



**ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL DE LA MUNICIPALIDAD  
PROVINCIAL DE SAN MARTÍN**

**INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO  
N° 005-2021-OCI/0471-SOO**

**ORIENTACIÓN DE OFICIO  
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN MARTÍN  
TARAPOTO, SAN MARTÍN, SAN MARTÍN**

**“DOCUMENTO TÉCNICO ACTUALIZADO: ADECUACIÓN DE  
VÍAS PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD URBANA  
SOSTENIBLE (CICLOVÍA) EN LOS DISTRITOS DE  
TARAPOTO, MORALES Y LA BANDA DE SHILCAYO, DE LA  
PROVINCIA DE SAN MARTÍN, DEPARTAMENTO DE SAN  
MARTÍN”**

**PERÍODO DE EVALUACIÓN:  
DEL 6 AL 17 DE SETIEMBRE DE 2021**

**TOMO 1 DE 1**

**TARAPOTO, 28 DE SETIEMBRE DE 2021**

**"Decenio de Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"**



---

**INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO**  
**N° 005-2021-OCI/0471-SOO**

**“DOCUMENTO TECNICO ACTUALIZADO: ADECUACIÓN DE VÍAS PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (CICLOVÍA) EN LOS DISTRITOS DE TARAPOTO, MORALES Y LA BANDA DE SHILCAYO, DE LA PROVINCIA DE SAN MARTÍN, DEPARTAMENTO DE SAN MARTÍN”**

---

**ÍNDICE**

---

	N° Pág.
I. ORIGEN.....	3
II. SITUACIONES ADVERSAS .....	3
III. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN QUE SUSTENTA LA ORIENTACIÓN DE OFICIO..	55
IV. CONCLUSIÓN .....	55
V. RECOMENDACIONES.....	55
APÉNDICE n.º 1 .....	56



**INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO**  
**N° 005-2021-OCI/0471-SOO**

**“DOCUMENTO TÉCNICO ACTUALIZADO: ADECUACIÓN DE VÍAS PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (CICLOVÍA) EN LOS DISTRITOS DE TARAPOTO, MORALES Y LA BANDA DE SHILCAYO, DE LA PROVINCIA DE SAN MARTÍN, DEPARTAMENTO DE SAN MARTÍN”**

**I. ORIGEN**

El presente informe se emite en mérito a lo dispuesto por el Órgano de Control Institucional de la Municipalidad Provincial de San Martín, servicio que ha sido registrado en el Sistema de Control Gubernamental – SCG con la orden de servicio n.° 0471-2021-002, 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. SITUACIONES ADVERSAS**

De la revisión efectuada a la información remitida por la Municipalidad Provincial de San Martín en adelante la “Entidad”, se advirtió que la Entidad a fin de dar cumplimiento a lo señalado en el 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”, a través de la Gerencia de Infraestructura aprobó con Resolución Gerencial n.° 162-2020-GI-MPSM de 25 de noviembre de 2020, el **DOCUMENTO TÉCNICO** denominado “**ADECUACIÓN DE VÍAS PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (CICLOVÍA) EN LOS DISTRITOS DE TARAPOTO, MORALES Y LA BANDA DE SHILCAYO DE LA PROVINCIA DE SAN MARTÍN, DEPARTAMENTO DE SAN MARTÍN**” en adelante el “Servicio”.

Asimismo, como resultado del procedimiento de selección Concurso Público n.° 002-2020-MPSM/CS-1, para la ejecución del mencionado servicio, se suscribió el contrato n.° 020-GA/MPSM de 8 de marzo de 2021; dándose inicio<sup>1</sup> al servicio el 9 de marzo de 2021, sin embargo, dicha ejecución se suspendió nueve (9) días después porque no existían las condiciones para continuar con el trabajo en campo, por lo que se suscribió el “Acta de Acuerdo de Suspensión de Actividades” de 18 de marzo de 2021.

Posteriormente, la Entidad mediante Resolución Gerencial n.° 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021, en su artículo segundo, aprobó el **DOCUMENTO TÉCNICO ACTUALIZADO** del Servicio, que incluye nuevos corredores urbanos para peatones/ciclistas en la ciudad de Tarapoto, de tal manera que se vincule al distrito de la Banda de Shilcayo y excluye al distrito de Morales<sup>2</sup>; siendo el **objetivo<sup>3</sup> del Servicio**, según se indica a continuación:

*“Implementar sistemas de transporte sostenible no motorizado mediante acciones de adecuación y/o mantenimiento de sus elementos en la sección vial, en cumplimiento de lo estipulado en el Decreto de Urgencia N°101-2020.*

*Generar nuevos corredores urbanos para peatones/ciclistas en la ciudad de Tarapoto, de tal manera que se vincule al centro urbano con otros centros de actividad, áreas recreativas y en general sitios de interés*

<sup>1</sup> Por la cual se suscribió “Acta de Inicio de Actividad” de 9 de marzo de 2021.

<sup>2</sup> En virtud al “Acta de Reunión de Coordinación Ciclovia N° 02” de 31 de marzo de 2021, en la cual, la Municipalidad Distrital de Morales comunica que no es factible la intervención de la implementación de la ciclovia temporal en su distrito.

<sup>3</sup> Señalado en el numeral 1.4 de la Memoria Descriptiva del Documento Técnico Actualizado aprobado mediante Resolución Gerencial n.° 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021.



*circundantes que vinculen a la Banda de Shilcayo, desarrollando un sistema de transporte urbano sostenible, amigable y seguro para los ciudadanos en un contexto de emergencia sanitaria.”*

Lo descrito significaría que, la Entidad realizó un nuevo trazo de la ciclovia **excluyendo** al distrito de Morales, incrementando la intervención en más calles del distrito de Tarapoto y manteniendo las calles del distrito de la Banda de Shilcayo en 15,00 Km. de longitud autorizada; siendo así, **la evaluación de la información proporcionada por la Entidad se realizó en el contexto de la aprobación del nuevo documento técnico actualizado aprobado mediante Resolución Gerencial n.º 123-2021-GI-MPSM.**

Cabe señalar que el Órgano de Control Institucional de la Municipalidad Provincial de San Martín, elaboró y comunicó al titular de la Entidad, la Hoja Informativa n.º 001-2021-OCI-MPSM.MDCRR el 24 de setiembre de 2021 en el marco de la evaluación de la implementación de las acciones correctivas o preventivas producto de las situaciones adversas advertidas en el Informe de Orientación de Oficio n.º 002-2021-OCI/0471-SOO comunicado<sup>4</sup> el 19 de abril de 2021; no obstante, de la evaluación realizada se evidenció la existencia de situaciones adversas que pondrían en riesgo la implementación del servicio del nuevo documento técnico actualizado aprobado mediante Resolución Gerencial n.º 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021, las mismas que ameritan la adopción de acciones para asegurar la continuidad de la implementación del servicio.

Las situaciones adversas identificadas se exponen a continuación:

1. **FALTA DE PARTICIPACIÓN DE LAS ÁREAS TÉCNICAS COMPETENTES EN LA PLANIFICACIÓN Y ELABORACIÓN DEL DOCUMENTO TÉCNICO ACTUALIZADO Y FALTA DE SOCIALIZACIÓN CON LOS VECINOS DEL CORREDOR DE LA RED VIAL, OCASIONARÍA EL RIESGO QUE NO SE CUMPLA CON EL OBJETIVO DEL SERVICIO, AFECTANDO LA SOSTENIBILIDAD DEL MISMO.**

De la revisión de la documentación proporcionada por la Entidad, se evidenció que en el marco de la aprobación del nuevo documento técnico actualizado el gerente de Infraestructura, Regner Eduardo Angulo Flores a través del informe n.º 1034-2021-GI-MPSM de 2 de julio de 2021, dio a conocer lo siguiente:

“(…)

*Mediante Memorando N° 041-2021-GI-MPSM, de fecha 19.05.2021, se ordena a la Sub Gerente de Estudios, Ing. Heleny del Carmen Chávez Ramírez, considerar documentos para aprobación del Documento Técnico denominado: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado-Municipalidad Provincial de San Martín", como la opinión técnica de la Sub Gerencia de Promoción, Transporte Urbano, Tránsito y Seguridad Vial, respecto a la función, forma y uso de vía que forma parte del trazo; y Opinión técnica de la Sub Gerencia de Planeamiento, Control Urbano y Catastro; para lo cual ya se dispone de estas opiniones:*

- Que, mediante Informe N° 134-2021-SGTTSV-GDE-MPSM, de fecha 03.06.2021, el **Sub Gerente de Promoción de Transporte Urbano, Tránsito y Seguridad Vial**, Cmdte (R) Juan Elíseo Vásquez Rojas, emite su opinión favorable respecto a la implementación del nuevo trazo de la ciclovia "Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado- Municipalidad Provincial de San Martín"
- Que, mediante Informe N° 174-2021-SGPCUC-GI-MPSM, de fecha 09 .06.2021, el **Sub Gerente de Planeamiento, Control Urbano y Catastro**, Arq. Leandro Cárdenas Flores, remite opinión técnica de Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado-Municipalidad Provincial de

Mediante oficio n.º 151-2021-OCI-MPSM de 19 de abril de 2021.



San Martín, para lo cual adjunta la Carta N° 049-2021-OIPU/ JDCH/MPSM, de fecha 08.06.2021. (Énfasis y subrayado es agregado)

- Que, mediante Carta N° 049-2021-OIPU/JDCH/MPSM, de fecha 08.06.2021, el Coordinador General PAT-PDU, Arq. Jorge Del Águila Chávez, emite opinión técnica referida a Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado-Municipalidad Provincial de San Martín, de acuerdo a: El nuevo trazo replanteado mediante la socialización pertinente, si bien es cierto no sigue la ruta de la ciclovía funcional planteada en el Plan de movilidad urbana sostenible del 2016 (Plano N° MUST-04) aprobado por Ordenanza Municipal N° 017-2020-MPSM, este se debe al trabajo levantamiento de secciones viables realizados en campo para que se encuentre en el marco del Reglamento RM-0694-2020-MTC Guía de Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado. En tal sentido la nueva ruta se cuadra dentro de los requerimientos o necesidades poblacionales del transporte sostenible y no perjudicando la naturaleza de la gestión del plan."

Asimismo, se advirtió lo siguiente:

a) Opiniones emitidas por áreas técnicas de la Entidad, carecen de sustento técnico.

Debemos indicar que la "Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado", estableció los niveles de coordinación, planificación y responsabilidades de los órganos y gerencias del gobierno local, y en su numeral 2.1.- Coordinación de partes interesadas, de la sección 2.- Planificación, determinada en la "Tabla 1. Responsabilidades de los órganos y gerencias del gobierno nacional y locales - Nivel Local, describe lo siguiente:

CUADRO N° 1  
RESPONSABILIDADES DE LOS ÓRGANOS Y GERENCIAS DEL GOBIERNO  
NACIONAL Y LOCALES - NIVEL LOCAL

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>• Implementar las vías temporales para ciclistas, conforme a los lineamientos establecidos.</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>

Fuente : Tabla 1. Responsabilidades de los órganos y gerencias del gobierno nacional y locales - Nivel Local de la "Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado" aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020.

Elaborado : Comisión de control.

Aprobado con Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020.



✓ **De la opinión de la Sub Gerencia de Promoción, Transporte Urbano, Tránsito y Seguridad Vial.**

Mediante informe n.º 124-2021-SGEyP-GI-MPSM<sup>6</sup> de 27 de mayo de 2021, la sub Gerente de Estudios y Proyectos, Heleny Del Carmen Chávez Ramírez, solicitó opinión técnica al sub Gerente de Promoción de Transporte Urbano, Tránsito y Seguridad Vial, Juan Eliseo Vásquez Rojas, según se indica a continuación:

"(...)

**CONCLUSIONES**

- *Por todo lo anteriormente descrito, es que se SOLICITA OPINIÓN TÉCNICA del nuevo trazo de la ciclovía (...), puesto que su área forma parte de las áreas involucradas para su implementación. Tenga a bien responder a nuestra solicitud (...), ya que dicha opinión es de importancia y urgencia para continuar con los trámites respectivos para la reanudación de la ejecución de dicha actividad.*
- *Se adjunta el plano del nuevo trazo de la ruta de la Ciclovía".*

Es así que, ante lo solicitado, el sub Gerente de Promoción de Transporte Urbano, Tránsito y Seguridad Vial, Juan Eliseo Vásquez Rojas, mediante informe n.º 134-2021-SGTTSV-GDE-MPSM<sup>7</sup> de 3 de junio de 2021, dio su **opinión favorable** respecto a la implementación del nuevo trazo de la ciclovía, según se muestra en la siguiente imagen:



En atención al memorando n.º 041-2021-GI-MPSM de 19 de mayo de 2021.  
Información adjunto a la documentación remitida con carta n.º 322-GI-MPSM de 13 de setiembre de 2021, y que además forma parte en los Anexos del Documento Técnico Actualizado, el cual fue remitida con carta n.º 315-2021-GI-MPSM de 2 de setiembre de 2021.

IMAGEN N° 1



## MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN MARTÍN

REG. N° 265  
Fecha: 03 JUN 2021

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN MARTÍN  
SUB GERENCIA DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE  
REG. N° 265  
Fecha: 03 JUN 2021  
Módulo: I. D. O. Firma: M. J. S. S.

\*Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia\*  
**INFORME N° 134-2021-SGTTSV-GDE-MPSM**

AL : ING. HELENY DEL CARMEN CHAVEZ RAMIREZ  
Sub Gerente de Estudio y Proyectos de la Municipalidad Provincial de San Martín

ASUNTO : OPINION FAVORABLE

T. DOC. : SCEP-TI-00088-2021

FECHA : TARAPOTO, 03 DE JUNIO DEL 2021.

Mediante el presente me dirijo a usted, para saludarle cordialmente y al mismo tiempo informarle que habiendo revisado detalladamente y después de realizar el análisis del nuevo trazo de la ciclovia "Implementación de Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado - Municipalidad Provincial de San Martín", se emite **OPINION FAVORABLE** de dicha implementación.

Es todo cuanto informe a usted para su conocimiento y demás fines.

Atentamente,



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN MARTÍN  
TARAPOTO  
SUB GERENTE

Municipalidad Provincial de San Martín  
Trazado

Proveído SGI: P para:

Conocimiento:  Trámite:

Informe:  Atención:

Archivo:  Estado:

Pase a la Gerencia: \_\_\_\_\_

Sub Gerencia de Estudios y Proyectos

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN MARTÍN  
GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA  
Ing. HELENY DEL CARMEN CHAVEZ RAMIREZ  
REG. CIP N° 182804

JEV/SGTTSV-GDE-MPSM  
Rta/As.  
CC.  
Archivo.

Fuente : Informe n.º 134-2021-SGTTSV-GDE-MPSM de 3 de junio de 2021

Como se observa de la imagen anterior, la **OPINIÓN** realizada por el funcionario competente, consta de un (1) solo folio, en el cual se limitó a indicar **su pronunciamiento favorable** para la aprobación de la implementación del nuevo trazo de la ciclovia, sin embargo, **no sustentó técnicamente su opinión con la finalidad que deje establecido que dicha implementación no perjudicaría al transporte urbano y la seguridad vial en la ciudad de Tarapoto.**

En este contexto, y tomando en consideración lo descrito en el numeral 2.1 de la "Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado" aprobado por Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020, que señala que es responsabilidad del área de Transporte y Tránsito, en este caso, la Sub Gerencia de Promoción de Transporte Urbano, Tránsito y Seguridad Vial, lo siguiente:

1. Coordinar la estrategia a nivel local.
2. Convocar a otras gerencias
3. Definir el trazado y diseño de las rutas.
4. Supervisar la implementación en campo.
5. Evaluar y monitorear el uso de la infraestructura ciclovia temporal, y
6. Vincular a otros sectores de la población.

Sin embargo, dicho funcionario no se ha pronunciado cual fue la labor técnica en los puntos antes señalados.



Es preciso señalar que el documento<sup>8</sup> técnico actualizado denominado “**ADECUACION DE VIAS PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (CICLOVIA) EN LOS DISTRITOS DE TARAPOTO, MORALES Y LA BANDA DE SHILCAYO DE LA PROVINCIA DE SAN MARTIN, DEPARTAMENTO DE SAN MARTIN**, el cual incluye nuevos corredores urbanos para peatones/ciclistas en la ciudad de Tarapoto, que vinculen al distrito de la Banda de Shilcayo; contiene el trazado<sup>9</sup> y diseño de rutas, análisis de movilidad, entre otros estudios; no obstante, se advirtió que estos fueron suscritos por la sub Gerente de Estudios y Proyectos, Heleny Del Carmen Chávez Ramírez, no existiendo documento técnico alguno que haya emitido la Sub Gerencia de Promoción de Transporte Urbano, Tránsito y Seguridad Vial, dando su conformidad a cada uno de ellos, en cumplimiento a sus funciones.

✓ **De la opinión de la Sub Gerencia de Planeamiento, Control Urbano y Catastro.**

En atención al memorando n.° 041-2021-GI-MPSM de 19 de mayo de 2021, la sub Gerente de Estudios y Proyectos, Heleny Del Carmen Chávez Ramírez, por medio de los informes n.°s 133 y 134-2021-SGEyP-GI-MPSM<sup>10</sup> de 7 y 8 de junio de 2021 respectivamente, solicitó a la Sub Gerencia de Planeamiento, Control Urbano y Catastro, opinión técnica sobre la actividad y la información sobre la jerarquización de vías (jerarquización, función, ancho normativo) respectivamente, según se indica a continuación:

- Con informe n.° 133-2021-SGEyP-GI-MPSM de 7 de junio de 2021:

“(…)”

**CONCLUSIONES**

- Por todo lo anteriormente descrito, es que se SOLICITA OPINIÓN TÉCNICA de la implementación de la ciclovía teniendo en cuenta el plan de movilidad urbana del nuevo trazo de la ciclovía (...), puesto que su área forma parte de las áreas involucradas para su implementación. Tenga a bien responder a nuestra solicitud (...), ya que dicha opinión es de importancia y urgencia para continuar con los trámites respectivos para la reanudación de la ejecución de dicha actividad.
- Se adjunta el plano del nuevo trazo de la ruta de la Ciclovía.”

- Con informe n.° 134-2021-SGEyP-GI-MPSM de 8 de junio de 2021:

“(…) SOLICITARLE información sobre la jerarquización de vías, teniendo en cuenta las calles por donde se implementará la ciclovía (...).”

Para ello adjunto documento con el listado de las calles, tipo de ciclovía y kilometraje, además de celdas para que se coloque la información solicitada, tipo de vía, ancho de carril según norma, ancho remanente, observación de implementación. (...)”

<sup>8</sup> Aprobado por Resolución Gerencial n.° 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021.

<sup>9</sup> Según la “Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado” aprobada con Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020: numeral 2.3 Paso a paso del trazado de red, de la Sección 2. Planificación, que comprende los siguientes criterios o lineamientos técnicos: Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras Naturales, Paso 2. Zonas de producción de viajes, Paso 3. Zonas de Atracción de viajes, Paso 4. Análisis de Movilidad, Paso 5. Tendencias de viajes, Paso 6. Trazo de la Red Ciclista, Paso 7. Indicadores Conexión y Cobertura.

<sup>10</sup> Información adjunto a la documentación remitida con carta n.° 322-GI-MPSM de 13 de setiembre de 2021, y que además forma parte en los Anexos del Documento Técnico Actualizado, el cual fue remitida con carta n.° 315-2021-GI-MPSM de 2 de setiembre de 2021.



Ante la solicitud realizada, el sub Gerente de Planeamiento, Control Urbano y Catastro, Leandro Cárdenas Flores, con informe n.º 174-2021-SGPCUC-GI-MPSM<sup>11</sup> de 9 de junio de 2021, adjuntó la **carta n.º 049-2021-OIPU/JDCH/MPSM** de 8 de junio de 2021 suscrito por el Coordinador General PAT - PDU de la Sub Gerencia de Catastro, Jorge del Águila Chávez, con la cual emitió su **opinión técnica**, señalando lo siguiente:

“(…)

***El nuevo trazo replanteado mediante la socialización pertinente, si bien es cierto no sigue la ruta de la ciclovía funcional planteada en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del 2016 (PLANO N° MUST-04), aprobado por Ordenanza Municipal N° 017-2020-MPSM, este se debe al trabajo de levantamiento de secciones viales realizados en campo para que esta se encuentre en el marco del Reglamento RM-0694-2020-MTC Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no motorizado***. (Énfasis es agregado)

En este contexto, y tomando en consideración lo descrito en el numeral 2.1 de la “Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado” aprobado por Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020, es responsabilidad del área de Desarrollo Urbano / Obras Públicas, en este caso la Gerencia de Planeamiento, Control Urbano y Catastro, lo siguiente:

- ❖ ***Implementar las vías temporales para ciclistas, conforme a los lineamientos establecidos.***

Sin embargo, dicho funcionario no se ha pronunciado respecto al punto antes señalado; solo adjuntó un documento en el cual señala que la implementación de la ciclovía funcional no guarda relación con la ruta establecida en el Plan de Desarrollo Urbano - PDU de la Municipalidad Provincial de San Martín, documento que no se tomó como referencia para actualizar el documento técnico.

Es preciso señalar que el documento<sup>12</sup> técnico actualizado denominado ***“ADECUACION DE VIAS PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (CICLOVIA) EN LOS DISTRITOS DE TARAPOTO, MORALES Y LA BANDA DE SHILCAYO DE LA PROVINCIA DE SAN MARTIN, DEPARTAMENTO DE SAN MARTIN***, incluye nuevos corredores urbanos para peatones /ciclistas en la ciudad de Tarapoto, que vinculen al distrito de la Banda de Shilcayo; el cual contiene los principios<sup>13</sup> de diseño de la infraestructura (parte de la guía y/o RNE<sup>14</sup>): Anchos, criterios de ubicación, sentidos de circulación (Cambios de sentido de circulación vehicular) y Obras civiles o proyectos ejecutados o por ejecutar, desarrollados en informe<sup>15</sup> técnico de cambio de ruta – ciclovía/MPSM; no obstante, se advirtió que estos fueron suscritos por la sub Gerente de Estudios y Proyectos, Heleny Del Carmen Chávez Ramírez, ***no existiendo documento técnico alguno que haya emitido la Gerencia de Planeamiento, Control Urbano y Catastro dando su conformidad a cada uno de ellos, en cumplimiento a sus funciones.***

<sup>11</sup> Información adjunto a la documentación remitida con carta n.º 322-GI-MPSM de 13 de setiembre de 2021, y que además forma parte en los Anexos del Documento Técnico normativo reformulado, el cual fue remitida con carta n.º 315-2021-GI-MPSM de 2 de setiembre de 2021.

<sup>12</sup> Aprobado por Resolución Gerencial n.º 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021.

<sup>13</sup> Según la “Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado” aprobada con Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020: numeral 3.1 Principios de diseño de la infraestructura, de la Sección 3. Diseño y dimensionamiento, que señala los siguientes criterios y lineamientos básicos: **Direccionalidad, anchos mínimos recomendados, ubicación de la infraestructura ciclovial en la calzada.**

<sup>14</sup> RNE: Reglamento Nacional de Edificaciones aprobado con Decreto Supremo n.º 011-2006-VIVIENDA y modificatorias.

<sup>15</sup> Incluido en anexos del Documento Técnico Actualizado.



- ✓ **Respecto a los siguientes Órganos o Gerencia: Salud, Seguridad Ciudadana, Relaciones Públicas.**

De la información proporcionada por la Municipalidad Provincial de San Martín, no se evidencia documentación sustentatoria, respecto a las coordinaciones realizadas con los siguientes Órganos o Gerencias: Salud, Seguridad Ciudadana, Relaciones Públicas, incumpliendo lo señalado en el numeral 2.1.- Coordinación de partes interesadas, de la sección 2.- Planificación, establece en la "Tabla 1. Responsabilidades de los órganos y gerencias del gobierno nacional y locales – Nivel Local, de la "Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado" (ver cuadro n.º 1).

- b) **Falta de socialización de implementación de la ciclovía con vecinos afectados con su ejecución, viene generando problemas sociales.**

La Entidad a través del gerente de Infraestructura, Regner Eduardo Angulo Flores, mediante cartas n.ºs 0249 y 322-2021-GI-MPSM de 2 de julio y 13 de setiembre de 2021, respectivamente, remitió documentación que acreditarían que la Entidad socializó la implementación de la ciclovía en los distritos de Tarapoto y la Banda de Shilcayo y con la población del corredor de la red vial, adjuntando el informe n.º 1034-2021-GI-MPSM de 2 de julio de 2021, el cual adjuntó un cuadro donde detalla las reuniones realizadas, tal como se lo describe:

"(...)

<b>PROGRAMA DE REUNIONES DE SOCIALIZACIÓN DE CICLO VÍA HASTA LA FECHA</b>			
<b>FECHA</b>	<b>AGENTES</b>	<b>LUGAR</b>	<b>HORA</b>
19/2/2021	Reunión con representantes de la Municipalidad Distrital de la Banda de Shilcayo y Morales	Auditorio CIAM	10:00am
20/3/2021	MDM.MDBSH, CAP, CIP, PNP, Ciclistas	Auditorio CIAM	11:00am
27/3/2021	Vecino Jr. José Olaya	Paradero a Juan Guerra – cuadra 13	04:00pm
8/4/2021	Ciclistas y MTC	Vía Zoom	09:30am
14/4/2021	CAP, CIP, Ciclistas, COLITUR, MTC, Cámara de Comercio	Auditorio MPSM	10:00am
18/4/2021	Recorrido Técnico Ciclista, MPSM, CIP, CAP, PNP, Ciclistas	Ruta Ciclovía	6:00am
26/5/2021	Regidores	Sala de regidores	10:30am
26/5/2021	Vecinos Jr. Federico Sánchez y Sana Rosa	Jr. Federico Sánchez cuadra 3	04:00pm
27/5/2021	Vecinos Jr. Lima	Exterior del Bar Tinajas	05:00pm

"(...)"

Del cuadro anterior, se advierte que la Entidad habría realizado seis (6) reuniones con autoridades de entidades públicas y privadas; y tres (3) de ellas, con vecinos del corredor de la red vial.

No obstante lo descrito, se procedió a revisar la documentación proporcionada, advirtiéndose que la Entidad realizó las siguientes reuniones:



**CUADRO N° 2**  
**REUNIONES REALIZADAS POR LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN MARTIN**

N°	DOCUMENTO PRESENTADO Y FECHA	FECHA	INSTITUCIÓN/ÓRGANOS/CIUDADANOS QUE PARTICIPARON	DOMICILIO DE LOS VECINOS	TOTAL, DE PARTICIPANTES	OBSERVACIONES
1	Lista denominada "Reunión Proyecto Ciclovía"	19/2/2021	Municipalidad Provincial de San Martín	-	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Solo consignaron nombres, DNIs, y la institución a la cual representan.</li> <li>✓ Participaron funcionarios de dos municipalidades.</li> <li>✓ No se adjuntó acta que demuestre los puntos de agenda tratados.</li> <li>✓ No adjunta documento de invitación y/o convocatoria.</li> <li>✓ No se contó con la participación de vecinos del corredor donde se implementaría la ciclovía.</li> </ul>
			Municipalidad Distrital de la Banda de Shilcayo	-	5	
2	Invitación realizada mediante el oficio múltiple n.° 016-2020-A/PSMS, de 19 de marzo de 2021, y adjunta lista denominada "Reunión de Proyecto Ciclovía"	20/3/2021	Municipalidad Provincial de San Martín	-	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Solo consignaron nombres, DNIs, y la institución a la cual representan.</li> <li>✓ Participaron funcionarios de distintas entidades públicas y organismos privados.</li> <li>✓ No se adjuntó acta que evidencie los puntos de agenda tratadas.</li> <li>✓ No se contó con la participación de vecinos del corredor donde se implementaría la ciclovía.</li> </ul>
			XI MACREPOL SAM.PNP	-	1	
			Contratista	-	1	
			Colegio de Arquitectos de San Martín	-	1	
			Club AMAZON MOUNTAIN BIKERS-Tarapoto	-	1	
			Municipalidad Distrital de la Banda de Shilcayo	-	2	
3	Acta denominada "Reunión de Coordinación n.° 1"	27/3/2021	Municipalidad Provincial de San Martín	-	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Se consignaron nombres, DNIs, institución a la cual representan y domicilios en algunos casos,</li> <li>✓ No cuenta con documento de invitación.</li> <li>✓ Solo participaron cuatro (4) vecinos del corredor donde pasa la implementaría de la ciclovía.</li> </ul>
			Vecinos	Jr. José Olaya	4	
4	Acta denominada "Acta de Reunión de Coordinación Ciclovía n.° 2"	31/3/2021	Municipalidad Provincial de San Martín	-	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Se consignaron nombres, DNIs, institución a la cual representa.</li> <li>✓ Participaron funcionarios de dos municipalidades.</li> <li>✓ No se adjuntó documento de invitación a la reunión.</li> <li>✓ No se contó con la participación de vecinos del corredor donde se implementaría la ciclovía.</li> </ul>
			Municipalidad Distrital de Morales	-	4	
5	Invitación realizada mediante el oficio múltiple n.° 019-2021-A/MPSM, de 12 de abril de 2021, adjunto acta denominada "Reunión de Coordinación Ciclovía n.° 3" adjuntó lista de participantes	14/4/2021	Municipalidad Provincial de San Martín	-	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Se consignaron nombre, DNIs, institución a la cual representan.</li> <li>✓ Participaron funcionarios de distintas entidades públicas y organismos privados.</li> <li>✓ No se contó con la participación de vecinos del corredor donde se implementaría la ciclovía.</li> </ul>
			Colegio de Ingenieros de San Martín	-	1	
			Colegio de Licenciados en Turismo de San Martín	-	1	
			Colegio de Arquitectos de San Martín	-	1	
			Policia Nacional del Perú	-	2	
			Eco ciclismo - Tarapoto	-	1	
			Comité Deportivo Urkus	-	1	
			Club AMAZON MOUNTAIN BIKERS-Tarapoto	-	1	
6	Lista denominada "Control de Asistencia"	17/5/2021	Municipalidad Provincial de San Martín	-	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Solo consignaron nombres, DNIs, y la institución a la cual representan.</li> <li>✓ Participaron funcionarios de la Entidad.</li> <li>✓ No se adjuntó acta que demuestre los puntos tratados.</li> <li>✓ No se cuenta con documento de invitación y/o convocatoria.</li> <li>✓ No se contó con la participación de vecinos del corredor donde se implementaría la ciclovía.</li> </ul>
7	Invitación realizada mediante carta n.° 210-	26/5/2021	Municipalidad Provincial de San Martín	-	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Se consignaron nombres, DNIs, institución a la cual representan.</li> </ul>

N°	DOCUMENTO PRESENTADO Y FECHA	FECHA	INSTITUCIÓN/ÓRGANOS/CIUDADANOS QUE PARTICIPARON	DOMICILIO DE LOS VECINOS	TOTAL, DE PARTICIPANTES	OBSERVACIONES
	2021-GI/MDM, de 19 de mayo de 2021, adjuntado lista de participantes.					<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Participaron funcionarios de la Entidad.</li> <li>✓ No se adjuntó acta que demuestre los puntos de agenda tratados.</li> <li>✓ No se contó con la participación de vecinos del corredor donde se implementaría la ciclovía.</li> </ul>
8	Lista denominada "Reunión n.º 6 – Ciclovía"	26/5/2021	Vecinos	Jr. Federico Sánchez, cuadra 3	8	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Se consignaron nombres, DNIs, institución a la cual representan y domicilio en algunos casos.</li> <li>✓ No se adjuntó acta que demuestre los puntos de agenda tratados.</li> <li>✓ Solo participaron ocho (8) vecinos del corredor donde pasa la implementación de la ciclovía.</li> </ul>
			Municipalidad Provincial de San Martín	-	5	
9	Lista denominada "Reunión n.º 7 – Ciclovía"	27/5/2021	Vecinos	Jr. Lima, cuadras 7,8, y 11	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Se consignaron nombres, DNIs, institución a la cual representan y domicilio en algunos casos.</li> <li>✓ No se adjunta Acta que demuestre los puntos de agenda tratados.</li> <li>✓ No se adjunta documento de invitación.</li> <li>✓ Solo participaron siete (7) vecinos del corredor donde pasa la implementación del a ciclovía.</li> </ul>
			Municipalidad Provincial de San Martín	-	5	
10	Lista denominada "Reunión n.º 8 – Ciclovía"	28/5/2021	Municipalidad Provincial de San Martín	-	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Se consignaron nombres, DNIs, institución a la cual representan.</li> <li>✓ Participaron funcionarios de la Entidad.</li> <li>✓ No se adjuntó acta que demuestre los puntos de agenda tratados.</li> <li>✓ No se adjuntó documento de invitación.</li> <li>✓ No se contó con la participación de vecinos del corredor donde se implementaría la ciclovía.</li> </ul>
11	Lista denominada "Reunión n.º 9 – Ciclovía"	2/6/2021	Vecinos	Túpac Amaru	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Se consignaron nombres, DNIs, institución a la cual representan; <b>no obstante, no se consignaron el domicilio de los vecinos inscritos.</b></li> <li>✓ No adjunta Acta que demuestre los puntos de agenda tratados.</li> <li>✓ No adjuntó documento de invitación.</li> <li>✓ Solo participaron siete (7) vecinos del corredor donde pasa la implementación del a ciclovía, <u>dejando constancia, que de los vecinos participantes tres de ellos no suscribieron la lista de asistencia.</u></li> </ul>
			Municipalidad Provincial de San Martín	-	7	
12	Invitación realizada mediante Oficio n.º 572-2021-A/MPSM, de 20 de julio de 2021, adjuntado acta denominada "Reunión de coordinación ciclovía n.º 10", y adjunto lista de participantes.	22/7/2021	Municipalidad Provincial de San Martín	-	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Se consignaron nombre, DNIs, institución a la cual representan.</li> <li>✓ Participaron funcionarios de distintos órganos públicos.</li> <li>✓ No se contó con la participación de vecinos del corredor donde se implementaría la ciclovía.</li> </ul>
			Tránsito PNP	-	2	
			Municipalidad Distrital de la Banda de Shilcayo	-	3	
<b>TOTAL, DE VECINOS PARTICIPANTES EN REUNIONES</b>					<b>26 VECINOS</b>	

Fuente : Carta n.º 0249-2021-GI-MPSM, de 2 de julio de 2021, y Carta n.º 322-2021-GI-MPSM, de 13 de setiembre de 2021

Elaborado : Comisión de control.

Del cuadro antes descrito, se advirtió que la **Municipalidad Provincial de San Martín** realizó solo **cuatro (4)** reuniones en las cuales participaron vecinos del corredor de la ciclovía,



tal como se observa en los numerales 3, 8, 9 y 11 del anterior cuadro, en las cuales participaron veintiséis (26) vecinos; las demás reuniones, aparentemente fueron realizadas entre funcionarios de la Entidad, con Entidades públicas y organismos privados; no obstante, en su mayoría no adjuntaron cartas u oficios de convocatoria formal a reunión; más aún, no adjuntaron las actas finales donde se establezca el lugar y los puntos que formaron parte de la agenda de la reunión, y en otros, solo presentaron una lista simple de participantes.

Es preciso señalar que, el gerente de Infraestructura, Regner Eduardo Angulo Flores mediante carta n.º 325-2021-GI-MPSM de 16 de setiembre de 2021, nos remitió información complementaria que daría a conocer la realización de más reuniones sostenidas por la Entidad; sin embargo, con la finalidad de no duplicar la información, en el siguiente cuadro solo se consignó la información nueva y que no fue descrito en el cuadro anterior:

**CUADRO N° 3**  
**INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA - REUNIONES REALIZADAS POR LA**  
**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN MARTÍN**

Nº	FECHA DE LA REUNIÓN REALIZADA	DESCRIPCIÓN DE LA REUNIÓN REALIZADA POR LA ENTIDAD	OBSERVACIÓN (OCI)
1	8/10/2020	Por medio de llamadas telefónicas, la Municipalidad Provincial de San Martín junto con el equipo técnico de la Municipalidad Distrital realizaron una reunión de coordinación para la implementación de la ciclovia. (...)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ La reunión fue telefónicamente; sin embargo, consignaron imágenes.</li> <li>✓ No acreditaron oficios, actas, mensajes y/o correos de convocatoria a reunión.</li> <li>✓ No acreditaron acuerdos producto de la reunión</li> </ul>
2	14/1/2021	Por medio de llamadas telefónicas, la Municipalidad Provincial de San Martín junto al equipo técnico de las municipalidades distritales realizaron inspecciones a las calles que serán usadas para la ciclovia. (...)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ La reunión fue telefónicamente; sin embargo, consignaron imágenes.</li> <li>✓ No acreditaron oficios, actas, mensajes y/o correos de convocatoria a reunión.</li> <li>✓ No se señala a cuáles fueron las entidades distritales que participaron.</li> <li>✓ No acreditaron acuerdos producto de la reunión</li> </ul>
3	11/2/2021	Por medio de llamadas telefónicas y vía WhatsApp, se realizó la reunión junto con el equipo técnico de la Municipalidad Distrital de la Banda de Shilcayo y distintas organizaciones de ciclistas del distrito. (...)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ La reunión fue telefónicamente y WhatsApp; sin embargo, consignaron imágenes que no asegura que fueron de dicha reunión.</li> <li>✓ No acreditaron acuerdos producto de la reunión</li> </ul>

Fuente : Carta n.º 325-2021-GI-MPSM, de 16 de setiembre de 2021.

Elaborado : Comisión de control.

Del cuadro antes descrito, se advierte que la Entidad comunicó que realizó reuniones vía llamada telefónica y vía WhatsApp, sin embargo, no remitió documentos y/o mensajes que acrediten que se realizaron dichas reuniones y la agenda que tuvieron y los acuerdos a los que se arribaron.

#### Verificación en campo de la socialización realizada.

Con la finalidad de verificar si la Entidad socializó con los vecinos del corredor la implementación de la ciclovia, se efectuó una inspección física los días 6 y 7 de setiembre de 2021, recorriendo calles donde se implementó dicha ciclovia, logrando entrevistar a vecinos de la zona a los cuales se les aplicó, bajo su consentimiento, un formato S/N "Declaración jurada", el cual contenía dos únicas interrogantes "haber recibido o no charlas de socialización por parte de representantes de la Municipalidad Provincial de San Martín, respecto a los beneficios, posibles conflictos durante la ejecución y posterior aprobación para la implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado – red ciclovia", e "Indicar si está conforme o no con dicha implementación de la ciclovia" formato que se presenta a continuación:



**IMAGEN N° 2**

**DECLARACIÓN JURADA**

Por la presente, Yo \_\_\_\_\_  
identificado con DNI N° \_\_\_\_\_ y domiciliado en \_\_\_\_\_  
Distrito de \_\_\_\_\_  
Provincia de \_\_\_\_\_ Región de \_\_\_\_\_

**DECLARO BAJO JURAMENTO:**

SI  NO  haber recibido charlas de socialización por parte de representantes de la Municipalidad Provincial de San Martín, respecto a los beneficios, posibles conflictos durante la ejecución y posterior operación para la implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado (red de Ciclovía), en cuyo caso ha sido considerado \_\_\_\_\_  
dejar en caso de lo contrario

Indico que estoy conforme SI  y NO  con dicha implementación de la ciclovía.  
A continuación, procedo a especificar el lugar \_\_\_\_\_ fecha \_\_\_\_\_  
y nombre del funcionario que realizó la charla de sensibilización \_\_\_\_\_

Siendo las horas \_\_\_\_\_ del día \_\_\_\_\_ de setiembre del 2021, se firma la presente declaración jurada.

Huella digital \_\_\_\_\_ Firma del declarante \_\_\_\_\_

Al respecto, se precisa que la comisión de control realizó un muestreo de ciudadanos en once (11) jirones de la ciudad de Tarapoto donde se implementó la ciclovía, arrojando los siguientes resultados:

**CUADRO N° 4**  
**RESUMEN DE LOS CIUDADANOS ENTREVISTADOS QUE**  
**SUCRIBIERON LA DECLARACIÓN JURADA**

ÍTEM	FECHA	JIRÓN	CANTIDAD DE PERSONAS ENTREVISTADAS			
			HA RECIBIDO CHARLAS DE SOCIALIZACIÓN		ESTÁ DE ACUERDO CON LA IMPLEMENTACIÓN DE CICLOVIA	
			SI	NO	SI	NO
1	6/9/2021	Santa Inés		21		21
2	6/9/2021	Ricardo Palma	1	20	2	19
3	6/09/2021	Cahuide		1		1
4	6/9/2021	Moyobamba		6		6
5	6/9/2021	Bolognesi		3		3
	7/9/2021			27	2	25
6	6/9/2021	Federico Sánchez		1		1
	7/9/2021			14		14
7	7/9/2021	Santa Rosa		9	1	8
8	7/9/2021	Lima		10		10
9	7/9/2021	José Olaya		13		13
10	7/9/2021	Alfonso Ugarte		1		1
11	7/9/2021	Jorge Chávez		1		1
<b>SUB TOTAL</b>			<b>1</b>	<b>127</b>	<b>5</b>	<b>123</b>
<b>TOTAL DE ENTREVISTADOS</b>			<b>128</b>			

**Fuente** : Formato S/N denominado: "Declaración Jurada", aplicados a los ciudadanos el día 6 y 7 de setiembre de 2021 (Anexo n.º 1).

**Elaborado** : Comisión de control.

Tal como se observa en el cuadro precedente, los resultados de la aplicación de la "Declaración Jurada" a ciento veintiocho (128) ciudadanos, arrojó que un (1) solo



ciudadano respondió que si recibió la charla de socialización, y ciento veintisiete (127) vecinos señalaron no haber recibido charlas de socialización por parte de los funcionarios de la Entidad; asimismo, cinco (5) vecinos señalaron estar de acuerdo con la implementación de la ciclovía y ciento veintitrés (123) vecinos manifestaron no estarlo.

Ahora bien, con la finalidad de realizar la comparación entre la información proporcionada por la Entidad y la labor realizada por el OCI, se realizó un cuadro comparativo, el mismo que se presenta a continuación:

**CUADRO N° 5**  
**CUADRO COMPARATIVO DE LA INFORMACION PROPORCIONADA POR LA ENTIDAD**  
**Y EL TRABAJO REALIZADO POR EL OCI**

ITEM	JIRÓN DE INTERVENCIÓN	TRABAJO REALIZADO POR LA ENTIDAD - BRINDÓ CHARLAS DE SOCIALIZACIÓN			VISITA REALIZADA POR EL OCI - LA ENTIDAD BRINDÓ CHARLAS DE SOCIALIZACIÓN			COMENTARIO	
		SI	NO	TOTAL	SI	NO	TOTAL		
1	Santa Inés	-	-	-	-	21	21	Entidad no socializó con los vecinos de este jirón la implementación de la ciclovía.	
2	Ricardo Palma	-	-	-	1	20	21	Mayor número de vecinos señalaron que no socializaron la implementación de la ciclovía	
3	Cahuide	-	-	-	-	1	1	Entidad no socializó con los vecinos de estos jirones la implementación de la ciclovía.	
4	Moyobamba	-	-	-	-	6	6		
5	Bolognesi	-	-	-	-	30	30		
6	Federico Sánchez	8	-	8	-	15	15	Mayor número de vecinos señalaron que no socializaron la implementación de la ciclovía	
7	Santa Rosa	-	-	-	-	9	9	Entidad no socializó la implementación de la ciclovía	
8	Lima	7	-	7	-	10	10	Mayor número de vecinos señalaron que no socializaron la implementación de la ciclovía	
9	José Olaya	4	-	4	-	13	13	Mayor número de vecinos señalaron que no socializaron la implementación de la ciclovía	
10	Alfonso Ugarte	-	-	-	-	1	1	Entidad no socializó la implementación de la ciclovía	
11	Jorge Chávez	-	-	-	-	1	1		
12	Túpac Amaru	7	-	7	-	-	-	Entidad si mantuvo 1 reunión de socialización.	
<b>TOTAL</b>				<b>26</b>	<b>TOTAL</b>			<b>128</b>	

**Fuente** : Formato S/N denominado: "Declaración Jurada", aplicados a los ciudadanos el día 6 y 7 de setiembre de 2021 (Anexo n.º 1), Carta n.º 0249-2021-GI-MPSM, de 2 de julio de 2021; Carta n.º 322-2021-GI-MPSM, de 13 de setiembre de 2021 y Carta n.º 325-2021-GI-MPSM, de 16 de setiembre de 2021.

**Elaborado** : Comisión de control

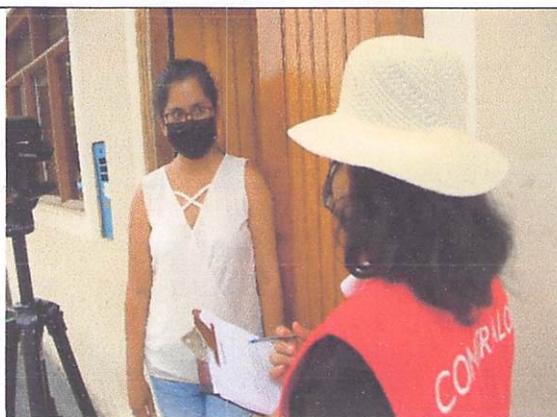


Del cuadro expuesto se evidenciaría que la Entidad no realizó ningún tipo de socialización con los vecinos de los jirones Santa Inés, Ricardo Palma, Cahuide, Moyobamba, Bolognesi, Santa Rosa, Alfonso Ugarte y Jorge Chávez.

Asimismo, si bien la Entidad señaló haber realizado reuniones donde asistieron veintiséis (26) vecinos de los jirones Federico Sánchez, Lima, José Olaya, y Túpac Amaru, el OCI en el trabajo de campo verificó que no se realizó la socialización con la mayoría de vecinos del corredor de las calles intervenidas con la ciclovía, situación que conllevó que se generen problemas sociales durante su implementación; asimismo, se verificó que con excepción del jirón José Olaya, las reuniones hechas con los demás vecinos no cuentan con actas suscritas que acrediten los puntos que se trataron, solo cuentan con documentos de asistencia.

**IMÁGENES N<sup>OS</sup> 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10**  
**TRABAJO DE CAMPO REALIZADO POR EL OCI**

Entrevista realizada por el equipo del OCI a los vecinos de los jirones Santa Inés, Ricardo Palma, Cahuide, Moyobamba, Bolognesi, Federico Sánchez, Santa Rosa, Lima, José Olaya, Alfonso Ugarte y Jorge Chávez, los días 6 y 7 de setiembre de 2021, con la finalidad de conocer si la Entidad brindó charlas de socialización y si están conforme con la implementación de la ciclovía.



*Handwritten initials: CR*





Elaborado : Comisión de control

Asimismo, se precisa que durante el trabajo de campo realizado el 7 de setiembre de 2021, vecinos del Jr. Bolognesi, proporcionaron un documento denominado **“queja por dilatación”** de 7 setiembre de 2021, donde dirigentes de los jirones Manco Inca, Bolognesi, Federico Sánchez, Santa Inés, Ricardo Palma, Moyobamba, Lima y Av. Aviación, todos ellos pertenecientes al distrito de Tarapoto solicitaron a la Defensoría del Pueblo, interceder ante la Municipalidad Provincial de San Martín por el caso ciclovía, en la cual señalaron lo siguiente:

“(...) ,  
 (...), Dirigentes y moradores del Jr. Bolognesi, Jr. Federico Sánchez, Jr. Santa Inez, Jr. Ricardo Palma, Jr. Moyobamba, Av. Aviación, Jr. Lima, de la ciudad de Tarapoto, (...)  
 (...) que desde el día 23 de agosto de 2021, lo moradores (...), hemos presentado MEMORIALES ante la Municipalidad Provincial de San Martín exigiendo paralización y reubicación de la Actividad Municipal llamada CICLOVIA de las inmediaciones y jirones mencionados  
 (...) Sin embargo, hasta ahora no se ha recibido una respuesta alguna por parte de dicha comuna y muy a pesar que se han realizado plantones pacíficos en diferentes lugares, (...)”

Con lo descrito, se evidencia que la Entidad no socializó el objetivo del servicio de implementación de la ciclovía con los vecinos del corredor por donde se implementó el



servicio, lo que ocasionó se generen problemas sociales durante su ejecución y pondría en riesgo la sostenibilidad del proyecto.

**IMÁGEN N° 11**  
**NOTICIA SOBRE RECLAMO DE VECINOS POR LA IMPLEMENTACION DE LA CICLOVÍA**



Fuente: <https://www.facebook.com/TarapotoExitosa/posts/358209566021951>

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

- **Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado” aprobada mediante Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020.**

**“Sección 2.- Planificación**

**2.1.- Coordinación de partes interesadas**

(...)

**Tabla 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>- <u>Coordinar la estrategia a nivel local.</u></li> <li>- <u>Convocar a otras gerencias.</u></li> <li>- <u>Definir el trazado y diseño de las rutas.</u></li> <li>- <u>Supervisar la implementación en campo.</u></li> <li>- <u>Evaluar y monitorear el uso de la infraestructura ciclovial temporal.</u></li> <li>- <u>Vincular a otros sectores de la población.</u></li> </ul>



Orden de gobierno	Órgano / Gerencia	Responsabilidad
	Desarrollo Urbano / Obras Públicas	- <u>Implementar las vías temporales para ciclistas, conforme a los lineamientos establecidos.</u>
	Salud	- Establecer protocolos sanitarios para el uso de la infraestructura ciclovia temporal, en concordancia con las recomendaciones del Ministerio de Salud (MINSA).
	Seguridad Ciudadana	- Supervisar el uso de vías para evitar la aglomeración de personas usuarias. - Salvaguardar los materiales utilizados en la infraestructura ciclovia temporal.
	Relaciones públicas	- Desarrollar la estrategia de comunicación incluyendo campañas de comunicación digitales y en territorio. - Difundir la estrategia en los medios de comunicación.

(Lo subrayado es agregado)

(...)

#### Sección 4. Operación y monitoreo

##### 4.1 Preparación, instalación en campo y verificación

Para la puesta en marcha de la infraestructura temporal, se debe contar con un plan operativo para la instalación en campo. Se recomiendan los siguientes pasos:

1. Recorridos de verificación. Previo al día de implementación, se deberán realizar todos los recorridos que sean necesarios para revisar la factibilidad del proyecto geométrico y conceptual de la infraestructura. Adicionalmente, se sugiere solicitar apoyo de la PNP para verificar que no haya obstrucciones en las vías a intervenir. **Asimismo, se debe socializar los corredores a intervenir con la ciudadanía, especialmente con los vecinos del corredor.** Por ende, en adición a la información que se comparte por canales oficiales y redes sociales (...), se puede considerar socialización en vía durante o en paralelo a los recorridos técnicos. (Énfasis y subrayado es agregado)

(...)"

Lo expuesto anteriormente generaría el riesgo que no se cumplan los objetivos del servicio, por no contar con las opiniones técnicas de las áreas competentes previa a la aprobación del documento técnico actualizado; y por no haber socializado con los vecinos del corredor de la red vial la implementación del Servicio, lo que atentaría contra su sostenibilidad (atentar contra los dispositivos de segregación).

2. **DOCUMENTO TÉCNICO ACTUALIZADO CONTRAVIENE LINEAMIENTOS TÉCNICOS ESTABLECIDOS EN LA NORMATIVIDAD APLICABLE PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA CICLOVÍA, LO QUE AFECTARÍA LOS NIVELES DE SERVICIO Y CAPACIDAD DE LAS VÍAS INTERVENIDAS, LO QUE PONDRÍA EN RIESGO LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS.**

Al respecto, la Entidad de la revisión del informe n.º 1097-2021-SGESO-GI-MPSM de 2 de agosto de 2021, suscrito por el sub Gerente de Ejecución y Supervisión de Obras, Juan Carlos Vela Fasanando, se advirtió lo siguiente:

"(...)

- En coordinación con el equipo técnico encargado de la elaboración del Documento Técnico denominado "ADECUACIÓN DE VÍAS PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (CICLOVÍA) EN LOS DISTRITOS DE TARAPOTO, MORALES Y LA BANDA DE

SHILCAYO, DE LA PROVINCIA DE SAN MARTÍN, DEPARTAMENTO DE SAN MARTÍN”, se ha realizado el replanteo de los trazos de ciclovia que incumplen con los lineamientos técnicos establecidos en la normatividad aplicable para la implementación y/o adecuación de ciclovías, por medio del “INFORME TÉCNICO DE CAMBIO DE RUTA- CICLOVÍA/MPSM”, que se encuentra anexado en el nuevo Documento Técnico.

- La SUB GERENCIA DE ESTUDIOS Y PROYECTOS por medio de los informes N° 133-2021-SGEyP-GI-MPSM y N° 134-2021-SGEyP-GI-MPSM, solicita a la SUB GERENCIA DE PLANEAMIENTO, CONTROL URBANO Y CATASTRO, la opinión técnica (...) sobre la Actividad y la información sobre la jerarquización de vías (Jerarquización, Función, Ancho Normativo) respectivamente, el cual fue respondido mediante el INFORME N° 174-2021SGPCUC-GI-MPSM, en donde se puede observar que las Vías si cumplen con el Ancho mínimo requerido según las Normas.
- En conjunto con la SUB GERENCIA DE PROMOCIÓN DE TRANSPORTE URBANO, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, se realizaron estudios viales y se optó por realizar la modificación del sentido de vías del Distrito de Tarapoto, con ORDENANZA MUNICIPAL N°001-2021-A-MPSM y la ORDENANZA MUNICIPAL N°007-2021-A-MPSM, de las siguientes vías:
  - o **Jr. Cahuide**, circulación de Oeste a Este de la Cuadra 1 a la Cuadra 5 y doble sentido a partir de la Cuadra 6.
  - o **Jr. Los Alhelies**, circulación de Norte a Sur en toda su extensión.
  - o **Jr. Santa Inés**, circulación de Norte a Sur en toda su extensión.
  - o **Jr. Paraíso C-3**, circulación de doble sentido en el siguiente detalle:
    - De Oeste a Este vehículo automotor de toda categoría y clase.
    - De Este a Oeste únicamente para bicicletas. (Ciclovía exclusiva)
  - o **Jr. Túpac Amaru**, circulación de Norte a Sur en toda su extensión.
  - o **Jr. América**, circulación de Norte a Sur en toda su extensión.
  - o **Jr. Jorge Chávez**, circulación de Oeste a Este en toda su extensión.
- Al mismo tiempo se hizo coordinación con la Municipalidad Distrital De La Banda de Shilcayo y realizaron la modificación del sentido de vías del Distrito de La Banda de Shilcayo, con ORDENANZA MUNICIPAL N°004-2021-MDBSH, de las siguientes vías:
  - o **Jr. Abelardo Ramírez Cuadra 01.**
  - o **Jr. Los Bosques Cuadra 01**
  - o **Jr. Cabo Alberto Leveau Cuadra 03, 04, 05 y 06.**
  - o **Puente Samaniego**
  - o **Puente Santa Inés.**

(...)”

Asimismo, el gerente de Infraestructura, Regner Eduardo Angulo Flores, remitió el informe n.° 221-2021-SGEyP-GI-MPSM de 1 de setiembre de 2021 suscrito por la sub Gerente de Estudios y Proyectos, Heleny Del Carmen Chávez Ramírez, el que contiene el **Documento Técnico Actualizado**<sup>16</sup> aprobado con Resolución Gerencial n.° 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021 el cual contempla el nuevo trazo de la ruta de la ciclovia en los distritos de Tarapoto y la Banda de Shilcayo, que comprende cinco (5) rutas de interconexión manteniendo los 15,00 Km. de longitud de ciclovia considerada en el Documento Técnico del Servicio<sup>17</sup> inicial, según se indica en el siguiente cuadro:

<sup>16</sup> Información que comprende: 1.- Memoria Descriptiva, 2.- Especificaciones Técnicas, 3.- Metrados, 4.- Presupuesto, 5.- Análisis de Precios Unitarios, 6.- Relación de Insumos, 7.- Cronograma de Ejecución, 8.- Estudios de Ingeniería, 9.- Planos, 10.- Detalles y 11.- Anexos.  
Aprobado mediante Resolución Gerencial n.° 162-2020-GI-MPSM de 25 de noviembre de 2020.

**CUADRO N° 6**  
**RED DE CICLOVÍA PROYECTADA PARA ADECUACIÓN DE VÍAS EXISTENTES (NUEVO TRAZO)**

RED VIAL DE CICLOVÍA	VÍA DE INTERVENCIÓN		TIPO	LONGITUD (KM)	SUB TOTAL (KM)	COMENTARIOS DEL ESPECIALISTA DEL OCI	
Tarapoto	Ruta 01	1	Jr. Moyobamba	Unidireccional	0,20	2,94	Nueva
		2	Jr. San Pablo De La Cruz	Unidireccional	0,19		Nueva
		3	Jr. Lamas	Unidireccional	0,09		Nueva
		4	Jr. Bolognesi	Unidireccional	0,61		Nueva
		5	Jr. Federico Sánchez	Unidireccional	0,40		Nueva
		6	Jr. Santa Rosa	Unidireccional	0,23		Nueva
		7	Jr. Lima	Unidireccional	1,22		Deducida
	Ruta 02	8	Jr. Paraíso	Unidireccional	0,30	3,79	Nueva
		9	Jr. Micaela Bastidas	Unidireccional	0,23		Nueva
		10	Jr. Túpac Amaru	Unidireccional	0,60		Se mantiene
		11	Av. Manco Inca	Unidireccional	0,75		Incrementada
		12	Jr. América	Unidireccional	0,37		Nueva
		13	Av. Alfonso Ugarte	Unidireccional	0,91		Incrementada
		14	Prolong./ Jr. Libertad	Unidireccional	0,63		Se mantiene
	Ruta 03	15	Jr. José Olaya	Unidireccional	1,40	4,87	Se mantiene
		16	Av. Aviación	Bidireccional	0,92		Incrementada
		17	Jr. Jorge Chávez	Unidireccional	1,80		Incrementada
		18	Av. Vía de Evitamiento	Bidireccional	0,64		Nueva
		19	Jr. Santa Inés	Unidireccional	0,11		Incrementada
	Ruta 04	20	Jr. Ricardo Palma	Unidireccional	0,84	1,50	Nueva
		21	Jr. Cahuide	Unidireccional	0,49		Incrementada
		22	Jr. Los Alhelies	Unidireccional	0,17		Se mantiene
Tarapoto – La Banda de Shilcayo	Ruta 05	23	Jr. Abelardo Ramirez	Unidireccional	0,30	1,90	Se mantiene
		24	Jr. Maximiliano Ramirez	Unidireccional	0,14		Se mantiene
		25	Jr. 1° de Abril	Unidireccional	0,50		Se mantiene
		26	Jr. Yurimaguas	Unidireccional	0,06		Se mantiene
		27	Jr. Cabo Alberto Leveau	Unidireccional	0,80		Se mantiene
		28	Jr. Los Bosques	Unidireccional	0,10		Se mantiene
<b>TOTAL</b>				<b>15.00 KM</b>			

**Fuente** : Numeral 1.6 Longitud total indicado en la Memoria Descriptiva del Documento Técnico Actualizado aprobado con Resolución Gerencial n.° 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021.

**Elaborado** : Comisión de control.

Del cuadro precedente se observa que, en el distrito de la Banda de Shilcayo el nuevo trazo de la ciclovia **mantiene** su intervención en las mismas vías; sin embargo, se observa que en el distrito de Tarapoto se ha **reformulado** el trazo al tener **nuevas** calles que incluyen el Jr. Moyobamba, Jr. San Pablo De La Cruz, Jr. Lamas, Jr. Bolognesi, Jr. Federico Sánchez, Jr. Santa Rosa, Jr. Paraíso, Jr. Micaela Bastidas, Jr. América, Av. Vía de Evitamiento (bidireccionales) y Jr. Ricardo Palma; así también, se **incrementó** en la longitud de Av. Manco Inca, Av. Alfonso Ugarte, Av. Aviación (bidireccionales), Jr. Jorge Chávez, Jr. Santa Inés y Jr. Cahuide, y se **redujo** la longitud del Jr. Lima, **manteniéndose** el trazo en las calles del Jr. Túpac Amaru, Prolong. Jr. Libertad, Jr. José Olaya y Jr. Los Alhelies.

Como se señaló en la parte introductoria del presente informe, el Servicio inició<sup>18</sup> el 9 de marzo de 2021, sin embargo, dicha ejecución se suspendió el 18 de marzo de 2021 mediante "Acta de Acuerdo de Suspensión de Actividades"; luego de aprobarse el **documento técnico actualizado** mediante Resolución Gerencial n.° 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021, el servicio se

<sup>18</sup> Por la cual se suscribió "Acta de Inicio de Actividad" de 9 de marzo de 2021.



reinició el 5 de agosto de 2021 suscribiéndose el “Acta de Reinicio del Servicio”; sin embargo, nuevamente se suspendió la ejecución el 31 de agosto de 2021 suscribiéndose el “Acta de Acuerdos – Suspensión de plazo de ejecución del servicio”.

Ahora bien, con la finalidad de evaluar objetivamente la documentación antes descrita, se realizó una inspección física al nuevo trazo de la ciclovía los días 6 y 7 de setiembre de 2021, en presencia del gerente de Infraestructura<sup>19</sup>, Regner Eduardo Angulo Flores, suscribiéndose como documento final un “Acta de Inspección Física”<sup>20</sup>, en la cual se dejó constancia de la verificación a los trabajos realizados durante la implementación de la ciclovía, los anchos de los carriles y del carril vehicular disponible, señalizaciones, elementos de segregación colocados, entre otros.

Es preciso señalar que, **en el distrito de Tarapoto se ejecutó la implementación de la ciclovía; sin embargo, en el distrito de la Banda de Shilcayo se realizó solo a nivel de señalización vertical en las calles.**

A continuación, se señala la evaluación realizada a fin de verificar el cumplimiento de la normatividad aplicable:

**a) La implementación y/o adecuación de la nueva ruta de ciclovías temporales incumple ancho mínimo de carril vehicular.**

El nuevo trazo contempla ciclovías temporales unidireccionales, con excepción de las avenidas Aviación y Vía de Evitamiento que son bidireccionales, las mismas que, luego de verificar los anchos del carril vehicular disponible y de la ciclovía (confinamiento y carril) establecidos por la normativa aplicable, se advirtió que algunas calles no cuentan con el ancho disponible para carril que señala la norma GH.020 Componentes de Diseño Urbano, del Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE); esto es, son menores al ancho mínimo de un carril en vía local principal de 3,00 m.; tal como se muestra en el siguiente cuadro:

**CUADRO N° 7**  
**TRAMOS IDENTIFICADOS DE AFECTACIÓN DEL EL ANCHO DEL CARRIL VEHICULAR POR LA IMPLEMENTACIÓN DE LA CICLOVÍA**

Punto de medición del tramo de la vía a intervenir y/o intervenida	Estado de implementación de la ciclovía	Ancho de la ciclovía inc./confinamiento (m.)	Ancho disponible para carril vehicular (m.)	Observación
Jr. Moyobamba cuadra 2	Señalización horizontal y vertical, y elementos de segregación	2,00	2,98	Ancho de carril disponible menor a lo dispuesto en la norma GH.020 del RNE. (ver imágenes n.ºs 12 y 13).
Jr. Bolognesi cuadra 5	Señalización horizontal y vertical, y elementos de segregación	2,00 <sup>21</sup>	1,88 <sup>22</sup>	Ancho de carril disponible menor a lo dispuesto en la norma GH.020 del RNE. (ver imagen n.º 14).
Jr. América cuadra 1	Señalización horizontal y vertical, y elementos de segregación	2,00	2,72 <sup>23</sup>	Ancho de carril disponible menor a lo dispuesto en la norma GH.020 del RNE. (ver imagen n.º 15).

<sup>19</sup> Acreditado mediante memorando n.º 206-2021-GM-MPSM de 1 de setiembre de 2021.

<sup>20</sup> Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021, suscrita por gerente de Infraestructura, Regner Eduardo Angulo Flores, y en representación de la Contraloría General de la República - Órgano de Control Institucional de la Municipalidad Provincial de San Martín, los auditores: Luis Enrique Pastor Cárdenas, Mirza Del Carmen Ruiz Ramírez y Carlos Alberto Olivares Del Águila.

<sup>21</sup> En el Documento Técnico actualizado del Servicio con el nuevo trazo, se considera en el Jr. Bolognesi cuadra 5, un ancho de 1,20m., siendo lo constatado durante la inspección física del Servicio realizado el día 6 de setiembre de 2021, un ancho de 1,60m. y considerando el ancho de confinamiento de 0,40m., se tiene un ancho total de la ciclovía de 2,00m.

<sup>22</sup> Punto de medición en inicio de la cuadra 5 del Jr. Bolognesi.

<sup>23</sup> Punto de medición en inicio de la cuadra 1 del Jr. América, cerca de intersección con el Jr. Alfonso Ugarte.

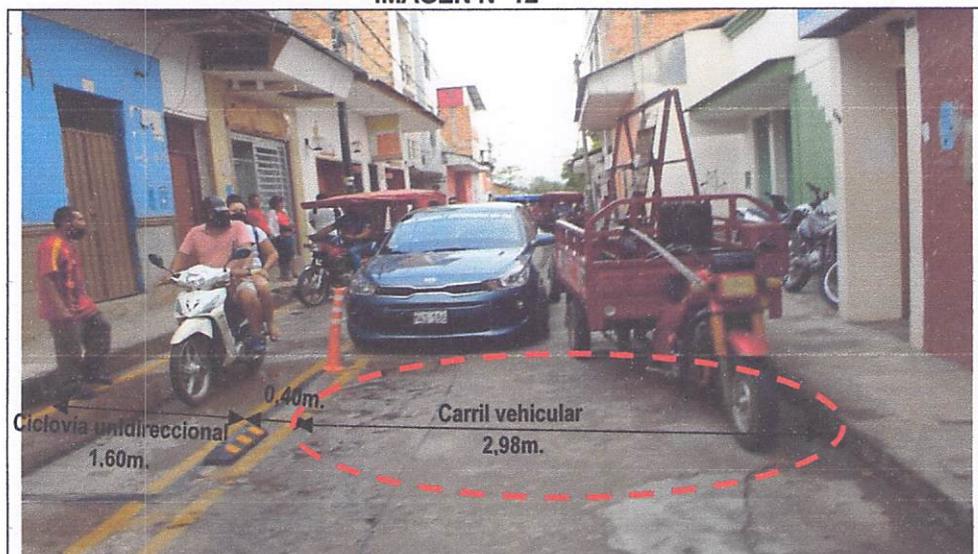


Punto de medición del tramo de la vía a intervenir y/o intervenida	Estado de implementación de la ciclovía	Ancho de la ciclovía inc./confinamiento (m.)	Ancho disponible para carril vehicular (m.)	Observación
Puente Samaniego	Señalización vertical	1,90 (proyectada)	2,35	Ancho de carril disponible menor a lo dispuesto en la norma GH.020 del RNE. (ver imagen n.º 16).

**Fuente** : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021; Planos de Secciones S-01, S-02 y S-03 del Documento Técnico actualizado aprobado con Resolución Gerencial n.º 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021.  
**Elaborado** : Comisión de control.

Del cuadro antes señalado se advierte que, la implementación de ciclovía unidireccional, afectó el ancho disponible para el carril vehicular en el Jr. Moyobamba (cuadra 2), Jr. Bolognesi (cuadra 5) y Jr. América (cuadra 1), situación que se replicaría en el puente Samaniego que une los distritos de Tarapoto y la Banda de Shilcayo (**ver imagen n.º 16**); cabe precisar que, durante la inspección física<sup>24</sup> se constató que en el puente Samaniego aún no se implementó la señalización horizontal (pintura en la losa de concreto) y colocación de elementos de segregación (bolardos de polietileno y topellantas de caucho), sin embargo, al ser considerada como parte de la ruta de la ciclovía actualizada por la Entidad, se debe advertir que incumpliría las normas técnicas señaladas; lo indicado se muestra en las siguientes imágenes:

**IMAGEN N° 12**



Vista del Jr. Moyobamba cuadra 2 en la cual se ha implementado la ciclovía, se dispone de carril vehicular de flujo de un ancho de 2,98m.

**Fuente:** Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

<sup>24</sup> Realizado los días 6 y 7 de setiembre de 2021, para lo cual se suscribió la respectiva acta.

IMAGEN N° 13



Otra vista del Jr. Moyobamba cuadra 2 en la cual se ha implementado la ciclovia, se dispone de carril vehicular de flujo de un ancho de 2,98m.

Fuente: Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

IMAGEN N° 14



Vista del Jr. Bolognesi cuadra 5 en la cual se ha implementado la ciclovia, se dispone de carril vehicular de flujo de un ancho de 1,88m.

Fuente: Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

*Handwritten initials: P and A*



IMAGEN Nº 15



Vista del Jr. América cuadra 1 en la cual se ha implementado la ciclovia, se dispone de carril vehicular de flujo de un ancho de 2,72m.

Fuente: Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

IMAGEN Nº 16



Puente Samaniego, sobre el río Shilcayo. Se tiene un ancho de calzada de 4,25m. y veredas de 1,14m. a ambos lados. Se dispondría de ancho de carril vehicular de 2,35m., cuyo sentido de flujo de recorrido sería desde Tarapoto a La Banda de Shilcayo.

Fuente: Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten initials]*



**b) Reducción a un solo carril vehicular en vías locales por implementación de la nueva ruta de ciclovías temporales incumplen marco normativo.**

De la inspección física realizada y de la verificación de la ciclovía (jirones) implementada la cual forma parte del nuevo trazo de la red de ciclovías temporales en vías locales, se advirtió que se redujo de dos (2) carriles vehiculares existentes a solo un (1) carril vehicular de la calzada, lo cual ocasionaría el incumplimiento de la norma GH.020 Componentes de Diseño Urbano del Reglamento Nacional de Edificaciones, la cual indica que se deberá contar con dos (2) módulos de pistas o calzadas en las vías locales<sup>25</sup>; tal como se muestra en el siguiente cuadro:

**CUADRO N° 8**  
**TRAMOS EJECUTADOS IDENTIFICADOS DONDE SE REDUJO A UN CARRIL VEHICULAR**

Vía	Jerarquía vial (PDU)	N° de carriles vehiculares antes de la implementación de la ciclovía	Implementación y/o adecuación de la ciclovía		Afectación	Comentario
			Tipo de ciclovía	N° de carriles vehiculares existente		
Jr. Moyobamba C-1 y 2	Vía local principal	1	Unidireccional	1	.....	Considerando el ancho normativo, la vía solo dispone de un (1) carril vehicular, sin embargo, la afectación se da en la disminución del ancho de su carril, lo que ocasionaría dificultades en el tránsito de vehículos que brindan servicios públicos (observación desarrollada en el literal c), que pondría en riesgo a los usuarios de la ciclovía.
Jr. San Pablo De La Cruz C-1 y 2	Vía local principal	2	Unidireccional	1	Si	Se reduce a un (1) carril vehicular.
Jr. Lamas C-1	Vía peatonal	2	Unidireccional	1	.....	Vías que se reducen a un (1) carril vehicular, pero según el PDU están consideradas como vía peatonal.
Jr. Bolognesi C-1	Vía peatonal	2	Unidireccional	1	.....	
Jr. Bolognesi C-2, 3 y 4	Vía local principal	2	Unidireccional	1	Si	Se reduce a un (1) carril vehicular.
Jr. Bolognesi C-5 y 6	Vía local principal	1	Unidireccional	1	.....	Considerando el ancho normativo, la vía solo dispone de un (1) carril vehicular, sin embargo, la afectación se da en la disminución del ancho de su carril, lo que ocasionaría dificultades en el tránsito de vehículos que brindan servicios públicos (observación desarrollada en el literal c), que pondría en riesgo a los usuarios de la ciclovía.
Jr. Federico Sánchez C-1	Vía colector	2	Unidireccional	1	.....	Se reduce a un (1) carril vehicular.
Jr. Federico Sánchez C-2 y 3	Vía colector	1	Unidireccional	1	.....	Considerando el ancho normativo, las vías solo disponen de un (1) carril vehicular, sin embargo, la afectación se da en la disminución del ancho de sus carriles, lo que ocasionaría dificultades en el tránsito de vehículos que brindan servicios públicos (observación desarrollada en el literal c), que pondría en riesgo a los usuarios de la ciclovía.
Jr. Santa Rosa C-1	Vía colector	1	Unidireccional	1	.....	
Jr. Santa Rosa C-2	Vía colector	2	Unidireccional	1	.....	Se reduce a un (1) carril vehicular.
Jr. Lima C-7 a 14	Vía arterial	2	Unidireccional	1	.....	Se reduce a un (1) carril vehicular.
Jr. Paraíso C-3	Vía local principal	2	Unidireccional	2	.....	Sin afectación.
Jr. Micaela Bastidas	Vía arterial	2	Unidireccional	2	.....	Sin afectación.
Jr. Túpac Amaru C-1 a 5	Vía local principal	2	Unidireccional	1	Si	Se reduce a un (1) carril vehicular.
Jr. Manco Inca C-2 a 7	Vía arterial	1	Unidireccional	1	.....	Considerando el ancho normativo, la vía solo dispone de un (1) carril vehicular, sin embargo, la afectación se da en la disminución del ancho de su carril, lo que ocasionaría dificultades en el tránsito de vehículos que brindan servicios públicos (observación desarrollada en el literal c), que pondría en riesgo a los usuarios de la ciclovía.
Jr. América C-1	Vía local principal	1	Unidireccional	1	.....	Considerando el ancho normativo, la vía solo dispone de un (1) carril vehicular, sin embargo, la afectación se da en la disminución del ancho de su carril, lo que ocasionaría dificultades en el tránsito de vehículos que brindan servicios públicos (observación desarrollada en el literal c), que pondría en riesgo a los usuarios de la ciclovía.
Jr. América C-2 y 3	Vía local principal	2	Unidireccional	1	Si	Se reduce a un (1) carril vehicular.

<sup>25</sup> Sean estas principales o secundarias.

Vía	Jerarquía vial (PDU)	N° de carriles vehiculares antes de la implementación de la ciclovía	Implementación y/o adecuación de la ciclovía		Afectación	Comentario
			Tipo de ciclovía	N° de carriles vehiculares existente		
Av. Alfonso Ugarte C-7 a 10	Vía arterial	1	Unidireccional	1	.....	Considerando el ancho normativo, la vía solo dispone de un (1) carril vehicular, sin embargo, la afectación se da en la disminución del ancho de su carril, lo que ocasionaría dificultades en el tránsito de vehículos que brindan servicios públicos (observación desarrollada en el literal c), que pondría en riesgo a los usuarios de la ciclovía.
Av. Alfonso Ugarte C-11 a 15	Vía arterial	2	Unidireccional	2	.....	Considerando el ancho normativo, la vía se mantiene con dos (2) carriles vehiculares.
<b>Prolong. / Jr. Libertad</b>	<b>Vía local principal</b>	<b>2</b>	<b>Unidireccional</b>	<b>1</b>	<b>Si</b>	<b>Se reduce a un (1) carril vehicular.</b>
Jr. José Olaya C-6 a 10	Vía colectoras	1	Unidireccional	1	.....	Considerando el ancho normativo, la vía solo dispone de un (1) carril vehicular, sin embargo, la afectación se da en la disminución del ancho de su carril, lo que ocasionaría dificultades en el tránsito de vehículos que brindan servicios públicos (observación desarrollada en el literal c), que pondría en riesgo a los usuarios de la ciclovía.
Jr. José Olaya C-11 y 12	Vía colectoras	2	Unidireccional	2	.....	Considerando el ancho normativo, la vía se mantiene con dos (2) carriles vehiculares.
Jr. José Olaya 13, 14 y 15	Vía colectoras	2	Unidireccional	1	.....	Se reduce a un (1) carril vehicular.
Jr. Jorge Chávez C-7 a 16	Vía arterial	2	Unidireccional	1	.....	Se reduce a un (1) carril vehicular.
Jr. Jorge Chávez C-17 y 18	Vía arterial	2	Unidireccional	1	.....	Se reduce a un (1) carril vehicular.
Jr. Santa Inés C-3 y 4	Vía colectoras	1	Vía colectoras	1		Considerando el ancho normativo, la vía solo dispone de un (1) carril vehicular, sin embargo, la afectación se da en la disminución del ancho de su carril, lo que ocasionaría dificultades en el tránsito de vehículos que brindan servicios públicos (observación desarrollada en el literal c), que pondría en riesgo a los usuarios de la ciclovía.
Jr. Ricardo Palma C-1 a 8	<b>Vía local principal</b>	<b>2</b>	<b>Unidireccional</b>	<b>1</b>	<b>Si</b>	<b>Se reduce a un (1) carril vehicular.</b>
Jr. Cahuide C-12 <sup>26</sup>	<b>Vía local principal</b>	<b>2</b>	<b>Unidireccional</b>	<b>1</b>	<b>Si</b>	<b>Se reduce a un (1) carril vehicular, siendo que el carril en el que se implementó la ciclovía corresponde a la zona de estacionamiento de ambulancias en caso de emergencias de establecimiento de salud público.</b>

**Fuente** : Documento Técnico Actualizado aprobado por Resolución Gerencial n.° 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021; Acta de inspección física de 6 y 7 de setiembre de 2021; Cuadro de jerarquización de vías adjunto al informe n.° 174-2021-SGPCUC-GI-MPSM de 9 de junio de 2021 emitido por la Sub Gerencia de Planeamiento, Control Urbano y Catastro.

**Elaborado** : Comisión de control.

Lo descrito, advierte que la redistribución de los carriles vehiculares en las **vías locales principales** en los que se ha implementado nueva red de ciclovías temporales<sup>27</sup>, **afectó con la reducción de dos (2) a un (1) carril vehicular** según se indica:

- Jr. San Pablo De la Cruz cdas. 1 y 2.
- Jr. Bolognesi cdas. 2, 3 y 4.
- Jr. Túpac Amaru en toda su extensión.
- Jr. América cdas. 2 y 3.
- Prolongación / Jr. Libertad.
- Jr. Ricardo Palma cdas. 1 a la 8.
- Jr. Cahuide cdra. 1, no solo se afectó con la disminución del número de carriles, sino también se afectaría el acceso de ambulancia, toda vez que en dicho sector está ubicado el Centro de Salud de Punta de Este de la Dirección Regional de Salud de San Martín.

<sup>26</sup> Vía de dos (2) carriles separados por una berma central. Esto es mediante trabajos de señalización horizontal (pintura en pavimento), colocación de elementos de segregación (bolardos de polietileno y topellantas de caucho) y señalización vertical (letreros).

Asimismo, la situación antes descrita, también afectaría a las vías locales donde aún no se ha implementado la ciclovía con señalización horizontal (pintura en pavimento) y colocación de elementos de segregación (colocación de bolardos y topellantas), pues forman parte de la RED de CICLOVIA, tales como Jr. Cahuide cdras. 2 a 7 y Jr. Los Alhelies del distrito de Tarapoto, así como también las vías locales Jr. Abelardo Ramírez cdra. 1 y Jr. Yurimaguas, del distrito de la Banda de Shilcayo, según se indica en el siguiente cuadro:

**CUADRO N° 9**  
**REDUCCIÓN DE DOS A UN CARRIL VEHICULAR EN CALLES DONDE NO SE HA IMPLEMENTADO LA CICLOVÍA CON SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y ELEMENTOS DE SEGREGACIÓN**

Distrito	Vía	Jerarquía vial (PDU)	N° de carriles vehiculares antes de la implementación de la ciclovía	Implementación y/o adecuación de la ciclovía		Afectación	Comentario
				Tipo de ciclovía	N° de carriles vehiculares existente		
Tarapoto	Jr. Santa Inés C-5 y 6	Vía colectora	2	Unidireccional	1		Se reduciría a un (1) carril vehicular.
	Jr. Cahuide C-2 a 7	Vía local principal	2	Unidireccional	1	Si	Se reduciría a un (1) carril vehicular.
	Jr. Los Alhelies	Vía local principal	2	Unidireccional	1	Si	Se reduciría a un (1) carril vehicular.
	Puente Samaniego	Vía local principal	1	Unidireccional	1		Según ancho normativo, la vía solo dispone de un (1) carril vehicular.
Banda de Shilcayo	Jr. Abelardo Ramírez C-1	Vía local principal	2	Unidireccional	1	Si	Se reduciría a un (1) carril vehicular.
	Jr. Maximiliano Murrieta C-2	Vía arterial	1	Unidireccional	1		Según ancho normativo, la vía solo dispone de un (1) carril vehicular.
	Jr. 1° de Abril	Vía arterial	1	Unidireccional	1		Según ancho normativo, la vía solo dispone de un (1) carril vehicular.
	Jr. Yurimaguas	Vía local principal	2	Unidireccional	1	Si	Se reduciría a un (1) carril vehicular.
	Jr. Cabo Alberto Leveau	Vía local principal	2	No se implementará la ciclovía por controversia legal			
	Jr. Los Bosques	Vía arterial	2	Unidireccional	1		Se reduciría a un (1) carril vehicular.

**Fuente** : Documento Técnico Actualizado aprobado con Resolución Gerencial n.° 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021; Acta de inspección física de 6 y 7 de setiembre de 2021; Cuadro de jerarquización de vías adjunto al informe n.° 174-2021-SGPCUC-GI-MPSM de 9 de junio de 2021.

**Leyenda** : (\*) Según oficio n.° 527-MDBSH-2021 de 27 de agosto de 2021 que el alcalde de la Municipalidad Distrital de la Banda de Shilcayo remite al alcalde de la Municipalidad Provincial de San Martín, nueva ruta a implementar a u distrito por problemas legales.

**Elaborado** : Comisión de control.

Lo descrito vulnera lo regulado en el artículo 8 del Capítulo II.- Diseño de Vías de la norma GH.020 Componentes de Diseño Urbano, del Reglamento Nacional de Edificaciones<sup>28</sup>, que señala el mínimo de dos (2) módulos de calzada en las vías locales.

Es preciso señalar que los efectos de la reducción del ancho y número de carril vehicular, viene ocasionando la afectación de los elementos de segregación implementados (bolardos de polietileno), tal como se constató en la cuadra 6 del Jr. José Olaya, según se muestra en las siguientes imágenes:

<sup>28</sup> Aprobado mediante Decreto Supremo n.° 011-2006-VIVIENDA, publicado el 8 de mayo de 2006; y la modificatoria de la Norma Técnica GH.020 COMPONENTES DE DISEÑO URBANO a través del Decreto Supremo n.° 006-2011-VIVIENDA publicado el 16 de julio de 2011.

**IMAGEN N° 17**



Vista del Jr. José Olaya C-6; se implementó la ciclovia en lado derecho, habiéndose reducido el ancho del carril vehicular de 5,52 a 3,52m. y se observa elementos de segregación instalados: bolardos de polietileno (29 und) y topellantas de caucho (23 und), así como señalización horizontal (pintura en pavimento color amarillo: líneas continuas y diagonales).

Fuente : "Acta de inspección física" del servicio, realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

**IMAGEN N° 18**



Se constató deterioro de bolardo de polietileno (el cual se encuentra partido) en la cuadra 6 del Jr. José Olaya.

Fuente : "Acta de inspección física" del servicio, realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

Con en el nuevo trazo de la ciclovia implementada se incumpliría los lineamientos técnicos establecidos en la norma GH.020 Componentes de Diseño Urbano del Reglamento Nacional de Edificaciones, lo que pondría en riesgo la sostenibilidad del servicio, asimismo, con ello no se garantizaría la seguridad de los usuarios.



**c) Afectación de los niveles de servicio y capacidad de las vías intervenidas con la nueva ruta de ciclovías temporales, pondría en riesgo la seguridad de los usuarios.**

Durante la inspección<sup>29</sup> física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021, en calles donde se implementó la ciclovía temporal con señalización horizontal (pintura en pavimento) y vertical (instalación de letreros de información) y con colocación de elementos de segregación (bolardos de polietileno y topellantas de caucho), se constató la afectación de los niveles de servicio y capacidad de las vías intervenidas, ocasionado por la reducción del ancho y número de carriles vehiculares, lo que viene generando un mayor congestionamiento vehicular.

Al respecto, se evidenció que en la cuadra 4 del jirón Ricardo Palma (Tarapoto), en el cual se implementó el carril de la ciclovía con la colocación de bolardos de polietileno y topellantas de caucho, al momento de la inspección física, se observó el congestionamiento del tránsito vehicular que generó el estacionamiento de un vehículo de carga de menor tonelaje, el cual dificultó el pase de una unidad de emergencia (ambulancia de la Municipalidad Provincial de San Martín) y de otro vehículo, los cuales para continuar su trayectoria tuvieron que maniobrar por el límite de la señalización horizontal de la línea continua de segregación de la ciclovía; situación que representaría un peligro para los ciclistas que transitarían por el lugar, no garantizándose la integridad física; lo descrito se expone en las siguientes imágenes:

**IMAGEN N° 19**



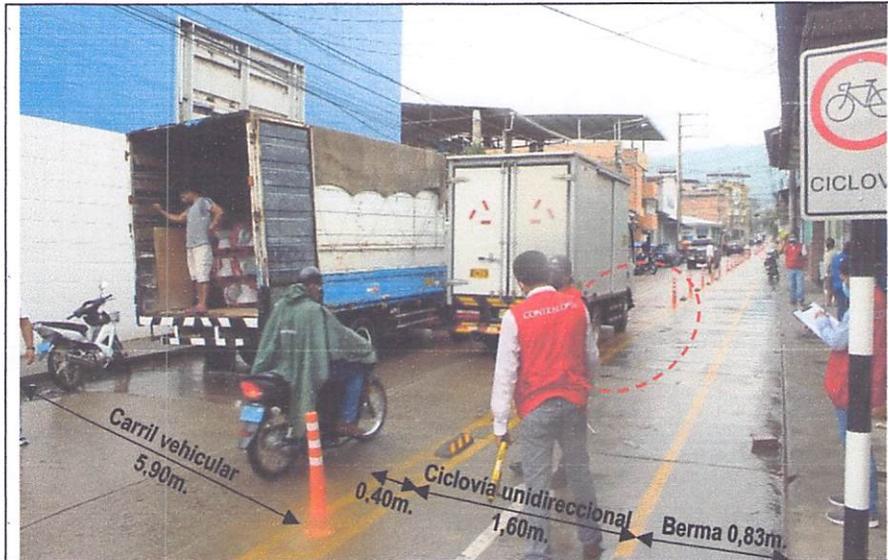
Se constata congestionamiento del tránsito vehicular en el **Jr. Ricardo Palma C-4** (frente a local de ferretería) por vehículo de carga de menor tonelaje estacionado que dificulta el pase de ambulancia.

Fuente : "Acta de inspección física" del servicio, realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.



"Acta de inspección física", realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021, suscrita tanto por representante de la Entidad como por auditores del Órgano de Control Institucional de la Municipalidad Provincial de San Martín, pertenecientes a la Contraloría General de la República.

IMAGEN N° 20



Se constata flujo vehicular al límite de la señalización horizontal de la línea continua de segregación de la ciclovía en **Jr. Ricardo Palma C-4**.

Fuente : "Acta de inspección física" del servicio, realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

Asimismo, se verificó la afectación del nivel de servicio y capacidad de vía intervenida en la cuadra 1 del Jr. Cahuide, donde se ha implementado la ciclovía temporal, cuyo carril segregado a nivel de señalización horizontal (pintura en pavimento de enrocado), se ubica en la **puerta principal del establecimiento de salud público (Centro de Salud Punta del Este)**, en el cual se brinda el primer nivel de atención, situación que pondría afectar el estacionamiento de ambulancias y con ello podría en riesgo la seguridad de los ciclistas que transiten por el lugar; lo descrito se expone en la siguiente imagen:

IMAGEN N° 21



Puerta de ingreso al Centro de Salud Punta del Este

Implementación de la ciclovía se implementó frente a la puerta de ingreso del establecimiento de salud (C.S. Punta del Este), lo que pone en riesgo la seguridad de los usuarios que hacen uso de la ciclovía.

Fuente : "Acta de inspección física" del servicio, realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.



Asimismo, con la finalidad de verificar si la implementación de la nueva ruta de la ciclovía afecta los niveles de servicio de emergencia (ambulancias, bomberos, serenazgo y otros) y de servicio público (vehículos recolectores de basura) que se brindan en el distrito de Tarapoto y si éstos ocasionarían congestión de tránsito en las calles donde se implementó la ciclovía, y teniendo en consideración lo establecido en el artículo 185° “Derecho de paso de los vehículos de emergencia y vehículos oficiales” del “Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito” aprobado mediante Decreto Supremo n.° 016-2009-MTC, el OCI realizó la constatación<sup>30</sup> física de las unidades vehiculares de ambulancia del Hospital II-2-Tarapoto, de los bomberos, Baja Policía y serenazgo de la Municipalidad Provincial de San Martín, con la finalidad de comprobar sus dimensiones (largo y ancho), determinándose lo siguiente:

**CUADRO N° 10**  
**DIMENSIONES DE VEHÍCULOS DE EMERGENCIA, OFICIALES Y OTROS**

Entidad	Vehículos oficiales	Dimensiones	
		Largo (m.)	Ancho (m.)
Hospital II-2 – Tarapoto	Ambulancia EUA-490 marca TOYOTA	5,15	1,80
Municipalidad Provincial de San Martín	Compactadora de basura modelo ATEGO 1725, MERCEDES BENZ	7,80	2,30
CAP CBP Juan Roberto Acevedo B-71 Tarapoto - Bomberos	Camión contra incendio (motobomba), marca HINO RANGER	6,20	2,10
	Camión cisterna 1000glm, marca VOLKSWAGEN WORKER 13-180	6,70	2,40
Base Serenazgo – Gerencia de Seguridad Ciudadana - MPSM	Minivan, marca JAC	5,10	1,80
	Camioneta, marca TOYOTA, modelo HILUX	5,10	1,80

**Fuente** : Actas de constatación física, realizadas el 17 de setiembre de 2021 (Ver Anexo n.° 2).

**Elaboración** : Comisión de control.

Del cuadro descrito se advierte que, las dimensiones de los vehículos, especialmente de los bomberos y los compactadores, superan los 2,10 metros de ancho; siendo así, y en el caso de la Compactadora de basura modelo ATEGO 1725, MERCEDES BENZ, al realizar el servicio de recolección de basura en las calles donde se implementaron las ciclovías, ocasionaría congestión en el carril vehicular disponible, situación que impediría el libre tránsito vehicular, más aún cuando en dicho carril se encontrarían vehículos estacionados; lo mismo ocurriría en el caso del Camión contra incendio (motobomba), marca HINO RANGER y el Camión cisterna 1000glm, marca VOLKSWAGEN WORKER 13-180, los cuales ante una emergencia no podrían transitar lo que podría ocasionar pérdidas materiales como humanas.

En los casos de emergencia y ante la eventualidad que se solicite el pase de ambulancias y vehículos de serenazgo, en calles donde se implementaron las ciclovías y que se encuentran vehículos estacionados, no se podría dar el pase sin invadir la ciclovía, situación que afectaría al ciclista que pueda estar transitando por el lugar; medidas que se muestran en las siguientes imágenes:

<sup>30</sup> Actas de constatación física realizados el 17 de setiembre de 2021 (Ver Anexo n.° 2).



IMAGENES N<sup>OS</sup> 22 y 23



Vista de medición de vehículo de ambulancia del Hospital II-2 – Tarapoto de la Dirección Regional de Salud de San Martín.

IMAGENES N<sup>OS</sup> 24 y 25



Vista de medición de compactadora de basura perteneciente a la Municipalidad Provincial de San Martín.

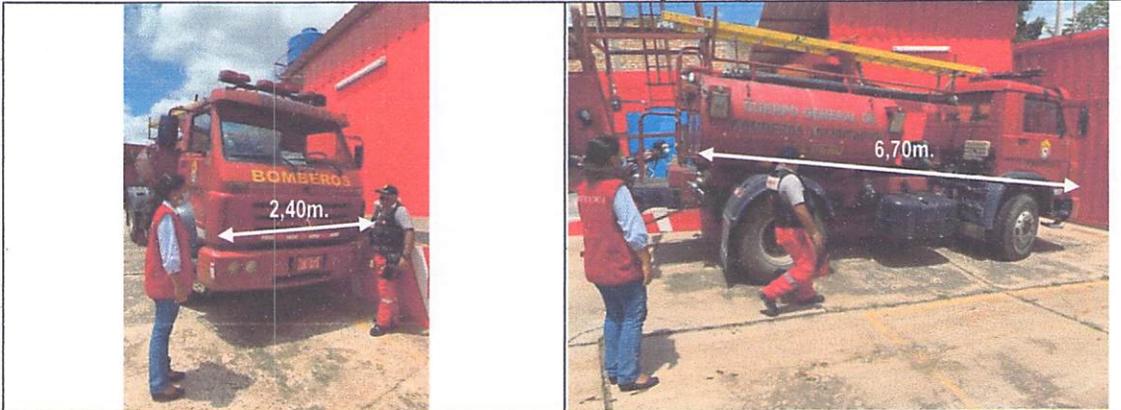
IMAGENES N<sup>OS</sup> 26 y 27



Vista de medición de camión contra incendio (motobomba) perteneciente a la CAP CBP Juan Roberto Acevedo B-71 Tarapoto – Bomberos.



**IMAGENES N°s 28 y 29**



Vista de medición de camión cisterna 1000gln.perteneiente a la CAP CBP Juan Roberto Acevedo B-71 Tarapoto – Bomberos.

**IMAGENES N°s 30 y 31**



Vista de medición de minivan perteneciente a Serenazgo de la Municipalidad Provincial de San Martín.

**IMAGENES N°s 32 y 33**



Vista de medición de camioneta perteneciente a Serenazgo de la Municipalidad Provincial de San Martín.



Cabe precisar que, de acuerdo a lo señalado en el (cuadro n.º 7) del presente informe, en los jirones Moyobamba cuadra 2, Bolognesi cuadra 5 y América cuadra 1, el problema de tránsito vehicular de los vehículos antes descritos se acrecentaría más, pues éstos no cumplen el ancho mínimo de carril vehicular según normativa aplicable, ya que son más angostos lo que ocasionaría que los vehículos invadan el carril de la ciclovía, lo que pondría en riesgo la seguridad de los usuarios.

**d) Nuevo trazo de la ciclovía incumpliría requisitos de seguridad y directividad para una infraestructura ciclo-inclusiva**

El numeral 2.2. *Principios de la planificación*, de la Sección 2. *Planificación de la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado"*<sup>31</sup>, establece los requisitos para que una red de infraestructura sea ciclo-inclusiva, para ello debe ser segura, cómoda, coherente, directa y atractiva; en tanto, para asegurar el éxito de este tipo de "nueva infraestructura" es imprescindible que cada requisito sea considerado en la planificación de la red; más aún, para las ciclovías temporales se deberá dar prioridad a la seguridad, la directividad y la coherencia las cuales influyen directamente en la utilidad de la red.

En la Tabla 2, de la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", se establece los requisitos y su aplicación, tal como se indica a continuación:

(...)

Requisito	Aplicación a vías ciclistas temporales
<b>Seguridad</b> <i>Una red de infraestructura ciclovial debe mejorar la seguridad vial de las personas ciclistas y protegerlas de los vehículos motorizados.</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elegir adecuadamente el elemento confinador e implementar las marcas en el pavimento y señales verticales adecuadas.</li> <li>- Dar protección en las intersecciones peligrosas.</li> </ul> (...)
<b>Directividad</b> <i>Estrechamente vinculada al ahorro de tiempo. Una ruta ciclista debe ser lo más directa posible, evitando demoras innecesarias, por ejemplo en desvíos o intersecciones.</i>	(...) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementar infraestructura que permita viajar hacia diferentes zonas de la ciudad (norte-sur, oriente-occidente), con la mayor efectividad posible.</li> </ul> (...)
(...)	(...)

(...)"

En relación al requisito de Directividad en el numeral 3.1 de la Sección 3. de la guía<sup>32</sup> antes citada, en el punto de Direccionalidad se señala "**Al planificar las ciclovías temporales, es importante que la infraestructura permita viajar en ambos sentidos, sea por la misma vía o en un par vial.**" (Énfasis es agregado)

Teniendo en cuenta lo antes indicado, así como la información remitida por la Entidad y la inspección física realizada, se procedió a realizar la evaluación del cumplimiento de dichos requisitos en el nuevo trazo de la ciclovía, de cuyos resultados se advierte el incumplimiento de los requisitos de seguridad y directividad, según se indica a continuación:

<sup>31</sup> Aprobado mediante Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020.

<sup>32</sup> "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.



✓ **Seguridad**

Durante la inspección física realizada se advirtió que en el nuevo trazo de la ciclovia, se incumplió el requisito de "Seguridad", al **existir intersecciones y cambio de dirección peligrosas**, que cuentan con insuficiente señalización vertical para la regulación de la circulación de vehículos, bicicletas y peatones, lo que representaría un peligro a la integridad de los usuarios de esta nueva infraestructura (ciclovia), situación que se muestra en el siguiente cuadro:

**CUADRO N° 11**  
**INTERSECCIONES Y CAMBIOS DE DIRECCIÓN PELIGROSAS EN EL NUEVO TRAZO DE LA**  
**CICLOVÍA EJECUTADA**

N°	Ubicación	Direccionalidad de la ciclovia	Comentario
1	Intersección Jr. Cahuide / Jr. Moyobamba	Cambio de dirección.	Intersección peligrosa; los elementos de señalización vertical serían insuficientes para garantizar la integridad de los usuarios, además, presentaría dificultad de giro de los vehículos, ocasionando ocupación de parte del área de la ciclovia en zona de ingreso al Jr. Moyobamba C-2 ( <b>ver imagen n.° 34</b> )
2	Intersección Jr. San Pablo De La Cruz / Jr. Lamas	Cambio de dirección.	Intersección peligrosa; los elementos de señalización vertical serían insuficientes para garantizar la integridad de los usuarios, además, presentaría dificultad de giro de los vehículos ocasionando ocupación de parte del área de la ciclovia en zona de ingreso al Jr. Lamas C-1.
3	Intersección Jr. Bolognesi / Jr. Alegría Arias de Morey	Directo.	Intersección peligrosa, presentaría dificultad de giro de los vehículos, ocasionando ocupación de parte de la ciclovia en zona de ingreso al Jr. Bolognesi C-2 ( <b>ver imagen n.° 35</b> )
4	Intersección Jr. Bolognesi / Jr. Camila Morey	Directo.	Intersección peligrosa; los elementos de señalización vertical serían insuficientes para garantizar la integridad de los usuarios.
5	Intersección Jr. Bolognesi / Jr. Sofía Delgado	Directo.	Intersección peligrosa; presentaría dificultad de giro e ingreso de los vehículos en inicio del Jr. Bolognesi C-5, ocasionando ocupación de parte de la ciclovia.
6	Intersección Jr. Santa Rosa / Jr. Lima	Cambio de dirección.	Intersección peligrosa; los elementos de señalización vertical serían insuficientes para garantizar la integridad de los usuarios.
7	Intersección Jr. América / Jr. Alfonso Ugarte	Directo.	Intersección peligrosa; los elementos de señalización vertical serían insuficientes para garantizar la integridad de los usuarios ( <b>ver imagen n.° 36</b> )
8	Intersección Jr. Alfonso Ugarte / Jr. Libertad	Cambio de dirección	Intersección peligrosa; los elementos de señalización vertical serían insuficientes para garantizar la integridad de los usuarios ( <b>ver imagen n.° 37</b> )
9	Intersección Prolongación Libertad / Jr. Jiménez Pimentel	Cambio de dirección.	Intersección peligrosa; los elementos de señalización vertical serían insuficientes para garantizar la integridad de los usuarios.
10	Intersección Prolongación Libertad / Jr. José Olaya	Cambio de dirección.	Intersección peligrosa; los elementos de señalización vertical serían insuficientes para garantizar la integridad de los usuarios y se agrava por reducción de carril vehicular a partir de la cuadra 6 del Jr. José Olaya por la implementación de la ciclovia.
11	Intersección Jr. José Olaya / Jr. Santa Inés	Directo y cruce perpendicular con ciclovia del Jr. Santa Inés.	Intersección peligrosa; los elementos de señalización vertical serían insuficientes para garantizar la integridad de los usuarios ( <b>ver imagen n.°38</b> ).
12	Intersección Jr. José Olaya / Jr. Arica	Directo.	Intersección peligrosa; los elementos de señalización vertical serían insuficientes para garantizar la integridad de los usuarios.

N°	Ubicación	Direccionalidad de la ciclovía	Comentario
13	Jr. José Olaya C-13	Cambio de dirección de la ciclovía, del lado derecho al lado izquierdo de la vía, haciendo un cruce en diagonal.	Cruce peligroso; los elementos de señalización vertical serían insuficientes para garantizar la integridad de los usuarios ( <b>ver imagen n.º 39</b> )
14	Av. Aviación (zona de llegada al aeropuerto)	Cambio de dirección de la ciclovía, del lado derecho al lado izquierdo de la vía, haciendo un cruce casi en ángulo recto.	Cruce peligroso; los elementos de señalización vertical serían insuficientes para garantizar la integridad de los usuarios ( <b>ver imágenes n.ºs 40 y 41</b> )
15	Jr. Jorge Chávez C-17	Cambio de dirección de la ciclovía, del lado izquierdo al lado derecho de la vía, haciendo un cruce en diagonal.	Cruce peligroso; los elementos de señalización vertical serían insuficientes para garantizar la integridad de los usuarios ( <b>ver imagen n.º 42</b> )

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

Del cuadro precedente, se advierte que el nuevo trazo de la ciclovía, contiene **quince (15) intersecciones y cambios de dirección peligrosos**, ya que los elementos de señalización vertical serían insuficientes para garantizar la integridad de los usuarios; hechos que se exponen en las siguientes imágenes:

IMAGEN N° 34



Vista de cambio de dirección de ciclovía en intersección del Jr. Cahuide con Jr. Moyobamba, que representaría un peligro para los ciclistas, pudiendo producirse el impacto con vehículos motorizados que circulan desde la cuadra 3 a la 2 del Jr. Moyobamba y desde la cuadra 1 a la 2 del Jr. Cahuide, ya que los elementos de señalización vertical serían insuficientes para garantizar la integridad de los usuarios.

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.



IMAGEN N° 35



Vista de intersección del Jr. Bolognesi con Jr. Alegría Arias de Morey, que representaría peligro para los ciclistas, ya que se tendría dificultad de giro de vehículos que circulan desde la cuadra 2 del Jr. Alegría Arias de Morey hacia la cuadra 2 del Jr. Bolognesi, en un ancho disponible de 3,17m., lo que ocasiona la ocupación de parte de espacio de la ciclovia (que abarca la zona de confinamiento y carril).

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

IMAGEN N° 36



Vista del Jr. América C-1, al llegar a la intersección con el Jr. Alfonso Ugarte. Se observa cruce directo a berma central del Jr. Alfonso Ugarte, que representaría peligro para los ciclistas, pudiendo producirse el impacto con vehículos motorizados que circulan desde la cuadra 14 a la 15 del Jr. Alfonso Ugarte, así como los que giran de la cuadra 1 del Jr. América a la cuadra 15 del Jr. Alfonso Ugarte, siendo que, los elementos de señalización vertical serían insuficientes.

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten initials]*



IMAGEN N° 37



Vista del Jr. Alfonso Ugarte C-7 en cruce hacia el Jr. Libertad C-2. En dicha zona se ubican dos instituciones educativas y oficina de Registros Públicos. Se observa **cambio de dirección de la ciclovía** ubicado al lado izquierdo de la calzada, adyacente a la berma central, que representaría peligro para los ciclistas, pudiendo producirse el impacto con vehículos motorizados que circulan al lado derecho de la vía en carril vehicular, ya que los elementos de señalización vertical serían insuficientes.

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

IMAGEN N° 38



Vista de intersección del Jr. José Olaya con el Jr. Santa Inés. Se observa que el cruce de la ciclovía desde la cuadra 6 a la 7 del Jr. José Olaya, representa un peligro para los ciclistas toda vez que la señalización vertical es insuficiente para garantizar la integridad de los usuarios, pudiendo producirse el impacto de los ciclistas con vehículos que circulan desde la cuadra 6 del Jr. José Olaya y giran hacia la cuadra 3 del Jr. Santa Inés.

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

*[Handwritten signature]*



IMAGEN N° 39



Cruce en diagonal de ciclovía del lado derecho al lado izquierdo.

Vista del Jr. José Olaya C-13. Se observa **cruce en diagonal** de ciclovía ubicado al lado derecho en el sentido del tránsito y pasa al lado izquierdo de la vía, no se constata señal de control de tráfico, la cual representaría peligro para los ciclistas toda vez que la señalización vertical es insuficiente para garantizar la integridad de los usuarios.

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

IMÁGENES N°S 40 y 41



Vistas del **cruce de la ciclovía** del lado derecho hacia el lado izquierdo en zona de llegada al aeropuerto (Av. Aviación), casi en ángulo recto; no se observa señal de control de tráfico (semáforo), lo que representaría peligro para los ciclistas toda vez que la señalización vertical es insuficiente para garantizar la integridad de los usuarios.

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

IMAGEN Nº 42



Vista de cruce en diagonal de la ciclovia del lado izquierdo hacia el lado derecho de la calzada en el Jr. Jorge Chávez C-17, no se observa señal de control de tráfico (semáforo), lo que representaría peligro para los ciclistas toda vez que la señalización vertical es insuficiente para garantizar la integridad de los usuarios.

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

Adicional al incumplimiento del requisito de "Seguridad" por presencia de intersecciones y cambios de dirección peligrosas, se tiene **existencia no adecuada de elementos confinadores** en inicio de la ciclovia del Jr. Alfonso Ugarte (cuadra 15), que no brindaría seguridad a los usuarios, tal como se muestra en la siguiente imagen:

IMAGEN Nº 43



Vista del comienzo de la ciclovia del Jr. Alfonso Ugarte C-15, siendo que dispuso en la calzada, elementos de segregación como bolardos de polietileno colocados en forma diagonal al sentido del tránsito, lo que representaría peligro para los ciclistas, ya que al verse disminuido el ancho del carril vehicular por adecuación de la ciclovia, los conductores que transitan al lado izquierdo de la calzada, al tratar de colocarse hacia el lado derecho, podrían impactar y pasar por los bolardos, ya que por sus características pueden ser fácilmente derribados o dañados.

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

Handwritten signatures and a blue circular official stamp of the Contraloría General de la República, Municipality of San Martín.

Por lo tanto, se indica que el incumplimiento del requisito de "Seguridad" para una infraestructura ciclo-inclusiva, se debe a la existencia de intersecciones y cambios de dirección peligrosas y existencia no adecuada de elementos confinadores, lo que representaría un peligro a la integridad de los usuarios.

✓ **Directividad**

De la inspección física antes descrita, se advirtió que en el nuevo trazo de la ciclovía, el incumplimiento del requisito de "Directividad", al constatar que el nuevo trazo de la red de ciclovías temporales, no se ha considerado infraestructura que permita el desplazamiento en ambos sentidos con la mayor efectividad posible que permita un ahorro de tiempo, ya que el tipo de ciclovía es unidireccional en una longitud de 13,44 Km., y solo se dispone de 1,56 Km. de ciclovía bidireccional (infraestructura existente), tal como se muestra en el siguiente cuadro:

**CUADRO N° 12**  
**TIPO DE CICLOVÍA CONSIDERADA EN EL NUEVO TRAZO**

Red vial de ciclovía	Vía de intervención		Tipo de ciclovía		
			Bidireccional (Km.)	Unidireccional (Km.)	
Tarapoto	Ruta 01	1	Jr. Moyobamba		0,20
		2	Jr. San Pablo De La Cruz		0,19
		3	Jr. Lamas		0,09
		4	Jr. Bolognesi		0,61
		5	Jr. Federico Sánchez		0,40
		6	Jr. Santa Rosa		0,23
		7	Jr. Lima		1,22
	Ruta 02	8	Jr. Paraiso		0,30
		9	Jr. Micaela Bastidas		0,23
		10	Jr. Túpac Amaru		0,60
		11	Av. Manco Inca		0,75
		12	Jr. América		0,37
		13	Av. Alfonso Ugarte		0,91
		14	Prolong./ Jr. Libertad		0,63
	Ruta 03	15	Jr. José Olaya		1,40
		16	Av. Aviación	0,92	
		17	Jr. Jorge Chávez		1,80
		18	Av. Vía de Evitamiento	0,64	
		19	Jr. Santa Inés		0,11
	Ruta 04	20	Jr. Ricardo Palma		0,84
		21	Jr. Cahuide		0,49
		22	Jr. Los Alhelles		0,17
Tarapoto – La Banda de Shilcayo	Ruta 05	23	Jr. Abelardo Ramírez		0,30
		24	Jr. Maximiliano Murrieta		0,14
		25	Jr. 1° de Abril		0,50
		26	Jr. Yurimaguas		0,06
		27	Jr. Cabo Alberto Leveau		0,80
		28	Jr. Los Bosques		0,10
<b>Sub Total</b>				<b>1,56</b>	<b>13,44</b>
<b>Longitud total de la red de ciclovía temporal</b>				<b>15,00 Km.</b>	

**Fuente** : Documento Técnico Actualizado aprobado mediante Resolución Gerencial n.° 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021; Acta de Inspección Física del servicio realizado los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

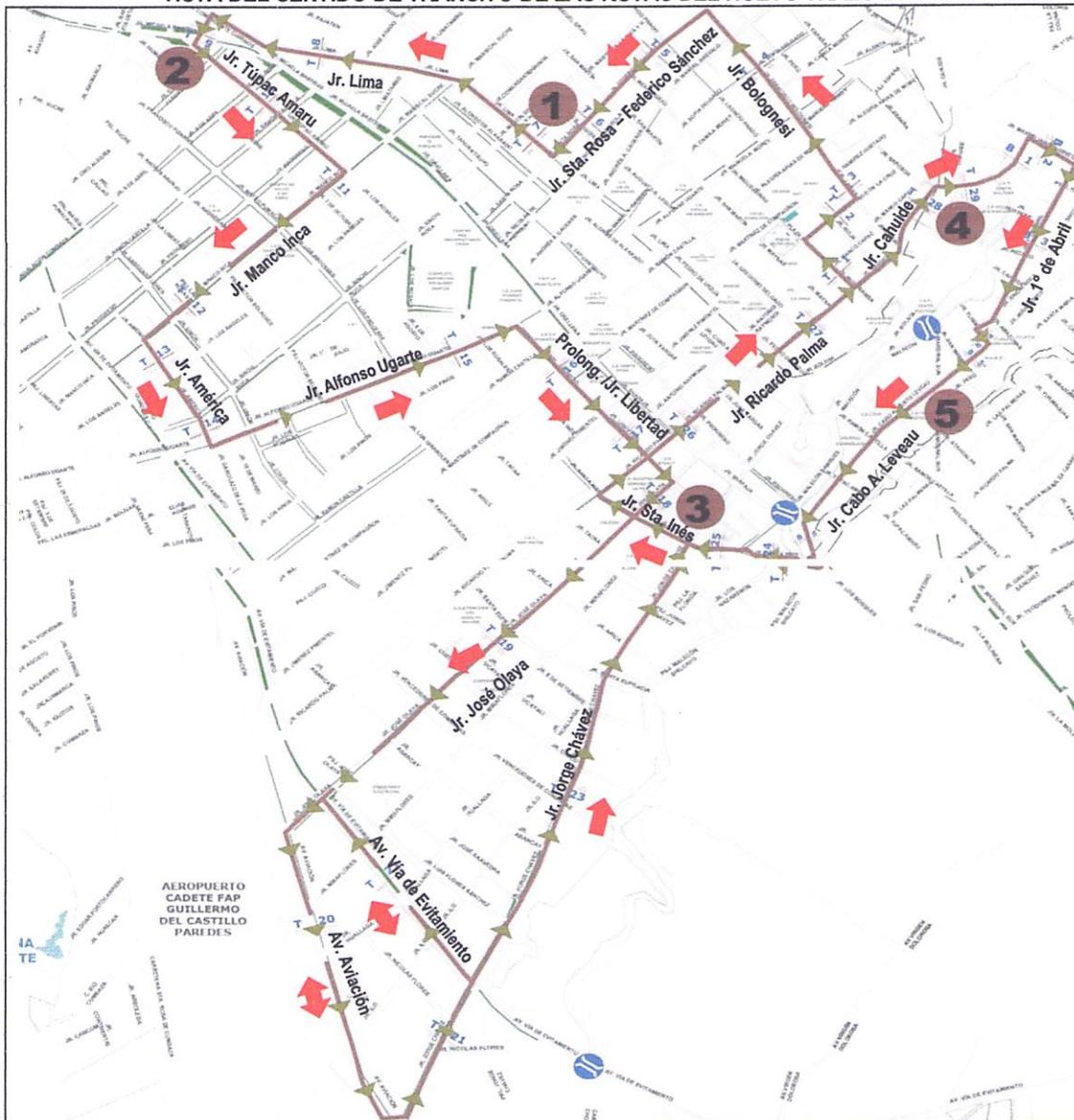
**Elaborado** : Comisión de control.

En la siguiente imagen, se muestra las rutas de la ciclovia y el sentido de tránsito, en el que se observa que no se dispone del desplazamiento en doble sentido de la red de ciclovías temporales<sup>33</sup> en las rutas 1, 2, 4 y 5 y parte de la ruta 3 (jirones Santa Inés, José Olaya y Jorge Chávez) del distrito de Tarapoto, lo que ocasionaría un mayor consumo de tiempo para los usuarios que tengan que realizar el recorrido ya sea de ida o retorno y una mayor exposición a inconvenientes por la demora; hecho que no fue considerado durante la planificación del nuevo trazo de la ciclovia.

Cabe señalar que, en la ruta 3 correspondiente al distrito de la Banda de Shilcayo, de los planos contenidos en el documento técnico actualizado, se proyectó que el desplazamiento sea en un solo sentido; y que, si bien no se ha ejecutado aún, ocasionaría igualmente, problemas de desplazamiento y demora en los usuarios que las utilizan.

<sup>33</sup> No se considera en este aspecto a las ciclovías bidireccionales en las avenidas Aviación y Vía de Evitamiento, por contar con infraestructura existente.

IMAGEN N° 44  
VISTA DEL SENTIDO DE TRÁNSITO DE LAS RUTAS DEL NUEVO TRAZO DE LA CICLOVÍA



Fuente : Plano de Secciones S-01 del Documento Técnico Actualizado aprobado mediante Resolución Gerencial n.º 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021; Acta de Inspección Física del servicio realizado los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

Elaborado : Comisión de control.

Asimismo, para mejor visualización se muestran las siguientes imágenes de la inspección física realizada, en la cual se pudo constatar que la implementación de la red de ciclovía temporal es de un solo sentido, con excepción de la ciclovía bidireccional en las avenidas Aviación y Vía de Evitamiento que cuentan con infraestructura existente.



IMAGEN N° 45



Vista de ciclovía unidireccional en el Jr. Ricardo Palma C-8 de la ruta 4.

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

IMAGEN N° 46



Vista de ciclovía unidireccional en el Jr. Lima C-7 de la ruta 1

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

*Handwritten signature*

**IMAGEN N° 47**



Vista de ciclovía unidireccional en el Jr. Alfonso Ugarte C-14 de la ruta 2.

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

**IMAGEN N° 48**



Vista de ciclovía unidireccional en el Jr. José Olaya C-7 de la ruta 3.

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

Los hechos antes expuestos transgredirían la siguiente normativa aplicable:

- ✓ **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:

- 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. (...)*

- **Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado” aprobada 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<sup>34</sup> e internacional<sup>35</sup>. Asimismo, desarrolla una propuesta técnica que permita la adecuada planificación, teniendo a la seguridad vial como precepto de planeamiento. (...).*

(...)

**Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva.** *Una red de infraestructura ciclo-inclusiva debe ser segura, cómoda, coherente, directa y atractiva<sup>36</sup>. 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
<b>Seguridad</b> <i>Una red de infraestructura ciclovial debe mejorar la seguridad vial de las personas ciclistas y protegerlas de los vehículos motorizados.</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Elegir adecuadamente el elemento confinador e implementar las marcas en el pavimento y señales verticales adecuadas.</u></li> <li>- <u>Dar protección en las intersecciones peligrosas.</u></li> <li>- Considerar en el diseño el espacio suficiente en el carril de circulación ciclista y para el elemento confinador,</li> </ul>
<b>Directividad</b> <i>Estrechamente vinculada al ahorro de tiempo. Una ruta ciclista debe ser lo más directa posible, evitando demoras innecesarias, por ejemplo en desvíos o intersecciones.</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Priorizar la colocación en las vías arteriales que son continuas y que conectan las diferentes zonas de la ciudad.</li> <li>- Evitar desvíos innecesarios que puedan alargar la ruta.</li> <li>- <u>Implementar infraestructura que permita viajar hacia diferentes zonas de la ciudad (norte-sur,</u></li> </ul>

<sup>34</sup> Municipalidad de Lima (2017, p. 50).  
<sup>35</sup> CROW (2007); ITDP e I-CE (2011); Ministerio de Transporte de Colombia (2016).  
<sup>36</sup> CROW (2007); vea también Municipalidad de Lima (2017, p. 50).



Requisito	Aplicación a vías ciclistas temporales
	<p><u>oriente-occidente), con la mayor efectividad posible.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acortar fases semafóricas en las vías donde se implemente la infraestructura.</li> </ul>
<p><b>Coherencia</b> Relacionada a la continuidad y consistencia de la infraestructura. Debe proveer conexión entre los puntos de origen y destino.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conectar los principales orígenes y destinos de la ciudad.</li> <li>- Elegir el tipo de infraestructura ciclovial de acuerdo a la configuración de las vías.</li> <li>- Generar la conexión y continuidad entre tramos de infraestructura existentes y temporales.</li> <li>- Ser consistentes en la señalización entre infraestructuras diferentes.</li> <li>- Ser compatibles entre la geometría, señalización y operación semafórica.</li> </ul>
<p><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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Considerar el ancho suficiente para el rebase entre ciclistas.</li> <li>- Verificar la uniformidad en la superficie de rodadura.</li> <li>- Verificar el estado del drenaje de la vía para que no presente inundaciones.</li> <li>- Elegir vías con presencia de arbolado.</li> </ul>
<p><b>Atractividad</b> Mediante este principio se considera la estética ambiental o paisajística y se busca generar la conexión con elementos vivos y característicos de la ciudad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Considerar la iluminación de las vías donde se implementará la infraestructura.</li> <li>- Elegir vías con ambiente seguro y amable.</li> <li>- Considerar las vías con arbolado urbano dentro del trazado.</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia con base en CROW (2007).

Estos principios deben estar aplicados en el trazado de la red ciclista, pero también en el diseño de la sección de la vía, las intersecciones y la superficie de rodadura. Dependiendo de las condiciones de la vía o del entorno, en algunas ocasiones se deberá priorizar algunos de los cinco requisitos. En el caso de las vías ciclistas temporales se deberá dar prioridad a la seguridad, la directividad y la coherencia que influyen directamente en la utilidad de la red. La atractividad y comodidad son secundarios, pero pueden ser determinantes en la selección de una alternativa de trazado (...).

(...)

### Sección 3. Diseño y dimensionamiento

#### 3.1 Principios de diseño de la infraestructura

(...)

##### **Direccionalidad**

Al planificar las ciclovías temporales, es importante que la infraestructura permita viajar en ambos sentidos, sea por la misma vía o en un par vial.

(...)" (Lo subrayado es agregado)



- ✓ 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 GH.020 COMPONENTES DE DISEÑO URBANO a través del Decreto Supremo n.º 006-2011-VIVIENDA publicado el 16 de julio de 2011.

(...)

**CAPITULO 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 0.60 m, módulos de estacionamiento de 2.40 m, 3.00 m, 5.40 m y 6.00 m; así como, módulos de calzada de 2.70 m, 3.00 m ó 3.60 m, 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
PISTAS O CALZADAS	SIN SEPARADOR CENTRAL 2 MODULOS DE	CON SEPARADOR CENTRAL 2 MODULOS A CADA LADO DEL SEPARADOR		SIN SEPARADOR 2 MODULOS DE 3,60	SIN SEPARADOR 2 MODULOS DE 3,60	SIN SEPARADOR 2 MODULOS DE 3,30 - 3,60
	3,60	3,00	3,30	CON SEPARAD. CENTRAL: 2 MODULOS A C/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
PISTAS O CALZADAS	DOS MODULOS DE 2,70			2 MODULOS DE 3,00	2 MODULOS DE 3,60	2 MODULOS DE 3,00

(...)"

- ✓ Decreto Supremo n.º 016-2009-MTC, de 21 de abril de 2009 que aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito.

**"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."

Lo antes indicado, afectaría los niveles de servicio y capacidad de las vías intervenidas de la red de ciclovía, así como pondría en riesgo la seguridad de los usuarios e incrementaría la posibilidad de accidentes de tránsito debido a las maniobras a las que se verán obligados a realizar los ciclistas en las vías intervenidas que no cumplen con los lineamientos técnicos establecidos en la normativa aplicable.



**3. DEMORA EN LA EJECUCIÓN DEL SERVICIO PONDRÍA EN RIESGO EL CUMPLIMIENTO DEL PLAZO CONTRACTUAL, LO QUE PERJUDICARÍA EL INTERÉS SOCIAL Y ECONÓMICO DE LA ENTIDAD.**

El 9 de marzo de 2021, los representantes de la Municipalidad Provincial de San Martín, gerente de Infraestructura, Regner Eduardo Angulo Flores, sub Gerente de Ejecución y Supervisión de Obras, Juan Carlos Vela Fasanando, conjuntamente con el residente del servicio, Keler Humberto Panduro Torres, al igual que el gerente General de la empresa contratista HORUS CONTRATISTA GENERALES S.A.C, Ronaldo Torrejón Pinedo, y el inspector del servicio, Daniel Navarro Amasifuén, se reunieron con la finalidad de dar inicio a la actividad, suscribiendo para ello el “**ACTA DE INICIO DE ACTIVIDAD**” de la misma fecha.

No obstante lo señalado, el 18 de marzo de 2021 luego de transcurrido nueve (9) días calendarios de haberse iniciada la ejecución del servicio, el gerente de Infraestructura, Regner Eduardo Angulo Flores, conjuntamente con el residente del servicio, Keler Humberto Panduro Torres, al igual que el gerente General de la empresa contratista HORUS CONTRATISTA GENERALES S.A.C, Ronaldo Torrejón Pinedo y el inspector del servicio, Daniel Navarro Amasifuén, acordaron la suspensión del servicio, mediante la suscripción del “**ACTA DE ACUERDO DE SUSPENSIÓN DE ACTIVIDADES**” de 18 de marzo de 2021, por el rechazo de personas y conductores de vehículos que interfieren en la ejecución de la ciclovía.

Producto de la suspensión al servicio, y previo a su reinicio la Entidad aprobó el Documento Técnico Actualizado denominado “**IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO – MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN MARTÍN**” con Resolución Gerencial n.º 118-2021-GI-MPSM de 28 de junio de 2021. Dicho documento técnico contenía un nuevo trazo de la ciclovía<sup>37</sup> y el cambio de la denominación del Servicio primigenio<sup>38</sup>; cabe señalar que, el gerente de Infraestructura, Regner Eduardo Angulo Flores, solicitó<sup>39</sup> al gerente Municipal, Martín Zambrano Shapiama, se celebre una adenda al contrato de ejecución del Servicio otorgando un plazo de treinta (30) días calendarios para su ejecución; ante ello, las áreas de Logística y Asesoría Jurídica, señalaron<sup>40</sup> que las modificaciones efectuadas son de carácter técnico, no procediendo celebrar una adenda al contrato, que cambiara la denominación del Servicio y otorgue treinta (30) días calendario de plazo para su ejecución, recomendando proseguir con la ejecución del Servicio en el marco del contrato suscrito con la contratista

Ante la respuesta descrita, la Gerencia de Infraestructura emitió la Resolución Gerencial n.º 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021, con la cual dejó sin efecto la Resolución Gerencial n.º 118-2021-GI-MPSM de 28 de junio de 2021 y a su vez aprobó el Documento Técnico Actualizado con la denominación primigenia, esto es: “**ADECUACIÓN DE VÍAS PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (CICLOVÍA) EN LOS DISTRITOS DE TARAPOTO, MORALES Y LA BANDA DE SHILCAYO, DE LA PROVINCIA DE SAN MARTÍN, DEPARTAMENTO DE SAN MARTÍN**”, manteniéndose las condiciones contractuales<sup>41</sup> iniciales, las cuales establecían entre otros, que el plazo de ejecución del Servicio es de treinta (30) días calendarios.

<sup>37</sup> Que incluía nuevos corredores urbanos para peatones/ciclistas en la ciudad de Tarapoto, de tal manera que se vincule al distrito de la Banda de Shilcayo y excluye al distrito de Morales

<sup>38</sup> Denominado “**ADECUACIÓN DE VÍAS PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (CICLOVÍA) EN LOS DISTRITOS DE TARAPOTO, MORALES Y LA BANDA DE SHILCAYO, DE LA PROVINCIA DE SAN MARTÍN, DEPARTAMENTO DE SAN MARTÍN**”

<sup>39</sup> Solicitud realizada mediante informe n.º 1033-2021-GI-MPSM de 1 de julio de 2021.

<sup>40</sup> Respuestas realizadas mediante Informe n.º 0903-2021-OL-GA-MPSM de 12 de julio de 2021 e Informe Legal n.º 0154-2021-OAJ/MPSM de 12 de julio de 2021

<sup>41</sup> Contrato n.º 020-2021-GA/MPSM de 8 de marzo de 2021.



Es preciso indicar, que el 5 de agosto de 2021, luego de ciento cuarenta (140) días calendarios de haberse suspendido la ejecución del servicio, el gerente de Administración, Víctor Hugo Sánchez Reátegui, gerente de Infraestructura (e), Werlin Tuesta Viena, sub Gerente de Ejecución y Supervisión, Juan Carlos Vela Fasanando, conjuntamente con el residente del servicio, Keler Humberto Panduro Torres, al igual que el gerente General de la empresa contratista HORUS CONTRATISTA GENERALES S.A.C, Ronaldo Torrejón Pinedo, y en esta etapa con el supervisor del servicio, Anthony Daniel Santillán Rojas, acordaron el reinicio de las actividades o culminación del servicio contratado otorgando treinta (30) días calendarios para la ejecución del mismo mediante la suscripción del “**ACTA DE REINICIO DEL SERVICIO**” de la misma fecha, en el que se acordó lo siguiente:

“(…)

### **III. ACUERDO TÉCNICOS Y CONTRACTUALES (Obligaciones Esenciales):**

*Primero. - Que, “LA ENTIDAD” acuerda otorgar a “EL CONTRATISTA” el plazo de (30 días) calendarios para el término de las actividades, debido a que los trabajos realizados durante el periodo del 09/03/2021 al 18/03/2021 no forman parte de las modificaciones aprobadas en el documento técnico denominado IMPLEMENTACION DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO – MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN MARTIN, aprobado mediante Resolución Gerencial N° 118-2021-MPSM, donde se indica la nueva ruta de circulación de la ciclovía, todo ello ante la negativa de la Municipalidad Distrital de morales y vecino que se opusieron en su momento.”*

Como consecuencia de ello, la Contratista, reinició con la ejecución de las actividades programadas del Servicio; sin embargo, al 31 de agosto de 2021, luego de transcurrido veintiséis (26) días calendarios de haberse reiniciado la ejecución del servicio el gerente de Infraestructura, Regner Eduardo Angulo Flores, sub Gerente de Ejecución y Supervisión, Juan Carlos Vela Fasanando, conjuntamente con el residente del servicio, Keler Humberto Panduro Torres, al igual que el gerente General de la empresa contratista HORUS CONTRATISTA GENERALES S.A.C, Ronaldo Torrejón Pinedo y supervisor del servicio, Anthony Daniel Santillán Rojas, acordaron una nueva suspensión del plazo de ejecución del servicio, mediante la suscripción del “**ACTA DE ACUERDOS – SUSPENSION DE PLAZO DE EJECUCIÓN DEL SERVICIO**”, hasta el 15 de setiembre de 2021, tiempo que consideraron suficiente, para que la Entidad brinde las condiciones para continuar con el servicio y asegurar que la zona de trabajo tenga libre disponibilidad. Cabe precisar que los días de ejecución del servicio que incluye del periodo del 9 al 17 de marzo de 2021 y del 5 al 30 de agosto de 2021, hacen un total de treinta y cinco (35) días calendario de ejecución del servicio.

Al respecto, se debe precisar que el otorgamiento de un mayor plazo de ejecución dado por el gerente de Infraestructura y el sub Gerente de Ejecución y Supervisión, no cuenta con sustento técnico legal que lo avale, pues al tratarse de un solo servicio éste debió ejecutarse de acuerdo a lo establecido en el plazo contractual que lo regula.

De la inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021 a la implementación de la ciclovía, producto del cual se suscribió la respectiva acta<sup>42</sup>, se verificó que en el distrito de Tarapoto se ejecutó la ciclovía con señalización horizontal (pintura en pavimento), señalización vertical (instalación de postes y letreros de información) y elementos de segregación (bolardos de polietileno y topellantas de caucho); sin embargo, en el distrito de la Banda de Shilcayo solo se intervino con señalizaciones verticales, correspondiente a la ejecución de las siguientes partidas: **04.02.01 SEÑALIZACIONES VERTICALES**, tal como se observa a continuación:

<sup>42</sup> “Acta de Inspección Física” realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021, suscrita por gerente de Infraestructura, Regner Eduardo Angulo Flores, y en representación de la Contraloría General de la República - Órgano de Control Institucional de la Municipalidad Provincial de San Martín, los auditores: Luis Enrique Pastor Cárdenas, Mirza Del Carmen Ruíz Ramírez y Carlos Alberto Olivares Del Águila.



**IMÁGENES N° 49 y 50**



Se constató la colocación de tres (3 und) de señales verticales en intersección Jr. Cahuide /Jr. Alhelies; en el distrito de Tarapoto.

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

**IMÁGENES N° 51 y 52**



Se constató la colocación de dos (2) postes para señales verticales en Intersección Jr. Santa Inés / Jr. Los Nazarenos; en el distrito de Tarapoto.

Se constató la colocación de tres (3) postes para señales verticales en intersección Jr. Santa Inés / Pje. Los Cedros; en el distrito de Tarapoto.

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

**IMÁGENES N° 53 y 54**



Se constató la colocación de tres (3) señales verticales en intersección Jr. 1° de Abril / Jr. Huáscar y uno (1) a nivel de poste; en el distrito de la Banda de Shilcayo.

Se constató la colocación de tres (3) postes para señales verticales en intersección Jr. 1° de Abril / Jr. Recreo; en el distrito de la Banda de Shilcayo.

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

*Handwritten signatures in blue ink.*

**IMÁGENES N° 55 y 56**



Se constató la colocación de cuatro (4) postes para señales verticales en intersección Jr. Yurimaguas / Jr. Cabo A. Leveau; **en el distrito de la Banda de Shilcayo.**

Se constató la colocación de cinco (5) postes para señales verticales en intersección Jr. Cabo A. Leveau / Jr. Marginal Sur; **en el distrito de la Banda de Shilcayo.**

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

**IMÁGENES N° 57 y 58**



Se constató la colocación de tres (3) postes para señales verticales en intersección Jr. Cabo A. Leveau / Pte. Shapaja; **en el distrito de la Banda de Shilcayo.**

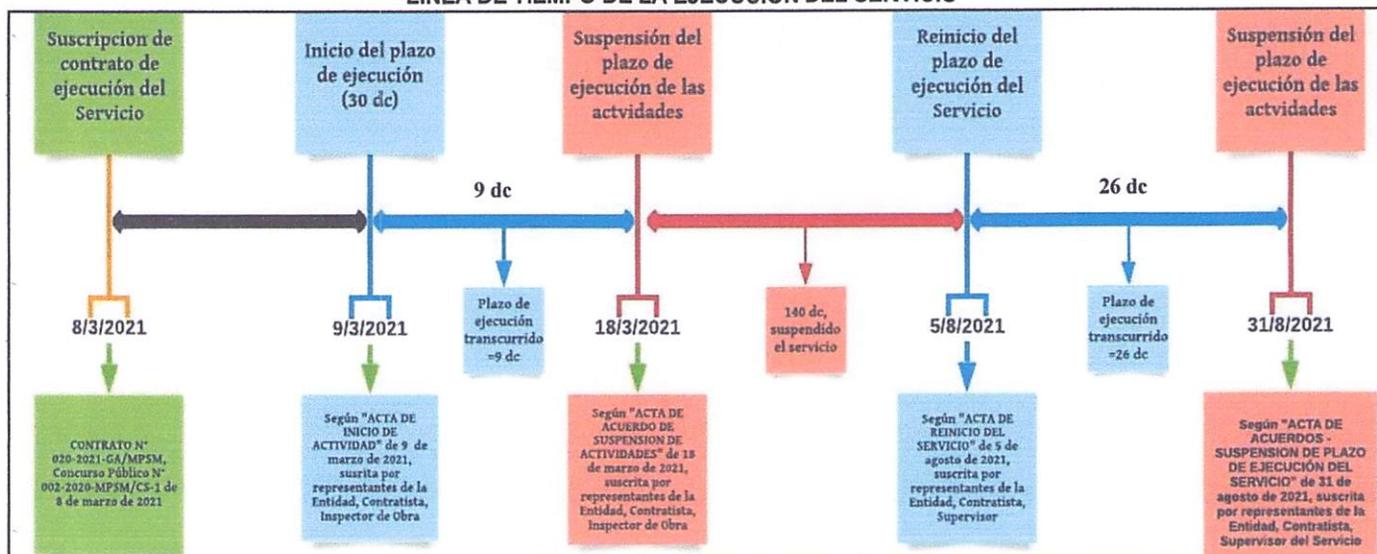
Se constató la colocación de tres (3) postes para señales verticales en intersección Jr. Los Bosques / Pte. Santa Inés; **en el distrito de la Banda de Shilcayo.**

Fuente : Acta de inspección física realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

En ese sentido, el Órgano de Control Institucional (OCI), realizó un gráfico en el cual muestra la línea de tiempo que transcurrió desde el inicio de ejecución del Servicio hasta la última suspensión de plazo, mostrando los trámites y plazos ejecutados por el Contratista y validados por la Entidad, tal como se muestra a continuación:



**GRÁFICO N° 1**  
**LINEA DE TIEMPO DE LA EJECUCION DEL SERVICIO**



Elaborado : Comisión de control.

Del cuadro antes señalado, se aprecia que el Contratista habría excedido el plazo contractual, pese a ello, no habría culminado el servicio.

Al respecto, se advierte que el plazo señalado en el contrato n.º 020-2021-GA/MPSM de 8 de marzo de 2021 de la ejecución del Servicio, ya se habría cumplido, no obstante, los trabajos no habrían sido concluidos.

Los hechos revelados precedentemente han incumplido lo previsto en la siguiente normativa.

- **Contrato n.º 020-2021-GA/MPSM de 8 de marzo de 2021, de contratación del Servicio de Adecuación de Vías para el Desarrollo de la Movilidad Urbana Sostenible (Ciclovía) en los Distritos de Tarapoto, Morales y la Banda de Shilcayo, de la Provincia de San Martín, Departamento de San Martín.**

**"CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO**

*El presente contrato tiene por objeto la contratación del SERVICIO DE ADECUACIÓN DE VÍAS PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (CICLOVÍA) EN LOS DISTRITOS DE TARAPOTO, MORALES Y LA BANDA DE SHILCAYO, DE LA PROVINCIA DE SAN MARTÍN, DEPARTAMENTO DE SAN MARTÍN.*

(...)

**CLÁUSULA QUINTA: DEL PLAZO DE LA EJECUCIÓN DE LA PRESTACIÓN**

*El plazo de ejecución del presente contrato es de treinta (30) días calendario, el mismo que se computa desde el día siguiente del perfeccionamiento del contrato."*

Lo antes indicado, pondría en riesgo la conclusión del servicio, lo que afectaría el interés social y económico de la Entidad.



### 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 al **“Documento Técnico Actualizado: Adecuación de vías para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible (Ciclovía) en los distritos de Tarapoto, Morales y La Banda de Shilcayo, de la provincia de San Martín, departamento de San Martín”**, 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 Municipalidad Provincial de San Martín.

### IV. CONCLUSIÓN

Durante la ejecución del servicio de Orientación de Oficio al **“Documento Técnico Actualizado: Adecuación de vías para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible (Ciclovía) en los distritos de Tarapoto, Morales y La Banda de Shilcayo, de la provincia de San Martín, departamento de San Martín”**, se han advertido tres (3) situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del Servicio, 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 al **“Documento Técnico Actualizado: Adecuación de vías para el desarrollo de la movilidad urbana sostenible (Ciclovía) en los distritos de Tarapoto, Morales y La Banda de Shilcayo, de la provincia de San Martín, departamento de San Martín”**, con la finalidad que se adopten las acciones preventivas y correctivas que corresponda, 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 del Servicio.
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.

Tarapoto, 28 de setiembre de 2021.



Mirza Del Carmen Ruiz Ramirez  
Ing. Civil  
Auditora del OCI  
Municipalidad Provincial de San Martín



Carlos Alberto Olivares Del Aguila  
Auditor del OCI  
Municipalidad Provincial de San Martín



  
Luis Enrique Pastor Cardenas  
Jefe del Órgano de Control Institucional  
Municipalidad Provincial de San Martín

APÉNDICE n.º 1

DOCUMENTACIÓN VINCULADA A LA ACTIVIDAD

1. FALTA DE PARTICIPACIÓN DE LAS ÁREAS TÉCNICAS COMPETENTES EN LA PLANIFICACIÓN Y ELABORACIÓN DEL DOCUMENTO TÉCNICO ACTUALIZADO Y FALTA DE SOCIALIZACIÓN CON LOS VECINOS DEL CORREDOR DE LA RED VIAL, OCASIONARÍA EL RIESGO QUE NO SE CUMPLA CON EL OJETIVO DEL SERVICIO, AFECTANDO LA SOSTENIBILIDAD DEL MISMO.

Nº	Documento
1	Informe n.º 1034-2021-GI-MPSM de 2 de julio de 2021.
2	Informe n.º 124-2021-SGEyP-GI-MPSM de 27 de mayo de 2021
3	Memorando n.º 041-2021-GI-MPSM de 19 de mayo de 2021.
4	Informe n.º 134-2021-SGTTSV-GDE-MPSM de 3 de junio de 2021
5	Carta n.º 322-GI-MPSM de 13 de setiembre de 2021.
6	Carta n.º 315-2021-GI-MPSM de 2 de setiembre de 2021.
7	Resolución Gerencial n.º 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021.
8	informe n.º 133-2021-SGEyP-GI-MPSM de 7 de junio de 2021.
9	Informe n.º 134-2021-SGEyP-GI-MPSM de 8 de junio de 2021.
10	Informe n.º 174-2021-SGPCUC-GI-MPSM de 9 de junio de 2021.
11	Carta n.º 049-2021-OIPU/ JDCH/MPSM de 8 de junio de 2021.
12	carta n.º 0249-2021-GI-MPSM de 2 de julio de 2021
	Reuniones realizadas:
13	✓ Lista denominada "Reunión Proyecto Ciclovía" de 19 de febrero de 2021.
14	✓ Invitación realizada mediante el oficio múltiple n.º 016-2020-A/PSMS, de 19 de marzo de 2021, y adjunta lista denominada "Reunión de Proyecto Ciclovía" de 20 de marzo de 2021
15	✓ Acta denominada "Reunión de Coordinación n.º 1" de 27 de marzo de 2021.
16	✓ Acta denominada "Acta de Reunión de Coordinación Ciclovía n.º 2"
17	✓ Invitación realizada mediante el oficio múltiple n.º 019-2021-A/MPSM, de 12 de abril de 2021, adjunto acta denominada "Reunión de Coordinación Ciclovía n.º 3" adjuntó lista de participantes de 14 de abril de 2021.
18	✓ Lista denominada "Control de Asistencia", de 17 de mayo de 2021.
19	✓ Invitación realizada mediante carta n.º 210-2021-GI/MDM, de 19 de mayo de 2021, adjuntado lista de participantes, de 26 de mayo de 2021.
20	✓ Lista denominada "Reunión n.º 6 – Ciclovía" de 26 de mayo de 2021.
21	✓ Lista denominada "Reunión n.º 7 – Ciclovía" de 27 de mayo de 2021.
22	✓ Lista denominada "Reunión n.º 8 – Ciclovía" de 28 de mayo de 2021.
23	✓ Lista denominada "Reunión n.º 9 – Ciclovía" de 2 de junio de 2021.
24	✓ Invitación realizada mediante Oficio n.º 572-2021-A/MPSM, de 20 de julio de 2021, adjuntado acta denominada "Reunión de coordinación ciclovía n.º 10", y adjunto lista de participantes del día 22 de julio de 2021.
25	Carta n.º 325-2021-GI-MPSM de 16 de setiembre de 2021.
26	Formato S/N denominado: "Declaración Jurada", aplicados a los ciudadanos el día 6 y 7 de setiembre de 2021 (Ver Anexo n.º 1).
27	Documento denominado "Queja por dilatación" de 7 setiembre de 2021.



- 2. DOCUMENTO TÉCNICO ACTUALIZADO CONTRAVIENE LINEAMIENTOS TÉCNICOS ESTABLECIDOS EN LA NORMATIVIDAD APLICABLE PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA CICLOVÍA, LO QUE AFECTARÍA LOS NIVELES DE SERVICIO Y CAPACIDAD DE LAS VÍAS INTERVENIDAS, LO QUE PONDRÍA EN RIESGO LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS.**

N°	Documento
1	Informe n.° 1097-2021-SGESO-GI-MPSM de 2 de agosto de 2021.
2	informe n.° 221-2021-SGEyP-GI-MPSM de 1 de setiembre de 2021
3	Documento Técnico Actualizado aprobado con Resolución Gerencial n.° 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021.
4	Resolución Gerencial n.° 162-2020-GI-MPSM de 25 de noviembre de 2020.
5	"Acta de Inicio de Actividad" de 9 de marzo de 2021.
6	"Acta de Acuerdo de Suspensión de Actividades" de 18 de marzo de 2021.
7	"Acta de Reinicio del Servicio" de 5 de agosto de 2021.
8	"Acta de Acuerdos – Suspensión de plazo de ejecución del servicio" de 31 de agosto de 2021.
9	Memorando n.° 206-2021-GM-MPSM de 1 de setiembre de 2021.
10	"Acta de inspección física" del Servicio realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.
11	Cuadro de jerarquización de vías adjunto al informe n.° 174-2021-SGPCUC-GI-MPSM de 9 de junio de 2021.
12	Oficio n.° 527-MDBSH-2021 de 27 de agosto de 2021.
13	Actas de constatación física, realizadas el 17 de setiembre de 2021 (Ver Anexo n.° 2).

- 3. DEMORA EN LA EJECUCIÓN DEL SERVICIO PONDRÍA EN RIESGO EL CUMPLIMIENTO DEL PLAZO CONTRACTUAL, LO QUE PERJUDICARÍA EL INTERÉS SOCIAL Y ECONÓMICO DE LA ENTIDAD.**

N°	Documento
1	"Acta de Inicio de Actividad" de 9 de marzo de 2021.
2	"Acta de Acuerdo de Suspensión de Actividades" de 18 de marzo de 2021.
3	Resolución Gerencial n.° 118-2021-GI-MPSM de 28 de junio de 2021.
4	Informe n.° 1033-2021-GI-MPSM de 1 de julio de 2021.
5	Informe n.° 0903-2021-OL-GA-MPSM de 12 de julio de 2021.
6	Informe Legal n.° 0154-2021-OAJ/MPSM de 12 de julio de 2021.
7	Resolución Gerencial n.° 123-2021-GI-MPSM de 13 de julio de 2021
8	Contrato n.° 020-2021-GA/MPSM de 8 de marzo de 2021
9	"Acta de Reinicio del Servicio" de 5 de agosto de 2021.
10	"Acta de Acuerdos – Suspensión de plazo de ejecución del servicio" de 31 de agosto de 2021.
11	"Acta de inspección física" del Servicio realizada los días 6 y 7 de setiembre de 2021.

*[Handwritten signature]*



Tarapoto, 28 de setiembre de 2021

OFICIO N° 484-2021-OCI-MPSM

Sistema de Trámite Documentario  
N° Exp: ~~OCI-M-00139-2021~~

Señor  
Tedy Del Aguila Gronerth  
Alcalde  
Municipalidad Provincial de San Martín  
Jr. Gregorio Delgado N° 260  
Tarapoto/San Martín/San Martín

**Asunto :** Comunicación de Informe de Orientación de Oficio n.° 005-2021-OCI/0471-SOO

**Referencia:** 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", aprobado con Resolución de Contraloría n.° 115-2019-CG, del 28 de marzo de 2019.

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 a la "ADECUACIÓN DE VÍAS PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (CICLOVÍA) EN LOS DISTRITOS DE TARAPOTO, MORALES Y LA BANDA DE SHILCAYO, DE LA PROVINCIA DE SAN MARTÍN, DEPARTAMENTO DE SAN MARTÍN", comunicamos que se han identificado situaciones adversas contenidas en el Informe de Orientación de Oficio N° 005-2021-OCI/0471-SOO, que se adjunta al presente documento.

En tal sentido, solicitamos remitir al Órgano de Control Institucional de la Municipalidad Provincial de San Martín, 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,



Abg. Luis Enrique Pastor Cárdenas  
Jefe del Órgano de Control Institucional  
Municipalidad Provincial de San Martín

