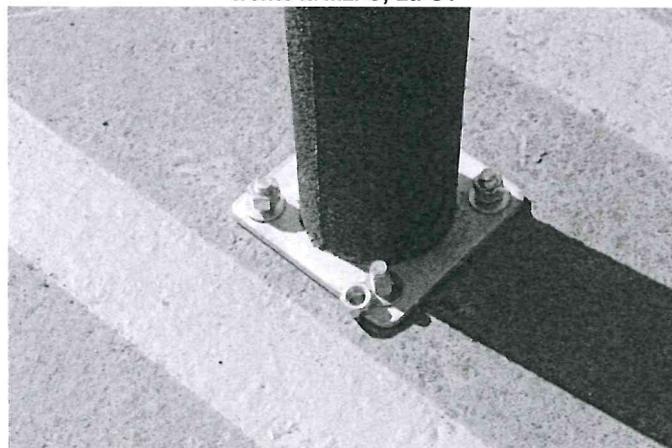
Unidades encontradas	Tipo de deficiencia	Referencia de Ubicación
2	Bolardo no ajustado	Frente a PRONABEC, Av. Simón Bolívar, Av. Simón Bolívar
1	Bolardo no ajustado	Cevichería Mar y Fuego, Av. Simón Bolívar
1	Bolardo no ajustado	Frente a pasaje, Mz. A1-5, Av. Simón Bolívar
1	Bolardo no ajustado	Mz. A3, Lt. 3 de la Av. Simón Bolívar
3	Inexistencia de bolardo al ser retirado con fuerza de su base	Esquina calle Amazonas con Av. Simón Bolívar
1	Bolardo no ajustado	Frente a puerta de la I.E. Daniel Becerra Ocampo, Av. Simón Bolívar
1	Bolardo no ajustado (inclinado)	Esquina pasaje con Av. Simón Bolívar, frente a puerta UNAM
2	Bolardo no ajustado	Entrada al Gobierno Regional de Moquegua, en la Av. Simón Bolívar
1	Bolardo no ajustado	Cruce peatonal UNAM con óvalo y Av. Simón Bolívar
1	Bolardo no ajustado	Óvalo con Av. Ejército (primer bolardo)
1	Bolardo no ajustado	Frente al Complejo Gato Cuellar
1	Bolardo con caucho no fijo a la estructura	Frente al Complejo Gato Cuellar
1	Bolardo no ajustado	Frente al Centro de Salud Militar, 3ra Brigada Blindada
1	Bolardo no ajustado	Frente a puerta de Feria Agroecológica
4	Bolardo no ajustado	Frente a la Brigada Blindada, Av. Ejército con Av. Manuel C. de La Torre
1	Inexistencia de bolardo al ser retirado con fuerza de su base	Antes del Parque en Av. Manuel C. de La Torre
1	Bolardo no ajustado	Esquina Jr. Daniel A. Becerra con Av. Manuel C. de La Torre
1	Bolardo no ajustado (inclinado)	Frente a la puerta de I.E. Manuel C. de La Torre
1	Inexistencia de bolardo al ser retirado con fuerza de su base	Frente Parque de la Juventud

Fuente: Acta de inspección n.° 006-2021-OCI/MPMN

Elaborado por: Comisión de Control

Imagen n.° 13

Bolardo con el perno de encaje sin ajustar, ubicado en la A. Simón Bolívar frente la Mz. G, Lt. G1



Fecha de toma fotográfica: 8 de setiembre de 2021.



Imagen n.º 14
Bolardo no ajustado (inclinado) ubicado
en Av. Simón Bolívar, frente a puerta
UNAM



Fecha de toma fotográfica: 8 de setiembre de 2021

Imagen n.º 15
Bolardo no ajustado (inclinado) ubicado
en Frente a la puerta de I.E. Manuel C. de
La Torre



Fecha de toma fotográfica: 8 de setiembre de 2021

b) Criterio:

- **Texto Único Ordenado de la Ley n.º 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo n.º 082-2019-EF de 13 de marzo de 2019, que establece lo siguiente:**

“ (...)”

Artículo 2 Principios que rigen las contrataciones

(...)

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

(...)”

- **Decreto Legislativo n.º 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público de 16 de setiembre de 2018, que establece lo siguiente:**

“ (...)”

Artículo 13 El presupuesto

- 13.1 *El presupuesto constituye el instrumento de gestión del Estado para el logro de resultados a favor de la población, a través de la prestación de servicios y logro de metas de coberturas con eficiencia y eficacia por parte de las Entidades (...).*

Artículo 18 Los ingresos públicos

- 18.1 *Los ingresos públicos financian los gastos que generen el cumplimiento de los fines institucionales, independientemente de la fuente de*



financiamiento de donde provengan. Su percepción es responsabilidad de las Entidades competentes con sujeción a las normas de la materia”.

c) Consecuencia:

La situación expuesta ocasiona el riesgo de pérdida de elementos de seguridad y que a su vez, se ponga en riesgo la integridad de las personas que hacen uso de la ciclovía, además de permitir que el presupuesto destinado a invertirse en la ciclovía no sea utilizado con eficacia y eficiencia.

4. LOS BIENES ADQUIRIDOS PARA LA ACTIVIDAD NO SON RESGUARDADOS DE MANERA ORDENADA Y NO CUENTAN CON SUS RESPECTIVAS TARJETAS DE CONTROL; GENERANDO QUE SE AFECTE SU PRESERVACIÓN Y CONTROL OPORTUNO DE LOS BIENES INGRESADOS A ALMACÉN

a) Condición

De la inspección física efectuada el 17 de setiembre de 2021 a las instalaciones del almacén de la actividad¹¹: “Implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado, distrito de Moquegua, provincia Mariscal Nieto, Moquegua”, y de acuerdo a lo manifestado por el Residente de Obra se tomó conocimiento que este ambiente pertenece al “Mantenimiento para la recuperación de la transitabilidad de vías mediante bacheo de las principales calles y avenidas del cercado de Moquegua, AA.HH. Mariscal Nieto, AA.HH. El Siglo, Centro Poblado San Francisco, C.P. Chen Chen y Centro Poblado San Antonio del distrito de Moquegua, provincia de Mariscal Nieto, Moquegua”; pero al haber sido designado como residente de ambos mantenimientos; y al no contar un ambiente para resguardar los bienes de la implementación de las ciclovías, hace uso de dicho ambiente.

Al respecto, durante el recorrido al ambiente donde se resguarda los bolardos, tope llantas y pintura de tránsito se pudo evidenciar que algunos de estos bolardos no se encontraban sobre alguna parihuela o plástico que impida el contacto directo con el pavimento, así como, falta de limpieza, desorden y ausencia de tarjetas de control (kardex) que permitan identificar la cantidad de bienes que se encuentran en almacén; ante ello, según refirió el residente de obra y asistente técnico habría aproximadamente setecientos (700) bolardos, setecientos (700) tope llantas y setenta y cinco (75) galones de pintura de tráfico colores rojo, blanco y amarillo; no teniendo la certeza de la cantidad exacta de bienes resguardados en almacén; situación que se puede visualizar en las siguientes imágenes:



¹¹ Ubicado en la avenida Alfonso Ugarte (frente el Coliseo Municipal de Moquegua).

Imagen n.º 16
Ambiente destinado a la custodia de bolardos



Fecha de toma fotográfica: 17 de setiembre de 2021.

Imagen n.º 17
Bolardos dañados al haber sido retirados con fuerza de su base



Fecha de toma fotográfica: 17 de setiembre de 2021.



Imagen n.º 18
Ambiente destinado a la custodia de tope llantas



Fecha de toma fotográfica: 17 de setiembre de 2021.

Imagen n.º 19
Ambiente destinado a la custodia de pintura de tráfico



Fecha de toma fotográfica: 17 de setiembre de 2021.

b) Criterio:

- **Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Abastecimiento aprobado con Decreto Supremo n.º 1439-2019-EF de 15 de setiembre de 2018, que establece lo siguiente:**

“ (...)

Subcapítulo IV Administración de bienes

(...)

Artículo 21 Almacenamiento de Bienes Muebles

E l almacenamiento de bienes muebles comprende los procedimientos, actividades e instrumentos referidos a la recepción, verificación y control de calidad, internamiento y registro, ubicación de bienes, preservación, custodia y control de stocks.

(...)”



- **Reglamento del Decreto Legislativo n.º 1439, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Abastecimiento aprobado con Decreto Supremo n.º 217-2019-EF de 12 de julio de 2019, que establece lo siguiente:**

“ (...)

CAPÍTULO IV
ADMINISTRACIÓN DE BIENES
SUBCAPÍTULO I
BIENES MUEBLES

Artículo 18.- Almacenamiento

18.1 El almacenamiento de bienes muebles exige contar con un espacio físico que cumpla con las condiciones óptimas que permitan la conservación adecuada de los bienes.

(...)

3. **Internamiento:** Comprende las acciones para la ubicación y preservación de los bienes muebles en los lugares previamente asignados.

(...)

5. **Custodia:** Comprende el conjunto de actividades que se realiza con la finalidad de que los bienes muebles almacenados conserven las mismas características físicas y numéricas conforme fueron entregados, garantizando el mantenimiento de sus condiciones y características durante el almacenamiento.

(...)”

- **Manual de Administración de Almacenes para el Sector Público Nacional, aprobado con Resolución Jefatural n.º 335-90-INA/DNA de 9 de setiembre de 1990, que señala lo siguiente:**

“ (...)

II. PROCEDIMIENTOS
A. PROCEDIMIENTO DE ALMACENAMIENTO

(...)

2. Internamiento

(...)

b. Ubicar los bienes en el lugar que previamente se les ha designado en la zona de almacenaje. Se hará de tal manera que su identificación sea ágil y oportuna.

3. Registro y control

a. Ubicados los bienes en las zonas de almacenaje se procederá a registrar su ingreso en la tarjeta de control visible, la misma que será colocada junto al grupo de bienes registrado

4. Custodia

a. Protección a los materiales: está referida a los tratamientos específicos que son necesarios a cada artículo almacenado, a fin de protegerlos de elementos naturales como la humedad, luz, lluvia, temperatura, etc. Las técnicas por aplicar serán las estipuladas en normas técnicas, manual del fabricante u otros textos especializados.

(...)”



c) Consecuencia:

El hecho expuesto, afecta la preservación y control de los bienes de ingresados a almacén de la actividad, al no contar con condiciones para su custodia al no estar ordenados y no contar con registros de los movimientos de ingreso y salida de manera oportuna.

III. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN QUE SUSTENTA LA ORIENTACIÓN DE OFICIO

La información y documentación que la Comisión de Control ha revisado y analizado durante el desarrollo del servicio de Orientación de Oficio a la ejecución la actividad denominada: Implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado, distrito de Moquegua, Provincia Mariscal Nieto, Moquegua, se encuentra detallada en el Apéndice n.º 1.

Las situaciones adversas identificadas en el presente informe se sustentan en la revisión y análisis de la documentación e información obtenida por la Comisión de Control, la cual ha sido señalada en la condición y se encuentra en el acervo documentario de la Entidad.

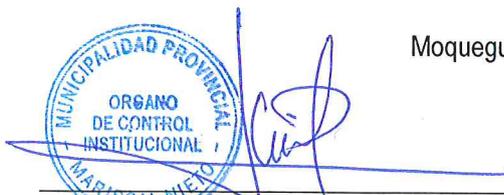
IV. CONCLUSIÓN

Durante la ejecución del servicio de Orientación de Oficio respecto a la ejecución la actividad denominada: Implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado, distrito de Moquegua, Provincia Mariscal Nieto, Moquegua, se ha advertido cuatro (4) situaciones adversas que afecta o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos de la actividad, las cuales han sido detalladas en el presente informe.

V. RECOMENDACIONES

1. Hacer de conocimiento al Titular de la Entidad el presente Informe de Orientación de Oficio, el cual contiene las situaciones adversas identificadas como resultado del servicio de Orientación de Oficio a la actividad denominada: "Implementación del Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado – Municipalidad Provincial de Mariscal Nieto", con la finalidad que se adopten las acciones preventivas y correctivas que correspondan, en el marco de sus competencias y obligaciones en la gestión institucional, con el objeto de asegurar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos de la actividad.
2. Hacer de conocimiento al Titular de la Entidad que debe comunicar al Órgano de Control Institucional, a través del plan de acción, las acciones preventivas o correctivas que implemente respecto a las situaciones adversas contenidas en el presente Informe de Orientación de Oficio.

Moquegua, 23 de setiembre de 2021



Luis Ricardo Córdova Pisco
Jefe del Órgano de Control Institucional
Municipalidad Provincial Mariscal Nieto

APÉNDICE N° 1

DOCUMENTACIÓN VINCULADA A LA ACTIVIDAD

- INADECUADA FORMULACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO INOBSERVANDO LA NORMATIVA VIGENTE, OCASIONARÍA QUE LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS CICLOVÍAS NO SEA UN SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO SEGURO, COHERENTE Y AMIGABLE PARA LOS CIUDADANOS Y PONGA EN RIESGO LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS**

N°	Documento
1	Acta de Inspección n.° 006-2021-OCI/MPMN de 8 de setiembre de 2021.
2	Acta de Inspección n.° 007-2021-OCI/MPMN de 17 de setiembre de 2021.
3	Acta de Inspección n.° 008-2021-OCI/MPMN de 17 de setiembre de 2021.

- PRESENCIA DE ALCANTARILLAS, DESNIVEL EN VÍAS Y OBSTÁCULOS; ASÍ COMO, LA FALTA DE SEMÁFOROS Y SEÑALIZACIÓN PONEN EN RIESGO LA INTEGRIDAD FÍSICA DE LOS USUARIOS DE LAS CICLOVÍAS Y EL LOGRO DE LOS OBJETIVOS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE NO MOTORIZADO**

N°	Documento
1	Acta de Inspección n.° 006-2021-OCI/MPMN de 8 de setiembre de 2021.
2	Acta de Inspección n.° 007-2021-OCI/MPMN de 17 de setiembre de 2021.
3	Acta de Inspección n.° 008-2021-OCI/MPMN de 17 de setiembre de 2021.

- INSTALACIÓN DE BOLARDOS CONTEMPLADOS EN EL EXPEDIENTE TÉCNICO DE LA ACTIVIDAD, NO GARANTIZAN SU PERMANENCIA EN LA IMPLEMENTACIÓN DE CICLOVIAS, LO CUAL PONE EN RIESGO LA INTEGRIDAD DE LOS USUARIOS DE LA CICLOVÍA, ADEMÁS DE NO EJECUTAR EL PRESUPUESTO PÚBLICO CON EFICACIA Y EFICIENCIA**

N°	Documento
1	Acta de Inspección n.° 006-2021-OCI/MPMN de 8 de setiembre de 2021.
2	Acta de Inspección n.° 007-2021-OCI/MPMN de 17 de setiembre de 2021.
3	Acta de Inspección n.° 008-2021-OCI/MPMN de 17 de setiembre de 2021.

- LOS BIENES ADQUIRIDOS PARA LA ACTIVIDAD NO SON RESGUARDADOS DE MANERA ORDENADA, ASIMISMO NO CUENTAN CON SUS RESPECTIVAS TARJETAS DE CONTROL; LO QUE PODRÍA AFECTAR LA PRESERVACIÓN Y CONTROL OPORTUNO DE LOS BIENES INGRESADOS A ALMACÉN**

N°	Documento
1	Acta de Inspección n.° 006-2021-OCI/MPMN de 8 de setiembre de 2021.
2	Acta de Inspección n.° 007-2021-OCI/MPMN de 17 de setiembre de 2021.
3	Acta de Inspección n.° 008-2021-OCI/MPMN de 17 de setiembre de 2021.





CARGO

Depenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

Moquegua, 23 de setiembre de 2021

2124704

OFICIO N° 120-2021-OCI/MPMN

Señor
ABRAHAM ALEJANDRO CÁRDENAS ROMERO
Alcalde
Municipalidad Provincial de Mariscal Nieto
Presente.-

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL MARISCAL NIETO
TRAMITE DOCUMENTARIO
EXPEDIENTE N°: FOLIOS 37
FECHA: 24-09-21
FIRMA: HORA: 8:22
OBSERVACIONES:

- ASUNTO** : Comunicación de Informe de Orientación de Oficio n.° 003-2021-OCI/0446-SOO
- REF.** : a) Artículo 8° de la Ley n.° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y sus modificatorias.
b) Directiva n.° 002-2019-CG/NORM, "Servicio de Control Simultáneo", aprobada con Resolución de Contraloría n° 115-2019-CG, del 28 de marzo de 2019 y modificatorias.

Me dirijo a usted en el marco de la normativa de la referencia, que regula el servicio de Control Simultáneo y establece la comunicación al Titular de la entidad o responsable de la dependencia, y de ser el caso a las instancias competentes, respecto de la existencia de situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del proceso en curso, a fin que se adopten oportunamente las acciones preventivas y correctivas que correspondan.

Sobre el particular, de la revisión de la información y documentación vinculada a la actividad denominada: "Implementación del Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado – Municipalidad Provincial de Mariscal Nieto", comunicamos que se ha identificado cuatro (4) situaciones adversas contenida en el Informe de Orientación de Oficio n.° 003-2021-OCI/0446-SOO, que se adjunta al presente documento.

En tal sentido, solicitamos remitir al Órgano de Control Institucional el Plan de Acción correspondiente, en un plazo de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente hábil de recibida la presente comunicación.

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

Atentamente,



Luis Ricardo Córdova Pisco
Jefe del Órgano de Control Institucional
Municipalidad Provincial de Mariscal Nieto

cc. Archivo