

**ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL  
DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MOYOBAMBA**

**INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO**  
**N° 012-2021-OCI/0469-SOO**

**ORIENTACIÓN DE OFICIO**  
**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MOYOBAMBA,**  
**PROVINCIA DE MOYOBAMBA, REGIÓN DE SAN MARTÍN**

**“IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE  
SOSTENIBLE NO MOTORIZADO- CICLOVÍA, EN EL  
DISTRITO DE MOYOBAMBA, PROVINCIA DE  
MOYOBAMBA, REGIÓN DE SAN MARTÍN”**

**PERÍODO DE EVALUACIÓN:**  
**23 AL 31 DE AGOSTO DE 2021**

**TOMO I DE I**  
**MOYOBAMBA, 6 SEPTIEMBRE 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° 012 -2021-OCI/0469-SOO**

**" IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO-  
CICLOVÍA, EN EL DISTRITO DE MOYOBAMBA, PROVINCIA DE MOYOBAMBA, REGIÓN DE  
SAN MARTIN"**

---

**ÍNDICE**

---

	N° Pág.
I. ORIGEN	2
II. SITUACIÓN ADVERSA	2
III. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN QUE SUSTENTA LA ORIENTACIÓN DE OFICIO	18
IV. CONCLUSIÓN	18
V. RECOMENDACIONES	18
APÉNDICES	





## INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO

### N° 012-2021-OCI/0469-SOO

#### **“IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO- CICLOVÍA, EN EL DISTRITO DE MOYOBAMBA, PROVINCIA DE MOYOBAMBA, REGIÓN DE SAN MARTÍN”**

##### **I. ORIGEN**

El presente informe se emite en mérito a lo dispuesto por el Órgano de Control Institucional (OCI) de la Municipalidad Provincial de Moyobamba, responsable del Informe de Orientación de Oficio. El servicio ha sido registrado en el Sistema de Control Gubernamental – SCG, con la orden de servicio n.° 0469-2021-013, 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 y sus modificatorias.

##### **II. SITUACIÓN ADVERSA**

De la revisión efectuada a la información remitida por la Municipalidad Provincial de Moyobamba, y de la inspección física realizada los días 22 y 26 de julio de 2021 a las calles en donde se está implementando la ciclovia en la ciudad de Moyobamba, se han identificado situaciones adversas que amerita la adopción de acciones para asegurar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos de la implementación del servicio: **“Implementación de Sistemas de Transporte Sostenibles no Motorizado-Municipalidad Provincial de Moyobamba”**, de la provincia de Moyobamba, departamento de San Martín.

Las situaciones adversas identificadas se exponen a continuación:

##### **2.1 FALTA DE COORDINACIÓN Y PARTICIPACIÓN EN LA PLANIFICACIÓN Y ELABORACIÓN DE LA RED DE CICLOVIAS TEMPORALES ENTRE LAS ÁREAS INVOLUCRADAS DE LA ENTIDAD, OCASIONARÍA EL RIESGO QUE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA CICLOVÍA NO SEA UN SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO SEGURO Y AMIGABLE PARA LOS CIUDADANOS.**

##### **a) Condición**

Mediante Resolución de Alcaldía n.° 653-2020-MPM/A de 2 de diciembre de 2020, se aprobó el expediente técnico de la actividad denominada: “Implementación de Sistemas de Transporte Sostenibles no Motorizado-Municipalidad Provincial de Moyobamba”, en adelante “Ciclovia” y en la parte considerativa contiene el sustento técnico de la aprobación de dicho documento técnico, por parte de la Subgerencia de Estudios y Obras Públicas, a través del informe n.° 013-2020-MPM/GDT/SGEPOP/JMGF. El monto aprobado fue de S/ 496 180.02 (Cuatrocientos noventa y seis mil ciento ochenta con 02/100 soles), con un plazo de ejecución de 45 días calendarios.

Posteriormente, mediante Resolución de Alcaldía n.° 673-2020-MPM/A de 11 de diciembre de 2020, se aprobó la ejecución de la ciclovia, bajo la modalidad de Administración Directa, por un periodo de 45 días calendarios; en mérito a ello, mediante Resolución de Alcaldía n.° 197-2021-MPM/A de 2 de marzo de 2021, se designó a la Arq. Ana Verónica Díaz García, como residente de la ejecución de la ciclovia; asimismo, mediante Resolución de Alcaldía n.° 203-2021-MPM/A





de 3 de marzo de 2021, se designó al Ing. Joel Martin Grandez Flores, como inspector de la ejecución del servicio.

Asimismo, mediante Resolución de Alcaldía n.º 523-2021-MPM/A de 2 de julio de 2021, la Entidad aprobó el expediente técnico actualizado de la ciclo vía, cuyo monto ascendió a S/ 531 374.40 (Quinientos treinta y un mil trescientos setenta y cuatro con 40/100 soles), para ser ejecutado bajo la modalidad de Administración Directa, con un plazo de ejecución de 45 días calendarios y en la parte considerativa contiene el sustento técnico de la aprobación de dicho documento técnico por parte de la Subgerencia de Estudios y Obras Públicas, a través del informe n.º 001-2021-MPM/GDT/SGEPOP-NNG.

Al respecto es de precisar, que el Estado en el marco de la emergencia sanitaria, generado por la pandemia COVID-19, en el numeral 3.1 del artículo 3 del Decreto de Urgencia n.º 101-2020, vigente a partir del 27 de agosto de 2020, establece medidas complementarias en materia económica y financiera para que las municipalidades provinciales implementen sistemas de transporte sostenible no motorizado, señalando lo siguiente: *"El ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial, aprueba un Documento Técnico conteniendo los lineamientos, criterios, condiciones y procedimientos para la adecuación y/o mantenimiento de los elementos de la sección vial para la implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, a ser implementados por las Municipalidades Provinciales, en sus respectivas jurisdicciones. Dicho documento técnico se emite en coordinación con el Ministerio de Ambiente (...)".*

En merito a ello, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020, aprobó la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", la cual contiene **los requisitos para la infraestructura ciclo- inclusiva, lineamientos técnicos, recursos de materiales y humanos**, además de los procesos clave, entre otros; y para su desarrollo se requiere la coordinación entre el Gobierno Nacional y Gobierno Local, determinando que el nivel local será responsable de accionar la estrategia en las ciudades.

En ese contexto, en el numeral 2.1.- Coordinación de partes interesadas, de la sección 2.- Planificación, de la guía referida en párrafo precedente, se determina en la "Tabla 1. Responsabilidades de los órganos y gerencias del gobierno nacional y local - Nivel Local", señalando que las áreas de los órganos locales, como son, la Gerencia de Transporte y Tránsito, Desarrollo Urbano, Obras Públicas, Salud, Seguridad Ciudadana, Relaciones Públicas o quienes hagan sus veces, deberán realizar las coordinaciones con el fin de elaborar una estrategia consensuada entre las áreas involucradas, en cuanto a la implementación de la ciclo vía.

En ese sentido, considerando lo descrito taxativamente en el numeral 2.1 de la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible No Motorizado, se solicitó<sup>1</sup> a la Gerencia de Desarrollo Territorial, entre otros, nos informe si se emitieron informes técnicos, pronunciamientos, y/o opiniones de las áreas técnicas que correspondan, respecto a la implementación de la ciclo vía, obteniendo la siguiente respuesta:

Mediante informe n.º 050-2021-MPM-GDT/SGEPyOP-JMGF<sup>2</sup> de 17 de agosto de 2021, el Inspector de la ejecución del servicio de ciclo vía, Ing. Joel Martin Grandez Flores, proyectista de la Subgerencia de Estudios, Proyectos y Obras Públicas, comunica lo



<sup>1</sup> A través del oficio n.º 342-2021-MPM/OCI con fecha de recepción 5 de agosto de 2021.

<sup>2</sup> Adjunto a la nota informativa n.º 2453-2021-MPM-GDT de 20 de agosto de 2021.



siguiente: "(...) Con respecto al ítem 04<sup>3</sup>, se adjunta los informes correspondientes al retraso y los motivos sobre la suspensión de la actividad (...).

Ahora bien, de la revisión a la información proporcionada por parte de la Entidad, respecto si se **emitieron informes, pronunciamientos y/o opiniones de las áreas técnicas que correspondan** sobre la: "Implementación de Sistemas de Transporte Sostenibles no Motorizado-Municipalidad Provincial de Moyobamba", se advierte que, **no se realizaron**, pronunciamientos e informes técnicos de las áreas involucradas (principalmente de la Subgerencia de Planeamiento Territorial, Transporte y Control Urbano<sup>4</sup>), que hubiese permitido involucrar y coordinar entre las gerencias competentes en la implementación del servicio, además de comprender la función, forma, y uso de las vías, para que puedan definir el tipo de infraestructura a implementar en ellas, más aún, cuando se trata de proteger la circulación de los ciclistas con elementos de segregación o la de compartir la vía con vehículos motorizados, mediante un trazado y diseño eficiente y congruente con las necesidades de la ciudad., toda vez que, de la información proporcionada al OCI-MPM<sup>5</sup>, solamente se alcanzó, copia del cuaderno de obra, expediente técnico actualizado(en digital), copia fechada de las valorizaciones aprobadas, información de la situación actual de la ejecución del servicio.

Dicha situación, estaría conllevando a incumplimientos de aspectos relacionados a la planificación y elaboración del Documento Técnico, materia de evaluación, pues no se habría contado, de manera previa y oportuna, con los documentos señalados taxativamente en la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible No Motorizado", esta situación ocasionó deficiencias técnicas durante la ejecución del servicio, obligando a la entidad a realizar modificaciones o replanteos en la red de la ciclovia; **hecho que puede ser corroborado con la suscripción del "Acta de Suspensión Temporal", de 14 de julio de 2021, por representantes de la Entidad<sup>6</sup> y el residente de Obra<sup>7</sup>, en la cual se acuerda suspender temporalmente la ejecución del servicio desde el 14 de julio de 2021, debido a los problemas sociales que se están generando durante la ejecución del servicio, además por la falta de certificación presupuestal por la nueva actualización del expediente técnico, y porque no se hicieron la entrega de los materiales en su totalidad.**

En ese sentido, los funcionarios inobservaron lo indicado por la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible No Motorizado", al aprobar y validar, el expediente técnico inicial, sin que cuente los documentos técnicos antes descritos, y que su ausencia generó que se valide un documento no acorde con el marco técnico existente.

Los hechos antes expuestos estarían transgrediendo la siguiente normativa:

b) Criterio:

- **Guía de implementación de Sistemas de Transporte Sostenible No Motorizado, aprobado mediante Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020**



<sup>3</sup> El ítem n.º 4, al cual hace referencia el inspector de la ciclovia, está relacionada a la información que el órgano de Control de la Municipalidad Provincial de Moyobamba, solicitó mediante Oficio n.º 342-2021-MPM/OCI, de 17 de agosto, y esto, entre otros es: (...) **información, respecto si se emitieron informes, pronunciamientos y/o opiniones de las áreas técnicas que correspondan respecto a la implementación del servicio(...)** ( el resaltado en negrita, es agregado)

<sup>4</sup> Esta Subgerencia tiene 3 áreas a su cargo, siendo estos: **Área de Planeamiento y Catastro, Área Transporte y Seguridad Vial, Área de Control Urbano**

<sup>5</sup> Mediante nota informativa n.º 2453-2021-MPM-GDT de 20 de agosto de 2021

<sup>6</sup> Cesar Augusto Rocha Sandoval, gerente de la Gerencia de Desarrollo Territorial y Joel Martin Grandez Flores, inspector de la ejecución del servicio.

<sup>7</sup> Ana Verónica Díaz García, residente de la ejecución del servicio



**“ Sección 2. Planificación**

**2.1 Coordinación entre las partes interesadas**

Al planificar la implementación de una red de ciclovías temporales, es importante comenzar por identificar a los grupos clase que se requieren para materializar la estrategia (...)

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

Orden de Gobierno	Órgano/gerencia	Responsabilidad
[...]	[...]	[...]
Local	Gerencia de Transporte y Tránsito	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinar la estrategia a nivel local.</li> <li>• Convocar a otras gerencias.</li> <li>• Definir el trazado y diseño de las rutas.</li> <li>• Supervisar la implementación en campo.</li> <li>• Evaluar y monitorear el uso de la infraestructura ciclovial temporal.</li> <li>• Vincular a otros sectores de la población</li> </ul>
	Desarrollo Urbano /Obras Públicas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b><u>Implementar las vías temporales para ciclistas, conforme a los lineamientos establecidos.</u></b></li> </ul>
	Salud	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer protocolos sanitarios para el uso de la infraestructura ciclovial temporal, en concordancia con las recomendaciones del Ministerio de Salud (MINSA)</li> </ul>
	Seguridad Ciudadana	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Supervisar el uso de vías para evitar la aglomeración de personas usuarias.</li> <li>• Salvaguardar los materiales utilizados en la infraestructura ciclovial temporal</li> </ul>
	Relaciones públicas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar la estrategia de comunicación incluyendo campañas de comunicación digitales y en territorio.</li> <li>• Difundir la estrategia en los medios de comunicación.</li> </ul>

(...)” (lo Subrayado en negrita es agregado)

**c) Consecuencia:**

La situación antes expuesta, generaría mayores gastos, por modificaciones y/o replanteos, por la demora en la puesta en funcionamiento del servicio; además, generaría el riesgo de que la ciclovía no sea un sistema urbano de transporte sostenible, amigable y seguro para los usuarios.

**2.2 INCUMPLIMIENTO DE LOS LINEAMIENTOS TÉCNICOS ESTABLECIDOS EN LA NORMATIVA APLICABLE PARA LA IMPLEMENTACIÓN Y/O ADECUACIÓN DE CICLOVÍAS, PONDRÍA EN RIESGO LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS, ADEMÁS DEL RETRASO PARA LA PUESTA EN OPERACION.**

**a) Condición**

De la documentación proporcionada por la Entidad, en relación a la implementación de la ciclovía, y de la visita de inspección realizada por la comisión de control los días 22 y 26 de julio de 2021, conjuntamente con representantes de la Entidad<sup>8</sup> y habiéndose suscrito el “Acta de Inspección Física”, se constató las dimensiones reales de la calzada vehicular existente, en

<sup>8</sup> Ing. Joel Martín Grande Flores, inspector de obra y Arq. Ana Verónica Díaz García, residente de la ejecución del servicio.





aquellas calles, donde la ejecución del servicio estaba realizándose, siendo estas las siguientes; Jr. Pedro Pascasio Noriega cuadras 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, Jr. 2 de Mayo cuadras 1 al 5, Jr. Libertad cuadras del 2 al 10, Jr. Miranda Calle cuadra 1, Jr. Reyes Guerra cuadras del 4 al 6, Jr. Manuel del Águila cuadras 5 y 6, y la Av. Ignacia Velásquez.

El proyecto contempla ciclovías unidireccionales y bidireccionales, siendo este último implementadas en la Av. Miguel Grau, Jr. Serafin Filomeno y Jr. Manuel de Águila; al respecto, se ha constatado que la ejecución de cualquiera de las opciones (ciclovía unidireccional y bidireccional), afectaría el ancho disponible de la calzada para la redistribución de los carriles vehiculares, lo cual no está acorde a lo señalado por la norma GH 0.20 Componentes de Diseño Urbano, del Reglamento Nacional de Edificaciones<sup>9</sup>, que indica que se deberá contar con dos (2) módulos de pistas o calzadas en las vías locales.

Ahora, con el fin de identificar el tipo de vías (expresa, arterial, colectora, local y pasajes), que le corresponden a cada calle, jirón y avenida, se ha revisado el Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Moyobamba, la misma que proyectó el "Sistema Vial Urbano y de Transporte de la Ciudad de Moyobamba al año 2022", observándose en el numeral numeral 5.4.1 Estructuración del sistema vial urbano, del Capítulo V. Propuesta Especifica Plan de Desarrollo Urbano de Moyobamba, donde se identifica **vías principales**, siendo éstos, entre otros: la Av. Ignacia Velásquez, Jr. Dos de Mayo, Jr. Libertad, Jr. Manuel del Águila, y **vías secundarias**, siendo éstos, entre otros: el Jr. Pedro Pascasio Noriega, Jr. Reyes Guerra.

A lo antes mencionado, se pone en conocimiento que el Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Moyobamba, en adelante "PDU", no clasifica a las vías, en arteriales, colectoras, y locales, como lo indica la norma **GH.020 Componentes de Diseño Urbano**<sup>10</sup>; al respecto, se solicitó a la Gerencia de Desarrollo Territorial de la Entidad, mediante Oficio n.°362-2021-MPM/OCI de 27 de agosto de 2021, "(...)Información, respecto al tipo de vías (expresa, arterial, colectora, local y pasajes), que le correspondan a cada calle, jirón y avenida, del sistema vial urbano de la ciudad de Moyobamba(...)", que en respuesta, señalaron lo siguiente:

- La **Subgerencia de Estudios, Proyectos y Obras**, mediante informe n.°061-2021-MPM-GDT/SGEPyOP-JMGF de 3 de setiembre de 2021<sup>11</sup>), indicó lo siguiente: "(...)el Área de la Sub Gerencia de Estudios, Proyectos y Obras no está facultada con la información actual catastral con respecto de las calles y su Plan de Desarrollo Urbano(...)";
- La **Subgerencia de Planeamiento Territorial, Transporte y Control Urbano de la Entidad**, mediante informe Técnico n.°0371-2021-MPM-GDT/SGPTTyCU/ALC de 31 de agosto de 2021<sup>12</sup>, alcanzó información respecto a lo solicitado por el OCI-MPM<sup>13</sup>, observándose que la misma, no precisa el tipo de vías (Expresa, arterial, colectora, local y pasajes), de la ciudad de Moyobamba, sólo adjuntaron información contenida ya en el Plan de Desarrollo Urbano Rural, en la cual, esta comisión de control, determinó que no existe información, sobre la clasificación de vías: expresa, arterial, colectora, local y pasajes.

<sup>9</sup> Aprobado mediante Decreto Supremo n.° 011-2006-Vivienda

<sup>10</sup> En el artículo 5, señala lo siguiente:

(...) El diseño de las vías de una habilitación urbana deberá integrarse al sistema vial establecido en el Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad, respetando la continuidad de las vías existentes. **El sistema vial, está constituido por vías expresas, vías arteriales, vías colectoras, vías locales y pasajes**. (el resaltado en negrita es agregado)

En el artículo 7, señala lo siguiente:

(...) Las características de las secciones viales que conforman el sistema vial primario de la ciudad serán establecidas en el Plan de Desarrollo Urbano y **estarán constituidas por vías expresas, vas arteriales y vías colectoras** (...). (el resaltado en negrita es agregado)

<sup>11</sup> Del ingeniero Joel Martin Grandez Flores (Proyectista de la Subgerencia de Estudios, Proyectos y Obras de la Entidad), dirigido al ingeniero Nehemias Neira Garcia (Subgerente de Estudios, Proyectos y Obras de la Entidad)

<sup>12</sup> Informe técnico, elaborado por el arquitecto Alexander Lujan Caballero (Area de Planeamiento y Catastro), dirigido al arquitecto Armando Wagner Arteaga Silva (Subgerente dePlaneamiento Territorial, Transporte y Control Urbano de la Entidad)

<sup>13</sup> Mediante Oficio n.°362-2021-MPM/OCI de 27 de agosto de 2021.





Por lo tanto, no existe la identificación y clasificación de las vías de la ciudad de Moyobamba, en arteriales, colectoras, y locales; a pesar de ello, esta comisión de control ha determinado que las **vías principales** proyectados en el PDU, siendo éstos, entre otros: la Av. Ignacia Velásquez, Jr. Dos de Mayo, Jr. Libertad, Jr. Manuel del Águila, y **vías secundarias**, siendo éstos, entre otros: Jr. Pedro Pascasio Noriega, Jr. Reyes Guerra, indistintamente de su clasificación que le sea aplicable, estarán siendo afectados con la reducción de dos (2) carriles existentes a un (1) carril.

A continuación, se muestra el siguiente cuadro, en donde se aprecia el número de carriles reducidos, por la implementación de la ciclovía.

**Cuadro n.º 2**  
**Vías identificadas donde se ha reducido de 2 a 1 carril vehicular**

Tipo de vía según el Plan de Desarrollo Urbano <sup>14</sup>		N.º de carriles vehiculares existentes	Implementación de ciclovía	
Principal	Secundaria		Tipo ciclovía	N.º de carriles vehiculares reducidos
	Jr. Pedro Pascasio noriega	2	Unidireccional	1
Jr. 2 de mayo		2	Unidireccional	1
Jr. Libertad		2	Unidireccional	1
	Jr. Reyes guerra	2	Unidireccional	1
Jr. Manuel del águila		2	Unidireccional	1
Av. Ignacia Velásquez		2	Unidireccional	1

**Fuente** : Visita de inspección física realizada a la ejecución del servicio, los días 22 y 26 de julio de 2021, y

**Elaborado:** Comisión de control

Del cuadro antes señalado, se advierte que la implementación de la ciclovía, conllevó a la reducción de dos (2) a un (1) carril vehicular, en las vías del Jr. Pedro Pascasio Noriega, Jr. 2 de Mayo, Jr. Libertad, Jr. Miranda Calle, Jr. Reyes Guerra, Jr. Manuel del Águila, Av. Ignacia Velásquez, transgrediéndose lo establecido por la GH.020 Componentes de Diseño Urbano, del Reglamento Nacional de Edificaciones, que señala que deberá contar con (2) módulos de pistas o calzadas en vías locales principales y secundarias, como se indica a continuación:

"(...)

*Artículo 8.- Las secciones de las vías locales principales y secundarias, se diseñarán de acuerdo al tipo de habilitación urbana [...] tratándose siempre de dos módulos de calzada (...)*

*Artículo 9.- Las vías locales principales de todas las habilitaciones urbanas tendrán como mínimo, veredas, y estacionamientos en cada frente que habilite lotes y dos módulos de calzada.*

*Artículo 10.- Las vías locales secundarias tendrán como mínimo, dos módulos de veredas [...] dos módulos de calzada*

"(...)"

Asimismo, sin perjuicio de lo anterior, se advierte que, en el documento de Gestión Municipal vigente, como es PDU, en el numeral, 5.4.1 Estructuración del Sistema Vial Urbano, específicamente el numeral 5.4.1.7 Sistemas de ciclovías y ciclocalles, se proyectó que las ciclovías, "(...)Está compuesto de tres (03) ciclovías con destinos turísticos y cinco (05) ciclovías articuladoras que unen a los destinos turísticos como Tahuishco, Punta de San Juan, Punta de Doñe, Azunge, Churuyacu – Shango y Baños Termales (...), y la implementación del servicio de ciclovía, materia del presente informe, no estaría cumpliendo cabalmente a lo señalado en el instrumento de gestión municipal, como es el "PDU", teniendo en cuenta que la misma es proyectado con el fin regular el ordenamiento territorial, y el desarrollo futuro de la ciudad de Moyobamba.

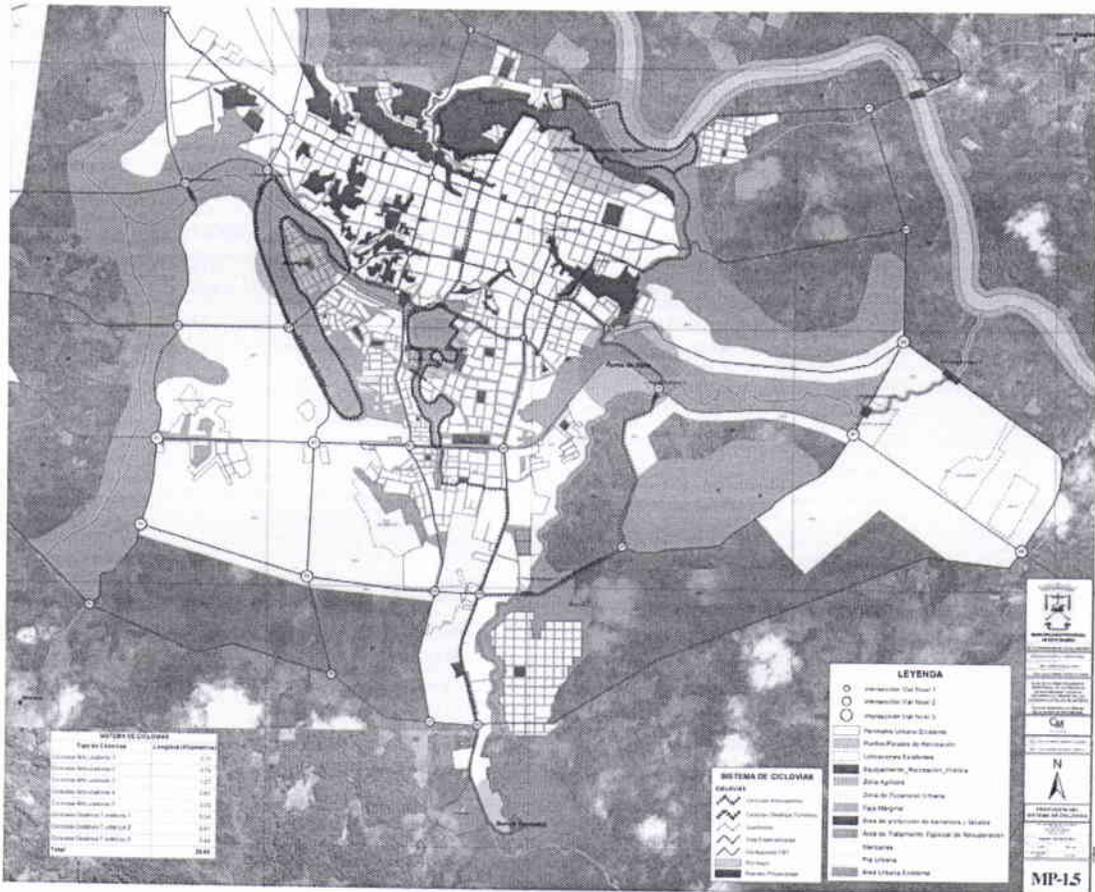


<sup>14</sup> Información de distribución de las vías principales, extraída del Plan de desarrollo urbano de la ciudad de moyobamba, específicamente del Capítulo V. Propuesta Especifica plan de desarrollo urbano de Moyobamba, numeral 5.4.1 Estructuración del sistema vial urbano.



A continuación, se muestra la propuesta del trazo proyectado en el PDU para las ciclovías, en donde se observa las vías proyectadas para **ciclovías articuladoras**, siendo estos; la carretera a los Baños Termales, calle el Porvenir, Jr San Carlos, Jr Iquitos, Jr. Manuel del Águila, alameda Annie Soper, Jr, Coronel Bardales, calle Faustino Sánchez Carrión, Jr. Pedro Canga.

Imagen n.º 01:  
Propuesta del sistema de ciclovías



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Moyobamba  
Elaborado: Comisión de control

Los hechos antes expuestos estarían transgrediendo a lo señalado en la siguiente normativa:

b) Criterio:

- Ley n.º 30936, ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transportes sostenibles de 24 de abril de 2019.

**"Artículo 6.- Implementar medidas que faciliten el transporte intermodal"**

6.1 Establézcase que las autoridades de los tres niveles de gobierno implementan medidas que faciliten el transporte intermodal, con la finalidad de que el ciclista conecte su trayecto con otros medios de transporte; asimismo, habilitan espacios y estructuras seguras para el estacionamiento de bicicletas en las estaciones de los medios de transporte masivo.

6.2 Las autoridades competentes gestionan la interconectividad de ciclovías, cuando estas involucren dos o más circunscripciones de gobiernos locales contiguos, bajo la responsabilidad que prevean las normas de la materia"





#### Artículo 10.- Derechos de los ciclistas

Son derechos de los ciclistas

- a) Transitar por las vías públicas del país, 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.
- b) (...)
- c) Disponer de suficientes espacios para el estacionamiento de bicicletas, tanto en espacios públicos como privados.

- “Guía de implementación de Sistemas de Transportes Sostenible No Motorizado”, aprobado mediante Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020.

#### “Sección 2.- Planificación

(...)

##### 2.2 Principios de la planificación

La planificación de la red de ciclovías temporales o permanentes recoge los principios de buenas prácticas de ámbito nacional(...) e internacional (...). Asimismo, desarrolla una propuesta técnica que permita la adecuada planificación, teniendo a la seguridad vial como precepto de planeamiento.

En particular, se recomienda tener en cuenta la clasificación de las vías urbanas y los requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva. Bajo este entendimiento, será más sencillo orientar las intervenciones de acuerdo con un trazado y diseño eficiente y congruente con las necesidades de cada ciudad y, por tanto, ofrecer un espacio adecuado, seguro y atractivo para los usuarios.

#### Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovial.

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 (...). La jerarquización de las vías está basada en características generales, como la cantidad de personas, vehículos, velocidades, bienes y servicios; así como la configuración de las secciones viales. Según el Artículo 7 de la Norma GH.20, las vías urbanas en el Perú se clasifican en vías expresas, arteriales,colectoras y locales:10

- Vías expresas: Son vías de alta capacidad que conectan diferentes zonas de la ciudad, de flujo ininterrumpido y de acceso controlado. No se permite el tránsito de bicicletas y en ellas no es viable la implementación de ciclovías temporales, así como tampoco lo es en carreteras nacionales, departamentales y vecinales, Por ende, se deben buscar rutas alternas.
- Vías arteriales: Son vías de alta capacidad que permiten el flujo vehicular continuo o controlado entre distintas áreas de la ciudad. Las bicicletas están permitidas en ciclovías. Se recomienda priorizar la implementación de ciclovías en estas vías por ser conexiones directas en la ciudad. Generalmente no poseen las mejores condiciones de circulación para bicicletas sin embargo tienen mayor potencial de mejora.
- Vías colectoras: O vías secundarias. Tienen la finalidad de conectar las vías locales con las arteriales. Son las calles principales de los distritos, pero presentan diferentes dinámicas a una vía primaria, pues cuentan con estacionamientos en la vía, áreas de carga y descarga de bienes, etc. Se permite el tránsito de bicicletas y se recomienda implementar ciclovías. Pueden ser buenas rutas alternativas o complementarias a las arterias, por lo cual se recomienda priorizar la implementación de ciclovías en estas vías cuando cuenten con buena conectividad y potencial de uso.
- Vías locales: Son vías que permiten el acceso a predios dentro de los distritos. Los volúmenes y velocidades son más reducidos en comparación con las otras vías. Se permite tránsito de bicicletas. Por las características viales se considera menos prioritario implementar ciclovías en estas vías; para mejorar la seguridad vial ciclista puede ser más efectivo reducir la velocidad de los vehículos automotores mediante medidas de pacificación de tránsito.

(...)

**Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva.** Una red de infraestructura cicloinclusiva 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	Responsabilidad
<b>Seguridad</b> Una red de infraestructura ciclovial debe mejorar la seguridad vial de las personas ciclistas y protegerlas de los vehículos motorizados.	Elegir adecuadamente el elemento confinador e implementar las marcas en el pavimento y señales verticales adecuadas. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dar protección en las intersecciones peligrosas.</li> <li>• Considerar en el diseño el espacio suficiente en el carril de circulación ciclista y para el elemento confinador</li> </ul>
[...]	[...]

(...)"

- "Decreto Supremo n.º 011-2006-Vivienda, que aprueba 66 Normas Técnicas del Reglamento Nacional de Edificaciones -RNE, publicado el 8 de mayo de 2006; y la modificatoria de la Norma Técnica HG0.20 Componentes del Diseño Urbano a través del Decreto Supremo n.º 006-2011-Vivienda, publicado el 16 de julio de 2011 .

**"Sección 2.- Planificación**

(...)

Capítulo II.- Diseño de vías

(...)

Artículo 8.- Las secciones de las vías locales principales y secundarias, se diseñarán de acuerdo al tipo de habilitación urbana, en base a módulos de vereda de 0.60m, módulos de estacionamientos de 2.40m, 5.40m, y 6.00m., así como módulos de calzada de 2.70m, 3.00m, 3.30m ó 3.60m, tratándose siempre de dos módulos de calzada, de acuerdo al siguiente cuadro:

TIPOS DE VIAS	VIVIENDA			COMERCIAL	INDUSTRIAL	USOS ESPECIALES
<b>VIAS LOCALES PRINCIPALES</b>						
ACERAS O VEREDAS	1,80	2,40	3,00	3,00	2,40	3,00
ESTACIONAMIENTO	2,40	2,40	3,00	3,00 - 6,00	3,00	3,00 - 6,00
FISTAS O CALZADAS	SIN SEPARADOR CENTRAL	CON SEPARADOR CENTRAL 2 MODULOS A CADA LADO DEL SEPARADOR		SIN SEPARADOR 2 MODULOS DE	SIN SEPARADOR 2 MODULOS DE	SIN SEPARADOR 2 MODULOS DE
	3,60	3,00	3,30	3,60	3,60	3,30 - 3,60
	CON SEPARAD. CENTRAL: 2 MODULOSA O LADO					
<b>VIAS LOCALES SECUNDARIAS</b>						
ACERAS O VEREDAS	1,20			2,40	1,80	1,80 - 2,40
ESTACIONAMIENTO	1,80			5,40	3,00	2,20 - 5,40
FISTAS O CALZADAS	DOS MODULOS DE 2,70			2 MODULOS DE 3,00	2 MODULOS DE 3,60	2 MODULOS DE 3,00

Artículo 9.- Las vías locales principales de todas las habilitaciones urbanas tendrán como mínimo, veredas, y estacionamientos en cada frente que habilite lotes y dos módulos de calzada.

**c) Consecuencia:**

La situación antes expuesta, pondría en riesgo la seguridad de los usuarios (vehículos motorizados y ciclistas), además incrementaría la posibilidad de ocurrencia de accidentes, debido a las maniobras a las que se verían obligados a realizar los ciclistas en las vías que no cumplen con los lineamientos técnicos establecidos en la normativa aplicable.





### 2.3 LA INSTALACION DE BOLARDOS EN LA IMPLEMENTACION Y/O ADECUACION DE CICLOVIAS, NO GARANTIZA SU PERMANENCIA, OCASIONANDO EL RIESGO DE NO LOGRAR RESULTADOS A FAVOR DE LOS USUARIOS, Y QUE EL PRESUPUESTO INVERTIDO NO SEA UTILIZADO CON EFICACIA Y EFICIENCIA.

#### a) Condición

Durante la visita de inspección realizada por la comisión de control los días 22 y 26 de julio de 2021, conjuntamente con representantes de la Entidad y habiéndose suscrito el "Acta de Inspección Física"; se advierte que no se han instalado los bolardos (empotrado en la calzada); sin embargo, en el almacén de la ejecución de la ciclovia, se observó los bolardos construidos y acopiados; al respecto, se realizó la consulta a la Residente de la ejecución de la Ciclovia, sobre **la no colocación de los bolardos** en las vías proyectadas en el estudio técnico del servicio, quien en respuesta manifestó que "(...) *si se habían colocado los bolardos en algunas vías, como en el jirón 2 de mayo; sin embargo estos habían sido robados (...)*"; esta información también advierte en el Informe n.º 012-2021-MPM/GDT/SGEPyO/AVDG/R de 18 de junio de 2021, sobre "**Informe de Estado Situacional de los Bolardos**", dirigido al inspector del servicio, Ing. Joel Martin Grandez Flores, donde indica "(...) *informarle que se han robado 4 bolardos colocados en el Jr. 2 de Mayo[...] y algunos de ellos han sido dañados en accidentes por personas en movilidad motorizada, hago de su conocimiento que a pesar que se puso cintas de seguridad y mallas de seguridad, porque la actividad aun esta inconclusa, estas vienen siendo sacadas por los transeúntes (...)*"

Posteriormente, con la finalidad de dejar constancia sobre la pérdida de los bolardos, la Residente de la implementación del servicio<sup>15</sup>, realizó la denuncia policial respectiva, el 3 de julio de 2021, en la comisaría de la Policía Nacional del Perú de Moyobamba, manifestando en el Acta de Ocurrencia Policial, lo siguiente: "(...) *con la finalidad de dejar constancia en su condición de residente [...] el día de la fecha a horas 07:00 am, me percate la ausencia de 76 bolardos[...] que habían estado colocados en las cuadras 3-4-5 del jirón dos de mayo[...], tomando conocimiento que estos fueron retirados*"

Asimismo, advirtió las restricciones que se presentaron al momento de colocar los bolardos, en el Jirón Pedro Pascasio Noriega, señalando en su Informe n.º 018-2021 MPM/GDT/SGEPyO/AVDG/R de 9 de julio de 2021, lo siguiente: "(...) *se informa que el día de ayer 08 de junio de 2021, se tenía programado poner bolardos[...] en el Jirón Pedro Pascasio Noriega, aproximadamente a horas de las 8:00 am, se acercaron un grupo de personas de dicho jirón y procedieron a hacernos llegar de manera verbal su disconformidad con relación a la instalación de los elementos de confinamiento; sin embargo recalcaron que no nos dejaran hacer la instalación de estos elementos(...)*"

Por otro lado, durante la visita<sup>16</sup> de inspección a la ejecución del servicio, en el almacén del referido servicio, se observó los bolardos acopiados, como se muestra en la siguiente imagen:

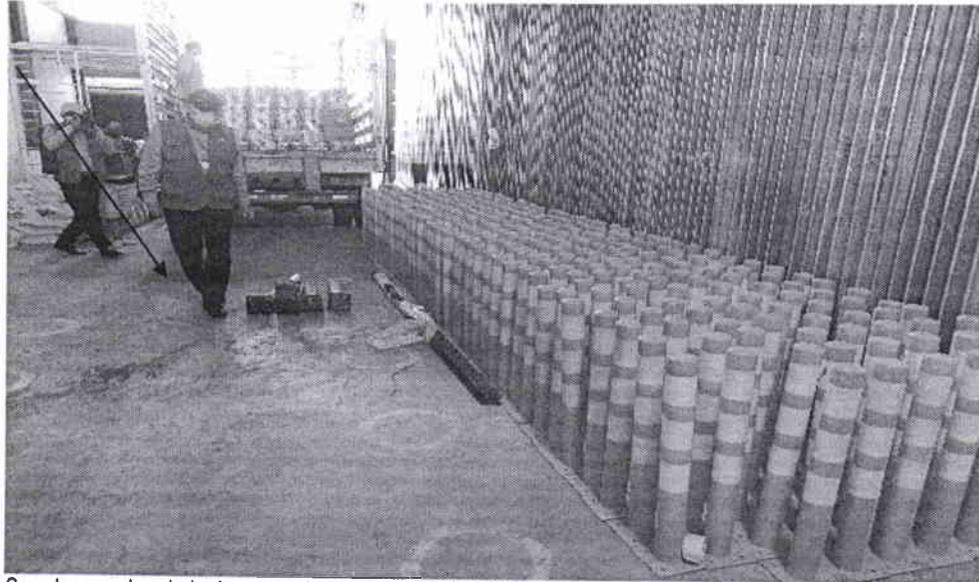


<sup>15</sup> Ana Verónica Díaz

<sup>16</sup> Realizado los días 22 y 26 de julio de 2021.



**Fotografía n.º 1:  
Bolardos contruidos por el personal de ejecución del servicio**



Se observa los bolardos, acopiados en el almacén de la obra, y según el Informe n.º 018-2021 MPM/GDT/SGEPyO/AVDG/R de 9 de julio de 2021, del residente de la ejecución del servicio, hay en total de 326 bolardos confeccionados y listos para ser instalados.

Al respecto, en el expediente técnico<sup>17</sup> de la ejecución del servicio, se proyectó la ejecución de la partida 02.03.02 BOLARDO (0.75 cm de alto x 3" de diámetro-INCLUYE CONFECCION E INSTALACION), precisando en su especificación técnica, lo siguiente: "(...) considera el Equipamiento para Segregación de Bolardos de 0.75 cm de alto x 3" de diámetro, estos equipamientos están ubicados a los bordes de las ciclovías para proteger al ciclista de los vehículos motorizados, estos equipamientos delimitan la acera vehicular de la ciclovía. De esta manera se busca proteger y salvaguardar la vida del ciclista (...)", es decir, la colocación de los bolardos en la superficie del pavimento, es muy necesario, toda vez que, la misma es para proteger y salvaguardar la vida de los ciclistas; sin embargo lo anteriormente descrito, evidencia que no se garantiza su permanencia durante la puesta en marcha y uso del servicio, y en efecto no se estaría logrando los objetivos de la ejecución del mismo.

Los hechos antes expuestos estarían transgrediendo la siguiente normativa:

**b) Criterio:**

- Texto Unico Ordenado de la Ley n.º 30225, Ley de Contrataciones del Estado, aprobado mediante Decreto Supremo n.º 82-2019-EF de 13 de marzo de 2019

**"Artículo 2.- Principios que rigen las contrataciones**

(...)

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



<sup>17</sup> Aprobado mediante Resolución de Alcaldía n.º 653-2020-MPM/A de 2 de diciembre de 2020, por un monto de S/ 496, 180.02 (Cuatrocientos noventa y seis mil ciento ochenta con 02/100 soles), y un plazo de ejecución de 45 días calendario.



- Decreto Legislativo n.º 1440, DL del Sistema Nacional del Presupuesto Público, publicado en el Diario Oficial El Peruano, el 16 de setiembre de 2018.

**"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 eficacia y eficiencia por parte de las Entidades. Asimismo, es la expresión cuantificada, conjunta y sistemática de los gastos a atender durante el año fiscal, por cada una de las Entidades del Sector Público y refleja los ingresos que financian dichos gastos

- Especificación Técnica de la partida 02.03.02 BOLARDO (0.75 cm de alto x 3" de diámetro-INCLUYE CONFECCION E INSTALACION), de la ejecución del servicio de ciclovia.

**"02.03.02 BOLARDO (0.75 cm de alto x 3" de diametro-INCLUYE CONFECCION E INSTALACION)**

**DESCRIPCION**

Esta partida considera el Equipamiento para Segregación de Bolardos de 0.75 cm de alto x 3" de diámetro, estos equipamientos están ubicados a los bordes de las ciclovías para proteger al ciclista de los vehículos motorizados, estos equipamientos delimitan la acera vehicular de la ciclovia. De esta manera se busca proteger y salvaguardar la vida del ciclista.

**MÉTODO DE MEDICIÓN**

El trabajo se medirá por unidad (und) de Equipamiento para Segregación de Bolardos de 0.75 cm de alto x 3" de diámetro, para implementación en ciclovia, contando con la aprobación del Supervisor de la obra.

**FORMA DE PAGO**

El pago se efectuará por metro cuadrado (m2) de Equipamiento para Segregación de Bolardos de 0.75 cm de alto x 3" de diámetro, mediante las valorizaciones respectivas

**c) Consecuencia:**

La situación antes expuesta, pondría en riesgo que los objetivos proyectados con la implementación del servicio, no sean logrados, además, que el presupuesto destinado a ser invertido, no sea utilizado con eficiencia y eficacia.

**2.4 LA SEÑALIZACIÓN, EL TRAZO PROYECTADO Y EJECUTADO PARA LA RED DE CICLOVIA, NO ESTA ACORDE A LA NORMATIVA APLICABLE, LO QUE PONDRÍA EN RIESGO LA SEGURIDAD Y COMODIDAD DE LOS USUARIOS.**

**a) Condición**

Durante la visita de inspección realizada por la comisión de control los días 22 y 26 de julio de 2021, conjuntamente con representantes de la Entidad y habiéndose suscrito la respectiva "Acta de Inspección Física"; se constató la ejecución actividades de demarcación con pintura de tráfico sobre el pavimento, de las vías proyectadas a ser implementadas con la ciclovia; al respecto, se evidenció deficiencias en la ejecución de esta actividad en específico

**Señalización en pavimento**

En el Jr. Libertad, se ha evidenciado la realización de la actividad de pintura (color amarillo, líneas continuas) sobre el pavimento; sin embargo, las misma se encuentran con evidente desgaste, además en las cuadras 6 y 9, no existe uniformidad en la superficie de rodadura, en dirección del trazo proyectado de la ciclovia, al igual que en Jr. Reyes Guerra cuadras 4, 5, 7 y 8.

Sumado a lo antes indicado, se observó discontinuidad de señalización en pavimento (separador), en algunas cuadras de los jirones antes referidos; situación que no estaría acorde a





los señalado por la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte"<sup>18</sup>, que indica que deberá existir uniformidad en la superficie de rodadura, para comodidad del usuario.

A continuación, se muestran, algunas vistas fotográficas de lo antes señalado.

Fotografía n.º 1



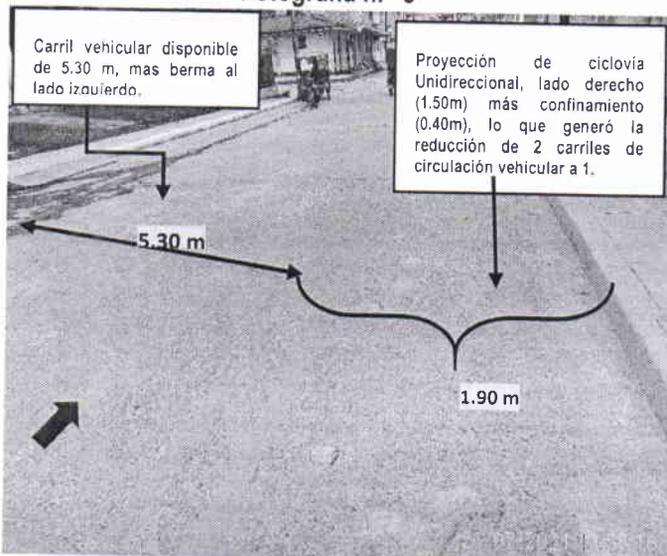
Vista del Jr. Libertad, cuadra 10. Se observa trabajos realizados de señalización en pavimento con color amarillo(separador), al lado derecho de la vía, el flujo vehicular es de un solo sentido, además el desgaste de la pintura de tráfico es inminente.

Fotografía n.º 2



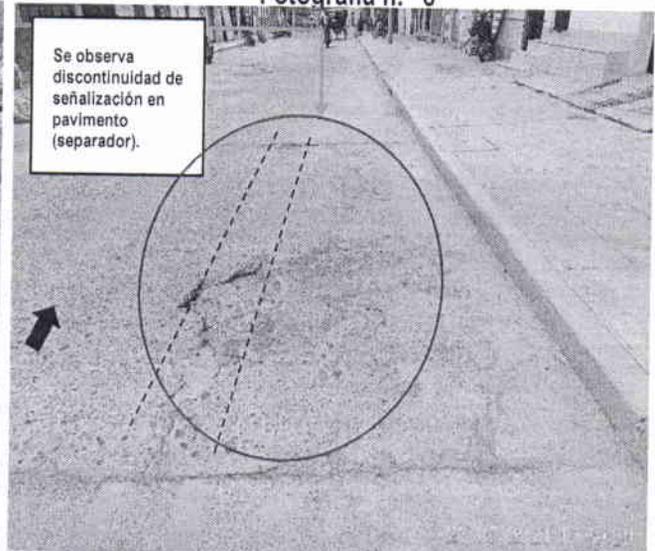
Vista del Jr. Jr. Libertad, cuadra 09. Se observa que el pavimento de la calzada, presenta fisuras, grietas, en dirección del trazo de la demarcación del confinamiento para la ciclovía, no habiendo uniformidad en la superficie de rodadura.

Fotografía n.º 5



Vista del Jr. Jr. Reyes Guerra, cuadra 04. Se observa trabajos realizados de señalización en pavimento con color amarillo(separador), al lado derecho de la vía. El flujo vehicular es de un solo sentido; además el desgaste de la pintura de tráfico es inminente.

Fotografía n.º 6



Vista del Jr. Reyes Guerra, cuadra 05. Se observa que el pavimento de la calzada presenta fisuras, grietas, hundimientos en dirección del trazo de la demarcación del confinamiento para la ciclovía, no habiendo uniformidad en la superficie de rodadura.



<sup>18</sup> Aprobado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020.



Fotografía n.º 7



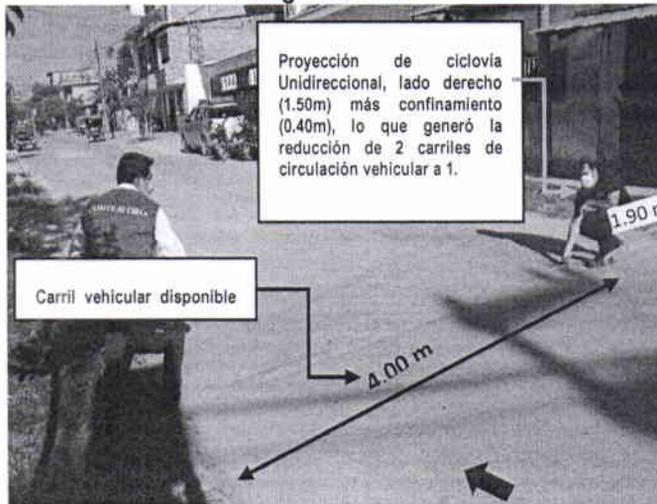
Vista del Jr. Reyes Guerra, **cuadra 05**. Se observa trabajos realizados de señalización en pavimento con color amarillo(separador), al lado derecho de la vía. El flujo vehicular es de un solo sentido, **además el desgaste de la pintura de tráfico es inminente.**

Fotografía n.º 8



Vista del Jr. Reyes Guerra, **cuadra 06**. Se observa trabajos realizados de señalización en pavimento con color amarillo(separador), al lado derecho de la vía. El flujo vehicular es de un solo sentido, **asimismo, no existe uniformidad en la superficie de rodadura.**

Fotografía n.º 3



Vista del Jr. Libertad, **cuadra 06**. Se observa trabajos realizados de señalización en pavimento con color amarillo(separador), al lado derecho de la vía. El flujo vehicular es de un solo sentido, **además el desgaste de la pintura de tráfico es inminente.**

Fotografía n.º 4



Vista del Jr. Libertad, **cuadra 06**. Se observa que el pavimento de la calzada, presenta fisuras, grietas, en dirección del trazo de la demarcación del confinamiento para la ciclovia, **no habiendo uniformidad en la superficie de rodadura.**



✓ **Trazo proyectado y ejecutado.**

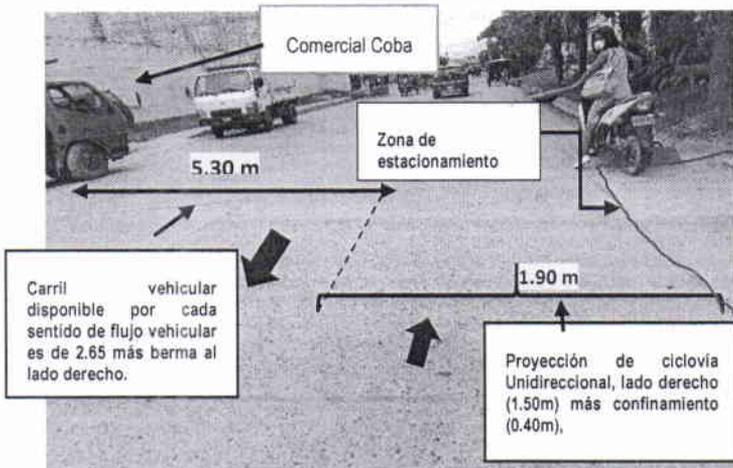
Durante el recorrido a la visita de inspección física realizada a la ejecución de la ciclovia, se observó que, en el Jr. Miranda Calle (frente al colegio Serafín Filomeno) y la Av Ignacia Velásquez, se constató que el área de estacionamiento vehicular existente, se encuentra



contiguo a la proyección de la ciclovía, lo que podría generar una situación conflictiva entre los usuarios que usaran la ciclovía, y los que estacionan sus vehículos motorizados; además de afectar la seguridad y comodidad entre los mismos.

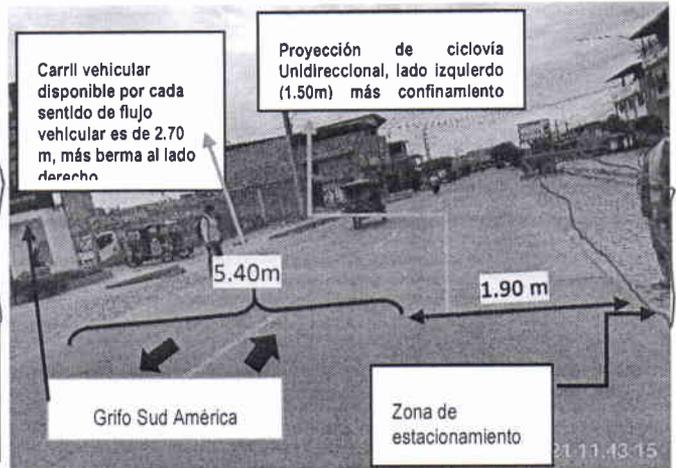
A continuación, se muestran, algunas vistas fotográficas de lo antes señalado:

Fotografía n.º 9



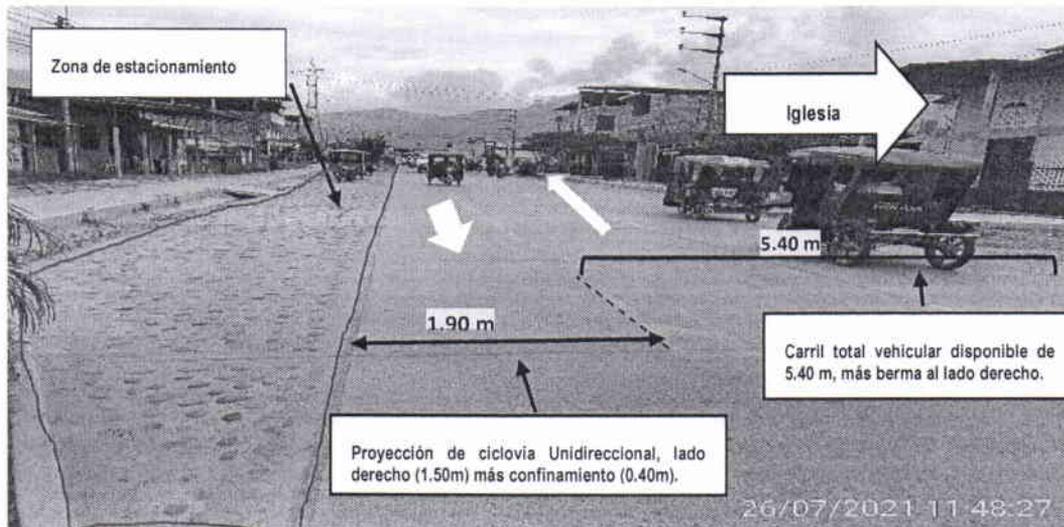
Vista de la Av. Ignacia Velásquez, (Adyacente a la ferretería comercial Coca). Se observa trabajos realizados de señalización en pavimento con color amarillo(separador), el cual presenta desgaste de pintura, además el área de estacionamiento vehicular se encuentra contiguo a la proyección de la ciclovía, lo que podría generar riesgo de seguridad, comodidad entre los usuarios que usan la ciclovía y los que estacionan sus vehículos motorizados.

Fotografía n.º 10



Vista de la Av. Ignacia Velásquez, (Adyacente al grifo Sud América). Se observa trabajos realizados de señalización en pavimento con color amarillo(separador), el cual presenta desgaste de pintura, además el área de estacionamiento vehicular se encuentra contiguo a la proyección de la ciclovía, lo que podría generar riesgo de seguridad, comodidad entre los usuarios que usan la ciclovía y los que estacionan sus vehículos motorizados.

Fotografía n.º 11



Vista de la Av. Ignacia Velásquez, (Adyacente a la iglesia adventista). Se observa trabajos realizados de señalización en pavimento con color amarillo(separador), el cual presenta desgaste de pintura, además el área de estacionamiento vehicular se encuentra contiguo a la proyección de la ciclovía, lo que podría generar riesgo de seguridad, comodidad entre los usuarios que usan la ciclovía y los que estacionan sus vehículos motorizados el cual presenta desgaste de pintura, el carril disponible por cada sentido de flujo vehicular es de 2.70m.





Los hechos revelados precedentemente estarían transgrediendo la siguiente normativa:

b) Criterio

- Ley n.º 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, de 24 de abril de 2019.

**"Artículo 10.- Derechos de los ciclistas**

Son derechos de los ciclistas:

- 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 de desnivel sin carril para ciclistas".

- Guía de implementación de sistemas de transportes sostenible no motorizado", aprobado mediante Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020.

"Sección 2.- Planificación

"(...)

2.2 Principios de la planificación

Requisito	Responsabilidad
[...]	[...]
<b>Comodidad</b> La comodidad juega un rol importante al incentivar el uso de la bicicleta. Por ello, se debe considerar la configuración del entorno físico.	-Considerar el ancho suficiente para el rebase entre ciclistas. -Verificar la uniformidad en la superficie de rodadura. -Verificar el estado del drenaje de la vía para que no presente inundaciones. -Elegir vías con presencia de arbolado

"(...)"

- Manual de carreteras Mantenimiento o conservación vial, aprobado mediante Resolución Directoral n.º 08-2014-MTC/14 de 17 de marzo de 2014.

"Capítulo 3 Niveles de servicio

"(...)

(...continuación 6.a)

Parámetro	Medida	Nivel de Servicio Tipo de Vía				
		Autopista 1ª clase	Autopista 2ª clase	Carretera 1ª clase	Carretera 2ª clase	Carretera 3ª clase
		IMD > 6000	4001 ≤ IMD ≤ 6000	2001 ≤ IMD ≤ 4000	400 ≤ IMD ≤ 2000	IMD < 400
Visibilidad nocturna insuficiente de las líneas o marcas.	Coefficiente de retroreflectancia mínimo (Geometría de 30 m):	De acuerdo a lo especificado (**)				
Visibilidad Diurna insuficiente de las líneas o marcas	Relación de contraste mínimo	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
Exceso de desgaste de las líneas o marcas	Porcentaje de deterioro máximo	5%	5%	5%	5%	5%
Geometría incorrecta de las tachas retroreflectivas	Distancia entre tachas retroreflectivas en el eje (tangente)	De acuerdo a lo especificado (***) y (***)	De acuerdo a lo especificado (***) y (***)	De acuerdo a lo especificado (***) y (***)	De acuerdo a lo especificado (***) y (***)	De acuerdo a lo especificado (***) y (***)
	En curvas	De acuerdo a lo especificado (***) y (***)	De acuerdo a lo especificado (***) y (***)	De acuerdo a lo especificado (***) y (***)	De acuerdo a lo especificado (***) y (***)	De acuerdo a lo especificado (***) y (***)
Deterioro de las tachas retroreflectivas	Desplazamiento de su posición original	No se admitirán				
	Deterioros totales o parciales del área retroreflectiva o del cuerpo.	No se admitirán				
Pérdida o inutilidad de tachas retroreflectivas	Porcentaje máximo de tachas retroreflectivas perdidas o inutilizadas	Durante los 3 primeros años posteriores a cada una de las Obras obligatorias o Rehabilitación: 5%	Durante los 3 primeros años posteriores a cada una de las Obras obligatorias o Rehabilitación: 5%	Durante los 3 primeros años posteriores a cada una de las Obras obligatorias o Rehabilitación: 5%	Durante los 3 primeros años posteriores a cada una de las Obras obligatorias o Rehabilitación: 5%	Durante los 3 primeros años posteriores a cada una de las Obras obligatorias o Rehabilitación: 5%
		Durante el resto de cada periodo entre Obras: 5%	Durante el resto de cada periodo entre Obras: 5%	Durante el resto de cada periodo entre Obras: 5%	Durante el resto de cada periodo entre Obras: 5%	Durante el resto de cada periodo entre Obras: 5%

(\*\*) Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Callus y Carreteras del MTC (vigente).

(\*\*\*) Especificaciones Técnicas de Pinturas para Obras Viales del MTC (vigente).

(\*\*\*\*) Manual de Carreteras: Especificaciones Técnicas Generales para Construcción del MTC (vigente).

"(...)"





**c) Consecuencia**

La situación antes expuesta, afectaría la vida útil del servicio, así como la comodidad y seguridad de los usuarios (ciclistas).

**III. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN QUE SUSTENTA LA ORIENTACIÓN DE OFICIO**

La información y documentación que este órgano de control institucional ha revisado y analizado durante el desarrollo del servicio de Orientación de Oficio, sobre la "Implementación de Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado- Ciclovía, en el distrito de Moyobamba, provincia de Moyobamba, departamento de San Martín", se encuentra detallada en el apéndice n.º 1.

**IV. CONCLUSIÓN**

Durante la ejecución del servicio de Orientación de Oficio a la "Implementación de Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado- Ciclovía, en el distrito de Moyobamba, provincia de Moyobamba, departamento de San Martín", se han advertido cuatro (4) situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos y metas institucionales de la Entidad.

**V. RECOMENDACIONES**

1. Hacer de conocimiento al Titular de la Entidad el presente Informe de Orientación de Oficio, el cual contiene la situación adversa identificada como resultado del servicio de Orientación de Oficio a la "Implementación de Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado- Ciclovía, en el distrito de Moyobamba, provincia de Moyobamba, departamento de San Martín"; 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.
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 la situación adversa contenida en el presente Informe de Orientación de Oficio.

Moyobamba, 3 de septiembre de 2021



**CPC. Carlos Alberto Sinacay Vásquez**  
Jefe del Órgano de Control Institucional  
Municipalidad Provincial de Moyobamba



APÉNDICE N° 1

DOCUMENTACIÓN VINCULADA A LA ACTIVIDAD

1. FALTA DE COORDINACION Y PARTICIPACION EN LA PLANIFICACION Y ELABORACION DE LA RED DE CICLOVIAS TEMPORALES ENTRE LAS AREAS INVOLUCRADAS DE LA ENTIDAD, OCASIONARIA EL RIESGO QUE LA IMPLEMENTACION DE LA CICLOVIA NO SEA UN SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO SEGURO Y AMIGABLE PARA LOS CIUDADANOS.

N°	Documento
1	Oficio n.° 342-2021-MPM/OCI con fecha de recepción 5 de agosto de 2021
2	Informe n.° 001-2021- MPM/GDT/SGEPOP-NNG.
3	Informe n.° 050-2021-MPM-GDT/SGEPyOP-JMGF de 17 de agosto de 2021

2. INCUMPLIMIENTO DE LOS LINEAMIENTOS TÉCNICOS ESTABLECIDOS EN LA NORMATIVA APLICABLE PARA LA IMPLEMENTACIÓN Y/O ADECUACIÓN DE CICLOVIAS, PONDRÍA EN RIESGO LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS, ADEMÁS DEL RETRASO PARA LA PUESTA EN OPERACIÓN.

N°	Documento
1	Acta de inspección física realizado los días 22 y 26 de julio de 2021.
2	Plan de desarrollo urbano de la ciudad de Moyobamba

3. LA INSTALACION DE BOLARDOS EN LA IMPLEMENTACION Y/O ADECUACION DE CICLOVIAS, NO GARANTIZA SU PERMANENCIA, OCASIONANDO EL RIESGO DE NO LOGRAR RESULTADOS A FAVOR DE LOS USUARIOS, Y QUE EL PRESUPUESTO INVERTIDO NO SEA UTILIZADO CON EFICACIA Y EFICIENCIA

N°	Documento
1	Acta de inspección física realizado los días 22 y 26 de julio de 2021
2	Informe n.° 012-2021-MPM/GDT/SGEPyO/AVDG/R de 18 de junio de 2021
3	Denuncia policial de 3 de julio de 2021, realizada por el Residente de la ejecución del servicio, por la pérdida de bolardos.
4	Informe n.° 018-2021 MPM/GDT/SGEPyO/AVDG/R de 9 de julio de 2021

4. LA SEÑALIZACIÓN, EL TRAZO PROYECTADO Y EJECUTADO PARA LA RED DE CICLOVIA, NO ESTA ACORDE A LA NORMATIVA APLICABLE, LO QUE PONDRIA EN RIESGO LA SEGURIDAD Y COMODIDAD DE LOS USUARIOS.

N°	Documento
1	Acta de inspección física realizado los días 22 y 26 de julio de 2021



# CARGO



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE MOYOBAMBA  
ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL



Moyobamba, viernes 3 de setiembre de 2021.

**OFICIO N° 368-2021-MPM/OCI**

Señor  
**GASTELO HUAMAN CHINCHAY**  
Alcalde  
**Municipalidad Provincial de Moyobamba**

**ASUNTO** : Comunicación de Informe de Orientación de Oficio n.° 012-2021-OCI/0469-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.  
b) 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 y modificatorias.

Me dirijo a usted en el marco de la normativa de la referencia a), 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 al proceso de **"IMPLEMENTACION DE SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO- CICLOVIA, EN EL DISTRITO DE MOYOBAMBA, PROVINCIA DE MOYOBAMBA, DEPARTAMENTO DE SAN MARTIN"** comunicamos que se ha identificado cuatro (4) situaciones adversas, contenida en el Informe de Orientación de Oficio n.° 012-2021-OCI/0469-SOO, que se adjunta al presente documento.

En tal sentido, solicitamos remitir a este Órgano de Control Institucional, el Plan de Acción correspondiente, el mismo que debe de contener la(s) acciones correctivas y/o preventivas para el tratamiento de la situación adversa identificada, en un plazo de **cinco (5) días hábiles** contados a partir del día siguiente de recibida la presente comunicación. Para tal fin, se remite adjunto el modelo del mencionado plan, en el marco de lo establecido en la norma de la referencia b).

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

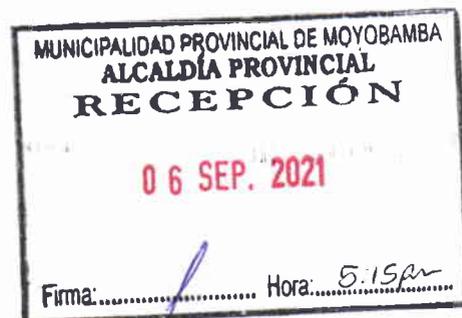
Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente  
**CARLOS ALBERTO SINACAY VÁSQUEZ**  
Jefe del Órgano de Control Institucional  
Municipalidad Provincial de Moyobamba

DOC: 457532  
EXP.: 411103



Firmado digitalmente por SINACAY  
VASQUEZ Carlos Alberto FAU  
20131378972 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 03-09-2021 17:09:00 -05:00



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