

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

INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO
N° 017-2021-OCI/0472-SOO

ORIENTACIÓN DE OFICIO
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TACNA
TACNA, TACNA, TACNA

**“IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE
SOSTENIBLE NO MOTORIZADO - CICLOVÍA”**

PERÍODO DE EVALUACIÓN:
DEL 17 DE MAYO DE 2021 AL 6 DE JULIO DE 2021

TOMO I DE I

TACNA, 7 DE JULIO DE 2021

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

INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO
N° 017 -2021-OCI/0472-SOO

**"IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO -
CICLOVÍA"**

ÍNDICE

	N° Pág.
I. ORIGEN	3
II. SITUACIÓN ADVERSA	3
<p>INADECUADO ANÁLISIS DE MOVILIDAD PARA LA FORMULACIÓN DEL PLAN DE ACONDICIONAMIENTO DEL SISTEMA VIAL PARA EL USO DE TRANSPORTE TERRESTRE NO MOTORIZADO, GENERA EL RIESGO QUE LOS TRABAJOS PROYECTADOS Y MODIFICACIONES A EJECUTARSE NO GARANTICEN LA ADECUADA PRESTACIÓN DEL SERVICIO E IRROGUE PERJUICIO ECONÓMICO PARA LA ENTIDAD.</p> <p>PRESENCIA DE JARDINERAS, BACHES, GRIETAS Y OBSTÁCULOS PONEN EN RIESGO LA INTEGRIDAD FÍSICA DE LOS USUARIOS DE LAS CICLOVÍAS Y COMPROMETE EL LOGRO DEL OBJETIVO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO</p> <p>AMBIENTES DESTINADOS PARA ALMACENAMIENTO DE LOS BIENES ADQUIRIDOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE CICLOVIA NO CUENTAN CON LAS CONDICIONES NI LA INFRAESTRUCTURA APROPIADA, EXPONiendo AL RIESGO DE DETERIORO Y/O PÉRDIDA DE LOS BIENES ADQUIRIDOS, ASÍ COMO AFECTAR LA INTEGRIDAD DE LOS TRABAJADORES QUE LABORAN EN LA GERENCIA DE INGENIERÍA Y OBRAS</p>	
III. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN QUE SUSTENTA LA ORIENTACIÓN DE OFICIO	12
IV. CONCLUSIONES	12
V. RECOMENDACIONES	13
APÉNDICES	14



INFORME DE ORIENTACIÓN DE OFICIO
N° 017 -2021-OCI/0472-SOO

**"IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO -
CICLOVÍA"**

I. ORIGEN

El presente informe se emite en mérito a lo dispuesto por el Órgano de Control Institucional de la Municipalidad Provincial de Tacna, servicio que ha sido registrado en el Sistema de Control Gubernamental – SCG con la orden de servicio N° 0472-2021-016, en el marco de lo previsto en la Directiva N° 002-2019-CG/NORM "Servicio de Control Simultáneo" aprobada mediante Resolución de Contraloría N° 115-2019-CG, de 28 de marzo de 2019.

II. SITUACIONES ADVERSAS

El 24 de abril de 2019, se publicó la Ley N° 30936 – "*Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible*". En el artículo 2° de la citada Ley, estableció entre otros aspectos, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones elabora e implementa políticas públicas de diseño de obras de infraestructura vial y promueve la planificación urbana y rural a favor del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente, en coordinación con las entidades públicas de los tres niveles de Gobierno.

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

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

Luego, el 13 de octubre de 2020, mediante Resolución Ministerial N° 0694-2020-MTC/01.02, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobó la "*Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*", la cual en la sección 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 tal sentido, mientras que el Gobierno Nacional tiene como principal atribución proporcionar los lineamientos técnicos generales para dar cauce a la estrategia, el nivel local será responsable de accionar la estrategia en las ciudades.

Como resultado de las gestiones realizadas por la Entidad, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones -contando con la opinión favorable del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (PROMOVILIDAD)- a través de la Resolución Ministerial N° 0837-2020-MTC/01.02 de 25 de noviembre



de 2020, autorizó la transferencia de S/ 1 341 418,96 a favor de la Municipalidad Provincial de Tacna para la implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado.

Al respecto, de la revisión efectuada a la documentación vinculada al desarrollo de actividades y requerimientos relacionados a la implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado – Ciclovías -, en la ciudad de Tacna, se han identificado situaciones adversas que ameritan la adopción de acciones para asegurar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del proceso de implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado.

Las situaciones adversas identificadas se exponen a continuación:

1. INADECUADO ANÁLISIS DE MOVILIDAD PARA LA FORMULACIÓN DEL PLAN DE ACONDICIONAMIENTO DEL SISTEMA VIAL PARA EL USO DE TRANSPORTE TERRESTRE NO MOTORIZADO, GENERA EL RIESGO QUE LOS TRABAJOS PROYECTADOS Y MODIFICACIONES A EJECUTARSE NO GARANTICEN LA ADECUADA PRESTACIÓN DEL SERVICIO E IRROGUE PERJUICIO ECONÓMICO PARA LA ENTIDAD

a) Condición:

A través de la Ordenanza Municipal N° 012-2020 de 21 de diciembre de 2021, se aprobó el *“Plan de acondicionamiento del sistema vial para el uso de transporte terrestre no motorizado sostenible interdistrital de la ciudad de Tacna que promoverá el uso de la bicicleta en la provincia de Tacna”*, en adelante *“Plan de Acondicionamiento vial”*, en cuyo artículo 4°, señaló que la implementación de la red vial interdistrital de la ciudad de Tacna, comprende el total de 33,80 kilómetros.

De la revisión a los documentos que sustenta la emisión de la Ordenanza Municipal N° 012-2020 de 21 de diciembre de 2021, se aprecia que en su formulación la Entidad procesó información para la definición del trazado de la red, comprendiendo la identificación de vías de conexión, barreras naturales, propuestas de ciclovías de activistas, zonas de atracción de viajes, análisis de movilidad, tendencias de viajes, e indicadores de conexión y cobertura, entre otros, en observancia a lo establecido en el rubro Planificación de la *“Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado”*, en adelante *“La Guía”*.

Sin embargo, no se aprecia que dichos documentos hayan sido elaborados y/o suscritos por un profesional especialista², de acuerdo a lo establecido en la Norma G.030 del Reglamento Nacional de Edificaciones; asimismo, respecto a las propuestas de grupos activistas o sociedad civil, solo se menciona que se trabajaron con 2 grupos: Tacna en Bici y Rodantes Tacna, no se consideró la participación de colegios profesionales o universidades, quienes podrían aportar en la planificación de la red ciclista, conforme lo señala la Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado.

De la revisión a los documentos emitidos por la Sub gerencia de Transporte Público y Tránsito, se aprecia que solo se realizó un análisis de flujo vehicular de dos puntos de las vías propuestas. No se advierte la realización de estudios de transitabilidad ni de impacto vial de toda la red ciclista, herramientas necesarias tomando en consideración el incremento del parque automotor en la ciudad, en los últimos años, que no es acorde con la infraestructura vial existente. Al respecto, cabe precisar que los estudios antes mencionados, permiten el análisis del aforo vehicular, la demanda de transporte en general, dimensionamiento de vías, frecuencia de tránsito vehicular, congestionamiento, entre otros, que se constituyen como elementos necesarios para determinar



¹ El citado documento cuenta con los vistos de la Gerencia de Desarrollo Urbano, Gerencia de Desarrollo Económico Social, Sub Gerencia de Acondicionamiento Territorial y Licencias y Sub Gerencia de Juventudes, Educación, Cultura, Deportes y Recreación.

² Reglamento Nacional de Edificaciones – Norma G.030 Derechos Responsabilidades
Artículo 10.- *“El diseño de los proyectos de edificación y habilitación urbana, así como la definición de las características de sus componentes, es de responsabilidad del profesional que lo elabora, según su especialidad.”*

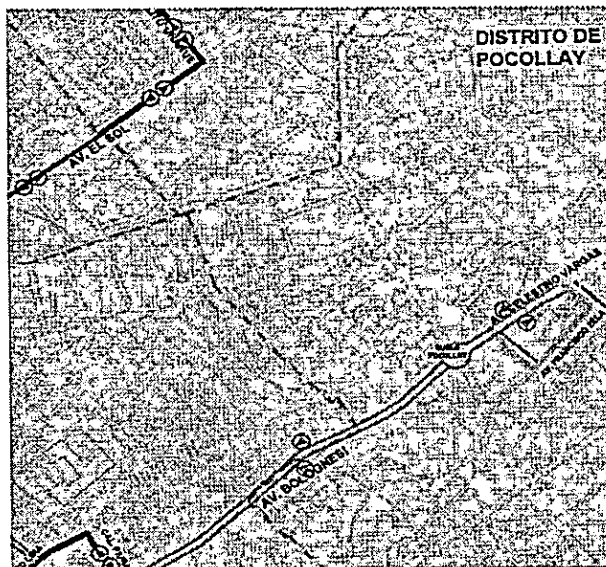
las características de un "Diseño de vías", diferenciado en tramos homogéneos que brinden solución a los problemas identificados.

Máxime que durante las visitas realizadas -por personal del Órgano de Control Institucional en el marco del servicio de control- a las zonas intervenidas, como la calle Alto Lima, avenida Bolognesi, calle Miraflores, avenida Tarata, donde ya se culminó la implementación del sistema de ciclovías, a través de la instalación de bolardos, tope llantas, pintado de señalización, pictogramas, otros; se observó las afectaciones al sistema de transporte vehicular, ocasionando reducción de vías que a la vez genera mayor congestionamiento vehicular y desorden, afectación a los establecimientos ubicados en la red trazada para ciclovías, entre otros como se detalla a continuación:

1.1. Falta de reconocimiento de uso de las vías genera reducción del ancho de la vía, comprometiendo el tránsito inmediato y preferencial de las ambulancias poniendo en riesgo la vida y salud³ de las personas que requieren atención médica

Entre las vías de la provincia de Tacna, que comprende la implementación del sistema de ciclovías, según lo señalado en el artículo N° 4 de la Ordenanza Municipal N° 012-2020, se se consideró, entre otras, la avenida Bolognesi y avenida Celestino Vargas, como se presenta en la siguiente imagen:

IMAGEN N° 1
RED VIAL PARA CICLOVÍA SEGÚN PLAN DE ACONDICIONAMIENTO DE VÍAS PARA EL USO DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS SECTOR AV. BOLOGNESI – AV. CELESTINO VARGAS



Fuente: Plan de trabajo de la Actividad denominada: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Tacna", aprobado con la Resolución de Gerencia Municipal N° 302-2020-GM



En dicho tramo, se instalaron bolardos y tope llantas, entre otros equipos en vías donde transitan unidades de emergencia, entre ambulancias y otros que se utilizan para el traslado de personas que necesitan atención médica y que se dirigen a un centro asistencial.

³ Ley N° 26842 – "Ley General de la Salud"

El artículo 3° de la citada Ley, señala que toda persona tiene derecho a recibir atención médico-quirúrgica de emergencia cuando la necesite, en los establecimientos de salud, mientras subsista el estado de grave riesgo para su vida o su salud.

La instalación de dichos equipos ocasiona que estas vías se vean reducidas al uso de un solo carril y se obstaculice la transitabilidad de los vehículos de emergencia⁴, específicamente en la avenida Bolognesi -Tramo calle Piura con la avenida Basadre y Forero- y la avenida Celestino Vargas en el distrito de Pocolay, máxime, si se considera que en la primera cuadra de la avenida Celestino Vargas se ubica un "Paradero" de transporte público y que dichas avenidas son vías directas que conducen al hospital Daniel Alcides Carrión de ESSALUD.

A continuación, se muestran las imágenes donde se aprecia la reducción del ancho de vía para tránsito vehicular motorizado:

IMAGEN N° 1
REDUCCIÓN DE CARRIL EN AV. BOLOGNESI Y AV. CELESTINO VARGAS, IMPIDIENDO LA TRANSITABILIDAD DE VEHÍCULOS DE EMERGENCIA



Lo expuesto expone el riesgo a la vida y salud de las personas que necesitan atención médica, debido a la reducción de vías que imposibilita la transitabilidad inmediata de los vehículos de emergencia con destino al centro hospitalario.



Al respecto, cabe mencionar que la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", entre otros aspectos, señala que la planificación de la infraestructura vial para ciclistas debe realizarse partiendo del reconocimiento de la función, forma y uso de las vías que forman parte de la malla vial de la ciudad, aspecto que no fue considerado en la formulación y aprobación del "Plan de acondicionamiento de vías para el uso de vehículos no motorizados en la provincia de Tacna".

⁴ Decreto supremo N° 016-2009-MTC que aprueba el "Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito"

Artículo 185° Derecho de paso de los vehículos de emergencia y vehículos oficiales

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

1.2. Pedidos de retiro de la red de ciclovías instaladas de parte de la sociedad civil

La Entidad recibió pedidos de representantes de la sociedad civil, quienes a través de diversos documentos, vienen solicitando a la Entidad el retiro de la red de ciclovía en el casco urbano de la ciudad, debido a que se instalaron en zonas donde existe gran afluencia vehicular provocando congestionamientos y por ende riesgos a los usuarios de la red vial.

Entre los pedidos formulados, se tiene los siguientes

- Representante de la Federación Regional de Empresas de Transporte Urbano e Inter urbano de Tacna, a través del oficio N° 35-FRETUTIT de 23 de junio de 2021, indicó que las calles y avenidas de la ciudad son muy estrechas y la colocación de señalizaciones y separadores de parte de la Municipalidad llegan a utilizar hasta el 80% de un carril, ocasionando reducción de vías y grandes congestiones vehiculares.
- Representante de la Benemérita Sociedad de Auxilios Mutuos de Señoras de Tacna, quien a través del oficio N° 0303-2021-BSAMST, de 23 de junio de 2021, señaló que las ciclovías instaladas en el casco urbano de la ciudad son peligrosas, inviables y antitécnicas, debido a que las calles son angostas y existe gran afluencia vehicular. También indicó que la plaza 28 de agosto o plaza de la mujer, en la calle Alto Lima, es utilizada para la "Procesión de la Bandera" siendo un lugar sagrado para los tacneños por la manifestación cultural y atractivo turístico, por lo que todo ese recorrido debe ser libre, amplio, sin obstáculos.

Cabe mencionar que la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", entre otros aspectos, señala que la planificación de la infraestructura vial para ciclistas debe realizarse partiendo del reconocimiento de la **función, forma y uso de las vías** que forman parte de la malla vial de la ciudad, aspecto que no habría sido considerado en la formulación y aprobación del "Plan de acondicionamiento de vías para el uso de vehículos no motorizados en la provincia de Tacna".

Al respecto, se tiene que, el 22 de junio de 2021, el Colegio de Arquitectos del Perú, sede Tacna, a través de su decana, emitió un Pronunciamiento, observando entre otros aspectos, lo siguiente:

"(...)

- *La normativa vigente señala que para aspectos públicos complejos, como el transporte urbano y el uso de ciclovías, se debe contar con estudios previos básicos, como estudios de impacto vial y de transitabilidad, y con herramientas para su aplicación, como encuestas y demás, que permitan entender el nuevo funcionamiento de la ciudad una vez puesto en marcha un proyecto.*
- *La ciudad de Tacna ha experimentado un crecimiento desmesurado de su parque automotor en los últimos 15 años, sin embargo, la infraestructura vial existente no ha sufrido la misma variación y en cambio se ha deteriorado sustancialmente, por lo que la ciudad actualmente soporta un tráfico con una infraestructura vial precaria e incipiente. A esta problemática se le suma el servicio de taxis, que incrementa aún más el parque automotor y congestiona las rutas céntricas de la ciudad. Por este motivo, incrementar un flujo de transporte no motorizado, sin alternativas de nuevas vías o restricción de uso en otras, genera mayor desorden (...)"*

Así también, mediante carta N° 107-2021/CAP-RT, de 24 de junio de 2021, la decana del Colegio de Arquitectos del Perú, sede Tacna, se dirigió al titular de la Entidad, para solicitar se programe a la brevedad reuniones técnicas para consensuar con los actores involucrados en la implementación del modelo de movilidad urbana sostenible, que contribuya al desarrollo de la



ciudad. De acuerdo a lo señalado por la citada profesional, a la fecha no se dio respuesta a su pedido.

1.3. Paralización y modificaciones en las vías de intervención de la Actividad: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Tacna"⁵

De la revisión a los gastos efectuados del centro de costos 100004 Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado, se aprecia que se contrataron y ejecutaron diversos servicios de instalación de equipos y/o accesorios para ciclovías, conforme se detalla a continuación:

**CUADRO N° 1
SERVICIOS DE FABRICACIÓN E INSTALACIÓN CONTRATADOS POR LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TACNA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO**

N°	Fecha	Proveedor	Orden de Servicio	Importe	Concepto
1	2/03/2021	Juan Rosendo Velasquez	0000453	28 500,00	Servicio de confección e instalación de cicloparqueaderos
2	9/04/2021	Melania Huarahuara Acero	0000974	9 975,00	Servicio de instalación de tachas viales reflectivas
3	9/04/2021	Corporación EGAM SAC	0000975	34 500,00	Servicio de pintado de línea continua, discontinua y diagonal (amarillo)
4	19/04/2021	Fredy Cruz Velasquez	0001175	21 420,00	Servicio de pintado de pictogramas y señales de blanco
5	19/04/2021	Fredy Cruz Velasquez	0001176	34 960,00	Servicio de pintado de intersecciones, cruces y bicibox (rojo)
6	22/04/2021	D.S. MADU SAC	0001229	25 944,00	Servicio de instalación de tope llantas de caucho
7	22/04/2021	Melania Huarahuara Acero	0001230	27 025,00	Servicio de instalación de bolardos de polietileno
8	14/06/2021	Inversiones W&J Lopez EIRL	0001907	23 752,10	Servicio de instalación de señales verticales.
TOTAL SERVICIOS CONTRATADOS			S/	206 076,10	

De acuerdo a lo señalado por el responsable de la Actividad, los servicios contratados y detallados en el cuadro precedente, a la fecha no han sido cancelados por la Entidad.

De otro lado conforme se mencionó, el personal del OCI realizó visitas a las zonas intervenidas, como la calle Alto Lima, avenida Bolognesi, calle Miraflores, avenida Tarata, constatándose que se culminó la implementación del sistema de ciclovías (Comprende instalación de bolardos, tope llantas, pintado de señalización, tachas viales, pictogramas, otros, a excepción de la señalización vertical), es decir, en dichas vías ya se habrían ejecutado los servicios contratados de pintado e instalación.

Sin embargo, el responsable de la Actividad, a través del informe N° 100-2021-RAMR-RT-CICLOVIA-GIO/MPT-TACNA, de 24 de junio de 2021, comunicó al gerente de Ingeniería y Obras la "Paralización" de la Actividad de ciclovías, señalando lo siguiente:

"(...) que en vista de las recientes modificaciones a implementarse en la ejecución de la actividad Ciclovías por motivos que no son responsabilidad del suscrito, se viene afectando la ejecución de los trabajos realizados por terceros (servicios), puesto que

⁵ A través de la Resolución de Gerencia Municipal N° 302-2020 de 7 de diciembre de 2020, se APROBÓ el Plan de Trabajo de la Actividad denominada: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Tacna", con un presupuesto total de S/ 1'495 549,98



a la fecha, a pesar de contar con la Ordenanza Municipal N° 012-2020, no se cuenta con la disponibilidad de toda la zona a intervenir (Distritos de Gregorio Albarracín y Alto de la Alianza). Asimismo, aún se encuentra en evaluación la implementación de la Actividad Ciclovías en parte del casco urbano de la ciudad y por otro lado se viene ejecutando obras en paralelo a la ejecución de la Actividad Ciclovías (...).

Así también, mediante el informe N° 103-2021-RAMR-RT-CICLOVIA-GIO/MPT-TACNA, de 28 de junio de 2021, el responsable de la Actividad, solicitó al gerente de Ingeniería y Obras, la revisión, evaluación y propuesta de modificación de la red de sistema de transporte sostenible no motorizado - ciclovías, señalando entre otros aspectos, lo siguiente:

"(...) solicitar mediante su despacho la revisión, evaluación y posible propuesta de modificación de la Actividad Ciclovías por parte de la Gerencia de Desarrollo Urbano (GDU), Gerencia de Transportes y Seguridad Ciudadana y Gerencia de Desarrollo Económico Social (GDES), en virtud de que dichas unidades orgánicas realizaron la propuesta de implementación del Plan de acondicionamiento vial para vehículos no motorizados en la ciudad de Tacna (...)"

Adicionalmente, en relación a lo antes expuesto, a través del "Acta de visita de inspección" del 2 de julio de 2021, el responsable de la Actividad señaló que a la fecha el proyecto de reformulación de vías está en trámite de aprobación y que las zonas a modificarse comprenden la calle Piura, calle Alto Lima, avenida San Martín, calle Blondell, calle Callao, avenida Patricio Meléndez, calle Miraflores y se proyecta agregar las calles Ordonel Vargas y Deustua.

En tal sentido, al plantearse una **propuesta de modificación de la red de sistema de transporte sostenible no motorizado**, implica retirar los equipos que ya fueron instalados a través de servicios contratados; por lo que existiría el **riesgo de una afectación económica a la Entidad**, debido a que irrogaría mayores costos el retiro de los equipos ya instalados y la instalación de dichos equipos en las nuevas vías aprobadas.

b) Criterio:

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

Sección 2: planificación

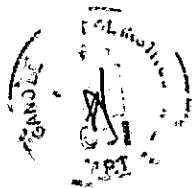
2.2 Principios de la planificación

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.

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.

(...)



2.3 Paso a paso del trazado de la red

En la planificación de una red ciclista (temporal o permanente) es útil establecer criterios que guiarán el proceso. Estos se deben basar en una consideración de la teoría descrita arriba (en particular los cinco principios de la infraestructura ciclovial), así como las necesidades o características particulares de las ciudades y las limitaciones materiales u operacionales que puedan existir.

Reglamento Nacional de Edificaciones – Norma G.030 Derechos Responsabilidades

Artículo 10.- “El diseño de los proyectos de edificación y habilitación urbana, así como la definición de las características de sus componentes, es de responsabilidad del profesional que lo elabora, según su especialidad. El proyecto debe cumplir con los objetivos de las normas del presente Reglamento.” (el énfasis es agregado).

Artículo 11.- “Los Profesionales Responsables del Proyecto son aquellos que están legalmente autorizados a ejercer su profesión e inscritos en el correspondiente Colegio profesional. (...)”

Según la especialidad serán: ...

En caso se requieran proyectos especializados como gas, seguridad integral, redes de información y otros, se requerirá la participación del profesional especialista.” (el énfasis es agregado).

c) Consecuencia:

La ausencia de estudios relacionados a la transitabilidad e impacto vial ha originado el rechazo de la población a la implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado por afectaciones que ocasionan vías reducidas, mayor congestión vehicular, trayendo como consecuencia la paralización de la actividad y que se presente una propuesta de modificación de la red vial trazada para las ciclovías, además de un potencial perjuicio económico a la Entidad, por servicios prestados y la necesidad de nuevos trabajos en las nuevas rutas a trazar.

2. PRESENCIA DE JARDINERAS, BACHES, GRIETAS Y OBSTÁCULOS PONEN EN RIESGO LA INTEGRIDAD FÍSICA DE LOS USUARIOS DE LAS CICLOVÍAS Y COMPROMETE EL LOGRO DEL OBJETIVO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO

a) Condición:

A través de la Resolución de Gerencia Municipal N° 302-2020 de 7 de diciembre de 2020, se APROBÓ el Plan de Trabajo de la Actividad denominada: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Tacna", con un presupuesto total de S/ 1'495 549,98⁶, y se determinó que el responsable de su ejecución sería la Gerencia de Ingeniería y obras.

En ese sentido, de la revisión a los documentos que sustentan la Resolución de Gerencia Municipal N° 302-2020 de 7 de diciembre de 2020, que aprobó el Plan de Trabajo de la Actividad denominada: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Tacna", en adelante "Plan de Trabajo", se tiene el Informe N° 423-2020-GDES/MPT de 1 de diciembre de 2020, por el cual la Gerencia de Desarrollo Económico Social, alcanzó a la

⁶ Presupuesto total que comprende S/ 1'341 418,96, transferidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el importe de S/ 154 131,02 que será financiado con presupuesto de la Municipalidad Provincial de Tacna.



Gerencia Municipal el informe N° 677-2020-SGJEDyR, emitido por el sub gerente de Juventud, Educación, Cultura, Deporte y Recreación, el cual comunica que el expediente de "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado", no contemplaba el financiamiento de los siguientes componentes:

N°	COMPONENTES	FINANCIAMIENTO
1	PROMOCIÓN Y SENSIBILIZACIÓN	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TACNA
2	OPERACIÓN Y MONITOREO	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TACNA
3	GASTOS GENERALES	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TACNA
4	OBRAS COMPLEMENTARIAS	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TACNA Y MUNICIPALIDADES DSITRIALES

Señalando además que la Gerencia de Ingeniería y Obras, deberá realizar el estudio para la elaboración de los componentes 3. Gastos Generales y 4. Obras Complementarias. Así, contando con la conformidad de la Gerencia de Ingeniería y Obras y la Subgerencia de Supervisión y Liquidación de Proyectos, se resolvió aprobar el nuevo presupuesto del Plan de Trabajo, que comprende los siguientes componentes:

	COSTO S/
COMPONENTE 01: CICLOVIAS (Financiado Resolución Ministerial N° 0837-2020-MTC/01.02)	1'341 418,96
COMPONENTE 02: OBRAS COMPLEMENTARIAS	21 268,95
COSTO DIRECTO	1'362 687,91
Gastos Generales (6.25%)	85 167,99
COSTOS INDIRECTOS	1'447 855,90
Gastos de Gestión (2%)	20 444,32
Gastos de Plan de Trabajo	--
Supervisión (2%)	27 253,76
Presupuesto Total de la Actividad	1'495 549,98

De la revisión al Plan de Trabajo, se tiene que en la sección de Especificaciones técnicas del Componente 01 CICLOVIAS, se detalla la partida **03.01 Limpieza preliminar (M2)**, que señala:

"03.OBRAS PRELIMINARES
03.01. LIMPIEZA PRELIMINAR
DESCRIPCIÓN

Se incluye aquí todo trabajo de eliminación de los elementos que impidan la ejecución de la actividad, dentro del área donde se desarrollarán los trabajos.

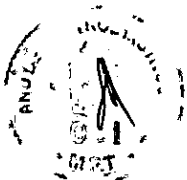
El material excedente que no sea requerido y el material inadecuado deberán removerse o eliminarse del lugar, fuera del área de trabajo, a cargo del representante de la actividad (...)"

Asimismo, del Componente 02 OBRAS COMPLEMENTARIAS, se tiene la partida **02.01.02. Reubicación de jardineras de concreto (und)**, que señala:

"DESCRIPCIÓN:

Esta partida consiste en la reubicación de jardineras de concreto armado que se encuentren dentro del área de proyección de las ciclovías, a lo largo de las calles y su reubicación a la zona donde no signifiquen problema alguno, esto contempla el uso de maquinaria como camión (...)"

También la partida **02.01.01. Demolición de martillos de concreto c/equipo (m2)**, que establece:



"DESCRIPCIÓN:

Esta partida se refiere a la demolición de elementos de concreto simple, tales como martillo de concreto, entre otros, se usará martillo neumático. Durante los trabajos de demolición y picado, se tendrá especial cuidado con los bienes existentes propios, públicos, o de terceros, de mantener los límites indicados en los planos y no dañar las instalaciones de agua, desagüe (...)"

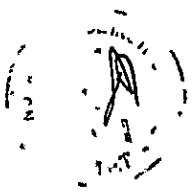
Conforme se aprecia, el Plan de Trabajo establece que para la ejecución de la implementación de las ciclovías, se debe limpiar la zona y retirar las jardineras u otros obstáculos con la finalidad de dejar libre la zona.

No obstante, de las visitas realizadas a la red de ciclovías implementadas por la Entidad, se observó que en las rutas donde se instaló los equipos, como bolardos, tope llantas y otros, no se habrían ejecutado las partidas previamente señaladas, por el contrario, se instalaron dichos equipos pese a la existencia de obstáculos en la ruta de la ciclovía, además de representar un peligro a la integridad de los usuarios de dichas rutas, según se aprecia a continuación:

**IMAGEN N° 3
PINTADO E INSTALACIÓN DE EQUIPOS PARA CICLOVÍAS SIN HABER REALIZADO LA LIMPIEZA Y RETIRO DE JARDINERAS Y OTROS - TRAMO: AV. TARATA CON AV. INDUSTRIAL**



**IMAGEN N° 4
PINTADO DE PICTOGRAMA E INSTALACIÓN DE EQUIPOS PARA CICLOVÍAS SIN HABER REALIZADO LA LIMPIEZA Y RETIRO DE INFRAESTRUCTURA EXISTENTE TRAMO: AV. TARATA CON AV. INDUSTRIAL**



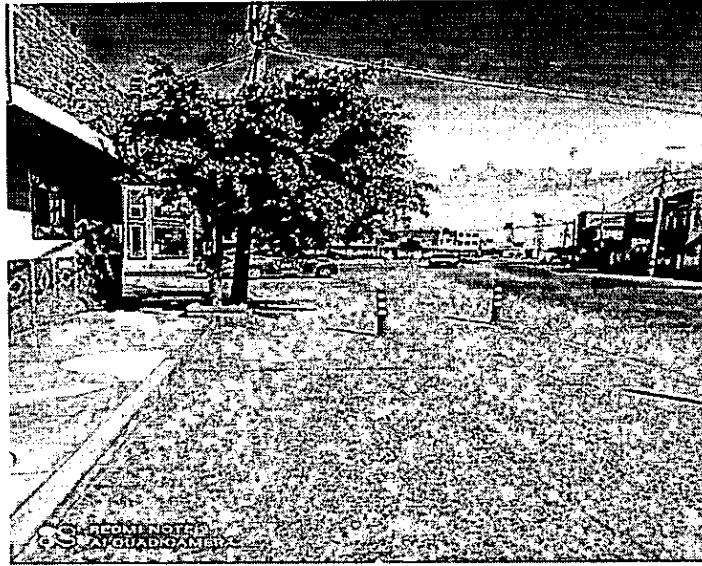


IMAGEN N° 4
PINTADO DE PICTOGRAMA E INSTALACIÓN DE EQUIPOS PARA CICLOVÍAS SIN HABER REALIZADO LA LIMPIEZA Y RETIRO DE INFRAESTRUCTURA EXISTENTE TRAMO: AV. TARATA CON AV. INDUSTRIAL



Nótese que el pictograma de la bicicleta fue diseñada y pintada encima de la rampa de acceso vehicular, pese a que claramente se aprecia el desnivel de la vía, lo que representa un riesgo para los usuarios de las ciclovías.

b) Criterio:

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

MEDIDAS DE PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA CICLOVIAL Y COMPLEMENTARIA CICLOVIAL

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

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

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

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

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

Reglamento Nacional de Edificaciones – Norma G.010 Consideraciones Básicas

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

a) Seguridad

(...)

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

(...)

d) Adecuación al entorno y protección del medio ambiente



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

c) Consecuencia:

La situación descrita, pone en riesgo la integridad de los usuarios de las ciclovías, debido a la falta de limpieza y retiro de elementos que obstaculizan la libre circulación, además de afectar el logro de los objetivos del proceso de implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado.

3. AMBIENTES DESTINADOS PARA ALMACENAMIENTO DE LOS BIENES ADQUIRIDOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE CICLOVIA NO CUENTAN CON LAS CONDICIONES NI LA INFRAESTRUCTURA APROPIADA, EXPONIENDO AL RIESGO DE DETERIORO Y/O PÉRDIDA DE LOS BIENES ADQUIRIDOS, ASÍ COMO AFECTAR LA INTEGRIDAD DE LOS TRABAJADORES QUE LABORAN EN LA GERENCIA DE INGENIERÍA Y OBRAS

a) Condición

De la visita realizada a las instalaciones de la residencia a cargo de la Actividad: "Implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado – Ciclovia", de parte del personal del Órgano de Control Institucional de la Municipalidad Provincial de Tacna, realizada el 2 de julio de 2021, y luego de la entrevista efectuada al ingeniero responsable, se procedió a una visita al almacén de la Actividad, ubicado en las instalaciones de la Gerencia de Ingeniería y Obras, sito en la avenida Manuel A. Odría s/n del Cercado de Tacna, advirtiéndose que los bolardos, topellantas, señalizaciones verticales, entre otros bienes, se encuentran expuestos a la intemperie en el patio de la Gerencia de Ingeniería y Obras, apilados unos sobre otros, con riesgo de pérdida, deterioro, oxidación u otros.

En las siguientes tomas fotográficas se evidencia la situación expuesta:

IMAGEN N° 5
ALMACENAMIENTO A LA INTEMPERIE DE EQUIPOS PARA CICLOVÍAS COMO BOLARDOS, TOPELLANTAS, SEÑALIZACIONES Y OTROS

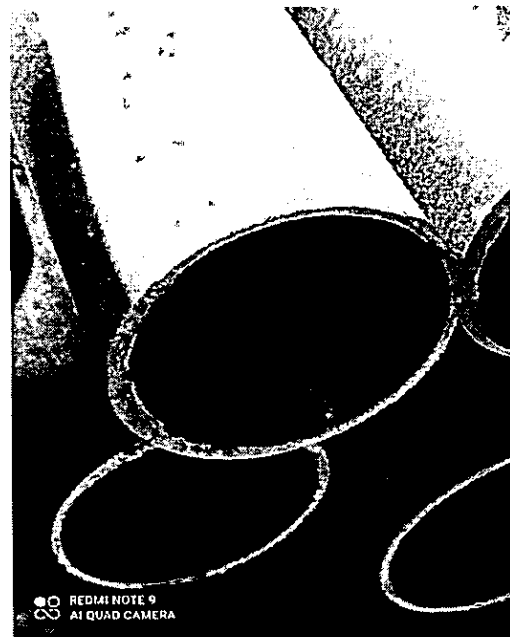


IMAGEN N° 6
ALMACENAMIENTO A LA INTEMPERIE DE EQUIPOS PARA CICLOVÍAS COMO BOLARDOS, TOPELLANTAS,
SEÑALIZACIONES Y OTROS



b) Criterio

Manual de administración de almacenes para el sector público nacional, aprobado con Resolución Jefatural N° 335-90-INAP/DNA de 25 de julio de 1990

I. GENERALIDADES

c) Normas Específicas

4. Son factores a considerar en la selección y organización del local de almacén los siguientes:

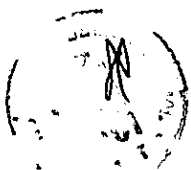
- a) *Área requerida:* Debe permitir que las operaciones que en ella se realicen se efectúen en un área física adecuada, sin que tropiece con inconvenientes por falta de espacio. Se determina en base a la cantidad y volumen de los bienes previstos para adquirir, incluyendo proyecciones futuras ampliaciones
- b) *Seguridad:* El lugar geográfico y el local deben reunir condiciones que evitan el deterioro o merma ocasionados por agentes atmosféricos, así como, preservar la integridad humana y física ante acciones de terceros o desastres naturales.

II. PROCEDIMIENTOS

A) Proceso de almacenamiento

(...)

4.- Custodia



Conjunto de actividades que se realizan con la finalidad de que los bienes almacenados conserven las mismas características físicas y numéricas en que fueron recibidas.

Las acciones concernientes a la custodia son las siguientes:

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

c) Consecuencia

El almacenamiento de los bienes como bolardos, tope llantas, señalizaciones y otros a la intemperie en forma inapropiada genera el riesgo deterioro, pérdida y otros que podría originar una afectación económica a la Entidad, asimismo, expone al riesgo contra la integridad de las personas que laboran en los ambientes de la Municipalidad Provincial de Tacna ubicado en la avenida Manuel A. Odria.

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 proceso de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado a cargo de la Municipalidad Provincial de Tacna, se encuentra detallada en el Apéndice n.º 1.

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

IV. CONCLUSIÓN

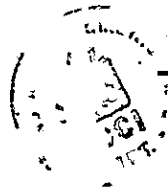
Durante la ejecución del servicio de Orientación de Oficio al proceso de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado a cargo de la Municipalidad Provincial de Tacna, se ha advertido tres (3) situaciones adversas que afectan o podrían afectar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos del proceso de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado, la cual ha sido detallada en el presente informe.

V. RECOMENDACIONES

1. Hacer de conocimiento al Titular de la Entidad el presente Informe de Orientación de Oficio, el cual contiene las situaciones adversas identificadas como resultado del servicio de Orientación de Oficio al proceso de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado a cargo de la Municipalidad Provincial de Tacna, con la finalidad que se adopten las acciones preventivas y correctivas que correspondan, en el marco de sus competencias y obligaciones en la gestión institucional, con el objeto de asegurar la continuidad del proceso, el resultado o el logro de los objetivos de la implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado a cargo de la Municipalidad Provincial de Tacna.

2. Hacer de conocimiento al Titular de la Entidad que debe comunicar al Órgano de Control Institucional, a través del plan de acción, las acciones preventivas o correctivas que implemente respecto a la situación adversa contenida en el presente Informe de Orientación de Oficio.

Tacna, 7 de julio de 2021



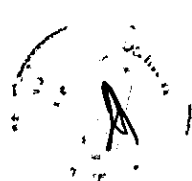
C.P.C. ANA SALOMÉ LOAYZA LUNA
Jefa del Órgano de Control Institucional
Municipalidad Provincial de Tacna

APÉNDICE N° 1

DOCUMENTACIÓN VINCULADA A LA ORIENTACIÓN DE OFICIO

**PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO
MOTORIZADO - CICLOVÍA**

N°	Documento
1	Ordenanza Municipal N° 012-2020 de 21 de diciembre de 2021, que aprobó el "Plan de acondicionamiento del sistema vial para el uso de transporte terrestre no motorizado sostenible interdistrital de la ciudad de Tacna que promoverá el uso de la bicicleta en la provincia de Tacna"
2	Resolución de Gerencia Municipal N° 302-2020 de 7 de diciembre de 2020, se APROBÓ el Plan de Trabajo de la Actividad denominada: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Tacna", con un presupuesto total de S/ 1'495 549,98
3	Informe N° 423-2020-GDES/MPT de 1 de diciembre de 2020, por el cual la Gerencia de Desarrollo Económico Social, alcanzó a la Gerencia Municipal el Informe N° 677-2020-SGJEDyR, emitido por el sub gerente de Juventud, Educación, Cultura, Deporte y Recreación, el cual comunica que el expediente de "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado", no contempla el financiamiento para obras complementarias
4	Informe N° 100-2021-RAMR-RT-CICLOVIA-GIO/MPT-TACNA, de 24 de junio de 2021, que comunica al gerente de Ingeniería y Obras la "Paralización" de la Actividad de ciclovías
5	Informe N° 103-2021-RAMR-RT-CICLOVIA-GIO/MPT-TACNA, de 28 de junio de 2021, del responsable de la Actividad, solicitando al gerente de Ingeniería y Obras, la revisión, evaluación y propuesta de modificación de la red de sistema de transporte sostenible no motorizado - ciclovías
6	Acta de visita de Inspección, del 2 de julio de 2021, mediante el cual el responsable de la Actividad señaló que a la fecha el proyecto de reformulación de vías está en trámite de aprobación que incluye diversas zonas a modificar.



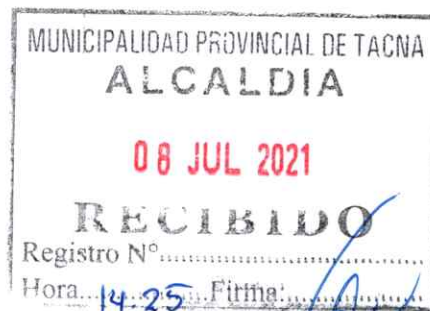
Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia

Tacna, 08 de Julio de 2021

OFICIO N° 000438-2021-CG/OC0472

Señor:

Julio Daniel Medina Castro
Alcalde
Municipalidad Provincial De Tacna
Calle Inclán N° 404
Tacna/Tacna/Tacna



Asunto : Comunico Informe de Orientación de Oficio N° 017-2021-OCI/0472-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, del 28 de marzo de 2019 y modificatorias.

Tengo el agrado de dirigirme 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 visita realizada y revisión de la documentación vinculada al "**Proceso de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado –Ciclovías**", comunicamos que se ha identificado la situación adversa contenida en el Informe de Orientación de Oficio N° 017-2021-OCI/0472-SOO, que se adjunta al presente documento.

En tal sentido, solicitamos que una vez adoptadas las acciones que correspondan, éstas sean informadas a la brevedad a la Comisión de Control.

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

Atentamente,



Documento firmado digitalmente
Ana Salome Loayza Luna
Jefa del Órgano de Control Institucional
Contraloría General de la República

(ALL)

Nro. Emisión: 00871 (0472 - 2021) Elab:(U18727 - 0472)

