



LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

GERENCIA REGIONAL DE CONTROL DE HUANCAMELICA

INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO
N° 3827-2022-CG/GRHV-SOO

ORIENTACIÓN DE OFICIO
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUANCAMELICA
HUANCAMELICA - HUANCAMELICA - HUANCAMELICA

“IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE
SOSTENIBLE NO MOTORIZADO - MUNICIPALIDAD
PROVINCIAL HUANCAMELICA”

PERÍODO DE EVALUACIÓN:
DEL 27 DE SEPTIEMBRE DE 2021 AL 12 DE MAYO DE 2022

TOMO I DE I

HUANCAMELICA, 21 DE JUNIO DE 2022

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO
N° 3827-2022-CG/GRHV-SOO

**“IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO -
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL HUANCVELICA”**

ÍNDICE

	N° Pág.
I. ORIGEN	1
II. SITUACIONES ADVERSAS	1
III. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN QUE SUSTENTA LA ORIENTACIÓN DE OFICIO	46
IV. CONCLUSIÓN	46
V. RECOMENDACIÓN	46
APÉNDICES	



INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO
N° 3827-2022-CG/GRHV-SOO

**“IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO -
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL HUANCVELICA”**

I. ORIGEN

El presente informe se emite en mérito a lo dispuesto por la Gerencia Regional de Control de Huancavelica de la Contraloría General de la República responsable de la Orientación de Oficio, servicio que ha sido registrado en el Sistema de Control Gubernamental - SCG con la orden de servicio n.º 02-L446-2022-026, en el marco de lo previsto en la Directiva n.º 002-2019-CG/NORM “Servicio de Control Simultáneo” aprobada mediante Resolución de Contraloría n.º 115-2019-CG, de 28 de marzo de 2019, modificada mediante Resoluciones de Contraloría n.ºs 100, 144 y 200-2020-CG de 28 de marzo, 26 de mayo y 13 de julio de 2020, respectivamente.

El presente servicio de control se genera en atención a la Carpeta de Atención de Denuncia n.º CAD.L446.2022.0001 de 16 de junio de 2022, en el marco de lo previsto en la Directiva n.º 09-2020-CG/GCSD “Recepción, Evaluación y Atención de Denuncias” aprobada mediante Resolución de Contraloría n.º 206-2020-CG de 14 de julio de 2020.

Este servicio de control busca contribuir al logro del Objetivo de Desarrollo Sostenible n.º 16 “Promover sociedades pacíficas e incluyentes para el desarrollo sostenible, proveer acceso a la justicia para todos y crear instituciones efectivas, responsables e incluyentes en todos los niveles, en específico la meta 16.7: “Garantizar la adopción en todos los niveles de decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades”.

II. SITUACIONES ADVERSAS

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

Por lo que, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial n.º 0803-2020-MTC/01.02 de 9 de noviembre de 2020 aprobó la “Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado”, la cual, en la sección de Planificación, señala que, para el éxito de la implementación de las ciclovías temporales, se requiere la coordinación entre el Gobierno Nacional y el gobierno Local, en este contexto, el Gobierno Nacional tiene como principal atribución el de proporcionar los lineamientos técnicos generales para dar cauce a la estrategia, mientras que el nivel local será responsable de accionar las estrategias en las ciudades; asimismo, las gerencias involucradas y sus responsabilidades variarán de acuerdo al contexto de cada municipalidad.

Asimismo, en la Resolución Ministerial mencionada líneas arriba el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobó y autorizó la transferencia de S/709 754.60 a favor de la Municipalidad Provincial de Huancavelica en adelante “Entidad” para la implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado.



Al respecto, el 14 de julio de 2021 la Entidad y el Consorcio CICLOURBAN¹ suscribieron el Contrato n.° 019-2021-GM/MPH – Contrato del servicio: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica" por el monto de S/ 600 000.00; con un periodo de 50 días calendarios, seguidamente, la Entidad mediante Resolución Gerencial n.° 369-2021-GM/MPH de 27 de setiembre de 2021, resuelve: "*Artículo Primero. – APROBAR el plan de trabajo correspondiente a la Fase 01 de la "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica", con un presupuesto total que asciende a la suma S/600 000,00 (Seiscientos mil con 00/100 soles), que forma parte integrante de la presente resolución (...)*"

Asimismo, la entrega de terreno parcial para la ejecución del servicio, se realizó el 4 de octubre de 2022, mediante "Acta de entrega de terreno", el mismo que menciona que se realizó la entrega de terreno parcial de 7.85 km, por consiguiente, el inicio de ejecución del servicio se llevó a cabo el 5 de octubre de 2021, mediante "Acta de inicio de obra", con una fecha culminación programada para el 18 de noviembre de 2021, sin embargo, a la fecha la ejecución del servicio se encuentra suspendida desde el 12 de noviembre de 2021 por motivos de entrega de terreno por parte de la Entidad hacia el contratista, asimismo, la Entidad aprobó a favor de la contratista dos (2) valorizaciones con un acumulado total del 52.95%.

Al respecto, la comisión asignada por la Gerencia Regional de Control de Huancavelica realizó una visita de inspección física y de la revisión efectuada a la documentación vinculada al desarrollo de actividades relacionados a la implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado - Ciclovías, en los distritos de Ascensión y Huancavelica, se han identificado situaciones adversas que ameritan la adopción de acciones para asegurar la continuidad del proceso, resultado o el logro de los objetivos del proceso de implementación del sistema.

Las situaciones adversas identificadas se exponen a continuación:

1. EL PLAN DE TRABAJO APROBADO POR LA ENTIDAD PARA LA EJECUCIÓN DEL SERVICIO DE IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO NO CUENTA CON LOS ESTUDIOS Y COMPONENTES ESTABLECIDOS EN LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA DE LAS BASES Y CONTRATO VIGENTE, GENERANDO QUE NO SE GARANTICE UNA ADECUADA EJECUCIÓN DEL SERVICIO.

De la revisión y evaluación al contrato, se observa que, en la cláusula segunda, en el numeral 3. Alcances del servicio a contratar, señala que la implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado consta de la ejecución de las actividades, que están detalladas en el Plan de Trabajo; asimismo, el presente contrato consta de 2 fases:

- i. Elaboración de Plan de trabajo (con un plazo de cinco (5) días calendarios para su elaboración).
- ii. Implementación de los sistemas de transporte sostenible no motorizado 12.78 km, (con un plazo de cuarenta y cinco (45) días calendarios para su ejecución)

Por consiguiente, la Entidad aprobó el Plan de Trabajo mediante Resolución Gerencial n.° 369-2021-GM/MPH de 27 de setiembre de 2021, donde resuelve: "*Artículo Primero. – APROBAR el plan de trabajo correspondiente a la Fase 01 de la "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica", con un presupuesto*

¹ Integrado por: Artica Cano César Fernando con RUC n.° 10201191349 y Cermeño Peña Gustavo Gerardo con RUC n.° 1007616031



total que asciende a la suma S/ 600 000,00 (Seiscientos mil con 00/100 soles), que forma parte integrante de la presente resolución (...)"

Cabe mencionar que, en el numeral 3.1 Fase I Plan de Trabajo del contrato, establece lo siguiente:

"(...)

b) Actividades de la fase 1

El plan de Trabajo para la ejecución del servicio a todo costo Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado, deberá ser elaborado por el contratista y suscrito por el residente de servicio en un plazo máximo de 05 calendarios de inicio de servicio, debiendo contra con la aprobación del inspector

(...)

El Plan de Trabajo debe considerar lo indicado en el expediente de contratación con su respectivo sustento técnico y programa de desarrollo de los trabajos, debiendo precisar las actividades previstas para alcanzar el servicio exigido, considerando todo el plazo del Contrato, de acuerdo al Anexo 1.

El Plan de Trabajo debe considerar que todas las actividades se ejecutarán sobre la vía existente con la finalidad de garantizar un mejor servicio en concordancia con la "Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no Motorizado" y las especificaciones técnicas generales para construcción de vías. El plan de trabajo será aprobado con acto resolutivo por la Gerencia Municipal.

(...) (lo subrayado es nuestro)

De igual forma, de la revisión a las Bases Estándar de Concurso Público n.º 001-2021/MPH-CS Primera convocatoria, señala las condiciones mínimas bajo las cuales la contratista ejecutará las prestaciones con el fin de cumplir las metas previstas en el presente proyecto; además, en los Términos de Referencia en el numeral 7.1. Fase I Plan de Trabajo establece lo siguiente:

"El Plan de Trabajo debe considerar lo indicado en el expediente de contratación con su respectivo sustento técnico y programa de desarrollo de los trabajos, debiendo precisar las actividades previstas para alcanzar el servicio exigido, considerando todo el plazo del Contrato, de acuerdo al Anexo 1" (lo subrayado es nuestro)

Al respecto, de la revisión al Anexo 1 para la elaboración del Plan de Trabajo de los Términos de Referencia de las bases, se verificó que el Plan deberá presentar la estructura siguiente:

Cuadro n.º 1

Estructura de Anexo 1 para la elaboración del Plan de Trabajo

Descripción de los Ítems del Anexo 1	
1.	Memoria Descriptiva
1.1	Introducción
1.2	Datos Generales
1.3	Objetivos
1.4	Partidas a Ejecutar
1.5	Marco Normativo
1.6	Presupuesto de Obra
1.7	Plazo de Ejecución
1.8	Panel Fotográfico
1.9	Anexo
2.	Estudio de Ingeniería
2.1	Informe Topográfico
2.2	Selección de trazos de ciclovía



Descripción de los ítems del Anexo 1
2.3 Diseño de ciclovia
2.4 Informe de señalización
2.5 Informe de puntos críticos
2.6 Daños en superficie de rodadura
2.7 Panel Fotográfico
3. Especificaciones técnicas
4. Metrados
5. Presupuesto
5.1 Presupuesto
5.2 Análisis de precios unitarios
5.3 Análisis de Sub partidas (De corresponder)
5.4 Relación de insumos
5.5 Costo de mano de obra
5.6 Costo de materiales
5.7 Costo de alquiler de equipo
5.8 Resumen – Presupuesto
6. Programación y Cronograma
6.1 Programación de obra Gantt – CPM
6.2 Cronograma Valorizado
6.3 Insumos / Anexos de cotización
7. Consideraciones Ambientales
7.1 Consideraciones ambientales negativas (Residuos, partículas-Polvo, ruidos, otros)
7.2 Implementación de impactos negativos
8. Prevención COVID 19
9.1 Lineamientos sanitarios para la ejecución de la implementación en prevención del COVID-19
9. Planos
9.1 Índice de Planos
9.2 Ubicación y Localización
9.3 Plano Clave
9.4 Sección Tipo y estructura de afirmado.
9.5 Sección Transversal de Zonas de derrumbe
9.6 Señalización Vial
9.7 Cartel de servicio
10. CD Digital del Expediente Completo

Fuente: Documentos técnicos proporcionados a la comisión de acreditada.

Elaborado por: Comisión acreditada

Consecuentemente, se comparó el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad² con el Anexo 1 de los Términos de Referencia de las Bases Estándar del Concurso Público n.º 001-2021/MPH-CS Primera convocatoria, como se muestra a continuación:

Cuadro n.º 2
Comparación entre el Anexo 1 y el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad

Índice para la elaboración del Plan de Trabajo de acuerdo al Anexo 1 de los Términos de Referencia de las Bases Estándar del Concurso Público n.º 001-2021/MPH-CS	Plan de Trabajo aprobado por la Entidad con Resolución Gerencial n.º 369-2021-GM/MPH	Comentario de la Comisión acreditada
1. Memoria Descriptiva		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
1.1 Introducción		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
1.2 Datos Generales	2. Ubicación	Ítems similares que guardan relación con el punto 1.2 Datos Generales del Anexo 1.

² Aprobado mediante Resolución Gerencial n° 369-2021-GM/MPH de 27 de setiembre de 2021.



Índice para la elaboración del Plan de Trabajo de acuerdo al Anexo 1 de los Términos de Referencia de las Bases Estándar del Concurso Público n.º 001-2021/MPH-CS	Plan de Trabajo aprobado por la Entidad con Resolución Gerencial n.º 369-2021-GM/MPH	Comentario de la Comisión acreditada
1.3 Objetivos	3. Objetivos	Ítems similares que guardan relación con el punto 1.3 Objetivos del Anexo 1.
	3.1 Objetivo General	Ítems similares que guardan relación con el punto 1.3 Objetivos del Anexo 1.
	3.1 Objetivo Específico	Ítems similares que guardan relación con el punto 1.3 Objetivos del Anexo 1.
	4. Metodología y Marco Conceptual	Ítems que no guardan relación con el Anexo 1 para la elaboración del Plan de Trabajo.
	4.1 Identificación de Factibilidad	Ítems que no guardan relación con el Anexo 1 para la elaboración del Plan de Trabajo.
	4.2 Dificultades	Ítems que no guardan relación con el Anexo 1 para la elaboración del Plan de Trabajo.
	4.3 Propuesta de Solución	Ítems que no guardan relación con el Anexo 1 para la elaboración del Plan de Trabajo.
1.4 Partidas a Ejecutar	5. El ejecutor del servicio	Ítems similares que guardan relación con el punto 1.4 Partidas a Ejecutar del Anexo 1.
	5.1 Longitud total del proyecto	Ítems similares que guardan relación con el punto 1.4 Partidas a Ejecutar del Anexo 1.
	5.2 Ciclovías	Ítems similares que guardan relación con el punto 1.4 Partidas a Ejecutar del Anexo 1.
	5.3 Señalización Horizontal	Ítems similares que guardan relación con el punto 1.4 Partidas a Ejecutar del Anexo 1.
	5.4 Señalización Vertical	Ítems similares que guardan relación con el punto 1.4 Partidas a Ejecutar del Anexo 1.
1.5 Marco Normativo		Ítem que no se visualiza en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad del Anexo 1.
1.6 Presupuesto de Obra	7. Presupuesto Total	Ítems similares que guardan relación con el punto 1.6 Presupuesto de Obra del Anexo 1.
1.7 Plazo de Ejecución	6. Plazo de ejecución del servicio	Ítems similares que guardan relación con el punto 1.7 Plazo de Ejecución del Anexo 1.
1.8 Panel Fotográfico		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
1.9 Anexo		Ítem desarrollado en la parte final en Anexos del Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
	8. Equipo Técnico	Ítems que no guardan relación con el Anexo 1 para la elaboración del Plan de Trabajo.
	9. Perfil del profesional propuesto	Ítems que no guardan relación con el Anexo 1 para la elaboración del Plan de Trabajo.
	10. Recursos financieros y no financieros	Ítems que no guardan relación con el Anexo 1 para la elaboración del Plan de Trabajo.
2. Estudio de Ingeniería	11. Ingeniería del proyecto	Ítems similares que guardan relación con el punto 2. Estudio de Ingeniería del Anexo 1.
	11.1 Propuesta	Ítems similares que guardan relación con el punto 2. Estudio de Ingeniería del Anexo 1.
2.1 Informe Topográfico		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
2.2 Selección de trazos de ciclovía		Ítem desarrollado en la parte final en Anexos del Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
2.3 Diseño de ciclovía	11.2 Etapa de planificación de las propuestas	Ítems similares que guardan relación con el punto 2.3 Diseño de ciclovía del Anexo 1.
	11.3 Paso a paso del trazado de la red	Ítems similares que guardan relación con el punto 2.3 Diseño de ciclovía del Anexo 1.
	12. Estructura Detallado del Trabajo	Ítems similares que guardan relación con el punto 2.3 Diseño de ciclovía del Anexo 1.



Índice para la elaboración del Plan de Trabajo de acuerdo al Anexo 1 de los Términos de Referencia de las Bases Estándar del Concurso Público n.º 001-2021/MPH-CS	Plan de Trabajo aprobado por la Entidad con Resolución Gerencial n.º 369-2021-GM/MPH	Comentario de la Comisión acreditada
	12.1 Calles a intervenir y/o áreas	Ítems similares que guardan relación con el punto 2.3 Diseño de ciclovía del Anexo 1.
2.4 Informe de señalización	12.2 Señalizaciones	Ítems similares que guardan relación con el punto 2.4 Diseño de ciclovía del Anexo 1.
	12.3 Equipamiento	Ítems similares que guardan relación con el punto 2.4 Diseño de ciclovía del Anexo 1.
	12.3.1 Elementos de segregación	Ítems similares que guardan relación con el punto 2.4 Diseño de ciclovía del Anexo 1.
	12.3.2 Clicloparqueaderos	Ítems similares que guardan relación con el punto 2.4 Diseño de ciclovía del Anexo 1.
	12.3.3 Carteleras o Paneles Informativos (19 UND.)	Ítems similares que guardan relación con el punto 2.4 Diseño de ciclovía del Anexo 1.
2.5 Informe de puntos críticos		Ítem similar desarrollado en el punto 4.2 Dificultades del Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
2.6 Daños en superficie de rodadura	13. Estado actual y final del servicio	Ítems similares que guardan relación con el punto 2.6 Daños en superficie de rodadura
2.7 Panel Fotográfico		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
3. Especificaciones técnicas		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
4. Metrados		Ítem desarrollado en la parte final en Anexos del Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
5. Presupuesto		Ítem similar desarrollado en el punto 7. Presupuesto Total del Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
5.1 Presupuesto		Ítem similar desarrollado en el punto 7. Presupuesto Total del Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
5.2 Análisis de precios unitarios		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
5.3 Análisis de Sub partidas (De corresponder)		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
5.4 Relación de insumos		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
5.5 Costo de mano de obra		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
5.6 Costo de materiales		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
5.7 Costo de alquiler de equipo		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
5.8 Resumen – Presupuesto		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
6. Programación y Cronograma	14. Cronograma de ejecución del servicio	Ítems similares que guardan relación con el punto 6. Programación y Cronograma
6.1 Programación de obra Gantt – CPM	15. Programación contractual del servicio	Ítems similares que guardan relación con el punto 6.1 Programación de obra Gantt – CPM
	16. Evaluación y aprobación del servicio	Ítems que no guardan relación con el Anexo 1 para la elaboración del Plan de Trabajo.
	17. Gestión de comunicaciones	Ítems que no guardan relación con el Anexo 1 para la elaboración del Plan de Trabajo.
	18. Levantamiento de Información	Ítems que no guardan relación con el Anexo 1 para la elaboración del Plan de Trabajo.
	19. Coordinación con instituciones	Ítems que no guardan relación con el Anexo 1 para la elaboración del Plan de Trabajo.
6.2 Cronograma Valorizado		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.



Índice para la elaboración del Plan de Trabajo de acuerdo al Anexo 1 de los Términos de Referencia de las Bases Estándar del Concurso Público n.° 001-2021/MPH-CS	Plan de Trabajo aprobado por la Entidad con Resolución Gerencial n.° 369-2021-GM/MPH	Comentario de la Comisión acreditada
6.3 Insumos / Anexos de cotización		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
7. Consideraciones Ambientales	20. Descripción de Impactos Ambientales	Ítems similares que guardan relación con el punto 7. Consideraciones Ambientales del Anexo 1
7.1 Consideraciones ambientales negativas (Residuos, partículas-Polvo, ruidos, otros)		Ítem similar desarrollado en el punto 20. Descripción de Impactos Ambientales del Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
7.2 Implementación de impactos negativos		Ítem similar desarrollado en el punto 20. Descripción de Impactos Ambientales del Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
8. Prevención COVID 19		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
9.1 Lineamientos sanitarios para la ejecución de la implementación en prevención del COVID-19		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
9. Planos	21. Anexos	Ítems que guardan relación con los Anexos del Anexo 1.
9.1 Índice de Planos	Planos	Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
9.2 Ubicación y Localización		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
9.3 Plano Clave		Si se elaboró en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
9.4 Sección Tipo y estructura de afirmado.		Si se elaboró en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
9.5 Sección Transversal de Zonas de derrumbe		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
9.6 Señalización Vial		Si se elaboró en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
9.7 Cartel de servicio		Ítem no elaborado en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
	Diagrama Gantt	Ítems similares que guardan relación con el punto 6.1 Programación de obra Gantt – CPM Metrados del Anexo 1.
	Planilla de sustento de metrados	Ítems similares que guardan relación con el punto 4. Metrados del Anexo 1.
	Huancavelica - Definición de la red de ciclista	Ítems similares que guardan relación con el punto 2. Estudio de Ingeniería del Anexo 1.
	7.1 Diseño de trazo de ciclista	Ítems similares que guardan relación con el punto 2. Estudio de Ingeniería del Anexo 1.
	7.2 Diseño de ciclovia	Ítems similares que guardan relación con el punto 2. Estudio de Ingeniería del Anexo 1.

Fuente: Plan de Trabajo aprobado mediante Resolución Gerencial n° 369-2021-GM/MPH de 27 de setiembre de 2021.
Elaborado por: Comisión acreditada

De lo comentado en el cuadro anterior, se verifica que, la Entidad aprobó el Plan de Trabajo para la ejecución del servicio: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica", sin tener en consideración lo establecido en los Términos de Referencia de las Bases Estándar de Concurso Público n.° 001-2021/MPH-CS Primera convocatoria de las bases y el Contrato n.° 019-2021-GM/MPH, evidenciándose que el Plan no cumple con lo establecido en el Anexo 1.



Cabe precisar que, de los ítems no incluidos en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad, son de importancia, por ejemplo: las especificaciones técnicas, análisis de costos unitarios, cronogramas valorizados, prevención COVID-19, planos a detalle de las secciones de ciclovía en concordancia a la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", debido que para cumplir con dicha finalidad, es necesario que los documentos que integran el Plan de Trabajo se interpreten en conjunto y proporcionen información suficiente, coherente y técnicamente correcta que permita formular adecuadamente las propuestas y ejecutar el servicio en condiciones requeridas por la Entidad y normativa de la materia.

Los hechos expuestos no son concordantes con la normativa siguiente:

- **Bases Estándar de Concurso Público n.º 001-2021/MPH-CS Primera convocatoria, Contratación de servicio para la ejecución: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica"**

"(...)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

(...)

7.1. Fase I Plan de Trabajo establece lo siguiente:

El Plan de Trabajo debe considerar lo indicado en el expediente de contratación con su respectivo sustento técnico y programa de desarrollo de los trabajos, debiendo precisar las actividades previstas para alcanzar el servicio exigido, considerando todo el plazo del Contrato, de acuerdo al Anexo 1

(...)

ANEXO N° 01- PLAN DE TRABAJO

1. Memoria Descriptiva
 - 1.1 Introducción
 - 1.2 Datos Generales
 - 1.3 Objetivos
 - 1.4 Partidas a Ejecutar
 - 1.5 Marco Normativo
 - 1.6 Presupuesto de Obra
 - 1.7 Plazo de Ejecución
 - 1.8 Panel Fotográfico
 - 1.9 Anexo
2. Estudio de Ingeniería
 - 2.1 Informe Topográfico
 - 2.2 Selección de trazos de ciclovía
 - 2.3 Diseño de ciclovía
 - 2.4 Informe de señalización
 - 2.5 Informe de puntos críticos
 - 2.6 Daños en superficie de rodadura
 - 2.7 Panel Fotográfico
3. Especificaciones técnicas
4. Metrados
5. Presupuesto
 - 5.1 Presupuesto
 - 5.2 Análisis de precios unitarios
 - 5.3 Análisis de Sub partidas (De corresponder)
 - 5.4 Relación de insumos



- 5.5 Costo de mano de obra
- 5.6 Costo de materiales
- 5.7 Costo de alquiler de equipo
- 5.8 Resumen – Presupuesto
- 6. Programación y Cronograma
 - 6.1 Programación de obra Gantt – CPM
 - 6.2 Cronograma Valorizado
 - 6.3 Insumos / Anexos de cotización
- 7. Consideraciones Ambientales
 - 7.1 Consideraciones ambientales negativas (Residuos, partículas-Polvo, ruidos, otros)
 - 7.2 Implementación de impactos negativos
- 8. Prevención COVID 19
 - 9.1 Lineamientos sanitarios para la ejecución de la implementación en prevención del COVID-19
- 9. Planos
 - 9.1 Índice de Planos
 - 9.2 Ubicación y Localización
 - 9.3 Plano Clave
 - 9.4 Sección Tipo y estructura de afirmado.
 - 9.5 Sección Transversal de Zonas de derrumbe
 - 9.6 Señalización Vial
 - 9.7 Cartel de servicio
- 10. CD Digital del Expediente Completo

(...)"

- **Contrato n.º 019-2021-GM/MPH - Contrato del servicio: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica", suscrito el 14 de julio de 2021.**

"(...)

3. ALCANCES DEL SERVICIO A CONTRATAR

(...)

3.1 Fase I Plan de Trabajo

(...)

b) Actividades de la fase 1

El plan de Trabajo para la ejecución del servicio a todo costo Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado, deberá ser elaborado por el contratista y suscrito por el residente de servicio en un plazo máximo de 05 calendarios de inicio de servicio, debiendo contar con la aprobación del inspector

(...)

El Plan de Trabajo debe considerar lo indicado en el expediente de contratación con su respectivo sustento técnico y programa de desarrollo de los trabajos, debiendo precisar las actividades previstas para alcanzar el servicio exigido, considerando todo el plazo del Contrato, de acuerdo al Anexo 1.

El Plan de Trabajo debe considerar que todas las actividades se ejecutarán sobre la vía existente con la finalidad de garantizar un mejor servicio en concordancia con la "Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no Motorizado" y las especificaciones técnicas generales para construcción de vías. El plan de trabajo será aprobado con acto resolutorio por la Gerencia Municipal.

(...)"



La situación expuesta podría afectar el logro de los objetivos del servicio de "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica", y el cumplimiento de las obligaciones contractuales, generando el riesgo de una inadecuada prestación de servicio; así como, no ejecutarse de acuerdo a la normativa, afectando a los ciclistas y vehículos motorizados.

- 2. LAS CICLOVÍAS INSTALADAS HASTA EL MES DE NOVIEMBRE DE 2021, TIENEN DIMENSIONES QUE INCUMPLEN CON LO ESTABLECIDO EN LA GUÍA DE IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO, GENERANDO EL RIESGO DE UNA INADECUADA PRESTACIÓN DEL SERVICIO E INCOMODIDAD A LOS CICLISTAS Y VEHÍCULOS MOTORIZADOS, AL NO SER UN SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO SEGURO, COHERENTE Y AMIGABLE.**

De la revisión al Plan de Trabajo del servicio de "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica", aprobado mediante Resolución Gerencial n.° 369-2021-GM/MPH de 27 de setiembre de 2021, se verificó que las calles a intervenir para la ejecución de ciclovías son las siguientes:

Cuadro n.° 3
Vías a intervenir de acuerdo al Plan de Trabajo

VIA	TRAMO	KM
AV. San Cristóbal	Unidireccional	0.37
Av. 28 de abril	Unidireccional	0.33
Jr. Mariano Melgar	Unidireccional	0.46
Av. Santos Villa	Unidireccional	1.16
Av. Ernesto Morales	Unidireccional	1.11
Av. San Juan Evangelista	Unidireccional	0.11
Puente de Ascensión	Unidireccional	0.02
Malecón Santa Rosa	Unidireccional	0.31
Av. Universitaria	Compartido	1.05
Malecón Virgen de la Candelaria	Bidireccional	1.00
Jr. Manco Cápac	Bidireccional	0.19
Jr. Manco Cápac - Tramo II	Compartido	0.33
Jr. Torre Tagle	Compartido	0.10
Av. Los Chancas	Bidireccional	2.02
Av. 28 de abril - Tramo II	Compartido	0.75
Jr. Demetrio Molloy	Bidireccional	0.35
Jr. Manuel Fernández	Compartido	0.14
Av. Augusto B. Leguía	Compartido	0.76
Jr. Gina Apumayta	Compartido	0.25
Jr. Mariátegui	Bidireccional	0.08
Av. Andrés Avelino Cáceres	Bidireccional	0.72
Av. Ascensión	Bidireccional	0.47
Jr. Santa Rosa	Bidireccional	0.39
Malecón Independencia	Bidireccional	0.32
TOTAL (KM)		12.78

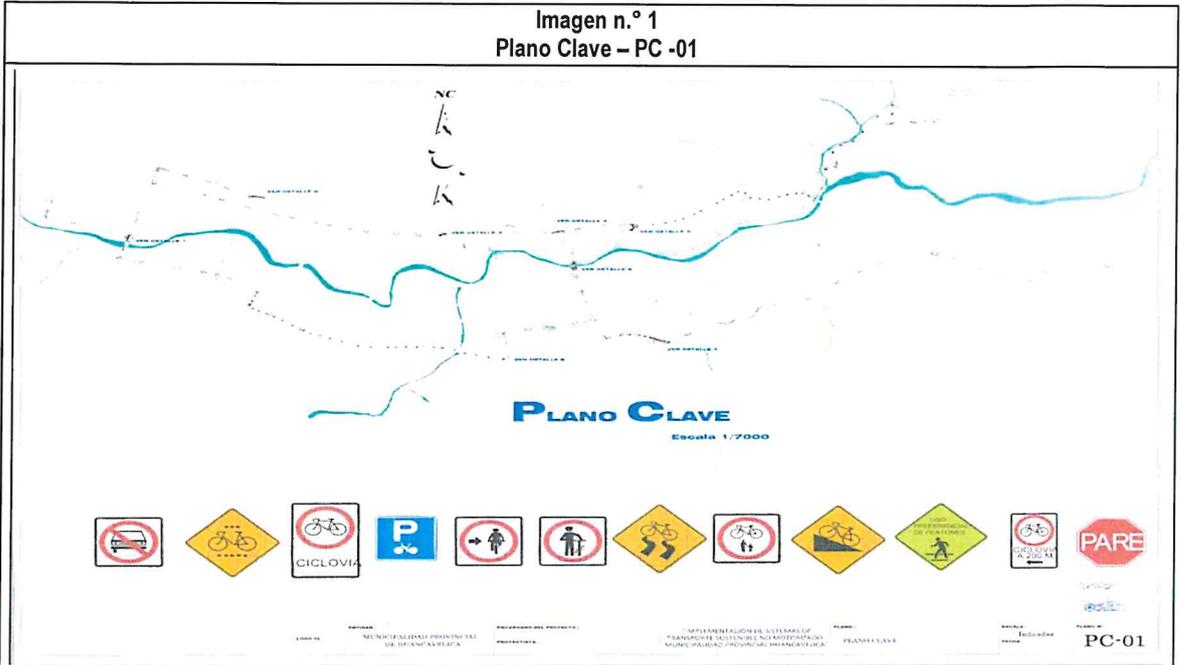
Fuente: Plan de Trabajo aprobado mediante Resolución Gerencial n.° 369-2021-GM/MPH de 27 de setiembre de 2021.

Elaborado por: Comisión acreditada.



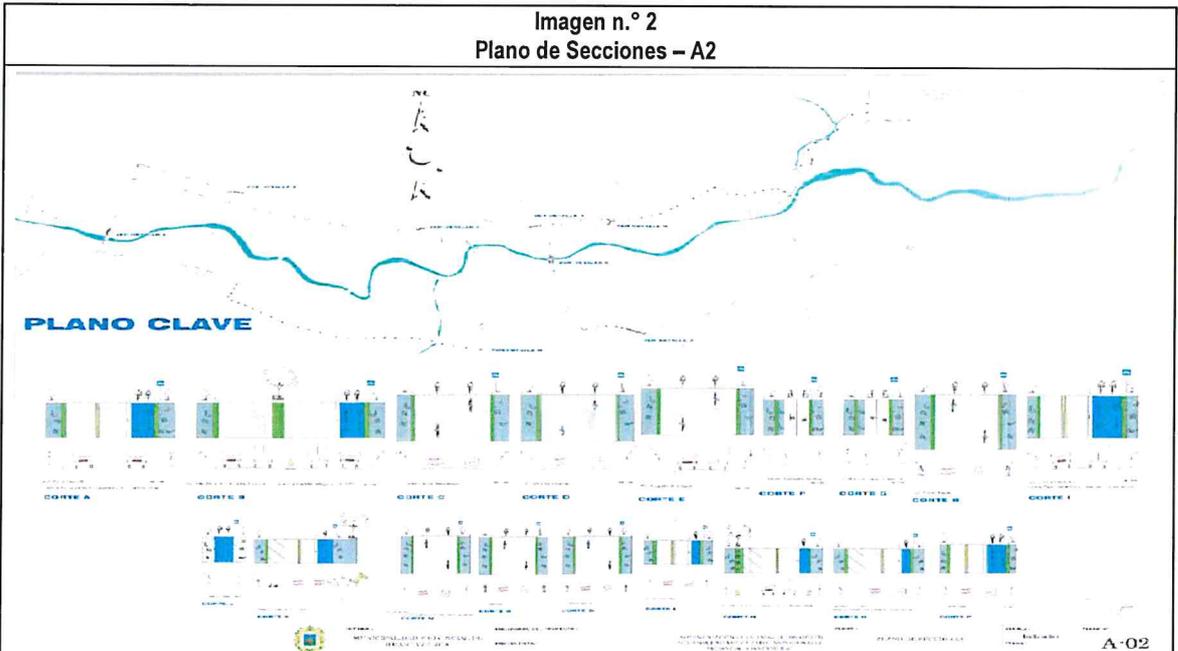
Asimismo, en el Plan de Trabajo se puede verificar que existen planos: "Plano Clave" lámina PC-01 y "Plano de Secciones" lámina A-02, donde se observa que el circuito de la ciclovía presenta secciones sin dimensiones de las diferentes vías que se van a intervenir, como se aprecia a continuación:

Imagen n.º 1
Plano Clave – PC -01



Comentario: En el plano clave se observa el circuito que plantea el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad.
Fuente: Plan de Trabajo aprobado mediante Resolución Gerencial n.º 369-2021-GM/MPH de 27 de setiembre de 2021.

Imagen n.º 2
Plano de Secciones – A2



Comentario: En el plano de secciones, se aprecia que las secciones de ciclovía planteadas en el Plan de Trabajo no presentan dimensiones para cada tipo de vía a intervenir.
Fuente: Plan de Trabajo aprobado mediante Resolución Gerencial n.º 369-2021-GM/MPH de 27 de setiembre de 2021.

Handwritten signature and official stamp of the Contraloría General de la República del Perú.

Imagen n.º 3
Plano de Secciones – A2

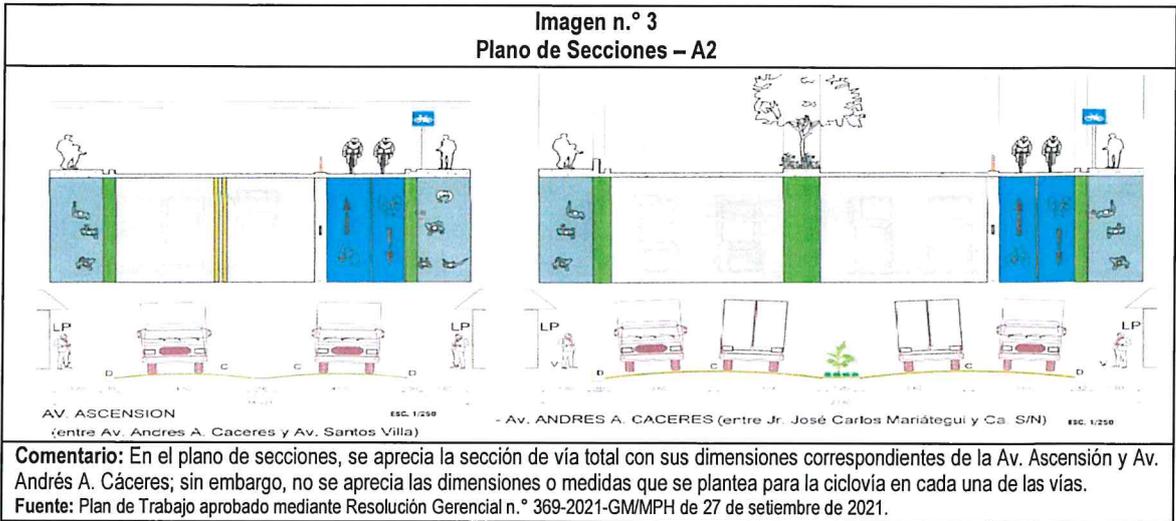


Imagen n.º 4
Plano de Secciones – A2

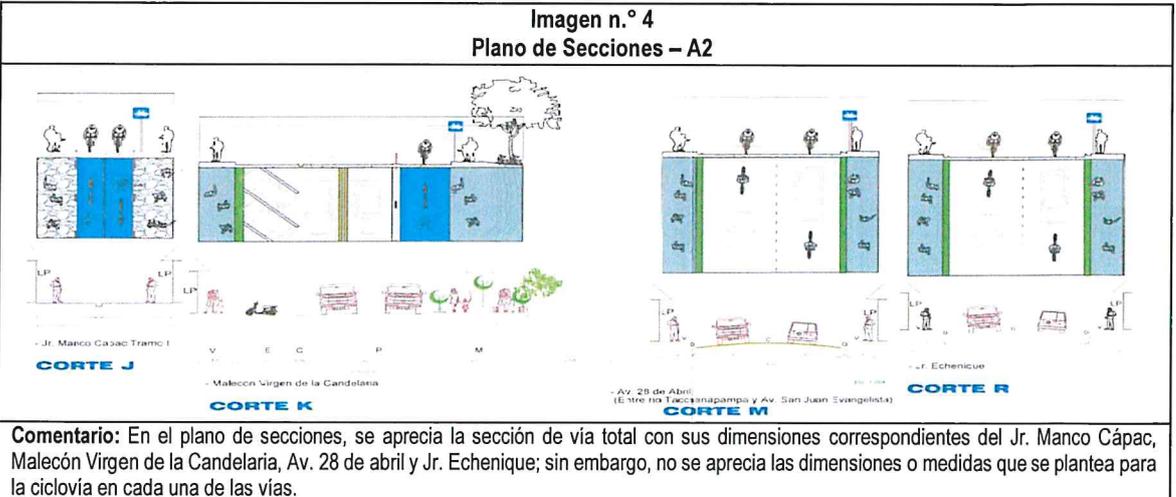
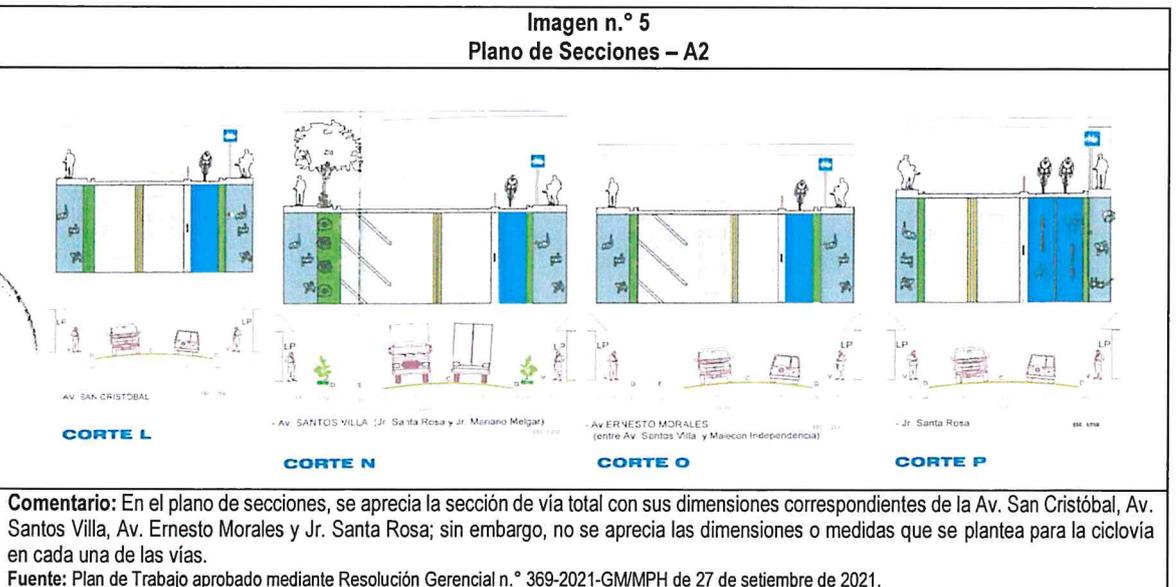
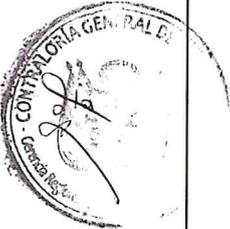


Imagen n.º 5
Plano de Secciones – A2



[Handwritten signature]



Además, cabe resaltar que, en el numeral 3.1 Fase I Plan de Trabajo del contrato, establece lo siguiente:

(...)
El Plan de Trabajo debe considerar que todas las actividades se ejecutarán sobre la vía existente con la finalidad de garantizar un mejor servicio en concordancia con la "Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no Motorizado" y las especificaciones técnicas generales para construcción de vías. El plan de trabajo será aprobado con acto resolutivo por la Gerencia Municipal.
(...)" (lo subrayado es nuestro)

Al respecto, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial n.º 0803-2020-MTC/01.02 de 9 de noviembre de 2020, aprobó la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", en la Sección 2. Planificación, establece requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva que debe ser:

"(...) segura, cómoda, coherente, directa y atractiva. Las redes de vías ciclistas temporales de alta calidad deben tener las mismas características. Para asegurar el éxito de este tipo de "nueva infraestructura" es imprescindible que cada requisito sea considerado para la planificación de la red (...)"

Igualmente, la presente guía establece la aplicación de los cinco requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva como se muestra a continuación:

Imagen n.º 6
Anchos mínimos y recomendados por la Guía

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

Requisito	Aplicación a vías ciclistas temporales
Seguridad Una red de infraestructura ciclovial debe mejorar la seguridad vial de las personas ciclistas y protegerlas de los vehículos motorizados.	<ul style="list-style-type: none"> - Elegir adecuadamente el elemento confinador e implementar las marcas en el pavimento y señales verticales adecuadas. - Dar protección en las intersecciones peligrosas. - Considerar en el diseño el espacio suficiente en el carril de circulación ciclista y para el elemento confinador.
Directividad Estrechamente vinculada al ahorro de tiempo. Una ruta ciclista debe ser lo más directa posible, evitando demoras innecesarias, por ejemplo en desvíos o intersecciones.	<ul style="list-style-type: none"> - Priorizar la colocación en las vías arteriales que son continuas y que conectan las diferentes zonas de la ciudad. - Evitar desvíos innecesarios que puedan alargar la ruta. - Implementar infraestructura que permita viajar hacia diferentes zonas de la ciudad (norte-sur, oriente-occidente), con la mayor efectividad posible. - Acortar fases semafóricas en las vías donde se implemente la infraestructura.
Coherencia Relacionada a la continuidad y consistencia de la infraestructura. Debe proveer conexión entre los puntos de origen y destino.	<ul style="list-style-type: none"> - Conectar los principales orígenes y destinos de la ciudad. - Elegir el tipo de infraestructura ciclovial de acuerdo a la configuración de las vías. - Generar la conexión y continuidad entre tramos de infraestructura existentes y temporales. - Ser consistentes en la señalización entre infraestructuras diferentes. - Ser compatibles entre la geometría, señalización y operación semafórica.



<p>Comodidad 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"> - Considerar el ancho suficiente para el rebase entre ciclistas. - Verificar la uniformidad en la superficie de rodadura. - Verificar el estado del drenaje de la vía para que no presente inundaciones. - Elegir vías con presencia de arbolado.
<p>Atractividad 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"> - Considerar la iluminación de las vías donde se implementará la infraestructura. - Elegir vías con ambiente seguro y amable. - Considerar las vías con arbolado urbano dentro del trazado.

Comentario: En la Tabla n.º2 establece la aplicación de los cinco requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva.
Fuente: Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado aprobado mediante Resolución Ministerial n.º 0803-2020-MTC/01.02 de 9 de noviembre de 2020.

Asimismo, en la Sección 3 Diseño y Dimensionamiento de la presente Guía menciona que, "(...) Es fundamental tener en cuenta que una cicloavía con insuficiente ancho afecta gravemente la comodidad y seguridad de los usuarios, en suma, al aumento del riesgo de contagio entre ciclistas. Se recomienda garantizar el ancho mínimo e intentar resguardar el ancho recomendado", asimismo establece anchos mínimos y recomendados como se aprecia a continuación:

Imagen n.º 7
Anchos mínimos y recomendados por la Guía

Tabla 3. Anchos mínimos y recomendados de la infraestructura ciclo vial temporal, por tipología

Tipología	Ancho mínimo (m)	Ancho recomendado (m)	Espacio para confinamiento
Cicloavía unidireccional	1.50	2.00	Entre 0.40 y 1.00 m
Cicloavía bidireccional	2.60	3.20	Entre 0.40 y 1.00 m
Ciclocamión ¹⁷	1.50	1.80	No aplica

Comentario: En la Tabla n.º3 establece los anchos mínimos recomendados de la infraestructura ciclo vial temporal, por tipología
Fuente: Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado aprobado mediante Resolución Ministerial n.º 0803-2020-MTC/01.02 de 9 de noviembre de 2020.

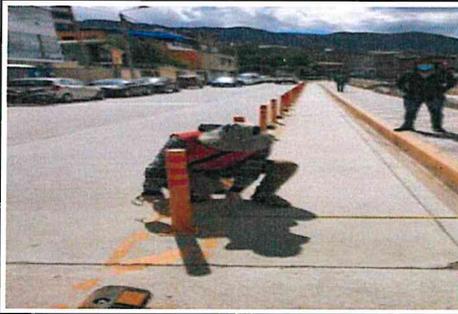
En este contexto, la Comisión de control realizó la visita de inspección física a la ejecución del servicio de cicloavía en los distritos de Huancavelica y Ascensión los días 29 de abril y 3 de mayo de 2022, conjuntamente con el Sr. Alejandro Bernaola Ramos monitor de obras de la Gerencia de Infraestructura y Planeamiento Territorial de la Municipalidad Provincial de Huancavelica, identificado con DNI n.º 48816130, suscribiéndose el "Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado" con fecha 5 de mayo de 2022.

De la visita, a efectos de verificar si las dimensiones de las secciones de cicloavía ejecutados en los meses de octubre y noviembre de 2021 cumplen con lo establecido en la presente guía, por lo que se procedió a medir los anchos de sección de cicloavía, evidenciándose los siguiente:



- Malecón Virgen de la Candelaria. – Se verificó que la ciclovía presenta una sección de ciclovía unidireccional de 1.30m (0.36 en área confinamiento y 0.94 de ancho de la ciclovía en promedio)
- Av. 28 de abril. – Se verificó que la ciclovía presenta una sección de ciclovía unidireccional de 1.25m (0.34 en área confinamiento y 0.91 de ancho de la ciclovía en promedio)
- Jr. Mariano Melgar – Se verificó que la ciclovía presenta una sección de ciclovía unidireccional de 1.30m (0.34 en área confinamiento y 0.86 de ancho de la ciclovía en promedio)
- Av. Santos Villa – Se verificó que la ciclovía presenta una sección de ciclovía unidireccional de 1.30m (0.34 en área confinamiento y 0.86 de ancho de la ciclovía en promedio)
- Av. Ascensión – Se verificó que la ciclovía presenta una sección de ciclovía bidireccional de 2.10m (0.34 en área confinamiento y 1.76 de ancho de la ciclovía en promedio)
- Av. Malecón Independencia. – Se verificó que la ciclovía presenta una sección de ciclovía bidireccional de 2.40m (0.35 en área confinamiento y 2.05 de ancho de la ciclovía en promedio)

Se pueden visualizar las siguientes fotografías:

Fotografía n.º 1 Sección de ciclovía	Fotografía n.º 2 Sección de ciclovía
	
<p>Comentario: Se observó que la sección de ciclovía unidireccional en el Malecón Virgen de la Candelaria mide 1.30 m (ancho de ciclovía de 0.94m y ancho de confinamiento de 0.36 m)</p>	<p>Comentario: Se observó que la sección de ciclovía unidireccional en el Malecón Virgen de la Candelaria mide 1.30 m (ancho de ciclovía de 0.94m y ancho de confinamiento de 0.36 m)</p>
Fotografía n.º 3 Sección de ciclovía	Fotografía n.º 4 Sección de ciclovía
	
<p>Comentario: Se observó que la sección de ciclovía unidireccional en la Av. 28 de abril mide 1.25 m (ancho de ciclovía de 0.91m y ancho de confinamiento de 0.34 m)</p>	<p>Comentario: Se observó que la sección de ciclovía unidireccional en la Av. 28 de abril mide 1.25 m (ancho de ciclovía de 0.91m y ancho de confinamiento de 0.34 m)</p>

Handwritten signature



<p>Fotografía n.º 5 Sección de ciclovía</p>	<p>Fotografía n.º 6 Sección de ciclovía</p>
	
<p>Comentario: Se observó que la sección de ciclovía unidireccional en la Jr. Mariano Melgar mide 1.20 m (ancho de ciclovía de 0.86m y ancho de confinamiento de 0.34 m)</p>	<p>Comentario: Se observó que la sección de ciclovía unidireccional en la Jr. Mariano Melgar mide 1.20 m (ancho de ciclovía de 0.86m y ancho de confinamiento de 0.34 m)</p>
<p>Fotografía n.º 7 Sección de ciclovía</p>	<p>Fotografía n.º 8 Sección de ciclovía</p>
	
<p>Comentario: Se observó que la sección de ciclovía unidireccional en la Av. Santos Villa mide 1.20 m (ancho de ciclovía de 0.86m y ancho de confinamiento de 0.34 m)</p>	<p>Comentario: Se observó que la sección de ciclovía unidireccional en la Av. Santos Villa mide 1.20 m (ancho de ciclovía de 0.86m y ancho de confinamiento de 0.34 m)</p>
<p>Fotografía n.º 9 Sección de ciclovía</p>	<p>Fotografía n.º 10 Sección de ciclovía</p>
	
<p>Comentario: Se observó que la sección de ciclovía bidireccional en la Av. Ascensión mide 2.10 m (ancho de ciclovía de 1.76 m y ancho de confinamiento de 0.34 m)</p>	<p>Comentario: Se observó que la sección de ciclovía bidireccional en la Av. Ascensión mide 1.20 m (ancho de ciclovía de 0.86m y ancho de confinamiento de 0.34 m)</p>

Handwritten signature



Fotografía n.º 11 Sección de ciclovia	Fotografía n.º 12 Sección de ciclovia
	
Comentario: Se observó que la sección de ciclovia bidireccional en el Malecón Independencia mide 2.40 m (ancho de ciclovia de 2.05m y ancho de confinamiento de 0.35 m)	Comentario: Se observó que la sección de ciclovia bidireccional en el Malecón Independencia mide 2.40 m (ancho de ciclovia de 2.05m y ancho de confinamiento de 0.35 m)

Fuente: Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

Elaborado: Por Comisión acreditada.

Por consiguiente, se procedió a la comparación de los anchos de sección de ciclovia ejecutados con los anchos establecidos en la Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, evidenciándose lo siguiente:

Cuadro n.º 4
Tipos de secciones de ciclovia instalados

Vía	Servicio: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica"				Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado			Comentarios de la Comisión acreditada
	Ancho de ciclovia (m)	Ancho de confinamiento (m)	Sección total (m)	Tipología	Ancho mínimo (m)	Ancho de confinamiento (m)	Sección total mínima (m)	
Malecón Virgen de la Candelaria	0.94	0.36	1.30	Unidireccional	1.50	0.40	1.90	Según el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad en el Malecón se plantea una ciclovia bidireccional; sin embargo, presenta una sección unidireccional, el mismo que no cumple con lo establecido en la presente Guía.
Av. 28 de abril	0.91	0.34	1.25	Unidireccional	1.50	0.40	1.90	La sección de ciclovia ejecutada, no cumple con lo establecido en la presente Guía.
Jr. Mariano Melgar	0.86	0.34	1.20	Unidireccional	1.50	0.40	1.90	La sección de ciclovia ejecutada, no cumple con lo establecido en la presente Guía.
Av. Santos Villa	0.86	0.34	1.20	Unidireccional	1.50	0.40	1.90	La sección de ciclovia ejecutada, no cumple con lo establecido en la presente Guía.
Av. Ascensión	0.34	1.76	2.10	Bidireccional	2.60	0.40	3.00	La sección de ciclovia ejecutada, no cumple con lo establecido en la presente Guía.

[Firma manuscrita]



Vía	Servicio: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica"				Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado			Comentarios de la Comisión acreditada
	Ancho de ciclovia (m)	Ancho de confinamiento (m)	Sección total (m)	Tipología	Ancho mínimo (m)	Ancho de confinamiento (m)	Sección total mínima (m)	
Malecón Independencia	0.35	2.05	2.40	Bidireccional	2.60	0.40	3.00	La sección de ciclovia ejecutada, no cumple con lo establecido en la presente Guía.

Fuente: Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado aprobado mediante Resolución Ministerial n.º 0803-2020-MTC/01.02 de 9 de noviembre de 2022 y Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

Elaborado por: Comisión acreditada

Cabe señalar que, la norma técnica GH.020 "Componentes de diseño Urbano" del Reglamento Nacional de Edificaciones, en el Art. 8 establece lo siguiente: "Las secciones de las vías locales principales y secundarias, se diseñarán de acuerdo al tipo de habilitación urbana (...) de acuerdo al siguiente cuadro:"

Imagen n.º 8 Anchos mínimos y recomendados por la Guía						
TIPOS DE VIAS	VIVIENDA			COMERCIAL	INDUSTRIAL	USOS ESPECIALES
VIAS LOCALES PRINCIPALES						
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	CON SEPARADOR CENTRAL 2 MODULOS A CADA LADO DEL SEPARADOR		SIN SEPARADOR 2 MODULOS DE	SIN SEPARADOR 2 MODULOS DE	SIN SEPARADOR 2 MODULOS DE
	3.60	3.00	3.30	3.60	3.60	3.30 - 3.60
	CON SEPARAD. CENTRAL: 2 MODULOS A C/ LADO					
VIAS LOCALES SECUNDARIAS						
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
Comentario: Establece las secciones de las vías locales y secundarias. Fuente: Norma técnica GH.020 "Componentes de diseño Urbano" del Reglamento Nacional de Edificaciones, aprobado mediante Decreto Supremo n.º 006-2011-VIVIENDA de 15 de julio de 2011.						

Complementariamente, se procedió a comparar las secciones de vías que originalmente se encontraban sin la instalación y con la instalación de ciclovias, de forma que redujeron la sección de calzada como se muestra a continuación:



Cuadro n.º 5
Reducción de calzada con la instalación de ciclovía.

Vía	Clasificación de Vía ³	Cuneta izquierda (m) A	Sección total de vía (m) B	Sección total de ciclovía (m) C	Cuneta derecha (m) D	Reducción de calzada de doble sentido (m) E=B-A-C-D	Reducción de calza en un sentido (m) F=E/2	Comentarios de la Comisión acreditada
Malecón Virgen de la Candelaria (doble sentido)	Vía arterial VM	0.20	7.20	1.30	0.20	5.50	2.75	Se redujo la calzada a 2.75 m en cada sentido, debido a la instalación de ciclovía incumpliendo con la Norma GH.020.
Av. 28 de abril (doble sentido)	Vía arterial A4	0.20	8.55	1.25	0.20	6.90	3.45	Se redujo la calzada a 3.45 m en cada sentido, debido a la instalación de ciclovía incumpliendo con la Norma GH.020.
Jr. Mariano Melgar (doble sentido)	Vía arterial A26	0.30	7.20	1.20	0.30	5.40	2.70	Se redujo la calzada a 2.70 m en cada sentido, debido a la instalación de ciclovía incumpliendo con la Norma GH.020.
Av. Santos Villa (doble sentido)	Vía arterial A5	0.30	7.60	1.20	0.30	5.80	2.90	Se redujo la calzada a 2.90 m en cada sentido, debido a la instalación de ciclovía incumpliendo con la Norma GH.020.
Av. Ascensión (doble sentido)	Vía arterial A21	0.30	10.20	2.10	0.30	7.50	3.75	Se redujo la calzada a 3.75 m en cada sentido, debido a la instalación de ciclovía cumpliendo con la Norma GH.020.
Malecón Independencia (doble sentido)	Vía arterial VM	0.30	8.30	2.40	0.00	5.60	2.80	Se redujo la calzada a 2.80 m en cada sentido, debido a la instalación de ciclovía incumpliendo con la Norma GH.020.

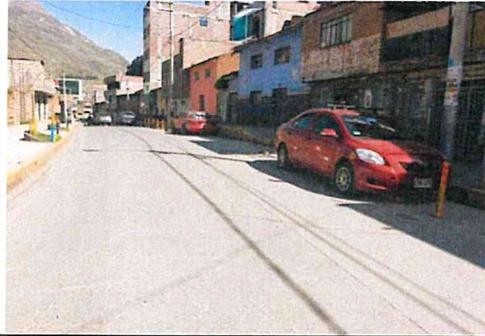
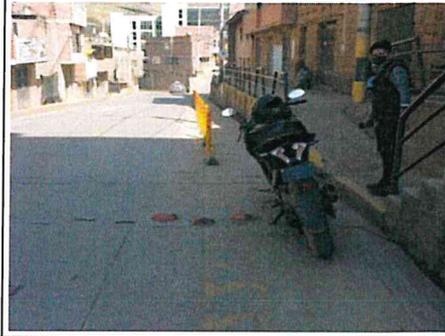
Fuente: Norma técnica GH.020 "Componentes de diseño Urbano" del Reglamento Nacional de Edificaciones, aprobado mediante Decreto Supremo n.º 006-2011-VIVIENDA de 15 de julio de 2011 y Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

Elaborado por: Comisión acreditada

Asimismo, de la visita de inspección física se observó que los pobladores del distrito de Ascensión y Huancavelica no hacen uso de la ciclovía, contrariamente hacen el uso de la ciclovía como estacionamiento de vehículos particulares, como se aprecia a continuación:



³ Plan de desarrollo urbano vigente, aprobado mediante Ordenanza Municipal n.º 015-2019-CM/MPH.

<p align="center">Fotografía n.º 13 Funcionamiento</p> 	<p align="center">Fotografía n.º 14 Funcionamiento</p> 
<p>Comentario: Se observó que, en el circuito de ciclovía existe lugares donde no se encuentra operativa (Jr. Mariano Melgar), debido a que lo usan como estacionamiento de vehículos.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en el circuito de ciclovía existe lugares donde no se encuentra operativa (Jr. Mariano Melgar), debido a que lo usan como estacionamiento de vehículos.</p>
<p align="center">Fotografía n.º 15 Funcionamiento</p> 	<p align="center">Fotografía n.º 16 Funcionamiento</p> 
<p>Comentario: Se observó que, en el circuito de ciclovía existe lugares donde no se encuentra operativa (Av. Santos Villa), debido a que lo usan como estacionamiento de vehículos.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en el circuito de ciclovía existe lugares donde no se encuentra operativa (Av. Santos Villa), debido a que lo usan como estacionamiento de vehículos.</p>

Fuente: Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

Elaborado: Por Comisión acreditada.

[Firma manuscrita]

De lo comentado en los párrafos precedentes, en el cuadro n.º 4, se advierte que, las secciones de ciclovías instaladas a lo largo de estas calles no presentan justificación alguna para su reducción en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad; por lo que, no cumplen con los anchos mínimos establecidos en la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", de la misma forma, en el cuadro n.º 5, se evidencia que, todas las calles donde se instalaron la ciclovía fueron reducidos los carriles o calzadas en cada sentido por debajo a lo establecido en la Norma técnica GH.020 "Componentes de diseño Urbano" del Reglamento Nacional de Edificaciones, que determina que, para estas vías el carril mínimo es de 3.60 m en cada sentido (ver imagen n.º 08), de esta manera se obstaculiza la transitabilidad de los vehículos de emergencia, ya que impide el tránsito inmediato y preferencial de dichos vehículos ante alguna emergencia que se suscite en la ciudad de Huancavelica, por lo que se evidencia que no hubo una adecuada planificación en la elaboración del Plan de Trabajo en concordancia con la Guía, en la cual establece que:



"(...) La planificación de la red de ciclovías temporales o permanentes recoge los principios de buenas prácticas de ámbito nacional e internacional. Asimismo, desarrolla una propuesta técnica que permita la adecuada planificación, teniendo a la seguridad vial como precepto de planeamiento. En particular, se recomienda tener en cuenta la clasificación de las vías urbanas y los requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva. Bajo este entendimiento, será más sencillo orientar las intervenciones de acuerdo con un trazado y diseño eficiente y congruente con las necesidades de cada ciudad y, por tanto, ofrecer un espacio adecuado, seguro y atractivo para los usuarios. (...)"

Los hechos expuestos no son concordantes con la normativa siguiente:

- **Contrato n.º 019-2021-GM/MPH - Contrato del servicio: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica", suscrito el 14 de julio de 2021.**

"(...)

3. ALCANCES DEL SERVICIO A CONTRATAR

"(...)

3.1 Fase I Plan de Trabajo

"(...)

b) Actividades de la fase 1

"(...)

El Plan de Trabajo debe considerar que todas las actividades se ejecutarán sobre la vía existente con la finalidad de garantizar un mejor servicio en concordancia con la "Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no Motorizado" y las especificaciones técnicas generales para construcción de vías. El plan de trabajo será aprobado con acto resolutivo por la Gerencia Municipal.

"(...)

3.2 Fase II: Ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica

"(...)

b) Actividades de la fase II

"(...)

Cada actividad debe cumplir con cada uno de los criterios de control y calidad para la aceptación de los trabajos; que se ejecutarán de acuerdo con la normatividad técnica que corresponda (Guía de implementación de sistema de transporte no motorizado 2020).

La ejecución de actividades verificadas por la inspección (o la Entidad, en sus controles aleatorios), que NO CUMPLAN con los controles de calidad y/o especificaciones técnicas establecidos; serán corregidos o reemplazados por el contratista a su cuenta costo y riesgo de acuerdo con las instrucciones y aprobación de la inspección y la Entidad.

"(...)"




- Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, aprobada con Resolución Ministerial n.° 0694-MTC/01.02 publica el 13 de octubre de 2020.

(...)

Sección 2. Planificación

(...)

2.2 Principios de la planificación

La planificación de la red de ciclovías temporales o permanentes recoge los principios de buenas prácticas de ámbito nacional e internacional Asimismo, desarrolla una propuesta técnica que permita la adecuada planificación, teniendo a la seguridad vial como precepto de planeamiento. En particular, se recomienda tener en cuenta la clasificación de las vías urbanas y los requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva. Bajo este entendimiento, será más sencillo orientar las intervenciones de acuerdo con un trazado y diseño eficiente y congruente con las necesidades de cada ciudad y, por tanto, ofrecer un espacio adecuado, seguro y atractivo para los usuarios

(...)

Al comprender la función, forma y uso de las vías, es posible definir el tipo de infraestructura a implementar en ellas, pues se corrobora la necesidad de proteger la circulación de los ciclistas con elementos de segregación o la de compartir la vía con los vehículos motorizados. Esta definición está relacionada con el número de carriles vehiculares que tienen las vías, sus dimensiones, las velocidades establecidas, los volúmenes de tránsito y los medios de transporte que circulan por ellas. Estas características son de suma importancia, pues deben ser consideradas para la formación de la red, la cual tiene que estar conectada entre sí.

(...)

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

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

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



<p>Directividad Estrechamente vinculada al ahorro de tiempo. Una ruta ciclista debe ser lo más directa posible, evitando demoras innecesarias, por ejemplo en desvíos o intersecciones.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Priorizar la colocación en las vías arteriales que son continuas y que conectan las diferentes zonas de la ciudad. - Evitar desvíos innecesarios que puedan alargar la ruta. - Implementar infraestructura que permita viajar hacia diferentes zonas de la ciudad (norte-sur, oriente-occidente), con la mayor efectividad posible. - Acortar fases semafóricas en las vías donde se implemente la infraestructura.
<p>Coherencia 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"> - Conectar los principales orígenes y destinos de la ciudad. - Elegir el tipo de infraestructura ciclovial de acuerdo a la configuración de las vías. - Generar la conexión y continuidad entre tramos de infraestructura existentes y temporales. - Ser consistentes en la señalización entre infraestructuras diferentes. - Ser compatibles entre la geometría, señalización y operación semafórica.
<p>Comodidad 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"> - Considerar el ancho suficiente para el rebase entre ciclistas. - Verificar la uniformidad en la superficie de rodadura. - Verificar el estado del drenaje de la vía para que no presente inundaciones. - Elegir vías con presencia de arbolado.
<p>Atractividad 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"> - Considerar la iluminación de las vías donde se implementará la infraestructura. - Elegir vías con ambiente seguro y amable. - Considerar las vías con arbolado urbano dentro del trazado.

(...)

Sección 3. Diseño y dimensionamiento

(...)

3.1 Principios de diseño de la infraestructura

Anchos mínimos y recomendados

Es fundamental tener en cuenta que una ciclovía con insuficiente ancho afecta gravemente la comodidad y seguridad de los usuarios, en suma, al aumento del riesgo de contagio entre ciclistas. Se recomienda garantizar el ancho mínimo e intentar resguardar el ancho recomendado según la Tabla 3

Tabla 3. Anchos mínimos y recomendados de la infraestructura ciclovial temporal, por tipología

Tipología	Ancho mínimo (m)	Ancho recomendado (m)	Espacio para confinamiento
Ciclovía unidireccional	1.50	2.00	Entre 0.40 y 1.00 m
Ciclovía bidireccional	2.60	3.20	Entre 0.40 y 1.00 m
Ciclocarril ¹⁷	1.50	1.80	No aplica



*Asimismo, se debe tener en cuenta que los carriles vehiculares pueden reducirse hasta 3.00 m en vías locales principales y 2.70 m en vías locales secundarias. Las dimensiones mínimas de las vías arteriales y colectoras se establecen en el Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad. En caso de contemplar anchos mínimos diferentes a los indicados anteriormente deberán estar sustentados técnicamente por el profesional responsable.
(...)"*

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

"(...)

4.2. Dispositivos de control de tránsito en ciclovías

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

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

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

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

"(...)

Artículo 10.- Derechos de los ciclistas

Son derechos de los ciclistas:

a) Transitar por las vías públicas con respeto y seguridad, excepto en aquellas en las que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, (...)"

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

"(...)

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

19.1 Los gobierno Regionales y Locales consideran en los objetivos y acciones estrategias institucionales, así como en las actividades operativas e inversiones, la construcción y adecuación de infraestructura ciclovial y complementaria ciclovial, priorizando la satisfacción de las condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad



de los/las peatonales y los/las ciclistas, en mérito y respeto de su condición de usuarios/as vulnerables de las vías.

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

(...)"

- Norma técnica GH.020 "Componentes de diseño Urbano" del Reglamento Nacional de Edificaciones, aprobado mediante Decreto Supremo n.º 006-2011-VIVIENDA de 15 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 0.60m., módulos de estacionamiento de 2.40m., 3.00m., 5.40m. y 6.00m., así como módulos de calzada de 2.70m., 3.00m., 3.30m. ó 3.60m., tratándose siempre de dos módulos de calzada, de acuerdo al siguiente cuadro:

TIPOS DE VIAS	VIVIENDA			COMERCIAL	INDUSTRIAL	USOS ESPECIALES
VIAS LOCALES PRINCIPALES						
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	CON SEPARADOR CENTRAL		SIN SEPARADOR	SIN SEPARADOR	SIN SEPARADOR
	2 MODULOS DE	2 MODULOS A CADA LADO DEL SEPARADOR		2 MODULOS DE	2 MODULOS DE	2 MODULOS DE
	3.60	3.00	3.30	3.60	3.60	3.30 - 3.60
				CON SEPARAD. CENTRAL: 2 MODULOS A C/ LADO		
VIAS LOCALES SECUNDARIAS						
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 MODULOS DE	2 MODULOS DE	2 MODULOS DE
	2.70			3.00	3.60	3.00

(...)"

- Ley Orgánica de Municipalidades, aprobado mediante Ley n.º 27972 de 26 de mayo de 2003.

"Artículo 81. – Tránsito, Viabilidad y Transporte Público

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

1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales:

(...)

- 1.2. Normal y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre materia.

[Handwritten signature]



1.3. Normar, regular organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos y regular el tránsito urbano de peatones y vehículos

2. Funciones específicas compartidas de las municipalidades provinciales:

2.1. Controlar, con el apoyo de la Policía Nacional, el cumplimiento de las normas de tránsito y las de transporte colectivo; sin perjuicio de las funciones sectoriales de nivel nacional que se deriven de esta competencia compartida, conforme a la Ley de Bases de Descentralización.

2.3. Ejercer la función de supervisión del servicio de transporte provincial a su competencia, contando con el apoyo de la Policía Nacional asignada al control del tránsito."

La situación expuesta pone en riesgo la integridad de los usuarios de las ciclovías y de los vehículos motorizados, debido a que no cumplen las dimensiones mínimas requeridas, dificultando su uso, al no ser un sistema de transporte urbano seguro, coherente y amigable; situación que genera una inadecuada prestación del servicio.

3. INSTALACIÓN DE BOLARDOS, TOPELLANTAS Y SEÑALIZACIONES EN LA IMPLEMENTACIÓN DE CICLOVÍAS EN LA CIUDAD DE HUANCVELICA, NO GARANTIZA SU PERMANENCIA, GENERANDO EL RIESGO DE PÉRDIDA DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD, ASIMISMO, PONER EN RIESGO LA INTEGRIDAD DE LOS USUARIOS, Y QUE EL PRESUPUESTO INVERTIDO NO SEA UTILIZADO CON EFICACIA Y EFICIENCIA.

Durante la visita de inspección realizada por la comisión de control los días 29 de abril y 3 de mayo de 2022, conjuntamente con el representante de la Entidad y habiéndose suscrito el "Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado"; se puede evidenciar la instalación de bolardos, topellantas y señalizaciones verticales y horizontales en los tramos: Av. 28 de Abril, Jr. Mariano Melgar, Av. Santos Villa, Av. Ascensión y Malecón Independencia, evidenciándose deficiencias en la instalación y conservación de dichos implementos como se muestra a continuación:

a) Bolardos (elementos de segregación)

De la inspección física a los bolardos instalados en el circuito de la ciclovía se observa que algunos de ellos se encuentran retirados, inclinados a punto de ser retirados, los pernos han quedado expuestos, siendo un riesgo para la seguridad de los usuarios, estos hechos se advierten en varias calles, conforme se presenta a continuación:

Cuadro n.º 6
Bolardos instalados en el circuito de ciclovía

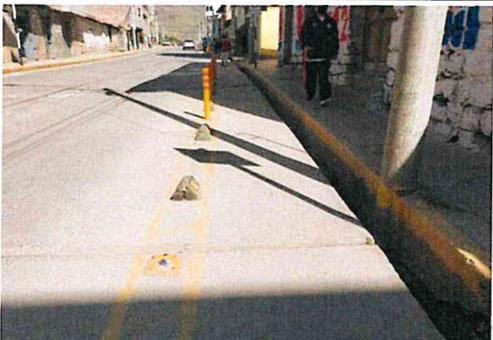
Vía	Diámetro de bolardos (m)	Altura de bolardos (m)	Bolardos instalados (Und)	Condición
Malecón Virgen de la Candelaria	0.075	0.75	419.00	La mayoría se encuentra en estado regular, algunos bolardos se encuentran deteriorados y retirados, los mismo que pueden ocasionar algún accidente a los usuarios de las ciclovías y transportistas.
Av. 28 de abril	0.075	0.75	103.00	
Jr. Mariano Melgar	0.075	0.75	61.00	
Av. Santos Villa	0.075	0.75	343.00	
Av. Ascensión	0.075	0.75	45.00	
Malecón Independencia	0.075	0.75	47.00	

Fuente: Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

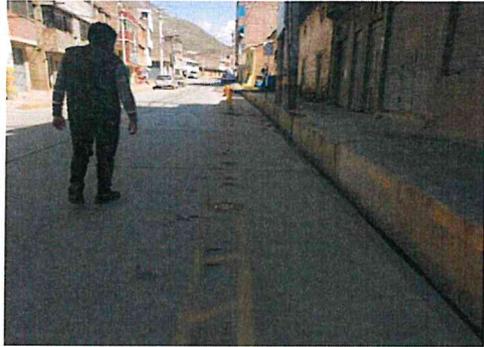
Elaborado: Por Comisión acreditada.

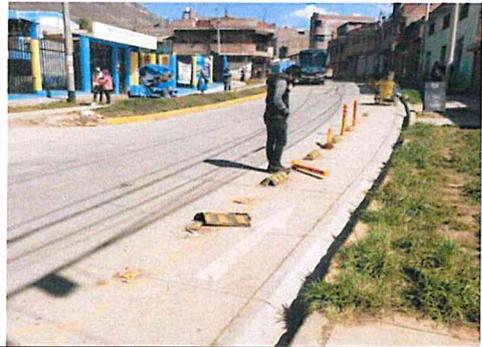


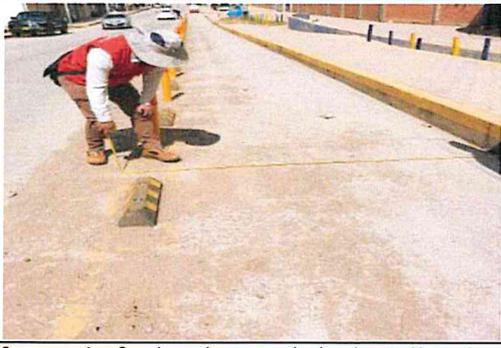
Asimismo, lo indicado se puede visualizar en las fotografías siguientes:

<p style="text-align: center;">Fotografía n.° 17 Bolardos</p>  <p>Comentario: Se observó que, en el Malecón Virgen de la Candelaria, se retiró los bolardos instalados en la ciclovía.</p>	<p style="text-align: center;">Fotografía n.° 18 Bolardos</p>  <p>Comentario: Se observó que, en el Malecón Virgen de la Candelaria, existe bolardos inclinados a punto de ser retirados de la ciclovía, los cuales pueden ocasionar algún accidente a los usuarios.</p>
<p style="text-align: center;">Fotografía n.° 19 Bolardos</p>  <p>Comentario: Se observó que, en la Av. 28 de Abril, se retiró los bolardos instalados en la ciclovía.</p>	<p style="text-align: center;">Fotografía n.° 20 Bolardos</p>  <p>Comentario: Se observó que, en la Av. 28 de Abril, existe bolardos retirados e inclinados a punto de ser retirados en la ciclovía.</p>
<p style="text-align: center;">Fotografía n.° 21 Bolardos</p>  <p>Comentario: Se observó que, en el Jr. Mariano Melgar, existe bolardos retirados e inclinados a punto de ser retirados en la ciclovía los cuales pueden ocasionar algún accidente a los usuarios.</p>	<p style="text-align: center;">Fotografía n.° 22 Bolardos</p>  <p>Comentario: Se observó que, en el Jr. Mariano Melgar, existe bolardos retirados e inclinados a punto de ser retirados en la ciclovía, los cuales pueden ocasionar algún accidente a los usuarios.</p>




<p>Fotografía n.º 23 Bolardos</p>	<p>Fotografía n.º 24 Bolardos</p>
	
<p>Comentario: Se observó que, en la Av. Santos Villa, existe bolardos retirados e inclinados a punto de ser retirados en la ciclovía.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en la Av. Santos Villa, existe bolardos retirados e inclinados a punto de ser retirados en la ciclovía, los cuales pueden ocasionar algún accidente a los usuarios.</p>

<p>Fotografía n.º 25 Bolardos</p>	<p>Fotografía n.º 26 Bolardos</p>
	
<p>Comentario: Se observó que, en la Av. Santos Villa, existe bolardos retirados e inclinados a punto de ser retirados en la ciclovía, los cuales pueden ocasionar algún accidente a los usuarios.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en la Av. Santos Villa, existe bolardos retirados e inclinados a punto de ser retirados en la ciclovía, los cuales pueden ocasionar algún accidente a los usuarios.</p>

<p>Fotografía n.º 27 Bolardos</p>	<p>Fotografía n.º 28 Bolardos</p>
	
<p>Comentario: Se observó que, en la Av. Ascensión, existe bolardos retirados e inclinados a punto de ser retirados en la ciclovía.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en el Malecón Independencia, existe bolardos retirados e inclinados a punto de ser retirados en la ciclovía.</p>

Fuente: Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

Elaborado: Por Comisión acreditada.

[Handwritten signature]



b) Topellantas (elementos de segregación)

De la inspección física los topellantas instalados a lo largo de la ciclovía, se observa que algunos de ellos se encuentran retirados, inclinados a punto de ser retirados, los pernos han quedado expuestos, siendo un riesgo para la seguridad de los usuarios, estos hechos se advierten en varias calles, conforme se presenta el cuadro siguiente:

Cuadro n.º 7
Topellantas instalados en el circuito de ciclovía

Vía	Topellantas de caucho (Largo m)	Topellantas de caucho (Ancho m)	Topellantas instalados (Und)	Condición
Malecón Virgen de la Candelaria	0.55	0.15	412.00	La mayoría se encuentra en estado regular, algunos topellantas de caucho se encuentran deteriorados y retirado, los mismo que pueden ocasionar algún accidente a los usuarios de las ciclovías y transportistas.
Av. 28 de abril	0.55	0.15	113.00	
Jr. Mariano Melgar	0.55	0.15	70.00	
Av. Santos Villa	0.55	0.15	343.00	
Av. Ascensión	0.55	0.15	44.00	
Malecón Independencia	0.55	0.15	46.00	

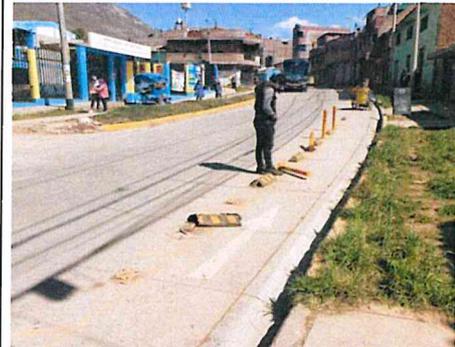
Fuente: Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

Elaborado: Por Comisión acreditada.

Asimismo, lo indicado se puede visualizar en las fotografías siguientes:

<p>Fotografía n.º 29 Topellantas de caucho</p> 	<p>Fotografía n.º 30 Topellantas de caucho</p> 
<p>Comentario: Se observó que, en el Malecón Virgen de la Candelaria, existe topellantas de cauchos retirados y otros a punto de salirse de su ubicación.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en el Malecón Virgen de la Candelaria, existe topellantas de cauchos retirados y otros a punto de salirse de su ubicación.</p>
<p>Fotografía n.º 31 Topellantas de caucho</p> 	<p>Fotografía n.º 32 Topellantas de caucho</p> 
<p>Comentario: Se observó que, en la Av. 28 de Abril, existe topellantas de cauchos retirados y otros a punto de salirse de su ubicación.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en la Av. 28 de Abril, existe topellantas de cauchos retirados y otros a punto de salirse de su ubicación.</p>



<p align="center">Fotografía n.º 33 Topellantas de caucho</p>	<p align="center">Fotografía n.º 34 Topellantas de caucho</p>
	
<p>Comentario: Se observó que, en la Av. Santos Villa, existe topellantas de cauchos retirados y otros a punto de salirse de su ubicación, los cuales pueden ocasionar algún accidente a los usuarios.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en la Av. Santos Villa, existe topellantas de cauchos retirados y otros a punto de salirse de su ubicación, los cuales pueden ocasionar algún accidente a los usuarios.</p>

<p align="center">Fotografía n.º 35 Topellantas de caucho</p>	<p align="center">Fotografía n.º 36 Topellantas de caucho</p>
	
<p>Comentario: Se observó que, en la Av. Ascensión, existe topellantas de cauchos retirados y otros a punto de salirse de su ubicación.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en el Malecón Independencia, existe topellantas de cauchos retirados y otros a punto de salirse de su ubicación.</p>

Fuente: Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

Elaborado: Por Comisión acreditada.



c) Señalizaciones verticales

De la inspección física, se advierte que la señalización vertical de la ciclovía presenta solo la instalación de tubos metálicos, sin la presencia de los paneles informativos respectivos, generando una desinformación a los usuarios referente al trayecto de la ciclovía, conforme se presenta a continuación:



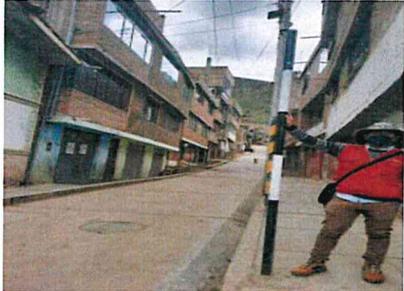
Cuadro n.º 8
Señalización vertical instalados en el circuito de ciclovía

Vía	Señalización vertical (Und)	Condición
Av. 28 de abril	18.00	Existe una señalización que no cuentan con el panel de informativo
Av. Ascensión	5.00	Existe una señalización que no cuentan con el panel informativo.
Jr. Echenique y Jr. Miguel Iglesias	12.00	Existe dos señalizaciones que no cuentan con el panel informativo.
Av. Universitaria	24.00	Existe una señalización que no cuentan con el panel informativo.
Malecón Fray Martin	13.00	Ninguno cuenta con el panel informativo, (no se encuentra planteado en el Plan de trabajo)
Av. Hildauro Castro	1.00	No cuenta con el panel informativo.
Av. Augusto B. Leguía	22.00	Ninguno cuenta con el panel informativo.
Jr. Plazoleta	1.00	No cuenta con el panel informativo, (no se encuentra planteado en el Plan de trabajo)
Av. Los Chancas	-	No se cuenta con ninguna señalización

Fuente: Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

Elaborado: Por Comisión acreditada.

Asimismo, lo indicado se puede visualizar en las fotografías siguientes:

<p align="center">Fotografía n.º 37 Señalizaciones verticales</p>  <p>Comentario: Se observó que, en la Av. 28 de Julio existe una señalización vertical no cuentan con su panel informativo.</p>	<p align="center">Fotografía n.º 38 Señalizaciones verticales</p>  <p>Comentario: Se observó que, en la Av. Augusto B. Leguía existe una señalización vertical no cuentan con su panel informativo.</p>
<p align="center">Fotografía n.º 39 Señalizaciones verticales</p>  <p>Comentario: Se observó que, en la Av. Augusto B. Leguía las señalizaciones verticales no cuentan con su panel informativo.</p>	<p align="center">Fotografía n.º 40 Señalizaciones verticales</p>  <p>Comentario: Se observó que, en Malecón Fray Martín las señalizaciones verticales no cuentan con su panel informativo.</p>

Fuente: Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

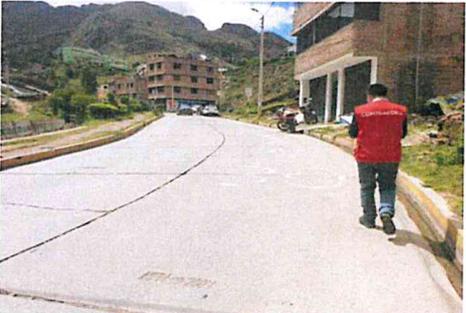
Elaborado: Por Comisión acreditada.



d) Señalización Horizontal

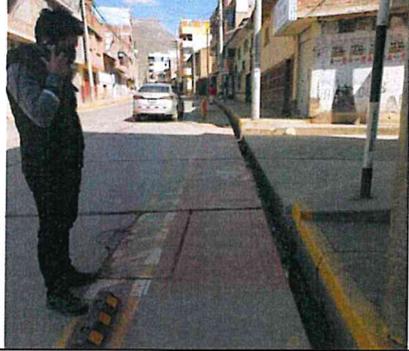
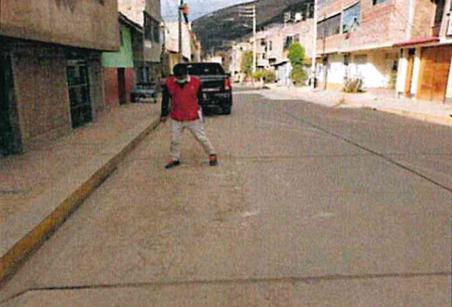
De la inspección física a la señalización horizontal referente a la simbología, flechas, intersecciones con pintura de tráfico ejecutados en el servicio de ciclovías presentes en las siguientes calles: Malecón Virgen de la Candelaria, Av. 28 de Abril, Jr. Mariano Melgar, Av. Santos Villa, Av. Ascensión, Malecón Independencia, Av. San Cristóbal, Jr. Echenique, Jr. Miguel Iglesias, Av. Universitaria, Jr. Santa Rosa, Av. Ernesto Morales, Av. San Juan Evangelista, Malecón Santa Rosa, Av. Hildauro Castro, Av. Augusto B. Leguía y Av. Los Chancas; se advierte que el estado actual de la pintura de tráfico utilizado en estas vías se encuentra en proceso de despintado, los cuales dificulta reconocer el circuito de la ciclovía, lo cual genera un riesgo a la integridad física de los usuarios de la ciclovía frente al tránsito vehicular al no estar definido adecuadamente los espacios de circulación para los ciclistas e indicar a los usuarios el sentido de circulación, la ruta a seguir, como se muestra a continuación:

Asimismo, lo indicado se puede visualizar en las fotografías siguientes:

<p align="center">Fotografía n.º 41 Señalización con pintura de tráfico</p> 	<p align="center">Fotografía n.º 42 Señalización con pintura de tráfico</p> 
<p>Comentario: Se observó que, en el Malecón Virgen de la Candelaria la pintura de tráfico con el cual se ejecutó símbolos de flechas, bicicletas e intersecciones (pase de ciclista), se encuentran despintados y en mal estado de conservación.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en el Malecón Virgen de la Candelaria la pintura de tráfico con el cual se ejecutó símbolos de flechas, bicicletas e intersecciones (pase de ciclista), se encuentran despintados y en mal estado de conservación.</p>
<p align="center">Fotografía n.º 43 Señalización con pintura de tráfico</p> 	<p align="center">Fotografía n.º 44 Señalización con pintura de tráfico</p> 
<p>Comentario: Se observó que, en la Av. Universitaria la pintura de tráfico con el cual se ejecutó símbolos circulares y flechas, se encuentran despintados y en mal estado de conservación.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en la Av. Universitaria la pintura de tráfico con el cual se ejecutó símbolos circulares y flechas, se encuentran despintados y en mal estado de conservación.</p>

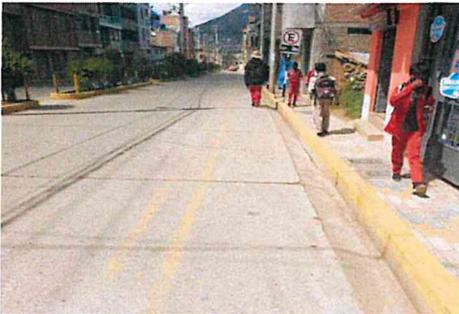
[Firma manuscrita]



<p align="center">Fotografía n.º 45 Señalización con pintura de tráfico</p>	<p align="center">Fotografía n.º 46 Señalización con pintura de tráfico</p>
	
<p>Comentario: Se observó que, en la Av. 28 de Abril la pintura de tráfico con el cual se ejecutó símbolos de flechas, bicicletas e intersecciones (pase de ciclista), se encuentran despintados y en mal estado de conservación.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en la Av. 28 de Abril la pintura de tráfico con el cual se ejecutó símbolos de flechas, bicicletas e intersecciones (pase de ciclista), se encuentran despintados y en mal estado de conservación.</p>
<p align="center">Fotografía n.º 47 Señalización con pintura de tráfico</p>	<p align="center">Fotografía n.º 48 Señalización con pintura de tráfico</p>
	
<p>Comentario: Se observó que, en el Malecón Independencia la pintura de tráfico con el cual se ejecutó símbolos de flechas, bicicletas e intersecciones (pase de ciclista), se encuentran despintados y en mal estado de conservación.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en la Av. Augusto B. Leguía la pintura de tráfico con el cual se ejecutó símbolos de flechas, bicicletas e intersecciones (pase de ciclista), se encuentran despintados y en mal estado de conservación.</p>
<p align="center">Fotografía n.º 49 Señalización con pintura de tráfico</p>	<p align="center">Fotografía n.º 50 Señalización con pintura de tráfico</p>
	
<p>Comentario: Se observó que, en la Av. Los Chancas la pintura de tráfico con el cual se ejecutó símbolos de flechas, bicicletas e intersecciones (pase de ciclista), se encuentran despintados y en mal estado de conservación.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en el puente San Cristóbal la pintura de tráfico con el cual se ejecutó símbolos de flechas, bicicletas e intersecciones (pase de ciclista), se encuentran despintados y en mal estado de conservación.</p>

[Handwritten signature]



Fotografía n.º 51 Señalización con pintura de tráfico	Fotografía n.º 52 Señalización con pintura de tráfico
	
<p>Comentario: Se observó que, en la Av. Ernesto Morales la pintura de tráfico con el cual se ejecutó símbolos de flechas, bicicletas e intersecciones, se encuentran despintados y en mal estado de conservación.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en la Av. Ernesto Morales la pintura de tráfico con el cual se ejecutó símbolos de flechas, bicicletas e intersecciones, se encuentran despintados y en mal estado de conservación.</p>

Fuente: Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

Elaborado: Por Comisión acreditada.

De lo expuesto, se tiene que los bolardos y topellantas inclinados, y retirados presentan pernos expuestos, generan un peligro latente para los usuarios de las ciclovías, peatones y a los vehículos motorizados, debido a que la Entidad no efectuó las relaciones públicas para desarrollar y difundir la estrategia en los medios de comunicación para la implementación de la ciclovía como lo establece la Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado.

Asimismo, se evidencia que el pintado de la señalización horizontal en las vías intervenidas se encuentran en proceso de despintado pese haber transcurrido siete (7) meses de su instalación, de la misma forma la señalización vertical no se encuentra debidamente instalada a falta de la instalación de los paneles informativos del circuito de la ciclovía, situación que afecta a los usuarios para poder reconocer y usar adecuadamente la ciclovía al no transmitir el concepto de uso de la bicicleta como un modo de transporte cotidiano, coherente, seguro y amigable.

Los hechos expuestos no son concordantes con la normativa siguiente:

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

(...)

Artículo 2 Principios que rigen las contrataciones

(...)

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

(...)"




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

(...)

Artículo 13. – El presupuesto

13.1 El presupuesto constituye el instrumento de gestión del Estado para el logro de resultados a favor de la población, a través de la prestación de servicios y logro de metas de coberturas con eficacia y eficiencia por parte de las Entidades. Asimismo, es la expresión cuantificada, conjunta y sistemática de los gastos a atender durante el año fiscal, por cada una de las Entidades del Sector Público y refleja los ingresos que financian dichos gastos.

(...)"

- Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, aprobada con Resolución Ministerial n.° 0694-MTC/01.02 publica el 13 de octubre de 2020.

(...)

Sección 2. Planificación

Requisitos para una red de infraestructura ciclo-inclusiva

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

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

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

(...)

Sección 3. Diseño y dimensionamiento

3. Consideraciones técnicas de implementación en tramos longitudinales

- Es importante colocar confinamientos al inicio y fin de la calle, reforzando con marcas en el pavimento y señales verticales, con los que cuente la municipalidad.

(...)

Marcas en el pavimento y señales horizontales

Se utilizan para la implementación de las marcas en el pavimento y se recomienda tener en cuenta:

El propósito de la señalización horizontal en la infraestructura ciclovial (que es definir los espacios de circulación para los ciclistas e indicar a los usuarios el sentido de circulación),



la ruta a seguir en las intersecciones y los puntos o espacios de detención. Las demarcaciones a tener en cuenta para una infraestructura ciclovial adecuada.

(...)

Señalización Vertical

La primera recomendación a tener en cuenta para enriquecer y mejorar la señalización existente, es la implementación del pictograma de bicicleta adecuado, de manera que transmita el concepto de uso de la bicicleta como un modo de transporte cotidiano y no como un vehículo de recreación o deporte.

Señalización reglamentaria vigente: Señales reglamentarias vigentes y recomendaciones de aplicación en infraestructura ciclovial. (Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, 2016. Son referenciales debiendo remitirse al MDCT vigente)

(...)

Sección 4. Operación y monitoreo

(...)

4.2 Monitoreo de la infraestructura y ajustes

Después de haber implementado las ciclovías temporales se debe monitorear periódicamente su funcionamiento. En particular, se buscará saber si las ciclovías están teniendo éxito en términos del número de usuarios, así como también se identificarán problemas como situaciones inseguras o conexiones faltantes. En base a estos datos se podrán plantear posibles ajustes para la mejora. Asimismo, se sugiere que las entidades deban contar con un Programa de mantenimiento de las ciclovías, a efectos de asegurar su adecuado funcionamiento.

(...)"

- **Manual de Criterios de Diseño de Infraestructura de Ciclo-inclusiva y Guía de Circulación del Ciclista aprobado mediante Resolución de Gerencia n.º 311-2017-MML-GTU de 19 de abril de 2017.**

"(...)

4.8.1. Señalización Vertical

La primera recomendación a tener en cuenta enriquecer y mejorar la señalización existente es la implementación del pictograma de bicicleta adecuado, de manera que transmita el concepto de uso de la bicicleta como un modo de transporte cotidiano y no como un solo como un vehículo de recreación o deporte. Aunque parezca un aspecto menor de forma, en términos del lenguaje universal para la señalización de infraestructura ciclo-inclusiva, se propone utilizar el pictograma de bicicleta utilizado internacionalmente, que corresponde a una bicicleta de ciudad y no una de carreras como está reglamentada en la señalización actual"

4.8.2. Señalización Horizontal

El propósito de la señalización horizontal en la infraestructura ciclovial es definir los espacios de circulación para los ciclistas e indicar a los usuarios el sentido de circulación, la ruta a seguir en las intersecciones y los puntos o espacios de detención. Las demarcaciones a tener en cuenta para una infraestructura ciclovial adecuada se presentan a continuación.




Demarcaciones de vías segregadas y ciclocarriles

La señal más importante para la demarcación de infraestructura ciclovial es el pictograma o símbolo de la bicicleta. Su forma y dimensiones se detallan en la Figura 32. Esta señal se demarca en el pavimento con pintura blanca y se ubican principalmente en las esquinas, al inicio y final, en el sentido de circulación de las bicicletas y se acompaña de la flecha que también indica la dirección del flujo. Las flechas indican tanto el sentido de circulación como las maniobras de conexión a otras vías. Van en color blanco y sus dimensiones se detallan en la Figura 33. Además del pictograma y las flechas, en las ciclovías, ciclocarriles o cicloaceras con más de un carril de circulación, se deben demarcar con una línea continua o segmentada, según el caso (ver Figura 34). Para ciclovías unidireccionales la línea es de color blanco y amarilla para bidireccionales. Cuando la ciclovía está a nivel de calzada y contigua al carril de vehículos motorizados, debe incluirse un espacio de separación o amortiguamiento de 0,60 metros, con 2 líneas amarillas paralelas con líneas diagonales entre ellas a 35° que puede incluir elementos de segregación, y una línea continua amarilla al costado de la acera, para demarcar la restricción de estacionamientos de vehículos motorizados sobre la ciclovía. Las intersecciones se demarcan en la zona de aproximación con una línea blanca transversal y la palabra PARE en color blanco para indicar el punto de detención de los ciclistas. Los cruces son de color rojo contrastante delimitados con dos franjas paralelas de cuadrados blancos de 50 x 50 cm, a intervalos de 50 cm m. Las especificaciones se detallan en la Figura 35. (...)

Demarcaciones de vías no segregadas, vías o carriles compartidos a ser incorporadas en el MDCT.

Las vías y carriles compartidos manejan una demarcación diferente a la de las ciclovías, dado que sus dimensiones permiten advertir no sólo a los ciclistas sino a los automotores. Las señales principales a utilizar en este tipo de vías son la de zona 30, que indica la velocidad máxima a la cual deben circular los vehículos motorizados; la señal de sharrow que indica que es un espacio compartido con las bicicletas y la señal de prioridad al ciclista. Las especificaciones de estas señales horizontales se detallan en las Figuras 36 a 38. En las intersecciones semaforizadas de cualquier tipo de infraestructura ciclista (segregada o compartida), se deben demarcar los cajones bici para delimitar el espacio de detención de los ciclistas. Esta señal indica la prelación de los ciclistas en el momento de arranque, y genera un resguardo especialmente para quienes van a realizar giros a la izquierda. Las especificaciones se detallan en la Figura 39. (...)"

Las situaciones antes expuestas, pondrían en riesgo los objetivos del servicio; asimismo, la integridad de los usuarios y que el presupuesto invertido no sea utilizado con eficiencia y eficacia.

4. **PAGOS POR PINTADO DE LINEA CONTINUAS Y DIAGONALES QUE NO CUMPLEN CON LO ESTABLECIDO EN EL PLAN DE TRABAJO, Y PANELES INFORMATIVOS INCONCLUSOS DEL CIRCUITO DE LA CICLOVÍA; SITUACIÓN QUE ADVIERTE UNA INADECUADA EJECUCIÓN DEL SERVICIO, GENERANDO UN POSIBLE PERJUICIO ECONÓMICO A LA ENTIDAD.**

De la visita realizada por la comisión de control los días 29 de abril y 3 de mayo de 2022, conjuntamente con el representante de la Entidad, suscribiéndose el "Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado"; se evidencia la ejecución de actividades que no cumplen con lo establecido en el Plan de Trabajo aprobado por la Entidad como se muestra a continuación:



a) Pintado de línea continua y diagonal

De la inspección física, se advierte que el pintado de línea continua de color amarillo presenta anchos promedios de 8.00 cm, también el pintado de líneas diagonales en zona de amortiguamiento de color amarillo presenta ancho promedio de 10.00 cm como se muestra respectivamente en los cuadros siguientes:

Cuadro n.º 9
Pintado de líneas continuas de color amarillo

Vía	Doble línea continua color amarillo realizado por el Consorcio ⁴ (cm)	Doble línea continua color amarillo de acuerdo al Plan de Trabajo ⁵ (cm)	Comentario de la Comisión acreditada
Malecón Virgen de la Candelaria	8.00	10.00	El pintado de la doble línea continua de color amarillo según el Plan de Trabajo debe tener un ancho de 10.00 cm; asimismo, en la visita se evidencia que tiene un ancho promedio de 8.00 cm.
Av. 28 de abril	8.00	10.00	
Jr. Mariano Melgar	8.00	10.00	
Av. Santos Villa	8.00	10.00	
Av. Ascensión	8.00	10.00	
Malecón Independencia	8.00	10.00	

Fuente: Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

Elaborado: Por Comisión acreditada.

Cuadro n.º 10
Pintado de líneas diagonal de color amarillo

Vía	Línea diagonal en la zona de amortiguamiento de color amarillo realizado por el Consorcio (cm)	Línea diagonal en la zona de amortiguamiento de color amarillo de acuerdo al Plan de Trabajo (cm)	Comentario de la Comisión acreditada
Malecón Virgen de la Candelaria	10.00	12.00	El pintado de la línea diagonales de color amarillo según el Plan de Trabajo debe tener un ancho de 12 cm; asimismo, en la visita se evidencia que tiene un ancho promedio de 10 cm.
Av. 28 de abril	10.00	12.00	
Jr. Mariano Melgar	10.00	12.00	
Av. Santos Villa	10.00	12.00	
Av. Ascensión	10.00	12.00	
Malecón Independencia	10.00	12.00	

Fuente: Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

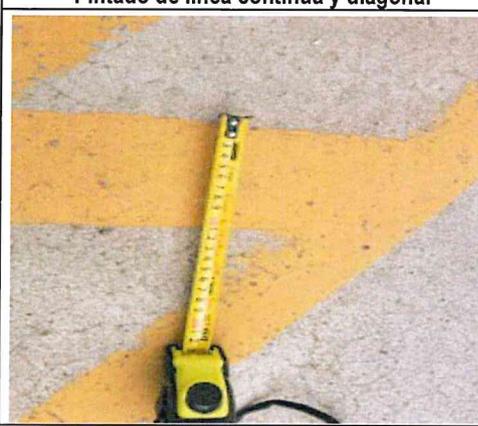
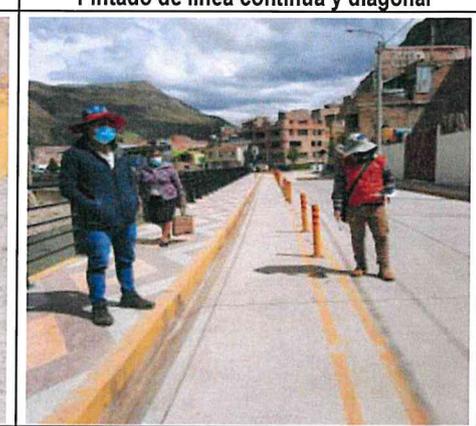
Elaborado: Por Comisión acreditada.

Asimismo, lo indicado se puede visualizar en las fotografías siguientes:



⁴ Integrado por: Artica Cano César Fernando con RUC n.º 10201191349 y Cermeño Peña Gustavo Gerardo con RUC n.º 1007616031

⁵ Aprobado mediante Resolución Gerencial n° 369-2021-GM/MPH de 27 de setiembre de 2021.

<p align="center">Fotografía n.° 53 Pintado de línea continua y diagonal</p>	<p align="center">Fotografía n.° 54 Pintado de línea continua y diagonal</p>
	
<p>Comentario: Se observó que el pintado de la línea continua de color amarillo que se encuentra presente en todo el tramo de la ciclovia tiene un ancho de 8.0 cm en promedio.</p>	<p>Comentario: Se observó que el pintado de la línea continua de color amarillo que se encuentra presente en todo el tramo de la ciclovia tiene un ancho de 8.0 cm en promedio.)</p>
<p align="center">Fotografía n.° 55 Pintado de línea continua y diagonal</p>	<p align="center">Fotografía n.° 56 Pintado de línea continua y diagonal</p>
	
<p>Comentario: Se observó que el pintado de la línea diagonal de color amarillo que se encuentra presente en todo el tramo de la ciclovia tiene un ancho de 10.00 cm en promedio.</p>	<p>Comentario: Se observó que el pintado de la línea diagonal de color amarillo que se encuentra presente en todo el tramo de la ciclovia tiene un ancho de 10.00 cm en promedio.</p>

Fuente: Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

Elaborado: Por Comisión acreditada.

b) Panel informativo

De la inspección física a los paneles informativos instalados en el circuito de la ciclovia se observó que sólo se instalaron la estructura metálica sin el cuadro informativo del circuito de la ciclovia, lo indicado se puede visualizar en las fotografías siguientes:



<p>Fotografía n.º 57 Panel informativo</p>	<p>Fotografía n.º 58 Panel informativo</p>
	
<p>Comentario: Se observó que, en el Malecón Virgen de la Candelaria el panel informativo se encuentra en buen estado; sin embargo, no cuenta con el cuadro informativo.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en el Jr. Mariano Melgar el panel informativo se encuentra en buen estado; sin embargo, no cuenta con el cuadro informativo.</p>

<p>Fotografía n.º 59 Panel informativo</p>	<p>Fotografía n.º 60 Panel informativo</p>
	
<p>Comentario: Se observó que, en el Colegio Rosa de América el panel informativo se encuentra en buen estado; sin embargo, no cuenta con el cuadro informativo.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en el Puente de Ascensión el panel informativo se encuentra en buen estado; sin embargo, no cuenta con el cuadro informativo.</p>

<p>Fotografía n.º 61 Panel informativo</p>	<p>Fotografía n.º 62 Panel informativo</p>
	
<p>Comentario: Se observó que, en Av. Augusto B. Leguía el panel informativo se encuentra en buen estado, sin embargo, no cuenta con el cuadro informativo.</p>	<p>Comentario: Se observó que, en la Av. Los Chancas el panel informativo se encuentra en buen estado, sin embargo, no cuenta con el cuadro informativo.</p>

Fuente: Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.
Elaborado: Por Comisión acreditada.

[Handwritten signature]



De lo verificado, se evidencia un pintado parcial de las líneas de color amarillo en circuitos de la ciclovía, situación que incumple con lo establecido en el Plan de Trabajo, en la sección de "Planilla de metrados" de las partidas 03.01 Línea continua (color amarillo) y 03.02 Línea diagonal en la zona de amortiguamiento (color amarillo), donde establecen que las líneas amarillas deben tener un ancho de 10.00 y 12.00 cm, respetivamente, de la misma forma la partida 04.06 Panel informativo (suministro e instalación), en el cual se verifica la falta de instalación del panel o banner informativo.

Igualmente, de la revisión a la documentación que la Entidad remitió mediante oficio n.° 063-2022-GM/MPH de 28 de marzo de 2022 y recopilado mediante acta⁶ de 28 de abril de 2022, se verificó que existen dos (2) valorizaciones aprobadas y pagadas por la Entidad, correspondiente a los meses de octubre y noviembre de 2021, tramitadas de la manera siguiente:

- El Consorcio CICLOURBAN⁷ mediante Carta n.° 018-2021-CONSORCIO CICLOURBAN/MPH de 4 de noviembre de 2021, remite a la Subgerencia de Estudios de Supervisión y Liquidación la valorización n.° 1 correspondiente al mes de octubre de 2021 con un avance parcial y acumulado físico de 48.05% por el monto de S/288 300,00; asimismo, el Inspector de servicio⁸ Ing. Elvis Nelsson de la Cruz Peñares mediante Informe n.° 005-2021/INSPECTOR/ENDP de 3 de diciembre de 2021 remite a la Subgerencia de Estudios de Supervisión y Liquidación el informe de aprobación de la presente valorización, la misma que a través del Informe n.° 945-2021-SGESyL-GM/MPH de 3 de diciembre de 2021 remite a la Gerencia de Infraestructura y Planeamiento Territorial la aprobación de la valorización n.°1, del mismo modo, la gerencia de Infraestructura mediante Informe n.° 827-2021-GINPLAT-MPH de 10 de diciembre de 2021 remite a la Gerencia de Administración y Finanzas el acta de conformidad n.° 330, de informe de aprobación de la valorización n.° 01 (Fase II), finalmente la Entidad mediante Comprobante de pago n.° 11544 de 15 de diciembre de 2021 realizó el pago correspondiente por la suma de S/223 704,00.
- El contratista mediante Carta n.° 052-2021- CONSORCIO CICLOURBAN/MPH de 3 de diciembre de 2021, remite a la Subgerencia de Estudios de Supervisión y Liquidación la valorización n.° 2 correspondiente al mes de noviembre de 2021 con un avance parcial de 4.90% (por un monto de S/ 29 387,45) y un avance acumulado físico de 52.95% por el monto de S/ 317 687,45; asimismo, el Inspector de servicio mediante Informe n.° 007-2021/INSPECTOR/ENDP de 10 de diciembre de 2021 remite a la Subgerencia de Estudios de Supervisión y Liquidación el informe de aprobación de la presente valorización, la misma que a través Informe n.° 1009-2021-SGESyL-GM/MPH de 17 de diciembre de 2021 remite a la Gerencia de Infraestructura y Planeamiento Territorial la aprobación de la valorización n.°2, del mismo modo, la gerencia de Infraestructura mediante Informe n.° 936-2021-GINPLAT-MPH de 10 de diciembre de 2021 remite a la Gerencia de Administración y Finanzas el acta de conformidad n.° 330, de informe de aprobación de la valorización n.° 02 (Fase II), finalmente la Entidad mediante Comprobante de pago n.° 12847 de 29 de diciembre de 2021 realizó el pago correspondiente por la suma de S/ 25 860,45; En la siguiente imagen se presenta las partidas pagadas en las valorizaciones de octubre y noviembre:



⁶ Acta de verificación y recopilación de información en la Municipalidad Provincial de Huancavelica de 28 de abril de 2022.

⁷ Integrado por: Artica Cano César Fernando con RUC n.° 10201191349 y Cermeño Peña Gustavo Gerardo con RUC n.° 1007616031.

⁸ Designado mediante Resolución Gerencial n.° 436-2021-GM/MPH de 29 de octubre de 2021.

Imagen n.º 9
Actividades programadas y ejecutadas hasta noviembre de 2021



OBRA: IMPLEMENTACION DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO - MUNICIPALIDAD PROVINCIAL HUANCAMELICA



ITEM	DESCRIPCION	PRESUPUESTO			ANTERIOR			AVANCE			GALDO						
		Ued	Medrado	Precio	PARCIAL	Medrado	Valorizado	%	ACTUAL		ACUMULADO		Medrado	Valorizado	%		
									Medrado	Valorizado	Medrado	Valorizado					
31	OBRAS PROVISIONALES				2,347.31												
31.01	ALQUILER DE LOCAL PARA LA OBRA	m ²	1.00	250.00	250.00	1.00	250.00	100.00%		0.00	0.00%	1.00	250.00	100.00%	0.00	0.00%	
31.02	ELABORACION Y SEGUIMIENTO DEL PLAN CONVOY 19	m ²	1.00	1,500.00	1,500.00	1.00	1,500.00	100.00%		0.00	0.00%	1.00	1,500.00	100.00%	0.00	0.00%	
31.03	HIT DE LIMPIEZA + DESINFECCION PERSONAL	m ²	1.00	1,197.31	1,197.31	1.00	1,197.31	100.00%		0.00	0.00%	1.00	1,197.31	100.00%	0.00	0.00%	
32	TRABAJOS PRELIMINARES				69,148.93												
32.01	LIMPIEZA DE TERRENO MARZAL	m ²	40,687.80	1.00	48,128.12	30,143.00	36,188.00	75.18%		0.00	0.00%	30,143.00	36,188.00	75.18%	9,847.60	11,837.12	24.82%
32.02	TRAZADO Y REPLANTEO	m ²	40,687.80	0.00	20,343.80	29,230.00	14,615.00	72.92%		0.00	0.00%	29,230.00	14,615.00	72.92%	10,837.60	5,428.80	27.68%
32.03	MOVILIZACION Y DESMOVILIZACION DE EQUIPOS	pb	1.00	1,000.00	1,000.00	1.00	1,000.00	100.00%		0.00	0.00%	1.00	1,000.00	100.00%	0.00	0.00%	
33	LINEAS DE TRAZADO				22,354.60												
33.01	LINEA CONTINUA EN LA ZONA AMARILLO (fase amarilla)	m ²	2,153.72	10.00	22,354.60	1,439.41	15,987.97	69.64%	0.00	0.00	0.00%	1,439.41	15,987.97	69.64%	655.91	6,970.68	30.30%
33.02	LINEA DISCONTINUA EN LA ZONA AMARILLO (fase amarilla)	m ²	1,945.88	10.00	11,142.78	150.00	7,599.00	14.14%	0.00	0.00%	0.00%	150.00	1,599.00	1.42%	698.80	8,548.91	30.50%
33.03	LINEA DISCONTINUA EN LA ZONA BLANCO (fase blanca)	m ²	2,199.00	10.00	2,800.00	3.00	3.00	0.30%	0.00	0.00%	0.00%	3.00	3.00	0.06%	278.50	2,986.00	100.00%
33.04	PRES DE ELEFANTE (fase amarilla)	m ²	622.00	10.00	6,411.30	128.72	1,312.10	21.38%	0.00	0.00%	0.00%	128.72	1,312.10	21.38%	472.20	5,548.10	78.62%
33.05	SEÑAL SIMBOLO DE LEYENDA CICLOLETA PAISE (fase amarilla)	m ²	1,469.11	10.00	15,524.11	845.00	9,207.00	59.31%	0.00	0.00%	0.00%	845.00	9,207.00	57.14%	314.11	6,548.81	42.28%
33.06	PINTURA PARA SEÑALIZACION DE INTERSECCIONES (FASE CICLOLETA) (FASE AMARILLA)	m ²	2,385.90	10.00	25,210.90	750.00	4,348.30	17.24%	0.00	0.00%	0.00%	750.00	4,348.30	15.84%	1,515.00	16,548.60	64.20%
34	SEÑALIZACIONES VERTICALES				443,034.68												
34.01	SEÑALIZACIONES VERTICALES	und	318.00	333.76	105,278.58	105.00	34,881.80	33.23%	0.00	0.00%	0.00%	105.00	45,942.92	43.35%	179.00	59,835.64	56.95%
34.02	SUMINISTRO E INSTALACION DE TORNILLOS DE CAJON	und	2,217.80	59.00	136,232.91	828.00	34,325.64	25.18%	0.00	0.00%	0.00%	828.00	34,325.64	25.18%	1,239.00	74,129.37	54.41%
34.03	CICLOPAREDIZADORA "FUD" (SUMINISTRO E INSTALACION)	und	150.00	483.87	49,595.50	103.14	21,372.41	42.90%	0.00	0.00%	0.00%	103.14	21,372.41	42.90%	185.00	17,947.59	25.21%
34.04	CICLOPAREDIZADORA "MOUL" (SUMINISTRO E INSTALACION)	und	13.00	752.68	9,914.64	13.00	9,914.64	100.00%	0.00	0.00%	0.00%	13.00	9,914.64	100.00%	0.00	0.00	
34.05	SEÑALIZACIONES VERTICALES (SUMINISTRO E INSTALACION)	und	3,269.20	68.00	199,433.00	3,269.20	199,433.00	100.00%	0.00	0.00%	0.00%	3,269.20	199,433.00	100.00%	0.00	0.00	
34.06	PANEL INFORMATIVO (SUMINISTRO E INSTALACION)	und	19.00	740.30	14,180.84	15.00	15,229.56	57.89%	0.00	0.00%	0.00%	15.00	8,279.90	57.89%	8.00	5,370.88	42.11%
COSTO DIRECTO TOTAL					408,000.00		28,387.43	43.05%				28,387.43		4.38%		28,387.43	47.88%
PRESUPUESTO TOTAL DE OBRA					600,000.00		28,387.46	4.73%				28,387.46		4.73%		28,387.46	4.73%

MES	REPROGRAMADO				
	MONITOS TOTAL		PORCENTAJES		
	PARCIAL	ACUMUL	PARCIAL	ACUMUL	
	S/	S/	%	%	
Oct 21	SEM 01	31,354.87	31,354.87	6.23%	
	SEM 02	57,815.03	89,170.90	12.86%	12.86%
	SEM 03	73,403.23	162,574.13	12.23%	27.10%
	SEM 04	125,189.29	287,743.42	20.86%	47.96%
Nov 21	SEM 05	121,554.49	409,297.91	20.28%	68.23%
	SEM 06	120,705.59	530,003.50	16.78%	85.02%
	SEM 07	89,895.50	620,000.00	14.00%	100.00%
TOTAL		600,000.00		100.00%	

MES	EJECUTADO				
	MONITOS TOTAL		PORCENTAJES		
	PARCIAL	ACUMUL	PARCIAL	ACUMUL	
	S/	S/	%	%	
Oct 21	SEM 01	35,450.00	35,450.00	5.91%	5.91%
	SEM 02	43,445.00	81,295.00	7.84%	13.55%
	SEM 03	82,450.00	161,745.00	13.41%	20.96%
	SEM 04	128,457.03	288,302.03	21.09%	49.25%
	SEM 05	29,385.42	317,687.45	4.90%	62.95%
	SEM 06				
	SEM 07				
TOTAL		317,687.45		52.55%	

FRANZ YANIQUE QUINCEZ
INGENIERO CIVIL N° 117739
RESIDENTE DE OBRA

CONSORCIO CICLOURBAN
200

Comentario: Control de valorizaciones de las actividades ejecutadas en los meses de octubre y noviembre de 2021.
Fuente: Documentos técnicos proporcionados a la comisión de acreditada.

Al respecto, se evidencia que el pintado de las líneas de color amarillo en circuitos de la ciclovía, incumplen con lo establecido en el Plan de Trabajo y se observa que las actividades mencionadas fueron valorizadas en las partidas 03.01 al 69.64%, 03.02 al 14.34% y 04.06 al 57.90%, como se aprecia en la imagen n.º 9.

Además, de la revisión a los informes mensuales de las valorizaciones n.ºs 1 y 2; en la sección 9. Planillas de metrados, el contratista adjunta los metrados de Plan de Trabajo aprobado por la Entidad; sin embargo, debió adjuntar la planilla de metrados ejecutados en los meses de octubre y noviembre de 2021, condición que afecta el control de las actividades realmente ejecutadas del servicio por parte de la Entidad, situación que contraviene lo establecido en el Contrato n.º 019-2021-GM/MPH⁹, en el numeral 3.2. Fase II: Ejecución de servicio de "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica", establece lo siguiente:

"(...) El contratista presentará un informe mensual de las actividades ejecutadas y/o realizadas del mes correspondiente el mismo que se realizará el último día del mes, debiendo presentarlo al inspector dentro de los cinco primeros días calendarios del mes siguiente, para su revisión, evaluación y/o aprobación según corresponda. De existir observaciones por parte del inspector

⁹ Suscrito el 14 de julio de 2021 entre la Entidad y el Consorcio CICLOURBAN, por el monto ascendente a S/ 600 000.00.

deberán ser comunicados por la Sub Gerencia de Estudios Supervisión y Liquidación para su absolución dentro de los tres días siguientes. La presentación del informe mensual se realizará de acuerdo al anexo 2 (El subrayado es nuestro)

Por lo que, también incumple lo establecido en el numeral 12 y anexo 2 de los Términos de Referencia de las Bases Estándar de Concurso Público n.º 001-2021/MPH-CS Primera convocatoria, que señala

(...)

Para efectos del pago de las contraprestaciones ejecutadas por el contratista, la Entidad debe contar con la siguiente documentación:

- Informe Técnico del servicio prestado (anexo 1,2 y/o 3 según corresponda). Deberá ser presentado por el contratista al inspector

(...)

Anexo 2

Informes mensuales – Ejecución de la implementación

Fase II

IV. Forma de pago de servicio (% avance mensual)

(...) Para efectos del pago de las contraprestaciones ejecutadas por el contratista, la Entidad debe contar con la siguiente documentación:

(...)

9. Planilla de metrados

(...) (El subrayado es nuestro)

Estas situaciones muestran que, la contratista adjuntó los metrados totales del Plan de Trabajo y no los metrados realmente ejecutados correspondientes a los meses de octubre y noviembre de 2021; asimismo, el inspector y la Entidad no advirtieron que el pintado de líneas continuas y diagonales de color amarillo ejecutado por la contratista no cumplen con lo especificado en el Plan de Trabajo aprobado, otorgando conformidad y pago a las valorizaciones presentados por la Contratista, situación que genera un posible perjuicio económico a la Entidad de S/3 464,07, por el pago de partidas parcialmente ejecutados, como se muestra a continuación:

Cuadro n.º 11
Partidas programadas y partidas ejecutadas

Item	Descripción	Presupuesto				Avance acumulado hasta noviembre de 2021			Avance parcialmente ejecutado hasta noviembre de 2021			Diferencia S/
		Und	Metrado	Precio	Parcial	Metrado	Valorizado	%	Metrado	Valorizado	%	
3.01	Línea continua (color amarillo)	m2	2153.72	10.66	22 958.66	1499.81	15 987.97	69.64	1199.85	12 790,40	55.71	3197,57
3.02	Línea diagonal en la zona de amortiguamiento (color amarillo)	m2	1045.8	10.66	11 148,23	150.00	1 599,00	14.34	125.00	1 332,50	11.95	266,50
Total											3 464,07	

Fuente: Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

Elaborado: Por Comisión acreditada.



Los hechos expuestos no son concordantes con la normativa siguiente:

- **Contrato n.º 019-2021-GM/MPH - Contrato del servicio: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica", suscrito el 14 de julio de 2021.**

"(...)

CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO

"(...)

3.2. Fase II: Ejecución de servicio de "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica"

b) Actividades de la Fase II

"(...)

El contratista presentará un informe mensual de las actividades ejecutadas y/o realizadas del mes correspondiente el mismo que se realizará el último día del mes, debiendo presentarlo al inspector dentro de los cinco primeros días calendarios del mes siguiente, para su revisión, evaluación y/o aprobación según corresponda. De existir observaciones por parte del inspector deberán ser comunicados por la Sub Gerencia de Estudios Supervisión y Liquidación para su absolución dentro de los tres días siguientes. La presentación del informe mensual se realizará de acuerdo al anexo 2"

CLÁUSULA CUARTA: DEL PAGO

Forma de pago

Para efectos del pago de las contraprestaciones ejecutadas por el contratista, la Entidad debe contar con la siguiente documentación:

- *Informe técnico del servidor prestador (anexo 1, 2 y/o 3 según corresponda). Debe ser presentado por el contratista al inspector.*

"(...)

- **Bases Estándar de Concurso Público n.º 001-2021/MPH-CS Primera convocatoria, Contratación de servicio para la ejecución: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica"**

"(...)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

"(...)

7.2. Fase II: Ejecución del servicio de "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica":

"(...)

b) Actividades de la Fase II

"(...)

La ejecución de las actividades verificadas por la inspección (o la Entidad, en sus controles aleatorios), que NO CUMPLAN con los controles de calidad y/o especificaciones técnicas establecidos; serán corregidos o reemplazados por el contratista a su cuenta, costo y riesgo de acuerdo con las instrucciones y aprobación de la inspección y la Entidad.

El contratista presentará un informe mensual de las actividades ejecutadas y/o realizadas del mes correspondiente el mismo que se realizará el último día del mes, (...) De existir observaciones por parte del inspector deberán ser comunicados por la Sub Gerencia de



Estudios Supervisión y Liquidación para su absolución dentro de los tres días siguientes. La presentación del informe mensual se realizará de acuerdo al **anexo 2**.

(...)

12. Forma de pago

Para efectos del pago de las contraprestaciones ejecutadas por el contratista, la Entidad debe contar con la siguiente documentación:

- Informe técnico del servidor prestador (anexo 1, 2 y/o 3 según corresponda). Debe ser presentado por el contratista al inspector.

(...)

ANEXO N.º 2

Informes mensuales – Ejecución de la implementación

Fase II

IV. Forma de pago de servicio (% avance mensual)

(...) Para efectos del pago de las contraprestaciones ejecutadas por el contratista, la Entidad debe contar con la siguiente documentación:

(...)

10. Planilla de metrados

(...)"

- Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, aprobada con Resolución Ministerial n.º 0694-MTC/01.02 publica el 13 de octubre de 2020.

"(...)

Sección 3. Diseño y dimensionamiento

(...)

Marcas en el pavimento y señales horizontales

Se utilizan para la implementación de las marcas en el pavimento y se recomienda tener en cuenta: El propósito de la señalización horizontal en la infraestructura ciclovial (que es definir los espacios de circulación para los ciclistas e indicar a los usuarios el sentido de circulación), la ruta a seguir en las intersecciones y los puntos o espacios de detención. Las demarcaciones a tener en cuenta para una infraestructura ciclovial adecuada se presentan a continuación

- Para separar la circulación de los vehículos motorizados de la ciclovía y ciclocarril, son utilizadas dos líneas continuas paralelas entre sí, de color Amarillo, cada una de 0.12 m de ancho y separadas por el espacio del confinamiento (en el caso de las ciclovías) y por un espacio de 0.12 m (en el caso de los ciclocarriles), ocupando en total 0.40 m de la calzada.

(...)"

De lo expuesto, la Entidad otorgó conformidad y pagó por actividades parcialmente ejecutadas en los meses de octubre y noviembre de 2021, los mismos que no cumplen con el Plan de Trabajo, situación que podría generar una inadecuada prestación del servicio, generando un posible perjuicio a 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 servicio de "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica", se encuentra detallada en el **Apéndice n.º 1**.

Las situaciones adversas identificadas en el presente informe, se sustenta en la revisión, análisis de la documentación y visita de inspección física 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 Huancavelica"

IV. CONCLUSIÓN

Durante la ejecución del servicio de Orientación de Oficio al servicio de "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica", se han advertido cuatro (4) situaciones adversas que afectan o podrían afectar el adecuado funcionamiento, operatividad y durabilidad de la ejecución del servicio en mención, las cuales han sido detallada en el presente informe.

V. RECOMENDACIÓN

1. Hacer de conocimiento al Titular de la Municipalidad Provincial de Huancavelica el presente Informe de Orientación de Oficio, el cual contiene las situaciones adversas identificadas como resultado del servicio de Orientación de Oficio al servicio de "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica", 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 para el adecuado funcionamiento, operatividad y durabilidad del servicio en mención.
2. Hacer de conocimiento al Titular de la Municipalidad Provincial de Huancavelica, que debe comunicar al Órgano de Control Institucional de su Entidad, a través del plan de acción, cuyo formato se adjunta en el **Apéndice n.º 2**, las acciones preventivas o correctivas que implemente respecto a la situación adversas contenida en el presente Informe de Orientación de Oficio.

Huancavelica, 21 de junio de 2022.



Rossali Quispe Ochoa

Supervisora
Comisión de Control



Jersy Pool Toralva Bendezú

Jefe de Comisión
Comisión de Control



Yesica Solano Lozano
Gerente Regional de Control de Huancavelica (e)
Contraloría General de la República

APÉNDICE N° 1

DOCUMENTACIÓN VINCULADA A LA ACTIVIDAD

1. **EL PLAN DE TRABAJO APROBADO POR LA ENTIDAD PARA LA EJECUCIÓN DEL SERVICIO DE IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO NO CUENTA CON LOS ESTUDIOS Y COMPONENTES ESTABLECIDOS EN LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA DE LAS BASES Y CONTRATO VIGENTE, GENERANDO QUE NO SE GARANTICE UNA ADECUADA EJECUCIÓN DEL SERVICIO.**

N°	Documento
1	Concurso Público n.° 001-2021-MPH-CS Primera convocatoria para la contratación de servicio para la ejecución: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica", convocado el 04 de mayo de 2021.
2	Contrato n.° 019-2021-GM/MPH – Contrato del servicio: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado - Municipalidad Provincial Huancavelica" suscrito el 14 de julio de 2021.
3	Plan de Trabajo aprobado mediante Resolución Gerencial n.° 369-2021-GM/MPH de 27 de setiembre de 2021

2. **LAS CICLOVÍAS INSTALADAS HASTA EL MES DE NOVIEMBRE DE 2021, TIENEN DIMENSIONES QUE INCUMPLEN CON LO ESTABLECIDO EN LA GUÍA DE IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO, GENERANDO EL RIESGO DE UNA INADECUADA PRESTACIÓN DEL SERVICIO E INCOMODIDAD A LOS CICLISTAS Y VEHÍCULOS MOTORIZADOS, AL NO SER UN SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO SEGURO, COHERENTE Y AMIGABLE.**

N°	Documento
1	Plan de Trabajo aprobado mediante Resolución Gerencial n.° 369-2021-GM/MPH de 27 de setiembre de 2021.
2	Plano Clave de lámina PC-01 del Plan de Trabajo, aprobado mediante Resolución Gerencial n.° 369-2021-GM/MPH de 27 de setiembre de 2021.
3	Plano Clave de lámina PC-01 del Plan de Trabajo, aprobado mediante Resolución Gerencial n.° 369-2021-GM/MPH de 27 de setiembre de 2021.
4	Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 0803-2020-MTC/01.02 de 9 de noviembre de 2020.
5	Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.
6	Norma técnica GH.020 "Componentes de diseño Urbano" del Reglamento Nacional de Edificaciones, aprobado mediante Decreto Supremo n.° 006-2011-VIVIENDA de 15 de julio de 2011.
7	Manual de dispositivos de control de tránsito automotor para calles y carreteras, aprobado por Resolución Directoral n.° 016-2016-MTC/14 de 31 de mayo de 2016.

3. **INSTALACIÓN DE BOLARDOS, TOPELLANTAS Y SEÑALIZACIONES EN LA IMPLEMENTACIÓN DE CICLOVÍAS EN LA CIUDAD DE HUANCAMELICA, NO GARANTIZA SU PERMANENCIA, GENERANDO EL RIESGO DE PÉRDIDA DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD, ASIMISMO, PONER EN RIESGO LA INTEGRIDAD DE LOS USUARIOS, Y QUE EL PRESUPUESTO INVERTIDO NO SEA UTILIZADO CON EFICACIA Y EFICIENCIA.**

N°	Documento
1	"Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado" aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 0803-2020-MTC/01.02 de 9 de noviembre de 2020.
2	Acta de inspección física de la ejecución del servicio: Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado suscrita el 5 de mayo de 2022.

4. **PAGOS POR PINTADO DE LINEA CONTINUAS Y DIAGONALES QUE NO CUMPLEN CON LO ESTABLECIDO EN EL PLAN DE TRABAJO, Y PANELES INFORMATIVOS INCONCLUSOS DEL CIRCUITO DE LA CICLOVÍA; SITUACIÓN QUE ADVIERTE UNA INADECUADA EJECUCIÓN DEL SERVICIO, GENERANDO UN POSIBLE PERJUICIO ECONÓMICO A LA ENTIDAD.**

N°	Documento
1	Carta n.° 018-2021-CONSORCIO CICLOURBAN/MPH de 4 de noviembre de 2021.
2	Informe n.° 005-2021/INSPECTOR/ENDP de 3 de diciembre de 2021.
3	Informe n.° 945-2021-SGESyL-GM/MPH de 3 de diciembre de 2021.
4	Informe n.° 827-2021-GINPLAT-MPH de 10 de diciembre de 2021.
5	Comprobante de pago n.° 11544 de 15 de diciembre de 2021
6	Carta n.° 052-2021- CONSORCIO CICLOURBAN/MPH de 3 de diciembre de 2021.
7	Informe n.° 007-2021/INSPECTOR/ENDP de 10 de diciembre de 2021.
8	Informe n.° 1009-2021-SGESyL-GM/MPH de 17 de diciembre de 2021.
9	Informe n.° 936-2021-GINPLAT-MPH de 10 de diciembre de 2021.
10	Comprobante de pago n.° 12847 de 29 de diciembre de 2021.



APÉNDICE N° 2

FORMATO N° 17 - PLAN DE ACCIÓN

Entidad/Dependencia							
[Nombre de la entidad/dependencia sujeta al servicio de control simultáneo]							
Título de la entidad/Responsable de la dependencia							
[Nombres y Apellidos]							
Número del Informe de control simultáneo							
INFORME DE [CONTROL CONJUNTO / VISITA DE CONTROL /ORIENTACIÓN DE OFICIO] N° [NUMERO CORRELATIVO]-AÑO-[CG/OCI]/[SIGLAS DEL ÓRGANO DESCONCENTRADO O UO DE LA CGR A CARGO DEL SERVICIO/CÓDIGO DE LA ENTIDAD SUJETA A CONTROL]-[SCC/SVC/SOO]							
Modalidad del servicio de control simultáneo							
[PRECISAR LA MODALIDAD DE CONTROL SIMULTANEO]							
Situación adversa (Transcribir la sumilla de la situación adversa expuesta en el respectivo Informe de Control Simultáneo)		Acción(es) correctiva(s) o preventiva(s) (1)	Relación de documentos que sustentan la(s) acción(es) correctiva(s) o preventiva(s) (2)	Plazo para adoptar acciones (Fecha fin: día/mes/año. No exceder de 3 meses)	Nombres y apellidos del funcionario responsable de adoptar acciones	Documento Nacional de Identidad (DNI)	Órgano/unidad orgánica de la entidad/dependencia del funcionario responsable

(1) Se puede realizar más de una acción correctiva o preventiva por situación adversa comunicada.

(2) Adjuntar, de ser el caso, la documentación que sustentan la(s) acción(es) correctiva(s) o preventiva(s).

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

Huancavelica, 23 de Junio del 2022

OFICIO N° 000530-2022-CG/GRHV

Señor:
Rómulo Cayllahua Paytan
Alcalde
Municipalidad Provincial de Huancavelica
Av. Celestino Manchego Muñoz N° 299
Huancavelica/ Huancavelica/ Huancavelica

Asunto : Comunicación de Informe de Orientación de Oficio
N° 3827-2022-CG/GRHV-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, y sus modificatorias.
b) Directiva N° 002-2019-CG/NORM, Servicio de Control Simultáneo", aprobada con Resolución de Contraloría N° 115-2019-CG, de 28 de marzo de 2019 y sus modificatorias.

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

Sobre el particular, de la revisión de la información y visita de inspección física al servicio: **"Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial Huancavelica"**, comunicamos que se han identificado cuatro (4) situaciones adversas contenidas en el **Informe de Orientación de Oficio N° 3827-2022-CG/GRHV-SOO**, que se adjunta al presente documento.

En tal sentido, solicitamos comunicar al Órgano de Control Institucional de su representada, el Plan de Acción con las acciones preventivas o correctivas adoptadas respecto a las situaciones adversas identificadas, en un plazo de cinco (5) días hábiles contados desde la recepción de la presente comunicación, acompañado el sustento documental respectivo.

Es propicia la oportunidad para expresarle las seguridades de mi consideración

Atentamente,



(YSL/jtb)

Documento firmado digitalmente

Yesica Solano Lozano

Gerente Regional de Control I

Gerencia Regional de Control de Huancavelica(e)
Contraloría General de la República

Nro. Emisión: 04082 (L446 - 2022) Elab:(U19657 - L446)

