

**ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUANCAYO**

INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO
N° 001-2022-OCI/0411-SOO

**ORIENTACIÓN DE OFICIO
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUANCAYO
HUANCAYO, HUANCAYO, JUNÍN**

**“IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE
SOSTENIBLE NO MOTORIZADO”**

**PERÍODO DE EVALUACIÓN
DEL 4 AL 7 DE ENERO DE 2022**

TOMO I

HUANCAYO, 10 DE ENERO DE 2022

INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO
N° 001-2022-OCI/0411-SOO

“IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO”

ÍNDICE

	N° Pág.
I. ORIGEN	3
II. SITUACIONES ADVERSAS	3
III. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN QUE SUTENTA LA ORIENTACIÓN DE OFICIO	9
IV. CONCLUSIÓN	9
V. RECOMENDACIONES	9
APÉNDICES	10

INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO
N° 001-2022-OCI/0411-SOO

“IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO”

I. ORIGEN

El presente informe se emite en mérito a lo dispuesto por el Órgano de Control Institucional (OCI), de la Municipalidad Provincial de Huancayo, responsable de la Orientación de Oficio, servicio que ha sido registrado en el Sistema de Control Gubernamental - SCG con la orden de servicio n.° 0411-2022-001, en el marco de lo previsto en la Directiva n.° 002-2019-CG/NORM “Servicio de Control Simultáneo”, aprobada mediante Resolución de Contraloría n.° 115-2019-CG de 28 de marzo de 2019 y sus modificatorias.

II. SITUACIONES ADVERSAS

De la revisión efectuada a la limitada documentación proporcionada por la Gerencia de Obras Públicas de la Municipalidad Provincial de Huancayo en adelante “Entidad”, referente a la actividad: “Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado”, implementada bajo la modalidad de administración directa, se ha identificado una (1) situación adversa que amerita la adopción de acciones para asegurar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos de la citada Obra.

La situación adversa identificada se expone a continuación:

FALTA DE SOCIALIZACIÓN CON LA POBLACIÓN RESIDENTE Y BENEFICIARIA Y MONITOREO EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LA CICLOVÍA, INOBSERVA LO ESTABLECIDO EN LA GUÍA DE IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO, OCASIONANDO RECHAZO DE LA CIUDADANÍA Y AFECTANDO EL CUMPLIMIENTO DEL OBJETIVO DE LA ACTIVIDAD

A través del Decreto de Urgencia n.° 101-2020 de 27 de agosto de 2020, el Gobierno Central estableció medidas complementarias en materia económica y financiera para que las municipalidades provinciales implementen sistemas de transporte sostenible no motorizado, mediante acciones de adecuación y/o mantenimiento de sus elementos en la sección vial, en el marco de sus competencias, habiendo transferido a la Municipalidad Provincial de Huancayo, en adelante, “la Entidad”, el monto de S/1 673 294,25.

Es así que, de conformidad al numeral 3.1 del artículo 3° del mencionado Decreto de Urgencia, en relación al Documento Técnico para la adecuación y/o mantenimiento de los Sistemas de Transportes Sostenible No Motorizado, se estableció: “El ministerio de Transporte y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial, aprueba un Documento Técnico conteniendo los lineamiento, criterios, condiciones y procedimiento para la adecuación y/o mantenimiento de los elementos de la sección vial para la implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, a ser implementados por la Municipalidades Provinciales, en sus respectivas jurisdicciones, Dicho documento técnico se emite en coordinación con el Ministerio de Ambiente”.

En efecto, con Resolución Ministerial n.° 694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020, se aprobó la “Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado”, en adelante “la guía”, cuyo objetivo es de facilitar a las autoridades de los departamentos, provincias y distritos una herramienta para planificar, promocionar, implementar, operar y mantener dicha infraestructura, de las cuales se establece que previo al día de implementación, entre otros, se debe socializar los corredores

a intervenir con la ciudadanía, especialmente con los vecinos del corredor, tal como se cita a continuación:

“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 (ver sección 4.1), se puede considerar socialización en vía durante o en paralelo a los recorridos técnicos.
(...)”*

Asimismo, en el numeral 4.4 de la Sección 4. Operación y Monitoreo, se ha contemplado que en el caso de que la implementación de un infraestructura ciclovial no es bien recibida por la población residente, especialmente por la que utiliza el espacio público para un fin privado, **la comunicación y forma de interacción debe ser clara y concisa con las personas involucradas**, sean residentes de la zona o comerciantes (usuarios eventuales), que según la perspectiva, pueden considerarse sectores afectados o beneficiados, debiendo identificar a las personas involucradas y demostrar los beneficios que puede traer consigo una ciclovía; así como, de informar los beneficios a nivel social del proyecto, tales como: plusvalía en la propiedad privada, aumento de ganancias en los comercios, reducción de velocidades e involucramiento de la comunidad.

Sin embargo, dicha socialización no se habría efectuado, toda vez que, en el proceso de implementación de las ciclovías, grupos colectivos de asociaciones de vecinos se opusieron a su implementación, específicamente, en las avenidas Coronel Santivañez y Calmell del Solar, lo ha ocasionado lo cual habría ocasionado que a la fecha se haya retirado, los bolardos, tope llantas instalados, tal como se evidencia en las imágenes siguientes:

Imagen n.º 1

Estado situacional operativo de Ciclovías en la provincia de Huancayo



Fuente: Imágenes tomadas a diversos tramos de las redes de ciclovías de la Provincia de Huancayo.

Elaborado por: Comisión de servicio

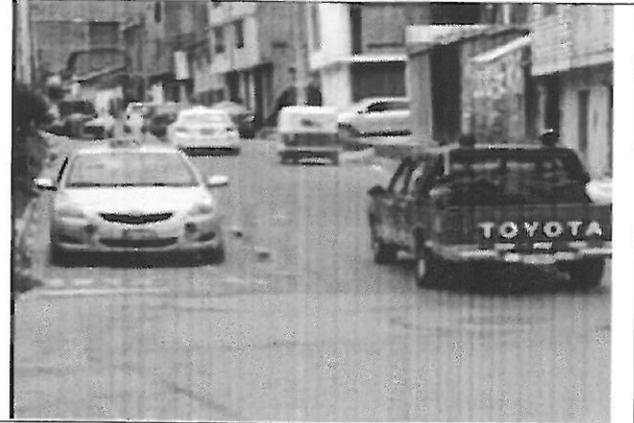
Además, la falta de sensibilización previa a la implementación de la ciclovía, aunado a la falta de monitoreo, vienen permitiendo que en diversas zonas, la población residente utilice el espacio destinado a la ciclovía para un fin privado, tal como se muestra en las imágenes siguientes:

Imagen n.º 2

Estado situacional operativo de Ciclovías en la provincia de Huancayo



Descripción: Cruce del Jr. Guido y Cusco, se muestran bolardos y topellantas retirados, produciendo daños al pavimento flexible.



Descripción: Cruce del Jr. Huancas y Cusco, se muestra circularización de vehículos por zona destinada al tránsito de ciclistas.

Fuente: Imágenes tomadas a diversos tramos de las redes de ciclovías de la Provincia de Huancayo.

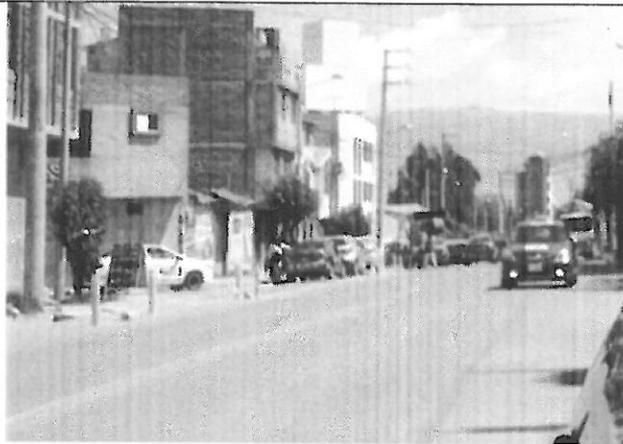
Elaborado por: Comisión de servicio



Descripción: Jr. Grau y Av. Mariategui, se muestra atomoviles (negocios privado en vía publica), estacionados en zona destinada a Ciclo vías.



Descripción: Cruce del Jr. Ica y Libertad, se muestra atomoviles estacionados en zona destinada a Ciclo vías.



Descripción: Cruce del Jr. Jose Olaya y Prolg. Auacucho, se muestra atomoviles estacionados en zona destinada a Ciclo vías.



Descripción: Cruce del Jr. Moquegua e Ica, se observa vehiculo del tipo camión estacionado, obstavulizando el transito.

Imagen n.º 2

Estado situacional operativo de Ciclovías en la provincia de Huancayo

<p>Descripción: Cruce del la Av. Sana Carlos y Calmel del Solar, vehiculo en reparación en zona destinada a cilovis.</p>	<p>Descripción: Cruce del Jr. Tacna y Lima, se observa baldes y autos estacionados en zona destinada a cilovias.</p>
<p>Descripción: Coronel Santivañez (freontis del colegio Saco Oliveros), se muestra daño a bolardos, (que finalmente fueron retiradas), produciendo daños al pavimento flexible.</p>	<p>Descripción: Jr. Grau, cerca a la Av. Bolognesi (freontis de la Unidad de Pos grado de la UNCP), se muestra daño a bolardos, los mismo que no aseguran independencia del carril destinado a cilovias.</p>

Fuente: Imágenes tomadas a diversos tramos de las redes de ciclovías de la Provincia de Huancayo.

Elaborado por: Comisión de servicio

Por lo cual, la implementación de la ciclovía no cumple con el objetivo de promover el sistema de transporte sostenible no motorizado en la provincia Huancayo, el cual se cita a continuación:

4.1.1 OBJETIVO GENERAL

- Implementar el Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado en la Provincia de Huancayo.

4.1.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Promover el Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado.
- La integración de la red de ciclovías al sistema actual de transporte.
- (...).

Asimismo, esta situación denota que no se habrían realizado las coordinaciones con los involucrados a fin de elaborar una estrategia que acoja las necesidades de estos, con la finalidad de evitar reformulación de vías a intervenir, retiro de infraestructura (bolardos y tope Llantas) ya instalada, daños a la propiedad estatal, así como tampoco el monitoreo en la implementación de la actividad, generando la paralización de la actividad de ciclovía, esta última materializada mediante "Acta de paralización de Actividad" de 9 de diciembre de 2021.

De otro lado, se debe precisar que mediante Oficio n.º 000716.2021-C/OC0411 de 30 de noviembre de 2021, se solicitó al Gerente de Obras Públicas Ing. Fernando Javier Tacury Mendoza, remita la

documentación de los actuados respecto a la aprobación y el Expediente Técnico de la actividad "Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado" que a dicha fecha la Entidad implementaba; del cual se limitó a remitir el solicitado expediente en archivos digitales que no contemplan ningún visto, firma del cual no asegura que sean los documentos oficiales o aprobados por la Entidad, asimismo de los actuados y demás documentación solo remite copia simple de órdenes de compra y servicios también sin firma alguna lo cual, limita las labores de control.

Las normativas inobservadas aplicables al hecho expuesto son:

- **Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado con la Resolución Ministerial n.º 0694-2020-MTC/01.02**

"Sección 2. 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 (ver sección 4.1), se puede considerar socialización en vía durante o en paralelo a los recorridos técnicos.

(...)

4.4 Interacción con la comunidad

En ocasiones, la implementación de una infraestructura ciclovial, sea temporal o permanente, no es bien recibida por la población residente, especialmente por la que utiliza el espacio público para un fin privado. En este sentido, la comunicación y forma de interacción debe ser clara y concisa con las personas involucradas, sean residentes de la zona o comerciantes, que -según la perspectiva- pueden considerarse sectores afectados o beneficiados.

La finalidad de contar con una interacción apropiada radica en identificar a las personas involucradas y demostrar los beneficios que puede traer consigo una ciclovía temporal o permanente. Además, se deben comunicar los beneficios a nivel social del proyecto como los que se enlistan a continuación:

- Plusvalía en la propiedad privada: (...). De acuerdo con estudios internacionales, el impacto generado por un mejor paisaje urbano que beneficie a peatones y ciclistas tiende a aumentar el valor de la propiedad privada³³. Esto beneficia a comerciantes, propietarios y arrendatarios.

- Aumento de ganancias en los comercios: La percepción más común es que los comerciantes de diferentes giros se opongan a este tipo de proyectos, debido a que dificulta el acceso de automovilistas a sus negocios, derivado de una percepción no siempre acertada en la que se cree que el automovilista es quien tiene un mayor poder adquisitivo. Sin embargo, al impulsar la actividad peatonal y ciclista se aumenta el comercio local y la retención de los clientes. El consumo en comercios locales genera 3 veces más ganancia que el consumo en una cadena comercial. Las personas que se trasladan en bicicleta suelen realizar un mayor número de compras al mes, en comparación con quienes se mueven en automóvil. (...)

- **Reducción de velocidades:** Implementar una ciclo vía ayuda a reducir la velocidad de los vehículos. La infraestructura ciclo vial brinda a los residentes una nueva forma de transportarse haciendo de ellos usuarios potenciales.

- **Involucramiento de la comunidad:** Involucrar otros sectores de la población como sociedad civil, agrupaciones ciclistas y ciudadanía en general, fortalecerá la permanencia de la vía temporal, arraigando el sentido de pertenencia. Esto puede ser útil ante personas detractoras e, incluso, garantizará su permanencia en futuras administraciones.

(...) infraestructura y la promoción del uso de la bicicleta durante la contingencia y a largo plazo, utilizando la actual necesidad de usar este medio alternativo de transporte como una oportunidad para promover un cambio modal hacia un modelo de movilidad más sostenible e inclusivo.

- **Decreto supremo n.º 012-2020-MTC- de 4 de junio de 2020 Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley n.º 30936. Ley que promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo n.º 033-2001-MTC y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo n.º 034-2008-MTC.**

“Medidas de promoción del uso de la bicicleta en materia de infraestructura ciclo vial y complementaria ciclo vial.

Artículo 19. Promoción en materia de infraestructura ciclo vial y complementaria ciclo vial por lo gobiernos Regionales y Locales.

19.1 Los gobiernos Regionales y Locales consideran en los objetivos y acciones estratégicas institucionales, así como en las actividades operativas e inversiones, la construcción y adecuación de infraestructura ciclo vías y complementaria ciclo vial, priorizando la satisfacción de las condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad de los/las peatones/as y los/las ciclistas, en mérito y respeto de su condición de usuarios/as vulnerables de las vías.
(...)”

- **Decreto De Urgencia Nº 101-2020 decreto de urgencia que establece medidas complementarias en materia económica y financiera para que las municipalidades provinciales implementen sistemas de transporte sostenible no motorizado y dicta otras medidas, de 26 de agosto de 2020.**

“Artículo 3. Documento Técnico para la adecuación y/o mantenimiento de los Sistemas de Transporte Sostenible No Motorizado

3.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial, aprueba un Documento Técnico conteniendo los lineamientos, criterios, condiciones y procedimientos para la adecuación y/o mantenimiento de los elementos de la sección vial para la implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, a ser implementados por las Municipalidades Provinciales, en sus respectivas jurisdicciones. Dicho documento técnico se emite en coordinación con el Ministerio de Ambiente.
(...)”

La falta de socialización previa a la implementación y monitoreo de la ciclo vía, ha originado el rechazo de la población, afectando el cumplimiento del objetivo de la actividad, el cual es tener un sistema de transporte sostenible no motorizado.

III. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN QUE SUTENTA 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 concerniente a la Implementación del Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado, ejecutado por Administración Directa, e inobservando la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", especializada para tal fin emitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se encuentra detallada en el **Apéndice n.º 1**.

La situación adversa identificada en el presente Informe se sustenta 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 Gerencia de Obras Públicas de la Entidad.

IV. CONCLUSIÓN

Durante la ejecución del servicio de Orientación de Oficio a la Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado, se ha advertido una (1) situación adversa que afecta o podría afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del mismo, la cual ha sido detallada en el presente Informe.

V. RECOMENDACION

1. Hacer de conocimiento al Titular de la Entidad el presente Informe de Orientación de Oficio, el cual contiene la situación adversa identificada como resultado del servicio de Orientación de Oficio a la Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado, con la finalidad que se adopten las acciones preventivas y correctivas que correspondan, en el marco de sus competencias y obligaciones en la gestión institucional, con el objeto de asegurar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos de la citada actividad.
2. Hacer de conocimiento al Titular de la Entidad que debe comunicar al Órgano de Control Institucional, a través del plan de acción, las acciones preventivas o correctivas que implemente respecto a la situación adversa contenida en el presente Informe de Orientación de Oficio.

Huancayo, 10 de enero de 2022.



Eli Walter Puente Astuhuaman
Jefe del Órgano de Control Institucional
Municipalidad Provincial de Huancayo

APÉNDICE n.º 1

DOCUMENTACIÓN VINCULADA A LA ACTIVIDAD

FALTA DE SOCIALIZACIÓN CON LA POBLACIÓN RESIDENTE Y BENEFICIARIA NI MONITOREO EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LA CICLOVÍA, INOBSERVA LO ESTABLECIDO EN LA GUÍA DE IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO, OCACIONANDO RECHAZO DE LA CIUDADANÍA Y AFECTANDO EL CUMPLIMIENTO DEL OBJETIVO DE LA ACTIVIDAD

Nº	Documento
1	Oficio n.º 000716-2021-CG/OC0411 recibido el 30 de noviembre de 2021.
2	Resolución de Gerencia de Obras Públicas n.º 116-2021-MPH/GOP de 8 de setiembre de 2021.
3	"Acta de paralización de Actividad" de 9 de diciembre de 2021.
4	Expediente Técnico de la Actividad Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado.
5	"Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado".



*Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional*

Huancayo, 10 de Enero de 2022

OFICIO N° 000003-2022-CG/OC0411

Señor:
Juan Carlos Quispe Ledesma
Alcalde
Municipalidad Provincial De Huancayo
Plaza Huamanmarca S/N
Junin/Huancayo/Huancayo.-



Asunto : Comunicación de Informe de Orientación de Oficio N° 001-2022-OCI/0411- SOO.

Referencia : a) Artículo 8 de la Ley n.° 277858, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República y sus modificatorias.
b) Directiva n.° 002-2019-CG/NORM, "Servicio de Control Simultaneo aprobada con Resolución de Contraloría n.° 115-2019-CG, de 28 de marzo de 2019 y sus modificatorias.

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en el marco de la normativa de la referencia, que regula el Servicio de Control Simultaneo y establece la comunicación al Titular de la Entidad o responsable de la dependencia, y de ser el caso a las instancias competentes, respecto a 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, afin que se adopten oportunamente las acciones preventivas y correctivas que correspondan.

Sobre el particular, de la revisión a la información y documentación vinculada a la actividad: "Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado", comunicamos mediante el presente que se ha identificado unas (1) situación adversa contenida en el Informe de Orientación de Oficio N° 001-2022-OCI/0411-SOO, que se adjunta al presente en diez (10) folios.

En tal sentido, solicitamos remitir a este Órgano de Control Institucional, el Plan de Acción correspondiente en un plazo de diez (10) días hábiles de recibido el presente.

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

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
Eli Walter Puente Astuhuaman
Jefe del Órgano de Control Institucional
Municipalidad Provincial de Huancayo
Contraloría General de la República

(EPA/lpe)

Nro. Emisión: 00060 (0411 - 2022) Elab:(U63447 - 0411)



Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://verificadoc.contraloria.gob.pe/verificadoc/inicio.do> e ingresando el siguiente código de verificación: LDFEXNB

