CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA

INFORME DE AUDITORÍA N° 098-2023-2-0353-AC

AUDITORÍA DE CUMPLIMIENTO
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA
AREQUIPA – AREQUIPA – AREQUIPA

"ELABORACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO Y EJECUCIÓN DE LA ACTIVIDAD: IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO (RED DE CICLOVÍAS)"

PERÍODO: 27 DE AGOSTO DE 2020 AL 27 DE NOVIEMBRE DE 2021

TOMO I DE V

DE 30 DE NOVIEMBRE DE 2023

AREQUIPA – PERÚ

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo"

0716

0982023203530 0

001

INFORME DE AUDITORÍA N° 098-2023-2-0353-AC

"ELABORACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO Y EJECUCIÓN DE LA ACTIVIDAD: IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO (RED DE CICLOVÍAS)"

ÍNDICE

	DENOMINACIÓN	Pág.
I.	**ANTECEDENTES**	2
	1.1 Origen	2
	1.2 Objetivos	2
	1.3 Materia de Control, Materia Comprometida y Alcance	2
	1.4 De la entidad o dependencia	3
	1.5 Notificación de las desviaciones de cumplimento	4
	1.6 Aspectos relevantes	5
II.	**DEFICIENCIAS DE CONTROL INTERNO**	12
III.	**OBSERVACIONES**	13
IV.	**ARGUMENTOS JURÍDICOS**	134
V.	**IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS COMPRENDIDAS EN LOS HECHOS OBSERVADOS**	134
VI.	**CONCLUSIONES**	135
VII.	**RECOMENDACIONES**	137
VIII.	**APÉNDICES**	137

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL ORGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL AREQUIPA

INFORME DE AUDITORÍA N° 098-2023-2-0353-AC

"ELABORACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO Y EJECUCIÓN DE LA ACTIVIDAD: IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO (RED DE CICLOVÍAS)"

PERÍODO: 27 DE AGOSTO DE 2020 AL 27 DE NOVIEMBRE DE 2021

I. ANTECEDENTES

1.1. Origen

La Auditoría de Cumplimiento a la Municipalidad Provincial de Arequipa, en adelante "Entidad", corresponde a un servicio de control posterior programado en el Plan Anual de Control 2023 del Órgano de Control Institucional de la Municipalidad Provincial de Arequipa, registrado en el Sistema de Control Gubernamental – SCG con la orden de servicio n.° 2-0353-2023-009, iniciado mediante oficio n.° 000478-2023-CG/OC0353 de 26 de junio de 2023, en el marco de lo previsto en la Directiva n.° 001-2022-CG/NORM "Auditoría de Cumplimiento" y el Manual de Auditoría de Cumplimiento; ambos documentos aprobados por Resolución de Contraloría n.° 001-2022-CG de 7 de enero de 2022 y modificatorias.

1.2. Objetivos

Objetivo General:

Determinar si la elaboración del expediente técnico y la ejecución de la actividad: "Implementación del Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado", fueron ejecutados de conformidad con la normativa aplicable y disposiciones internas vigentes.

Objetivos Específicos:

- Establecer que el expediente técnico de la actividad: "Implementación del Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado" y la aprobación de sus modificaciones, fueron realizados de conformidad con la normativa aplicable y disposiciones internas vigentes.

- Establecer que la ejecución de la actividad: "Implementación del Sistema de Transporte Sostenible No Motorizado", fue ejecutada de conformidad con la normativa aplicable y disposiciones internas vigentes.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL AREQUIPA

1.3. Materia de Control, Materia Comprometida y Alcance

Materia de Control

La materia a examinar en la presente auditoría corresponde a la elaboración del expediente técnico y ejecución de la actividad: Implementación del sistema de transporte sostenible no motorizado (red de ciclovías), cuyo monto aprobado asciende a S/ 2 096 165,60.

Materia Comprometida

La materia comprometida es el expediente técnico de la actividad para la implementación de red ciclovial en la provincia de Arequipa y su modificación, el cual contenía deficiencias técnicas en el trazo de la red ciclovial, en la tipología de intervención ciclovial segregada en vías compartidas del Centro Histórico y Zona Monumental, por considerar reducción de espacio vehicular en vías de sección transversal insuficiente, carencia de las opiniones técnicas exigidas,y, que los tramos viables restantes del trazo de la red ciclovial, no garantizaron la coherencia necesaria para establecer una red ciclovial, por cuya implementación la Entidad asumió obligaciones contractuales ascendente a S/ 727 133,17.

Alcance

La presente auditoria de cumplimiento comprende el periodo de 27 de agosto de 2020 al 27 de noviembre de 2021 e involucra a las unidades orgánicas de la Entidad, siguientes: Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, Gerencia de Desarrollo Urbano, Instituto Municipal de Planeamiento (IMPLA), el Instituto del Sistema Integrado de Transporte (Sitransporte), Subgerencia de Logística y Subgerencia de Circulación y Educación Vial.

Asimismo, abarca el ámbito geográfico de la provincia de Arequipa.

1.4. De la entidad o dependencia

La Entidad es un órgano de gobierno local, con personería jurídica de derecho público, autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, con sujeción a las leyes y disposiciones que, de manera general y de conformidad con la Constitución Política del Perú, regulan las actividades y funcionamiento del sector Público; asi como a las normas técnicas referidas a los servicios y bienes públicos y, a los sistemas administrativos del Estado que por su naturaleza son de observancia y cumplimiento obligatorio.

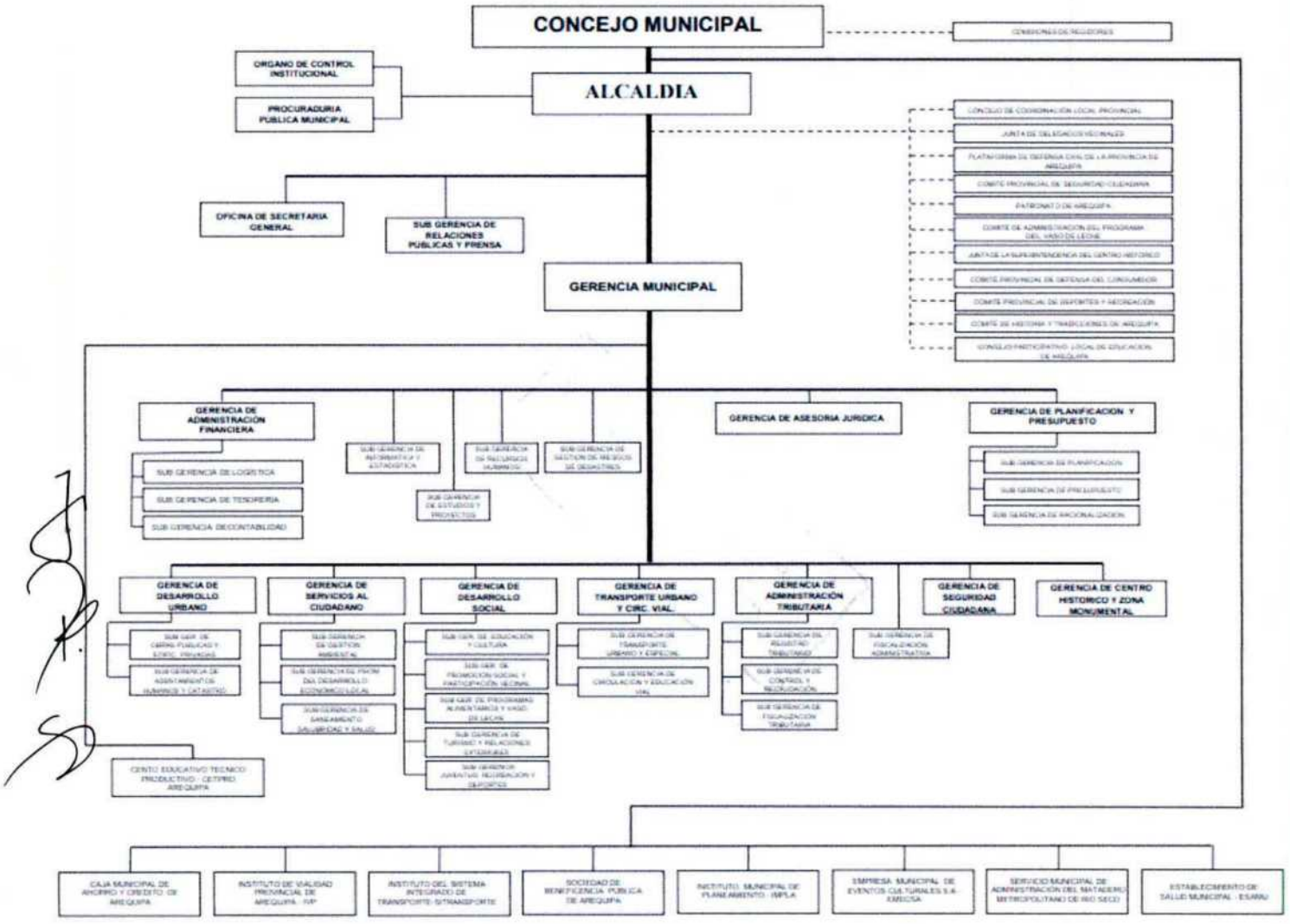
La Entidad representa al vecindario, promueve la adecuada prestación de los servicios públicos locales, fomenta el bienestar de los vecinos y el desarrollo integral, armónico y sutentable. Son fines de la Entidad:

1. Conducir, promover y fomentar el desarrollo socio-económico integral, sostenible y armónico de la provincia de Arequipa, considerando los procesos de gestión del riesgo de desastres en forma transversal;
2. Promover el bienestar del ciudadano con la adecuada prestación de los servicios públicos locales que satisfagan sus necesidades vitales de salubridad, vivienda, abastecimiento, seguridad, cultura, recreación, transporte y comunicaciones;
3. Representar política y organizacionalmente a los vecinos en el Gobierno Local, mediante programas de participación comunal y el ejercicio del derecho de petición.
4. Desarrollar programas sociales garantizando el ejercicio pleno de los derechos y la igualdad de oportunidades de sus habitantes;
5. Promover el desarrollo económico local, mediante el impulso y dinamización de la actividad empresarial de la Micro y Pequeña Empresa-MYPE, de acuerdo con las normas y políticas regionales y nacionales.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL AREQUIPA

A continuación, se muestra la estructura orgánica gráfica de la entidad:

Estructura Orgánica



Fuente: Reglamento de Organización y Funciones aprobado con Ordenanza Municipal n.° 810 de 28 de mayo de 2013, modificado por Ordenanza Municipal n.° 936 de 7 de octubre de 2015.

1.5. Notificación de las desviaciones de cumplimiento

En aplicación de las Normas Generales de Control Gubernamental, aprobadas con Resolución de Contraloría n.° 295-2021-CG de 23 de diciembre de 2021, la Directiva n.° 001-2022-CG/NORM "Auditoría de Cumplimiento" y el Manual de Auditoría de Cumplimiento, ambos aprobados mediante Resolución de Contraloría n.° 001-2022-CG de 7 de enero de 2022 y modificatorias, así como al marco normativo que regula la notificación electrónica emitida por la Contraloría, se cumplió con el procedimiento de notificación de las desviaciones de cumplimiento a las personas comprendidas en los hechos observados a fin que formulen sus comentarios o aclaraciones.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL ORGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL AREQUIPA

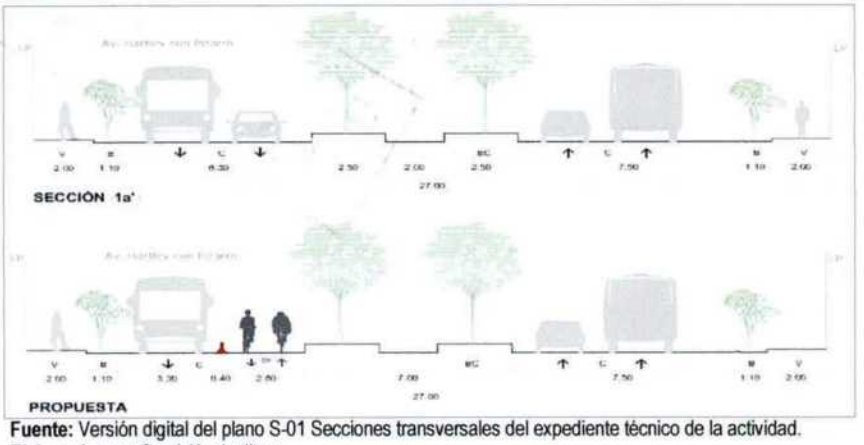
1.6. Aspectos relevantes

Durante el desarrollo de la auditoría de cumplimiento, se identificó un (1) aspecto relevante que la comisión auditora considera importante revelar, con la finalidad de dar a conocer los hechos, acciones o circunstancias que por su naturaleza e implicancia, tiene relación con el expediente técnico de la actividad.

Expediente técnico de la actividad al incluir la tipología de intervención ciclovial segregada, consideró la disminución del número de carriles en vías con alto tránsito

La Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado ha establecido, en su subtítulo anchos mínimos y recomendados, del numeral 3.1 Principios de diseño de la infraestructura, la posibilidad de disminuir el número de carriles vehiculares, tomando el carril de la extrema derecha cuando el espacio sobrante de los carriles vehiculares, después de una redistribución de los anchos de la vía, no garantice el ancho mínimo de la ciclovía y su espacio de confinamiento[1]. En ese contexto, con la finalidad de generar superficies aptas para la infraestructura ciclovial (ciclovías segregadas y espacio de confinamiento), la red ciclovial del expediente técnico[2] de la actividad determinó redistribuir el espacio vial de algunas calles y avenidas, disminuyendo su número de carriles vehiculares; a continuación, se muestran algunos ejemplos de cómo el expediente técnico de la actividad redujo el número de carriles vehiculares y redistribuyó el espacio vial de las vías existentes:

Imagen n.° 1
Disminución del número de carriles vehiculares para ciclovía segregada en avenida Hartley

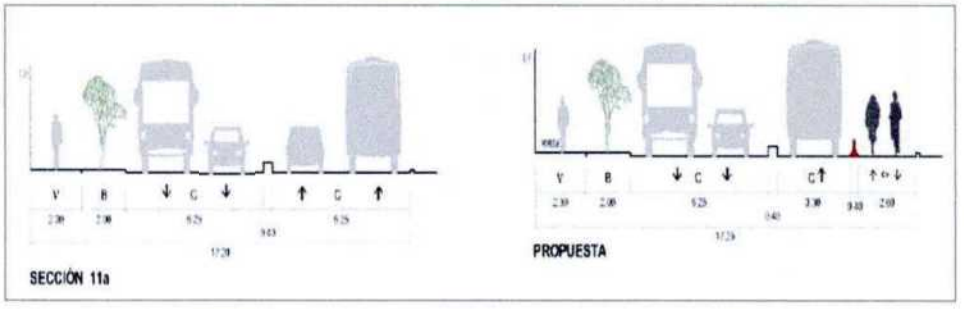


Fuente: Versión digital del plano S-01 Secciones transversales del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

[1] Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 publicada en el Diario Oficial El Peruano el 13 de octubre de 2020.
*"**3.1 Principios de diseño de la infraestructura***
(...)
Anchos mínimos y recomendados
(...).
Existe una serie de toma de decisiones durante la redistribución del ancho de la vía para otorgar espacio a la infraestructura ciclovial:
a) Cuando se presenten carriles vehiculares con anchos mayores a la medida mínima de circulación vehicular (2.70 m en calles colectoras y a 3.00 m en arteriales) se recomienda reducir el ancho de los carriles vehiculares a esta medida mínima para que el espacio restante se destine a la ciclovía. Si el espacio sobrante de los carriles vehiculares actuales no garantiza el ancho mínimo de la ciclovía y del espacio de confinamiento, entonces se deberá tomar en su totalidad el carril de la extrema derecha.
b) En caso de que se deba restar un carril de circulación vehicular para destinarlo a la ciclovía, no es recomendable que solo se otorgue el ancho mínimo a la ciclovía y el restante se reparta entre los carriles vehiculares restantes, pues esto generará tener carriles vehiculares más amplios en donde se pueden generar altas velocidades y ocasionar un siniestro de tránsito. En este caso se recomienda tomar en su totalidad el carril de la extrema derecha, sin alterar la configuración de los carriles vehiculares restantes." (Subrayado es nuestro).

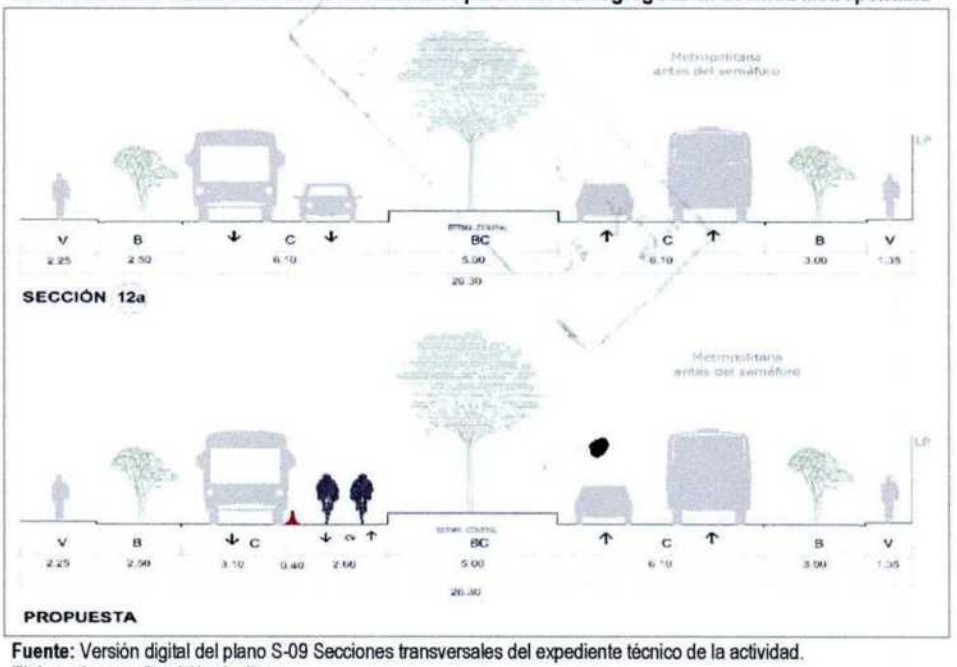
[2] Aprobado mediante Resolución Gerencial n.° 001-2021-MPA/GCHZM de 9 de marzo de 2021.

Imagen n.° 2
Disminución del número de carriles vehiculares para ciclovía segregada en avenida Villa Hermosa



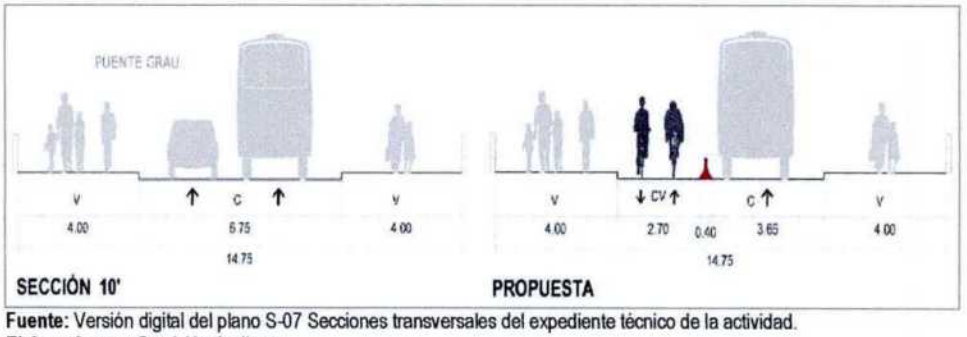
Fuente: Versión digital del plano S-08 Secciones transversales del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n° 3
Disminución del número de carriles vehiculares para ciclovía segregada en avenida Metropolitana



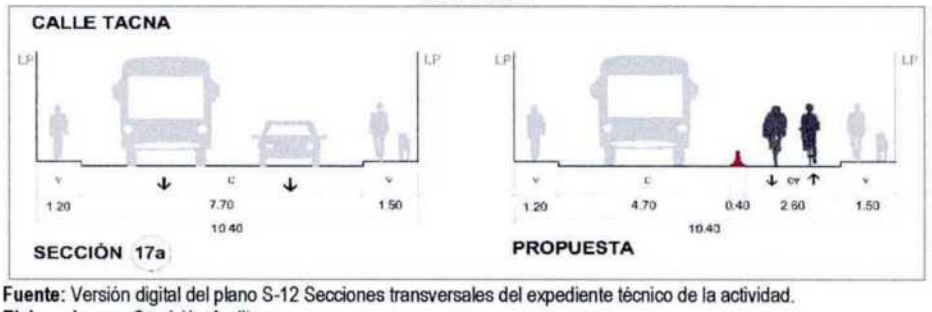
Fuente: Versión digital del plano S-09 Secciones transversales del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n° 4
Disminución del número de carriles vehiculares para ciclovía segregada en Puente Grau



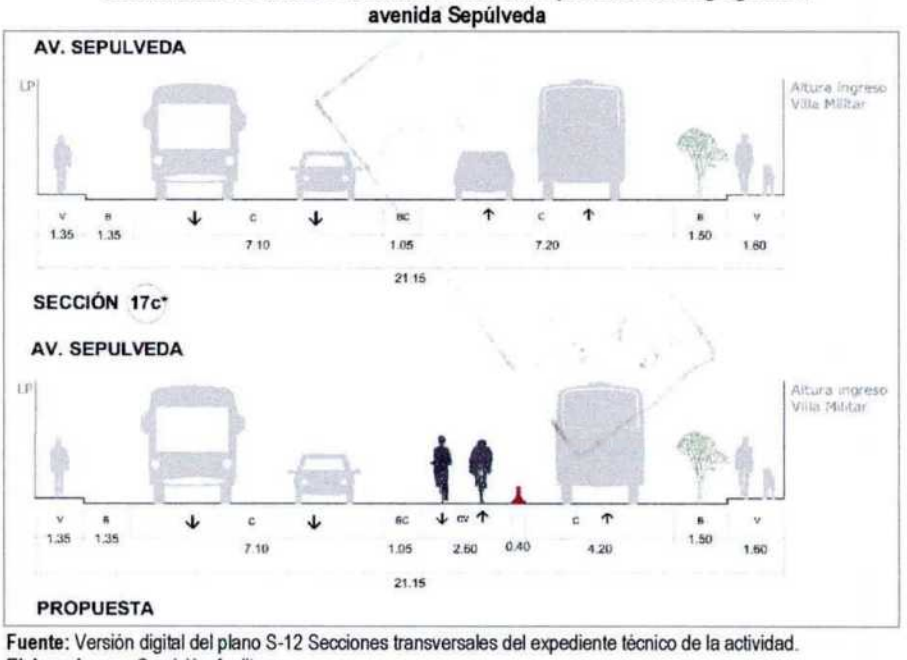
Fuente: Versión digital del plano S-07 Secciones transversales del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n.° 5
Disminución del número de carriles vehiculares para ciclovía segregada en calle Tacna



Fuente: Versión digital del plano S-12 Secciones transversales del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n° 6
Disminución del número de carriles vehiculares para ciclovía segregada en avenida Sepúlveda



Fuente: Versión digital del plano S-12 Secciones transversales del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Cuadro n.° 1
Vías arteriales o colectoras del expediente técnico de la actividad con disminución del número de carriles vehiculares

Expediente técnico de la actividad					Clasificación vial
Vía Calle y/o avenida	**Desde** Calle y/o avenida	**Hasta** Calle y/o avenida	**Sentido del tránsito**	**Reducción del número de carriles**	Según PDM
Parra	Salaverry	Ronda Tarapacá	Bajada	De 2 carriles a 1 carril	Arterial
Parra	Puente Bolivar	GD Agro Distribuidora	Bajada	De 2 carriles a 1 carril	Arterial
Villa Hermosa*	27 de noviembre	José Olaya	Subida	De 2 carriles a 1 carril	Expresa*
Metropolitana*	Rimac	Torrico	Bajada	De 2 carriles a 1 carril	Expresa*
Puente Grau	Villalba	Óvalo Grau	Subida	De 2 carriles a 1 carril	Arterial
Hartley	Parque 7 de agosto	Dolores	Bajada	De 2 carriles a 1 carril	Colectora
Tacna	Goyeneche	Puente Arnao	Subida	De 2 carriles a 1 carril	Colectora
Sepúlveda	Puente Arnao	Plaza Umachiri	Subida	De 2 carriles a 1 carril	Colectora

(*) La Guía estableció la prohibición del tránsito de bicicletas en vías expresas no siendo factible la implementación de infraestructura ciclovial en ellas.
Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
ORGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL
AREQUIPA

No obstante, la decisión de eliminar un carril vehicular en las vías pertenecientes a la red ciclovial del expediente técnico de la actividad, requiere un análisis de afectación del tránsito de vehículos motorizados tanto del servicio público como del privado, sobre todo en vías que soportan alto tráfico vehicular como las vías arteriales y colectoras de la ciudad de Arequipa, conforme a lo señalado por el especialista técnico de la comisión auditora mediante Informe Técnico n.° 003-2023-CG/OC0353-JVF de 31 de octubre de 2023. De similar opinión es la actual Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial de la Entidad, la que mediante Oficio n.° 1395-2023-MPA/GTUCV de 19 de setiembre de 2023, ante el requerimiento[3] de esta comisión auditora, indicó lo siguiente:

> *"En lo que concierne a la reducción de carriles vehiculares para la implementación de infraestructura de ciclovías en vías de alto flujo vehicular, la GTUCV opina que no es factible esta reducción, a razón de la alta congestión vehicular que una reducción de carriles genera, con mayor énfasis de vías principales de la ciudad, que son vías arteriales y colectoras de importante interconexión vial."*

Conviene traer a colación que, previo a la aprobación del expediente técnico de la actividad, Rubén Ricardo Lira Torres, gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial mediante Informe n.° 21-2021-MPA-GTUCV recibido por la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental el 18 de enero de 2021, realizó diversas observaciones con respecto al expediente técnico de la actividad, entre ellas, que la reducción de carriles vehiculares generaría gran congestión vehicular afectando el transporte público y privado, conforme a lo siguiente:

> *"**3. ANÁLISIS DE LA SOLICITUD***
> *(...)*
> ***3.5** A continuación se detalla los recorridos de los ejes viales y la interferencia con los recorridos de las rutas del Sistema Integrado de Transporte.*
> ***Eje 1:***
> ***Av. Pizarro - Lambramani - Paucarpata - Octavio Muñoz Najar - Ca. Nueva - Plaza 5 de agosto***
> - *La sección vial de la Av. Hartley, en 01 sentido se reduce de 02 a 01 carril vehicular, reducción que impactará la movilidad en la zona, generando congestión vehicular.*

> *(...)*
> ***Eje 3:***
> ***Vía conectora Hartley – Ca. Santa Catalina***
> - *La Av. Hartley ve reducida su sección vial para el transporte público y privado.*

> *(...)*
> ***Eje 4:***
> ***Av. Goyeneche – Ca. Tacna – Av. Sepúlveda***
> - *(...)*
> - *En la Av. Sepúlveda, la reducción de carriles vehiculares implicaría alta congestión vehicular en la zona.*

> ***Eje 5:***
> ***Av. Ejército – Puente Grau – Av. Juan de la Torre***

[3] Mediante Oficio n.° 077-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 13 de setiembre de 2023, la comisión auditora realizó, a la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial de la Entidad, la siguiente consulta:
"a. Confirme si es factible la eliminación de un carril vehicular en vías de dos carriles del mismo sentido o de sentidos contrarios catalogadas como arteriales, colectoras y locales según el Plan de Vías del Plan de Desarrollo Metropolitano 2016-2025, tomando en cuenta que estas soportan una gran cantidad de tráfico vehicular y que según el Anexo A Glosario de Términos de la norma CE.010 Pavimentos Urbanos, las vías colectoras sirven para llevar el tránsito de las vías locales a las arteriales.
(...)"

- *(...)*
- *En el Puente Grau, se reduce los carriles de 02 a 01 carril, siendo esta vía una conexión vial importante entre el centro y los distritos de Yanahuara, Cayma y Cerro Colorado, requiriendo 02 carriles vehiculares para esta vía.*

Eje 6:

Av. Villa Hermosa – Av. Metropolitana – Puente Bolívar – Av. Parra

- *(...)*
- *En la Av. Parra existe una amplia sección vial en la cual se puede contener la ciclovía propuesta, sin embargo, debe de analizarse las secciones donde se propone reducir los carriles vehiculares, por impactar con el tránsito en la zona.*

(...)

3.9 *Una de las características para la implementación de ciclovías permanentes en la ciudad debería ser el no reducir de 02 a 01 los carriles vehiculares, de ser así, las ciclovías deberán ser temporales, para su posterior restitución a su estado anterior, a razón de la restitución del parque automotor y el servicio de transporte público urbano.*

3.10 *Las secciones viales de la red vial de la ciudad de Arequipa, en su mayoría, no son capaces de albergar un carril de ciclovía sin que se afecte la movilidad de vehículos de transporte público y privado, con la puesta en marcha de la reactivación económica en el país, se irá regulando los volúmenes vehiculares tanto para el transporte privado a la par con la demanda de atención del servicio de transporte público de pasajeros (**Modo principal de movilidad de la ciudadanía arequipeña**).*

(...)

4. CONCLUSIONES

4.1 *Los ejes de ciclovías propuestas en el expediente técnico, no deben de manejar una afectación del Sistema de Transporte Público, modo principal movilidad de la ciudadanía arequipeña.*

4.2 *(...) en lo que respecta a la interferenia con la vías utilizadas para el servicio de transporte publico, se desprende que de los 08 ejes de ciclovias, podrían implementarse solo 6, debiendo desestimarse la implementacion de 02 ejes de ciclovias **(Eje 4: Av. Goyeneche – Ca. Tacna-Av. Sepulveda y Eje 5: Av. Ejercito-Puente Grau-Av. Juan de la Torre)** por ser altamente impactante para el servicio de transporte publico urbano de pasajeros.*

(...)

4.4 *En la ciudad de Arequipa, la característica principal de las secciones viales no debería contemplar el reducir de 02 a 01 los carriles vehiculares, para la propuesta presentada, existe varias vías que reducirían los carriles vehiculares, por lo que se entiende, las ciclovías deberán de ser temporales, para su posterior restitución a su estado anterior, a razón de la restitución del parque automotor y el servicio de transporte público urbano, debiendo analizar una posible ciclovía permanente, dependiendo de las interacciones vehículo – bicicleta – peatón que se manifiesten en la implementación.*

(...)

5. RECOMENDACIONES

5.1 *Se recomienda realizar los cambios respectivos en el expediente técnico, en lo que respecta a los ejes de implementación, considerando lo indicado en el numeral 4.2 del presente informe.*

(...)

Dichas observaciones fueron trasladadas a Julio César Aspilcueta Barbachán, coordinador de Planificación y Gestión Urbana de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, mediante Proveído n.° 000102-2021-MPA/GCHZM.aeza de 19 de enero de 2021 de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, el que, en respuesta a lo requerido, emitió el Informe

n.° 008-2021/MPA/GCHZM-JAB de 28 de enero de 2021, informe mediante el cual procedió a subsanar las observaciones previamente realizadas por Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, con respecto a la reducción de carriles vehiculares, precisó lo siguiente:

"III. ANÁLISIS

(...)

1. ***En Análisis de la solicitud, se indica que debe ponerse énfasis en no afectar el Sistema de transporte Público (principal modalidad de transporte), al reducir las secciones viales.***

   Estamos en completo acuerdo que la principal modalidad de movilidad urbana es el Sistema de Transporte Público; por ello, no se está afectando su circulación, puesto que en la mayoría de vías a utilizarse para la instalación de ciclovías, se está dejando la misma cantidad de carriles, cuya sección vial se ha racionalizado haciendo una redistribución del espacio, de tal manera que se está pasando de secciones de 3.50 m. a 3.00 m. o 2.70 m.

   (...)

3. ***En cuanto al recorrido de los ejes viales***

   Eje 1: Av. Pizarro - Lambramani - Paucarpata - Muñoz Najar - Calle Nueva – Pza. 15 de agosto

   - *En la Av. Hartley: La reducción de un carril se ha realizado en el sentido donde la demanda del tráfico es menor, de tal forma de mantener operativo 3 carriles y no solo dos, si la ciclovía se hubiera ubicado a ambos lados de la berma central.*

   (...)

   Eje 3: Vía Conectora Hartley – Santa Catalina

   - *En la Av. Hartley: La reducción de un carril se ha realizado en el sentido donde la demanda del tráfico es menor, de tal forma de mantener operativo 3 carriles sin afectar al Transporte Público en sus dos direcciones. El vehículo privado podrá, si fuera necesario, optar libremente por otro trayecto en caso de congestión vehicular, según el principio de "evaporación del tráfico".*

   (...)

   Eje 4: Av. Goyeneche – Calle Tacna – Av. Sepúlveda

   (...)

   - *Av. Sepúlveda: La reducción de un carril se ha realizado en el sentido donde la demanda del tráfico es menor, de tal forma de mantener operativo 3 carriles sin afectar el Transporte Público en sus dos direcciones. El vehículo privado podrá, si fuera necesario, optar libremente por otro trayecto en caso de congestión vehicular, según el principio de "evaporación del tráfico".*

   Eje 5: Av. Ejército – Pte. Grau – Av. J. de la Torre

   (...)

   - *Puente Graú: (...) se concluye que la congestión en horas punta obedece, no a la presencia de esta, sino, al hecho de que el transporte público y los taxis, usan esta vía como "paradero" (...).*

     En caso de una emergencia, que obligue al paso de una ambulancia, vehículos policiales o de bomberos, la sección de la ciclovía tendrá 2.70 m, de tal forma que permita el paso eventual de este tipo de vehículos. (...).

   Eje 6: Av. Villa Hermosa – Av. Metropolitana – Pte. Bolívar – Av. Parra

   - *Aquí no existe ninguna objeción con la propuesta.*

   (...)

7. ***En cuanto a la reducción de carriles vehiculares de 02 a 01, por la implementación de ciclovías***

   Solo en los casos de la Av. Hartley y Sepúlveda, se ha procedido a reducir un carril vehicular en el mismo sentido, dejando el otro para el Transporte Público. Esto se ha realizado tomando en cuenta el sentido de la dirección con menor tráfico vehicular y público. (...)

   (...)

IV. CONCLUSIONES

1. *La implementación de la Red de ciclovías Temporales, no afectará al sistema de Transporte Público, por ser la principal modalidad de movilidad urbana de la población.*

(...)

Sin embargo, lejos de subsanar las observaciones de orden técnico, las justificó, señalando a criterio suyo, que la reducción de un carril vehicular en las avenidas Hartley y Sepúlveda y en el Puente Grau de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad, no afecta el sistema de transporte público, pues esta se realizó en la dirección de menor tráfico, asimismo, el transporte privado podría optar por otros trayectos. Sobre este aspecto, podemos mencionar sin duda alguna, que la reducción de un carril vehicular en vías que solo contaban con dos carriles vehiculares, afectaría su capacidad vial, viéndose reducida a la mitad.

Seguidamente, el levantamiento de observaciones del coordinador de Planificación y Gestión Urbana de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, fue trasladado a la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial mediante Memorando n.° 046-2021-MPA/GCHZM recibido el 1 de febrero de 2021; en atención de ello, Rubén Ricardo Lira Torres, gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial, emitió opinión favorable al expediente técnico de la actividad con el Informe n.° 70-2021-MPA-GTUCV recibido por la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental el 8 de febrero de 2021:

*"**3. CONCLUSIONES***

*Habiendo revisado los expedientes de la referencia (...) esta gerencia **opina Favorablemente con respecto al proyecto "Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Arequipa"**, en función a lo siguiente:*

3.1 Se han subsanado las observaciones presentadas en materia de reducción de carriles vehiculares, considerando carriles compartidos con la ciclovía.

(...)"

Nótese que la conclusión 3.1 del Informe n.° 70-2021-MPA-GTUCV que otorgó opinión favorable al expediente técnico de la actividad, hace referencia a que la observación sobre la reducción de carriles vehiculares fue subsanada considerando carriles compartidos con la ciclovía, contrariamente a lo justificado por el coordinador de Planificación y Gestión Urbana de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, quien señaló que la reducción de un carril vehicular no afecta el sistema de transporte público y que el transporte privado podría optar por otros trayectos. Es decir, mientras que para la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial no se reducirían carriles vehiculares pues se considerarían carriles compartidos, para la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental la disminución de carriles vehiculares era inevitable pero no se llegaría a afectar el transporte motorizado.

Podemos afirmar que los carriles compartidos, mencionados por la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, son vías compartidas que, tienen superficie de uso compartida tanto por el

tránsito de bicicletas como por el de vehículos motorizados sin que ello involucre su segregación, concretamente implica la instalación de ciclocarriles (carriles de una calzada que han sido señalizados para permitir la circulación compartida de los ciclos y vehículos automotores[4]) que permitirían mantener el número de carriles vehiculares en su diseño original, solución que no se corresponde con la disminución del número de carriles vehiculares planteada por la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental.

Si bien en el Informe n.° 70-2021-MPA-GTUCV de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial se ofreció una opinión favorable al expediente técnico de la actividad, en dicho documento no se evidencia pronunciamiento expreso en relación a la reducción de carriles vehiculares en las avenidas Hartley y Sepúlveda y en el Puente Grau, entre otras vías de la red ciclovial, pues tal gerencia concluyó que la observación fue subsanada al considerar la inclusión de carriles compartidos como solución técnica. En ese sentido, y atendiendo a las observaciones de Rubén Ricardo Lira Torres, gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial expuestas en el Informe n.° 21-2021-MPA-GTUCV de 18 de enero de 2021, y a la opinión de la actual Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial de la Entidad, presentada en el Oficio n.° 1395-2023-MPA/GTUCV de 19 de setiembre de 2023, se concluye que las siguientes vías no eran susceptibles de intervención con infraestructura ciclovial segregada:

Cuadro n.° 2
Vías con disminución del número de carriles vehiculares en expediente técnico de la actividad

Expediente técnico de la actividad				Clasificación vial Según PDM	¿La disminución del número de carriles vehiculares era viable?
Vía Calle y/o avenida	**Desde** Calle y/o avenida	**Hasta** Calle y/o avenida	**Reducción del número de carriles**		
Parra	Salaverry	Ronda Tarapacá	De 2 carriles a 1 carril	Arterial	No
Parra	Puente Bolívar	GD Agro Distribuidora	De 2 carriles a 1 carril	Arterial	No
Villa Hermosa*	27 de noviembre	José Olaya	De 2 carriles a 1 carril	Expresa*	No
Metropolitana*	Rímac	Torrico	De 2 carriles a 1 carril	Expresa*	No
Puente Grau	Villalba	Óvalo Grau	De 2 carriles a 1 carril	Arterial	No
Hartley	Parque 7 de agosto	Dolores	De 2 carriles a 1 carril	Colectora	No
Tacna	Goyeneche	Puente Arnao	De 2 carriles a 1 carril	Colectora	No
Sepúlveda	Puente Arnao	Plaza Umachiri	De 2 carriles a 1 carril	Colectora	No

(*) Como se mencionó anteriormente, la Guía estableció la prohibición del tránsito de bicicletas en vías expresas no siendo factible la implementación de infraestructura ciclovial en ellas.
Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

II. DEFICIENCIAS DE CONTROL INTERNO

Teniendo en cuenta la naturaleza de la materia de control la comisión auditora no ha realizado la evaluación del diseño, implementación y efectividad del control interno a la misma.

[4] Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo n.° 033-2001-MTC publicado en el Diario Oficial El Peruano el 24 de julio de 2021 y modificado con Decreto Supremo n.° 012-2020-MTC publicado en el Diario Oficial El Peruano el 3 de junio de 2020.
*"**Artículo 2. Definiciones***
Para los fines del presente Reglamento se entiende por:
(...)
Ciclocarril: Carril de una calzada conformada por uno o más de un carril que ha sido señalizado, de acuerdo a las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para permitir la circulación compartida de los ciclos y vehículos automotores, los cuales deben circular a una velocidad máxima de 30km/h.
(...)" (El Subrayado es nuestro).

III. OBSERVACIÓN

EXPEDIENTE TÉCNICO DE LA ACTIVIDAD PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE RED CICLOVIAL EN LA PROVINCIA DE AREQUIPA Y SU MODIFICACIÓN, NO CONTÓ CON LA TOTALIDAD DE OPINIONES TÉCNICAS EXIGIDAS, INCORPORÓ EN EL TRAZO DE LA RED CICLOVIAL A VÍAS EXPRESAS Y CARRETERAS EN LAS QUE SE PROHÍBE EL TRÁNSITO DE BICICLETAS, AGREGÓ TIPOLOGÍA DE INTERVENCIÓN CICLOVIAL SEGREGADA EN VÍAS COMPARTIDAS DEL CENTRO HISTÓRICO Y ZONA MONUMENTAL, CONSIDERÓ REDUCIR EL ESPACIO VEHICULAR EN VÍAS DE SECCIÓN TRANSVERSAL INSUFICIENTE Y LOS TRAMOS VIABLES RESTANTES DEL TRAZO DE LA RED CICLOVIAL, NO GARANTIZARON LA COHERENCIA NECESARIA PARA ESTABLECER UNA RED CICLOVIAL, LO QUE GENERÓ PERJUICIO ECONÓMICO A LA ENTIDAD AL ASUMIR OBLIGACIONES CONTRACTUALES ASCENDENTES A S/ 727 133,17.

De la evaluación y análisis efectuado a la documentación e información relacionada con la implementación de la red ciclovial en la ciudad de Arequipa, se ha identificado que gerentes de Centro Histórico y Zona Monumental, la gerenta de Desarrollo Urbano, el gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial, el coordinador de Planificación y Gestión Urbana, el abogado de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, así como el supervisor de la ejecución del expediente técnico de la actividad, desplegaron actos que propiciaron la aprobación y modificación del expediente técnico de la actividad; no obstante, que el trazo de la red ciclovial de dicho expediente consideró la implementación de infraestructura ciclovial en vías expresas del Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM) de la provincia de Arequipa y en vías pertenecientes al Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), contraviniendo con ello disposiciones sobre la prohibición del tránsito de bicicletas y la seguridad vial dentro del planeamiento de la red ciclovial, establecidas en la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, aprobada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Por otra parte, en la red ciclovial del expediente técnico de la actividad, se consideró la instalación de ciclovías segregadas en calles del Centro Histórico y Zona Monumental de la provincia de Arequipa, omitiendo el hecho de que, por disposiciones internas de la propia Entidad, solo se permitían vías compartidas en las que el uso de la vía sería simultáneo entre bicicletas y vehículos motorizados.

De otro lado, en diversas calles y avenidas de la provincia de Arequipa, se consideró la reducción del espacio vehicular, recortando el ancho de su sección transversal y destinando el espacio restante a la infraestructura ciclovial; sin embargo, el espacio vehicular se redujo a dimensiones por debajo del mínimo permitido por la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, afectando con ello, la circulación del servicio motorizado público y privado.

Asimismo, para la inclusión de infraestructura ciclovial en el sistema vial de la provincia de Arequipa, era necesaria la opinión favorable de los entes técnicos competentes de la Entidad según lo estipulado en sus ordenanzas municipales, no obstante, un significativo número de vías de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad, no se encontraban incluidas en la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa ni siguieron el procedimiento para su inclusión, a ello se suma que algunas de las vías que no contaban con opinión favorable, presentaban deficiencias técnicas en el trazo de su red ciclovial e insuficiente sección transversal para albergar infraestructura ciclovial segregada, haciendo que en estas vías sea inaplicable la implementación de infraestructura ciclovial.

En adición a ello, para la aprobación de la modificación del expediente técnico de la actividad, únicamente se contó con pronunciamientos emitidos por servidores de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, pese a que, según el procedimiento interno establecido por la Entidad para la validación de la propuesta final del expediente técnico de la citada actividad, era necesario el pronunciamiento de la Gerencia de Desarrollo Urbano y de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial.

Que finalmente los tramos viables restantes del trazo de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad en los que era viable la implementación de infraestructura ciclovial, no garantizaron la coherencia necesaria de su red para establecer un sistema de transporte sostenible no motorizado en la provincia de Arequipa.

Lo antes expuesto soslayó el alcance del numeral 8 del artículo 195° de la Constitución Política del Perú; inobservó el artículo 3°, el numeral 7.1 del artículo 7° y el inciso k) del numeral 17.1 del artículo 17° de la Ley n.° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; asimismo, vulneró lo dispuesto en los artículos IV y VIII, artículo 32°, e, inciso 2.2 del numeral 2 del artículo 73° de la Ley n.° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades; de igual modo, infringió lo dispuesto en el artículo 1° y en los incisos b) y c) del artículo 2° de la Ley n.° 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible; así como también, contravino lo establecido en el numeral 5.1 del artículo 5°, numeral 6.2 del artículo 6°, y literales a) y b) del artículo 10° de la Ley n.° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. Por otra parte, inaplicó los incisos 5 y 6 del numeral 2.1 del artículo 2°, el numeral 13.1 del artículo 13° y el artículo 20° del Decreto Legislativo n.° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público; y, a su vez, incumplió lo señalado en los numerales 3.1 y 3.2 del artículo 3° 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.

Por otra parte, soslayó lo dispuesto en el artículo 8° del Decreto Supremo n.° 011-2006-VIVIENDA, Norma Técnica GH.020; los literales a), b) y c) del artículo 4°, y, artículo 15° del Decreto Supremo n.° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial. De otro lado, inobservó el artículo 1° y el contenido del Anexo (Red Vial Nacional: Ruta PE-34 C, Red Vial Departamental o Regional: Ruta AR-116, y, Red Vial Vecinal o Rural: Ruta AR-748) del Decreto Supremo n.° 011-2016-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC; así también, vulneró los numerales 19.1 y 19.2 del artículo 19° del 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 y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial.

Así también, soslayó los lineamientos establecidos en la Sección n.° 2 (Planificación), Sección n.° 3 (Diseño y dimensionamiento), y, Sección n.° 4 (Operación y monitoreo) de la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02; inobservó el numeral 2 del Título V (Sistema Vial) de la Ordenanza Municipal n.° 961 de la Entidad, *Aprobación del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025*; de igual modo, el numeral 3.1 del artículo 3°, el artículo 4°, y los numerales 7.1 y 7.2 de la Ordenanza Municipal n.° 1183 de la Entidad, *Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la Provincia de Arequipa*; y, el artículo 1°, los numerales 3.1 y 3.2 del artículo 3° de la Ordenanza Municipal

n.° 1191 de la Entidad, *Ordenanza de la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa.*

Las acciones desplegadas por los servidores involucrados habrían propiciado la generación de perjuicio económico a la Entidad al asumir dicha entidad obligaciones contractuales ascendentes a S/ 727 133,17.

Los hechos descritos son detallados a continuación:

1. Marco normativo general

1.1 De las normas nacionales que regulan el uso de la bicicleta, el diseño y construcción de su infraestructura

Mediante Ley n.° 29593, *Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible*[5], se declaró de interés nacional el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible, seguro, popular, ecológico, económico y saludable, estableciendo que los gobiernos locales promuevan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en sus planes directores de transporte y en sus planes de ordenamiento territorial, proveer las condiciones de seguridad vial y ciudadana para el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible y seguro.

De igual modo, con Ley n.° 30936, *Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible*[6], se estableció de interés nacional y necesidad pública la adecuación progresiva (a nivel nacional, regional y local) de la infraestructura urbana y de transporte existente, para facilitar la utilización de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente, a efectos de establecer medidas de promoción y regulación del uso de la bicicleta que coadyuven con la preservación del ambiente, procurando, a su vez, la interconectividad de las ciclovías que involucren gobiernos locales contiguos, bajo responsabilidad; en tal marco, como parte del dimensionamiento de tal norma y, en preservación de la seguridad del público usuario, se estableció como derechos de los ciclistas, entre otros, el transitar por las vías públicas del país con respeto y seguridad, así como también, disponer de vías de circulación preferente dentro de las ciudades.

Asimismo, en dicho contexto, se publicó el Decreto Supremo n.° 012-2020-MTC[7], mediante el cual se aprobó el reglamento de la Ley n.° 30936, norma de desarrollo legal que estableció, entre otros aspectos, que los gobiernos locales –en el marco de sus objetivos y acciones estratégicas institucionales– deben considerar la construcción y adecuación de infraestructura ciclovial, la cual debe priorizar la satisfacción de las condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad, tanto de peatones como de ciclistas, siempre en el marco de la interconectividad de la infraestructura ciclovial con los sistemas integrados de transporte, a efectos de garantizar el desplazamiento seguro del público usuario.

[5] Publicada en el Diario Oficial El Peruano el 8 de octubre de 2010.
[6] Publicada en el Diario Oficial El Peruano el 24 de abril de 2019.
[7] 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*, aprobado el 3 de junio de 2020, publicado el 3 de junio de 2020, vigente desde el 4 de junio de 2020.

De otro lado, mediante Decreto Supremo n.° 005-2014-VIVIENDA[8] se incorporó al Reglamento Nacional de Edificaciones[9], la Norma Técnica CE.030, *Obras Especiales y Complementarias*, la que estableció los lineamientos técnicos mínimos para el diseño y construcción de infraestructura para bicicletas[10].

1.2 De las normas municipales de adecuación de infraestructura vial y estructuración de la red ciclovial

La Entidad mediante Ordenanza Municipal n.° 1183, **(Apéndice n.° 4)** *Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la provincia de Arequipa*, de 21 de mayo de 2020, declaró diversas vías de la provincia de Arequipa como vías compartidas, segregadas, exceptuadas temporalmente, restringidas y exceptuadas por exclusividad peatonal[11]; a su vez, definió criterios para la implementación progresiva de ciclovías y vías compartidas, reguló el uso de bicicletas en el Centro Histórico y Zona Monumental, estableció el procedimiento para la implementación de ciclovías y vías compartidas, entre otros alcances relacionados con la promoción del uso de la bicicleta en la provincia de Arequipa.

En el mismo contexto, mediante Ordenanza Municipal n.° 1191 **(Apéndice n.° 4)**, *Ordenanza de la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa*, de 31 de julio de 2020, la Entidad estableció el esquema de la red de infraestructura de ciclovías metropolitanas de Arequipa, categorizándola en siete tipos de ciclovías (troncales, complementarias, circunvalación central, circunvalación periférica, circunvalación alterna, recreativa y conectoras) con una longitud total de 127,92 km; dispuso, además, que la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, el Instituto Municipal de Planeamiento (IMPLA), el Instituto del Sistema Integrado de Transporte (Sitransporte), así como la Gerencia del Centro Histórico y Zona Monumental, *"lideren las acciones, proyectos, planes, programas y estrategias de la movilidad urbana sostenible y la promoción de la*

---

8 Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 9 de mayo de 2014.

9 Aprobado mediante Decreto Supremo n.° 011-2006-VIVIENDA, norma publicada en el Diario Oficial El Peruano el 8 de mayo de 2006 y sus anexos, publicados los días 8, 9, 10 y 11 de junio de 2006.

10 *"**1. GENERALIDADES.***
(...) la bicicleta se ha convertido en un medio de transporte económico, sano y eficiente. El fomento del transporte en bicicleta a partir de lineamientos técnicos claros, ayudará a generar una nueva forma de vida en las personas, mucho más saludable para la comunidad y respetuosa con el medio ambiente".

11 ***4.1.- Vías compartidas en el ámbito del Centro Histórico y Zona Monumental:***
- *Norte a Sur: Calles Herrera Ballón, Corbacho, Calle Nueva, San Pedro, Colón, Pizarro, Leticia, Quinta Romaña, Peral, Perú, Rivero, Pasaje Veliz, Pièrola, Pasaje Desaguadero, San Francisco, Portal de Flores, Portal de San Agustín, Álvarez Thomas, La Merced en su cuarta y quinta cuadra, Paz Soldán, Av. Luna Pizarro, Lima, Apurímac, Pasaje del Solar, Las Mercedes;*
- *Este a Oeste: Filtro tercera cuadra, Pasaje el Filtro, Pasaje Violín, Pasaje Los Cristales, Pasaje Bayoneta, Pasaje Tejada, Melgar, Zela, Los Cedros, Pasaje Santa Rosa, Santa Marta, Ugarte primera, segunda, tercera y cuarta cuadra, Av. Siglo XX, San José, Ugarte primera, segunda, tercera y cuarta cuadra, Octavio Muñoz Najar, San Agustín primera y segunda cuadra, Santo Domingo, General Morán, Portal de la Municipalidad, Frente de la Catedral, Puente Bolognesi, Beaterio, Deán Valdivia, Palacio Viejo primera, segunda, tercera y cuarta cuadra, San Camilo, Consuelo primera, segunda, tercera y cuarta cuadra, Pasaje Chili, Víctor Lira primera y segunda cuadra, Alto de la Luna, Tristán primera y segunda cuadra, Pasaje Cusco y Cusco, 2 de Mayo primera, segunda, tercera y cuarta cuadra, Av. Garci Carbajal primera, segunda, tercera y cuarta cuadra, 28 de Julio tercera cuadra, Echeverría, Av. Olímpica, Junín, García Calderón, Toribio Ureta, Salaverry (Vallecito) y Pasaje Ibáñez.*

4.2.- Vías segregadas: *Santa Catalina y La Merced primera, segunda y tercera cuadra, Jerusalén y San Juan de Dios*

4.3.- Vías exceptuadas temporalmente por riesgo vehicular: *Calle Bolívar, Sucre, Villalba, Cruz Verde, Av. La Paz, Don Bosco, Av. Ayacucho, Puente Grau, 28 de Julio primera, segunda, cuarta y quinta cuadra, Av. Goyeneche, Av. Jorge Chávez, Av. Salaverry, Av. La Marina, Av. Juan de la Torre.*

4.4.- Vías restringidas por pendientes de riesgo: *Calle Zela, quinta cuadra de la calle Ugarte, quinta cuadra de la Calle Moral, tercera cuadra de la Calle San Agustín, quinta cuadra de la Calle Palacio Viejo, quinta cuadra de la Calle Consuelo, las cuales podrán ser cruzadas transportando la bicicleta a pie.*

4.5.- Vías exceptuadas por ser exclusivamente peatonal: *las cuatro cuadras de la Calle Mercaderes, las cuales podrán ser cruzadas transportando la bicicleta a pie".*

red ciclista en el área metropolitana de Arequipa"[12], y, encargó a la Subgerencia de Circulación y Educación Vial, a la Gerencia de Seguridad Ciudadana, y, a la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, la implementación de ciclovías temporales con un carácter promocional y de seguridad al ciclista en el proceso de reactivación económica de la ciudad por la pandemia por COVID-19.

1.3 De las normas nacionales que establecen medidas para la implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado

A fin de permitir que las municipalidades provinciales implementen, en sus jurisdicciones, sistemas de transporte sostenible no motorizado, mediante acciones de adecuación y/o mantenimiento de sus elementos en la sección vial, se aprobó el Decreto de Urgencia n.° 101-2020, *Decreto de Urgencia que establece medidas complementarias en materia económica y financiera para que las municipalidades provinciales implementen sistemas de transporte sostenible no motorizado y dicta otras medidas*[13], mediante el cual se autorizó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones realizar transferencias financieras a favor de determinadas municipalidades provinciales; siendo que, para el caso de la Entidad, la transferencia financiera se materializó a través de la aprobación de la Resolución Ministerial n.° 0837-2020-MTC/01.02[14], con la cual se aprobó una transferencia de S/ 2 096 165,60 (dos millones noventa y seis mil ciento sesenta y cinco con 60/100 soles).

Asimismo, en el marco de lo dispuesto en el artículo 3°[15] del Decreto de Urgencia n.° 101-2020, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitió la Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02[16] mediante la que se aprobó la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, en adelante la "Guía", documento técnico que contiene los lineamientos, criterios, condiciones y procedimientos para la adecuación y/o mantenimiento de los elementos de la sección vial para la implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado, a ser implementados por las municipalidades provinciales, en sus respectivas jurisdicciones.

2. Aprobación y modificación del expediente técnico de la actividad para la implementación de una red ciclovial en la ciudad de Arequipa

2.1 De la aprobación del expediente técnico de la actividad

De manera posterior a la aprobación de la Guía y a la transferencia financiera por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la implementación de un sistema de transporte no motorizado en Arequipa, se tiene que, mediante Proveído n.° 002804-2020-MPA/GM de 27 de noviembre de 2020[17] **(Apéndice n.° 5)**, la Gerencia

---

[12] Primer párrafo de las "Disposiciones complementarias y finales" de la Ordenanza Municipal n.° 1191.
[13] Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 27 de agosto de 2020.
[14] Publicada en el Diario Oficial El Peruano el 26 de noviembre de 2020.
[15] 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.
"***Artículo 3. Documento Técnico para la adecuación y/o mantenimiento de los Sistemas de Transporte Sostenible No Motorizado***
3.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial, aprueba un Documento Técnico conteniendo los lineamientos, criterios, condiciones y procedimientos para la adecuación y/o mantenimiento de los elementos de la sección vial para la implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, a ser implementados por las Municipalidades Provinciales, en sus respectivas jurisdicciones. (...)".
[16] Publicada en el Diario Oficial El Peruano el 13 de octubre de 2020.
[17] Recibido el 30 de noviembre de 2020 por la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental.

Municipal solicitó a William Alexander Palomino Bellido, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, informar sobre *"el análisis definitivo sobre la propuesta de Ciclovías Temporales"*; en respuesta a ello, con Informe n.° 000392-2020-MPA/GCHZM.wapb de 1 de diciembre de 2020[18] **(Apéndice n.° 5)**, William Alexander Palomino Bellido, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, remitió a la Gerencia Municipal el expediente técnico final de la actividad **(Apéndice n.° 5)**: *"Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado en la provincia de Arequipa"*, en adelante el "expediente técnico de la actividad", para su aprobación mediante resolución gerencial. Sin embargo, dicho expediente (visado y suscrito por su persona) no contaba con una correcta definición del trazo siendo que se consideró la implementación de infraestructura ciclovial en vías expresas del Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM) de la provincial de Arequipa y en vías pertenecientes al Sistema Nacional de Carreteras[19] (SINAC) contraviniendo con ello disposiciones sobre la prohibición del tránsito de bicicletas y la seguridad vial dentro del planeamiento de la red ciclovial, establecidas en la Guia, ni conto con una tipología de intervención adecuada de las vías propuestas para la conformación de la red ciclovial a implementarse en la ciudad de Arequipa por considerar instalar ciclovías segregadas en calles del Centro Histórico y Zona Monumental de la provincia de Arequipa, omitiendo el hecho de que, por disposiciones internas de la propia Entidad, solo se permitian vías compartidas en las que el uso de la vía seria simultáneo entre bicicletas y vehículos motorizados, a su vez, considero la reducción de espacio vehicular en vías de sección transversal insuficiente reduciéndose a dimensiones menores a lo mínimo permitido por la mencionada Guía, aspectos que serán desarrollados más adelante.

No obstante, con Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020 **(Apéndice n.° 5)**, la Gerencia Municipal, puso en conocimiento de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, que dicha unidad orgánica sería la encargada de aprobar el expediente técnico de la actividad, en coordinación con la Gerencia de Desarrollo Urbano y la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial; conforme se detalla a continuación:

> *"Revisado el expediente remitido se observa que lo acompañado son los antecedentes para la elaboración de una Ficha de Actividad o un Plan de actividad operativa sobre aprobación de ciclovías temporales.*
>
> *Elaborado el documento correspondiente, la gerencia a su cargo, de conformidad con la facultad establecida en el artículo 8 la Resolución de Alcaldía N° 229-2020-MPA - teniendo en consideración que el área de influencia en donde se va a desarrollar la mayor parte de las ciclovías es en el Centro Histórico-, deberá* ***aprobar*** *el expediente, para lo cual coordinará el proceso operativo con la Gerencia de Transporte y Circulación Vial y la Gerencia de Desarrollo Urbano, quienes deberán validar la propuesta final, de conformidad con lo dispuesto en la guía aprobada mediante Resolución Ministerial N° 694-2020-MTC/01.02"* (El subrayado es nuestro)[20].

---

[18] Recibido el 2 de diciembre de 2020 por la Gerencia Municipal.

[19] **Carretera:** "Camino para el tránsito de vehículos motorizados, de por lo menos dos ejes, con características geométricas definidas de acuerdo a las normas técnicas vigentes en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones", según Resolución Ministerial n.° 660-2008-MTC-02, Aprueban "Glosario de términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial", aprobada el 27 de agosto de 2008, publicada el 30 de agosto de 2008, vigente desde el 31 de agosto de 2008.

[20] Es de precisar que, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Alcaldía n.° 229-2020-MPA **(Apéndice n.° 5)**, la Gerencia Municipal añadió al catálogo de funciones de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental la función de aprobación de fichas de actividad en atención a lo establecido en el numeral 15 del Manual de Organización y Funciones (MOF) de la Entidad: *"15) Otras que le asigne la Gerencia Municipal y que sean de su competencia"*. Cabe añadir que el MOF se aprobó mediante Resolución de Alcaldía n.° 690-2015 de 28 de mayo de 2015.

Posteriormente, con Proveído n.° 001414-2020-MPA/GCHZM.wapb de 7 de diciembre de 2020 **(Apéndice n.° 5)**, William Alexander Palomino Bellido, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, solicitó a Julio César Aspilcueta Barbachán, coordinador de Planificación y Gestión Urbana[21], adjuntar la propuesta final impresa con los detalles de todos los planos, con la finalidad de ser validados por la Gerencia de Desarrollo Urbano y la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial. En atención a lo requerido, mediante Informe n.° 048-2020/MPA/GCHZM-JAB de 10 de diciembre de 2020 **(Apéndice n.° 5)**, Julio César Aspilcueta Barbachán, coordinador de Planificación y Gestión Urbana, comunicó al citado gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, lo siguiente: "*(...) informo que ante su requerimiento, el Expediente Técnico para la implementación de las Ciclovías Temporales en Arequipa, ha sido revisado y culminado en su totalidad, el cual pongo a su disposición para los fines que considere conveniente*"[22]; sin embargo, pese a lo señalado por el referido servidor, el expediente técnico de la actividad como se mencionó anteriormente no contaba con una correcta definición del trazo ni adecuada tipología de intervención de las vías propuestas para la conformación de la red ciclovial a implementarse en la ciudad de Arequipa, siendo que no se realizaron de conformidad a la metodología descrita en la Guía y las ordenanzas municipales que regulan la adecuación de la infraestructura vial y aprueban la red ciclovial de la provincia de Arequipa.

Así, mediante Memorando n.° 000131-2020-MPA/GCHZM.wapb de 11 de diciembre de 2020[23] **(Apéndice n.° 5)**, William Alexander Palomino Bellido, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, derivó el citado expediente técnico a César Pierre Berríos Claverías, gerente de Desarrollo Urbano, para su "*revisión y validación*", quien, mediante Memorando n.° 2513-2020-MPA/GDU, recibido el 15 de diciembre de 2020 **(Apéndice n.° 5)** por la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, realizó observaciones y aportes de orden técnico. De manera similar, con Informe n.° 000422-2020-MPA/GCHZM.wapb de 16 de diciembre de 2020[24]**(Apéndice n.° 5)**, William Alexander Palomino Bellido, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, trasladó el expediente técnico de la actividad a Rubén Ricardo Lira Torres, gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial, para su revisión y visación a fin de continuar con su implementación, sin embargo, el citado expediente fue derivado a dichas áreas aun conteniendo falencias técnicas en cuanto a la definición del trazo y la tipología de intervención.

Posteriormente, ante la falta de pronunciamiento por parte de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, dicho pedido fue reiterado, esta vez, por Álvaro Eduardo Zúñiga Alfaro, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, mediante Memorando n.° 013-2021-MPA/GCHZM de 8 de enero de 2021[25], el cual fue recibido en la misma fecha por la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial.

Así, a través del Informe n.° 21-2021-MPA-GTUCV de 14 de enero de 2021[26] **(Apéndice n.° 5)**, Rubén Ricardo Lira Torres, gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial, puso en conocimiento de Álvaro Eduardo Zúñiga Alfaro, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, lo siguiente: "*Se recomienda realizar los cambios respectivos en el*

[21] El cargo de "*coordinador de Planificación y Gestión Urbana*" pertenece a la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental.
[22] El subrayado es nuestro.
[23] Recibido el 11 de diciembre de 2020 por la Gerencia de Desarrollo Urbano.
[24] Recibido el 16 de diciembre de 2020 por la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial.
[25] "*(...) se remitió el expediente (...) solicitando la opinión y visación del proyecto de* "***Implementación del Sistema de Transporte Sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Arequipa***", *siendo que hasta el momento no se tiene respuesta,* ***SE REITERA SE PROCEDA PRONUNCIARSE SOBRE EL REFERIDO PETITORIO***".
[26] Recibido el 18 de enero de 2021 por la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental.

expediente técnico, en lo que respecta a los ejes de implementación, considerando lo indicado en el numeral 4.2 del presente informe"; sobre el particular, a través del citado numeral 4.2 señaló: "*Del análisis realizado, en lo que respecta a la interferencia con las vías utilizadas para el servicio de transporte público, se desprende que de los 08 ejes de ciclovías, podrían implementarse solo 06, debiéndose desestimar la implementación de 02 ejes de ciclovías* ***(Eje 4: Av. Goyeneche – Ca. Tacna – Av. Sepúlveda y Eje 5: Av. Ejército – Puente Grau – Av. Juan de la Torre)*** *por ser altamente impactantes para el servicio de transporte público urbano de pasajeros*".

Como respuesta a las observaciones descritas en el informe anterior, Julio César Aspilcueta Barbachán, coordinador de Planificación y Gestión Urbana, puso en conocimiento de Álvaro Eduardo Zúñiga Alfaro, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, sus conclusiones a través del Informe n.° 008-2021/MPA/GCHZM-JAB de 28 de enero de 2021 **(Apéndice n.° 5)**, conforme se detalla a continuación:

"***IV. CONCLUSIONES***

1. *La Implementación de la Red de ciclovías Temporales, no afectará al sistema de Transporte Público, por ser la principal modalidad de movilidad urbana de la población.*
2. *En consecuencia, en los 8 ejes propuestos puede instalarse la red de ciclovías temporales, utilizando las diferentes estrategias; tales como, segregación total y segregación parcial de la vía, pares viales o vías compartidas, de tal forma que se pueda lograr su continuidad.*
3. *La colocación de topellantas y bolardos (delineadores) con sistemas de empernado, que permiten una rápida reversibilidad si mediar obra civil alguna, no otorga el "carácter de ciclovías permanentes", puesto que éstas serán sometidas a monitoreo y evaluación permanente y en consecuencia susceptibles de retirarse cuando la situación lo amerite.*

(...)

6. *El éxito del funcionamiento de la Red de Ciclovía Temporales, no radicará solamente en la correcta instalación de la infraestructura ciclista, sino, además, de otras medidas orientadas a una mejor gestión del tráfico vehicular (...).*
7. *Su ejecución, como proyecto piloto, se constituye en parte de las estrategias de promoción, educación y sensibilización a la población de Arequipa, para el uso de la bicicleta como medio de transporte; que también es parte de la Política Urbana Municipal que está expresada con la aprobación de las ordenanzas N° 1183 (Que declara la adecuación de la Infraestructura Vial para la Bicicleta – Mayo 2020) y N° 1191 (Que aprueba la Red Metropolitana de Ciclovías – Julio 2020) (...)"* (El subrayado es nuestro).

Así, con Memorando n.° 046-2021-MPA/GCHZM de 29 de enero de 2021 **(Apéndice n.° 5)**, Álvaro Eduardo Zúñiga Alfaro, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, remitió a Rubén Ricardo Lira Torres, gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial, el "*levantamiento de observaciones del proyecto de "**Implementación del Sistema de Transporte Sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Arequipa**", para su conformidad y la continuación del trámite respectivo*" (El subrayado es nuestro).

De tal modo, se tiene que Álvaro Eduardo Zúñiga Alfaro, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, visó el expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa, máxime que este no contaba con una correcta definición del trazo ni

una tipología de intervención adecuada de las vías propuestas para dicha red, pese a ello, mediante Memorando n.° 013-2021-MPA/GCHZM de 8 de enero de 2021 **(Apéndice n.° 5)**, remitió el expediente a la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial para recabar su opinión técnica; sin embargo, prescindiendo de los alcances formulados por dicha unidad orgánica (descritos en el Informe n.° 21-2021-MPA-GTUCV de 14 de enero de 2021**(Apéndice n.° 5)**) remitió nuevamente a la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial –mediante Memorando n.° 046-2021-MPA/GCHZM de 29 de enero de 2021 **(Apéndice n.° 5)**– el expediente (visado y suscrito por su persona) con los trazos y tipologías que aún contaban con las falencias técnicas iniciales.

De forma consecutiva, estando el expediente técnico aún con dichas falencias, Rubén Ricardo Lira Torres, gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial, con Informe n.° 70-2021-MPA-GTUCV de 8 de febrero de 2021 **(Apéndice n.° 5)**, otorgó opinión favorable al expediente técnico de la actividad, la cual fue puesta en conocimiento de César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, conforme se detalla a continuación:

> *"Habiendo revisado los expedientes de la referencia y conforme a las mesas de trabajo realizadas entre la GCHZM, GTUCV, GDU y Promovilidad del MTC, esta gerencia* ***opina Favorablemente*** ***con respecto al proyecto "Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Arequipa"****, en función a lo siguiente:*
>
> *3.1 Se han subsanado las observaciones presentadas en materia de reducción de carriles vehiculares, considerando carriles compartidos con la ciclovía.*
> *3.2 Se propuso como vía alterna de la ciclovía de la Av. Goyeneche a la Av. Independencia, sin embargo, se ha concertado que la afectación de los flujos vehiculares en la Av. Goyeneche no se verá afectados con las medidas de mitigación de tránsito que se desarrollen en la vía.*
> *3.3 Se ha determinado que los elementos de segregación (topellantas) son de fácil desmontaje en los supuestos que su instalación para la segregar la ciclovía afecte el tránsito vehicular en cualquier eje vial en el cual se implemente una ciclovía"* (El subrayado es nuestro).

Así, se tiene que la emisión del Informe n.° 70-2021-MPA-GTUCV de 8 de febrero de 2021 **(Apéndice n.° 5)**, mediante el cual Rubén Ricardo Lira Torres, gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial, puso en conocimiento del gerente de Centro Histórico y Zona Monumental su opinión favorable del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa, se llevó a cabo pese a que dicho documento técnico no contaba con una correcta definición del trazo ni una adecuada tipología de intervención de las vías propuestas para la conformación de la red ciclovial a implementarse en la ciudad de Arequipa, máxime que, de acuerdo con el Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020**(Apéndice n.° 5)**, la Gerencia Municipal dispuso que la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, unidad orgánica en la que se desempeñaba como titular, debía otorgar validación técnica a la propuesta final de dicha actividad.

Cabe señalar que, mediante Informe n.° 014-2021/MPA/GCHZM-JAB[27] de 23 de febrero de 2021 **(Apéndice n.° 5)**, Julio César Aspilcueta Barbachán, coordinador de Planificación y Gestión Urbana, puso en conocimiento de César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, que el expediente técnico de la actividad para la implementación de ciclovías en la ciudad de Arequipa tenía, a esa fecha, toda la validación técnica para su aprobación; sin embargo, aún no se contaba con el pronunciamiento técnico de la Gerencia de Desarrollo Urbano, unidad orgánica que, según el Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020, debía emitir la validación técnica correspondiente a la propuesta final de la citada actividad.

Es así que, posteriormente, mediante Memorando n.° 488-2021-MPA/GDU de 5 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 5)**, Analía Jeaneth Parisaca Vargas, gerenta de Desarrollo Urbano, puso en conocimiento de César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, lo siguiente: *"(…) visto los antecedentes presentados por la Gerencia del Centro Histórico y Zona Monumental, la Gerencia de Desarrollo Urbano opina Favorablemente con respecto al proyecto "Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado – Ciclovías Temporales" para que continúe su trámite según corresponda a sus funciones y sea aprobado por su despacho (…)"*[28]. Así, dicha opinión fue emitida pese a que el expediente técnico de la actividad no contaba con una correcta definición del trazo ni una adecuada tipología de intervención de las vías propuestas para la conformación de la red ciclovial a implementarse en la ciudad de Arequipa, máxime que, de acuerdo con el Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020 **(Apéndice n.° 5)**, la Gerencia Municipal dispuso que la Gerencia de Desarrollo Urbano, unidad orgánica en la que se desempeñaba como titular, debía validar la propuesta final de dicha actividad.

Así, con el memorando de la Gerencia de Desarrollo Urbano[29] y el informe de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial[30], se contó, en principio, –a través de las opiniones favorables formuladas por los titulares de dichas unidades orgánicas– con los documentos que permitieran *"validar la propuesta final"* del expediente técnico de la actividad, esto conforme lo exigía el Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020, emitido por la Gerencia Municipal; siendo que tales pronunciamientos técnicos debían conducirse estrictamente en atención a los alcances descritos en la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*[31], de conformidad con lo señalado por el precitado memorando emitido por la Gerencia Municipal; sin embargo, dichos pronunciamientos validaron el expediente técnico de la actividad, la misma que no contaba con una correcta definición del trazo ni una tipología de intervención adecuada de las vías propuestas para la conformación de la red ciclovial a implementarse en la ciudad de Arequipa.

Así, contando con las opiniones técnicas favorables respecto del expediente técnico de la actividad, mediante Resolución Gerencial n.° 001-2021-MPA/GCHZM de 9 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 5)**, César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona

---

[27] *"El expediente elaborado por la Gerencia del Centro Histórico y Zona Monumental, para la "Implementación del Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado – Ciclovías temporales", cuenta con toda la validación técnica necesaria, para ser aprobado por la Municipalidad Provincial de Arequipa y proceder a su ejecución"* (El subrayado es nuestro).

[28] El subrayado es nuestro.

[29] Memorando n.° 488-2021-MPA/GDU de 5 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 5)**, suscrito por Analía Jeaneth Parisaca Vargas, gerenta de Desarrollo Urbano.

[30] Informe n.° 70-2021-MPA-GTUCV de 8 de febrero de 2021 **(Apéndice n.° 5)**, suscrito por Rubén Ricardo Lira Torres, gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial.

[31] Aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, de 12 de octubre de 2020.

Monumental, resolvió aprobar el expediente técnico de la actividad, conforme se describe a continuación:

> *"**ARTÍCULO PRIMERO.- APROBAR** la Ficha de Actividad denominada **"IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTES SOSTENIBLE NO MOTORIZADO – MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA**".*
>
> ***ARTÍCULO SEGUNDO.- SUGERIR** a la Gerencia Municipal determine a la unidad orgánica a cargo de la ejecución de obras para que se encomiende la actividad planteada.*
>
> ***ARTÍCULO TERCERO.- ENCARGAR** a la Subgerencia de Logística realizar las acciones administrativas necesarias para su cumplimiento, debiendo evaluar el informe final de los resultados que se aprueba con la presente resolución".*[32]

Imagen n.° 7
Trazo de la red ciclovial



Fuente: Memoria descriptiva del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

De manera posterior a la aprobación del expediente técnico de la ficha de actividad en cuestión, César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, emitió el Informe n.° 052-2021-MPA-GCHZM de 11 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 7)**, mediante el cual puso en conocimiento de la Gerencia Municipal, lo siguiente: *"Que se ha aprobado la Ficha de Actividad denominada: "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado – MPA" a través de Resolución Gerencial*

[32] Cabe añadir que, de manera previa a la emisión de la Resolución Gerencial n.° 001-2021-MPA/GCHZM de 9 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 5)**, mediante la cual se aprobó el expediente técnico de la actividad, el área legal de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental emitió el Informe Legal n.° 001-2021-MPA/GCHZM/JJTY de 8 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 6)**, mediante el cual se señaló: *"(...) Mediante Memorando N° 931-2021-MPA/GM la Gerencia Municipal señala que de conformidad con la facultad establecidas en el artículo 8° de la Resolución de Alcaldía N° 229-2020-MPA, teniendo en consideración que el área de influencia en donde se va a desarrollar la mayor parte de ciclovías es en el Centro Histórico, deberá aprobar el expediente para lo cual coordinará el proceso operativo con la Gerencia de Transporte y Circulación Vial y la Gerencia de Desarrollo Urbano, quienes deberán validar la propuesta final, de conformidad con lo dispuesto en la guía aprobada mediante Resolución Ministerial N° 694-2020-MTC/01.02 (...)".*

N° 001-2021-MPA/GCHZM y se le notifica por medio del presente a fin de cumplir lo dispuesto en el Artículo segundo de la parte resolutiva, debiendo disponer la unidad orgánica que se hará cargo de la ejecución de las obras requeridas en la Ficha de Actividad aprobada" (El subrayado es nuestro).

Así, mediante Proveído n.° 000902-2021-MPA/GM de 12 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 8)**, la Gerencia Municipal, dispuso a César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, continuar con el trámite del expediente y alcanzar a su despacho el trazo final. En atención a ello, el citado gerente emitió el Informe n.° 058-2021-MPA-GCHZM/cpbc de 16 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 9)**, documento que fue derivado a la gerenta municipal, conforme se describe a continuación:

"(...) hacerle llegar el trazo final correspondiente a la implementación de ciclovías temporales, los cuales detallo a continuación:

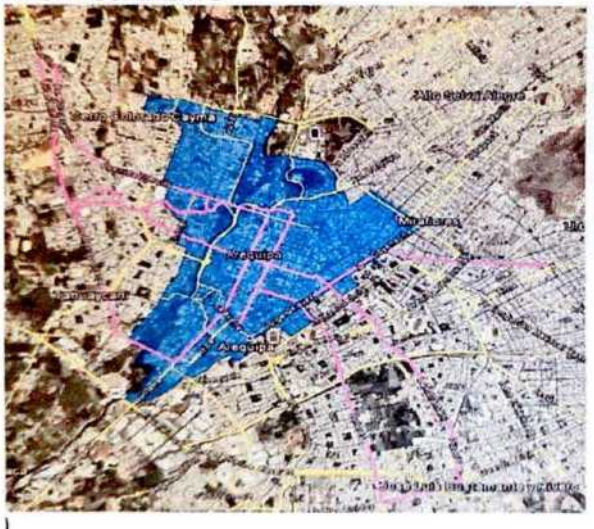
I. TRAZO FINAL RED DE CICLOVÍAS TEMPORALES

(...)

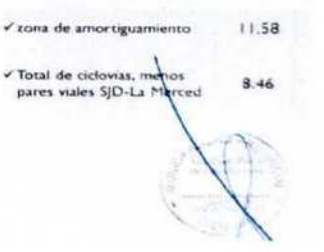
NRO	VIA	TIPO DE CICLOVÍA	LONGITUD DE VIA (km)
1	Av. Pizarro-Labramani - Paucarpata - Octavio Muñoz Nájar - Calle Nueva - Plaza 5 de Agosto	Bidireccional juntas	5.48
2	Av. Dolores - Calle Victor Lira - Alto de la Luna	Bidireccional	3.17
3	Vía colectora Hartley - Calle Santa Catalina	Bidireccional-juntas	1.08
4	Av. Goyeneche - Calle Tacna - Av. Sepúlveda	Bidireccional-juntas	2.84
5	Av. Ejército - Puente Grau - Av. Juan de la Torre	Bidireccional	3.95
6	Av. Villa Hermoza - Metropolitana - Puente Bolivar - Av. Parra	Bidireccional-juntas	5.66
7	Vía colectora calle Grande - Calle Grande - Calle 4,5 - Pampita Zeballos - Calle la Antiquilla - Ronda La Recoleta	Unidireccional	2.72
8	Pares viales Santa Catalina - La Merced - San Juan de Dios - Calle Jerusalén	Unidireccional - E Unidireccional - E	3.00
		TOTAL	27.90

(...)

II. CICLOVÍAS CONTENIDAS DENTRO DEL ÁMBITO DEL CENTRO HISTÓRICO Y ZONA DE AMORTIGUAMIENTO







(...)

CONCLUSIÓN

*En el ámbito del Centro Histórico y zona de amortiguamiento se desarrolla un total de **11.58 km de circuito de ciclovías**, ejecutándose mediante la presente 8.46 km.*

(...)".

Así, mediante Memorando n.° 431-2021-MPA/GM de 17 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 10)**, la Gerencia Municipal puso en conocimiento de César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, lo siguiente: "*De acuerdo al documento de la referencia,* ***sírvase iniciar el procedimiento de la ejecución de la Actividad*** *denominada "Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado – Municipalidad Provincial de Arequipa",* ***conforme a los parámetros establecidos por el MTC***" (El subrayado y énfasis es nuestro).

De tal modo, se tiene que César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, suscribió la Resolución Gerencial n.° 001-2021-MPA/GCHZM de 9 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 5)**, a través de la cual aprobó el expediente técnico de la actividad para la "*Implementación de Sistemas de Transportes Sostenible no Motorizado*", pese a que la documentación sustentante no contaba con una correcta definición del trazo ni una tipología de intervención adecuada de las vías propuestas para la conformación de la red ciclovial a implementarse en la ciudad de Arequipa, en tal marco, y, de manera posterior a la aprobación del expediente técnico de dicha actividad, suscribió el Informe n.° 058-2021-MPA-GCHZM/cpbc de 16 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 9)**, mediante el cual puso en conocimiento de la Gerencia Municipal el trazo final de las vías a ser comprendidas en la red ciclovial de Arequipa, las cuales, sin embargo estas aún contenían falencias técnicas en cuanto a la definición del trazo y la tipología de intervención, que serán descritos más adelante.

Asimismo, de conformidad con la correspondencia emitida entre César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental y la Gerencia Municipal, esto luego de la aprobación de la ficha de actividad mediante Resolución Gerencial n.° 001-2021-MPA/GCHZM de 9 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 5),** se extrae que, en atención al Memorando n.° 431-2021-MPA/GM de 17 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 10)**, la gerenta municipal dispuso que la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental debía "*iniciar el procedimiento de la ejecución de la Actividad (...) conforme a los parámetros establecidos por el MTC*"; por tanto, la ejecución para la operatividad del sistema de ciclovías proyectado a implementarse en la ciudad de Arequipa recaía en la responsabilidad de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, siempre en atención a los lineamientos técnicos descritos en la Guía aprobada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

2.2 Aprobación de la modificación del expediente técnico de la actividad

El expediente técnico de la actividad, aprobado mediante Resolución Gerencial n.° 001-2021-MPA/GCHZM de 9 de marzo de 2021, fue pasible de modificación del trazo de su red ciclovial debido a incompatibilidades encontradas en el proyecto, las cuales fueron puestas en conocimiento de César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, mediante Informe n.° 001-2021-MPA/GCHyZM-EARCH de junio de 2021 **(Apéndice n.° 11)**, emitido por Enrique Abraham Rodríguez Chicata, supervisor de la actividad, y formulado en atención al Informe n.° 001-2021-MPA/GCHyZM-JJCD de 7 de junio de 2021**(Apéndice n.° 11)**, de Joseph Jaime Callata Durand, residente de la actividad, documento conforme al cual concluyó que el expediente técnico de la actividad: "*(...) no es compatible, requiriéndose su modificación del mismo, para su puesta en ejecución*"[33]; en respuesta a ello, César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, mediante Oficio n.° 118-2021-MPA/GCHZM de 9 de junio de 2021

[33] El subrayado es nuestro.

(Apéndice n.° 11), le encargó a Enrique Abraham Rodríguez Chicata, supervisor de la actividad, proceder con la modificación del expediente técnico de la actividad con la justificación y sustento respectivo[34].

Es así que, Joseph Jaime Callata Durand, residente de la actividad, mediante Informe n.° 002-2021-MPA/GCHyZM-JJCD de 14 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 11)**, solicitó a Enrique Abraham Rodríguez Chicata, supervisor de la actividad, la revisión y aprobación de la propuesta de modificación del expediente técnico de la actividad, que consistía en cambios de ruta debido al tráfico intenso que soportaría la avenida Ejército si es que se incluía en ella la implementación de infraestructura ciclovial. No obstante que en el informe del residente de la actividad se recomendaba suprimir la instalación de ciclovías en la avenida Ejército, la propuesta de modificación del expediente técnico también incluía la instalación de ciclovías en nuevas vías que inicialmente no estuvieron en el expediente técnico aprobado, como se detalla en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 3
Nuevas intervenciones consideradas en la modificación del trazo de la red ciclovial

Nueva intervención (Calle y/o avenida)	Desde (Calle y/o avenida)	Hasta (Calle y/o avenida)
Dolores	Hartley	Francisco de Miranda
Goyeneche	Tacna	Progreso
Lima	Plaza Umachiri	Mariscal Castilla
Cayma	Ejército	Pasaje Melgar
José Olaya	Villa Hermosa	Parque de la Esperanza
Rímac	Villa Hermosa	Pachacútec viejo
Parra	Puente Bolívar	Miguel Forga
Alfonso Ugarte	Miguel Forga	Torrentera colegio Prescott

Fuente: Informe n.° 002-2021-MPA/GCHyZM-JJCD de 14 de junio de 2021, trazo de la nueva ruta de la memoria descriptiva de la modificación del expediente técnico de la actividad **(Apéndice n.° 11)**.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Seguidamente, Enrique Abraham Rodríguez Chicata, supervisor de la actividad, mediante Informe n.° 002-2021-MPA/GCHyZM-EARCH recibido el 15 de junio de 2021 por la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental **(Apéndice n.° 11)** aprobó las modificaciones del expediente técnico de la actividad, conforme se describe a continuación:

> *"**CONCLUSIONES***
> *De lo expuesto por el Residente de obra y de acuerdo a lo analizado y revisado por la presente Supervisión, se indica que **SE APRUEBA la modificación de expediente técnico** del proyecto IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO – MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA.*
>
> *Que la modificación del expediente técnico significa la variación del presupuesto aprobado inicialmente el cual era de 2'096,165.60 soles, pasando a ser el nuevo presupuesto el monto de **1'833,649.46 soles** (...), Por lo que no se requerirá ampliación presupuestal para la presente modificación de expediente técnico"* (El subrayado y énfasis es nuestro).

[34] *"(...) habiendo recibido las observaciones y propuesta para efectuar modificaciones conforme a la conclusión contenida en el Informe No. 001-2021-MPA/GCHZM-EARCH que el proyecto no es compatible, en ese sentido la Gerencia del Centro Histórico y Zona Monumental con el fin de poder generar una real solución y una adecuada situación que favorezca el cumplimiento de las finalidades públicas y que permita la ejecución de la actividad, se proceda con la modificación del expediente técnico debiendo contar con la justificación y sustento técnico".*

De tal modo, se advierte que el supervisor de la actividad, suscribió el Informe n.° 001-2021-MPA/GCHyZM-EARCH **(Apéndice n.° 11)** por medio del cual puso en conocimiento del Gerente de Centro Histórico y Zona Monumental el Informe n.° 001-2021-MPA/GCHyZM-JJCD **(Apéndice n.° 11)** (elaborado por el residente de la actividad) que contenía la propuesta de modificación del trazo inicial de ciclovías, propuesta que, luego de la revisión solicitada por el residente, fue aprobada posteriormente mediante Informe n.° 002-2021-MPA/GCHyZM-EARCH **(Apéndice n.° 11)**, esto sin considerar que dicha modificación no contaba con una correcta definición del trazo, a su vez, considero la reducción de espacio vehicular en vías de sección transversal insuficiente reduciéndose a dimensiones menores a lo mínimo permitido por la mencionada Guía.

Asimismo, la modificación del expediente técnico de la actividad con la inclusión de nuevas vías que modificaron el trazo inicial de la red ciclovial, también contó con la opinión técnica favorable de Julio César Aspilcueta Barbachán, coordinador de Planificación y Gestión Urbana, otorgada con Informe n.° 051-2021/MPA/GCHZM-JAB de 17 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 11)**, mediante el cual informó a César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, lo siguiente:

> *"III. ANÁLISIS*
> *Del análisis realizado al expediente técnico modificado en referencia, se puede advertir que se ha sustentado adecuadamente, las modificaciones propuestas, atendiendo a criterios técnicos. De otro lado también se aprecia que dicha modificación, se encuentra adecuadamente concordada con todos los componentes, que hacen al mismo tiempo; tales como: Memoria Descriptiva, Presupuesto, Especificaciones técnicas y Planos.*
>
> *IV. CONCLUSIONES*
> *En consecuencia a lo anteriormente expuesto, se otorga OPINIÓN TÉCNICA FAVORABLE al Expediente Técnico modificado presentado, referido a la IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO – MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA. Esto en base al sustento técnico presentado"* (El subrayado es nuestro).

De tal forma, se aprecia que en el marco de la modificación del expediente técnico de la actividad, Julio César Aspilcueta Barbachán, coordinador de Planificación y Gestión Urbana, suscribió el Informe n.° 051-2021/MPA/GCHZM-JAB de 17 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 11)**, mediante el cual puso en conocimiento del Gerente de Centro Histórico y Zona Monumental su opinión favorable a la propuesta de dicha modificación (la cual fue postulada por el residente[35] y aprobada por el supervisor[36]), precisando que esta había sido sustentada adecuadamente en base a criterios técnicos; sin embargo, el expediente modificado contenía falencias técnicas en cuanto a la definición del trazo y reducción de espacio vehicular en vías de sección transversal insuficiente reduciéndose a dimensiones menores a lo mínimo permitido por la mencionada Guía.

Asimismo, la modificación del expediente técnico de la actividad además contó con la opinión de Mauricio Daniel Meza Escobedo, abogado de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, expresada en el Informe Legal n.° 003-2021-MPA/GCHZM/mdme de 18 de

[35] Mediante el Informe n.° 001-2021-MPA/GCHyZM-JJCD de 7 de junio de 2021 y el Informe n.° 002-2021-MPA/GCHyZM-JJCD de 14 de junio de 2021.
[36] Mediante el Informe n.° 002-2021-MPA/GCHyZM-EARCH, presentado el 15 de junio de 2021 por trámite documentario y archivo de la Municipalidad Provincial de Arequipa.

junio de 2021**(Apéndice n.° 11)**, siendo que dicho documento fue remitido a César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, bajo el siguiente tenor:

> *"**IV. OPINIÓN LEGAL***
> *4.1 En mérito a los considerandos descritos en el presente, el área legal de la Gerencia del Centro Histórico y Zona Monumental es de opinión, salvo mejor consideración:*
>
> *Declarar favorable la aprobación de la **MODIFICACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO**, respecto a la Ficha de Actividad denominada: **IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO – MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA**."*

Sobre dicho particular, cabe señalar que mediante dicho informe legal, Mauricio Daniel Meza Escobedo, abogado de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, opinó declarar factible la aprobación de la modificación del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa, sin embargo, su análisis y valoración jurídica se sustentó en la Directiva n.° 003-2020-MPA/GPPR/SGR, *"Normas para la ejecución y supervisión de obras en la modalidad de ejecución presupuestal directa en la Municipalidad Provincial de Arequipa"*, aprobada mediante Resolución Gerencial n.° 348-2020-MPA/GM de 11 de junio de 2020 **(Apéndice n.° 11)**, siendo que esta norma no regulaba la ejecución de fichas de actividad, sino la ejecución de obras[37] por administración directa[38].

Asimismo, dicha opinión favorable prescindió de los pronunciamientos técnicos de la Gerencia de Desarrollo Urbano y de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, unidades orgánicas que debían validar la propuesta final del expediente técnico de la actividad, ello en atención a lo dispuesto por la Gerencia Municipal a través del Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020.

Por último, como correlato de los actos descritos previamente, César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, en base a los informes del Residente y Supervisor de la actividad, del Coordinador de Planificación y Gestión Urbana y de su área legal, aprobó la modificación del expediente técnico de la actividad, mediante Resolución Gerencial n.° 005-2021-MPA/GCHZM de 18 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 11)**:

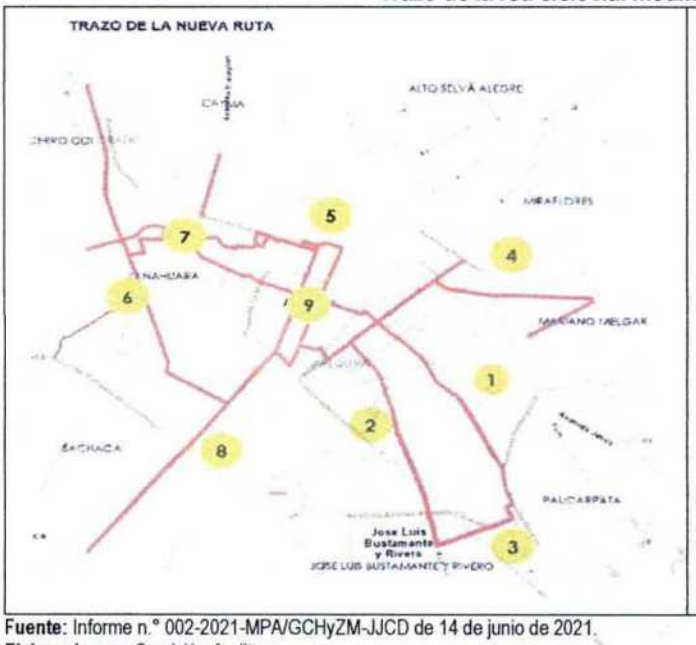
> ***"SE RESUELVE:***
> ***ARTÍCULO PRIMERO.- APROBAR** la Modificación del expediente técnico de la Ficha de Actividad denominada "**IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO – MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA**".*

[37] Dicha directiva define el término *"obra pública"* como *"(...) toda construcción, creación, ampliación, mejoramiento, modernización o recuperación de bienes inmuebles, tales como edificaciones, estructuras, excavaciones, perforaciones, carreteras, puentes, entre otros, que requieren dirección técnica, expediente técnico, mano de obra, materiales y/o equipos"*, por lo que la implementación de infraestructura ciclovial no calificaba como una obra, y, en consecuencia la aplicación de la Directiva n.° 003-2020-MPA/GPPR/SGR devenia en incompetente, por no ser idónea para el caso en particular.

[38] Informe Legal n.° 003-2021-MPA/GCHZM/mdme de 18 de junio de 2021:
"Mediante Resolución Gerencial No. 348-2020-MPA/GM de fecha 11 de junio del 2020 **(Apéndice n.° 11)**, *se aprueba la Directiva No. 003-2020-MPA/GPPR/SGR, que aprueba las NORMAS PARA LA EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN DE OBRAS EN LA MODALIDAD DE EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA DIRECTA EN LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA, instructivo que permite desarrollar la ejecución de obras por las diferentes fuentes de financiamiento que ejecuta la entidad, dentro de sus normas generales en su disposición 6.1.7 del INFORME DE COMPATIBILIDAD PREVIO AL INICIO DE OBRA, establece que este es elaborado conjuntamente entre el residente y supervisor de obra y remitido por este último (...); es así conforme a este procedimiento que se ha elaborado el Informe No. 002-2021-MPA/GCHZM-EARCH, donde se concluye la modificación del expediente técnico (...)".*

Finalmente, el trazo de las nuevas rutas propuestas por Joseph Jaime Callata Durand, residente de la actividad, que contó con las opiniones técnica y legal favorables de Julio César Aspilcueta Barbachán, coordinador de Planificación y Gestión Urbana y Mauricio Daniel Meza Escobedo, abogado del área legal de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, y, aprobadas por Enrique Abraham Rodríguez Chicata, supervisor de la actividad y César Pierre Berrios Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, fue el siguiente:

Imagen n.° 8
Trazo de la red ciclovial modificada



	EJES – RED CICLOVÍAS
1	Av. Pizarro – Lambramani – Paucarpata – Octavio Muñoz Najar – Calle Nueva – Plaza 5 de agosto
2	Av. Dolores – Calle Victor Lira – García Carbajal
3	Vía conectora Hartley – Calle Santa Catalina
4	Av. Goyeneche – Calle Tacna – Av. Sepúlveda
5	Puente Grau – Av. Juan de la Torre – Av. Cayma
6	Av. Villa Hermoza – Metropolitana – Puente Bolívar
7	Vía colectora Calle GRnade – Calle 4 – Calle 5 – Pampita Zeballos – Calle Antiquilla – Ronda La Recoleta
8	Av. Parra – Av. Alfonso Ugarte
9	Pares viales Santa Catalina – La Merced – San Juan de Dios – Calle Jerusalén

Fuente: Informe n.° 002-2021-MPA/GCHyZM-JJCD de 14 de junio de 2021.
Elaborado por: Comisión Auditora.

De tal modo, se advierte que César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, suscribió la Resolución Gerencial n.° 005-2021-MPA/GCHZM de 18 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 11)**, mediante la cual se aprobó la modificación del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa, documento que, además de no contar con una correcta definición del trazo, reducción de espacio vehicular en vías de sección transversal insuficiente, prescindió de contar con las opiniones técnicas de la Gerencia de Desarrollo Urbano y la Gerencia de Transporte y Circulación Vial, pese a lo dispuesto por la Gerencia Municipal a través del Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020[39] **(Apéndice n.° 5)**; y, asimismo, inadvirtió que el Informe Legal n.° 003-2021-MPA/GCHZM/mdme de 18 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 11)**, emitido por Mauricio Daniel Meza Escobedo, abogado de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, sustentó dicha modificación en atención a la Directiva n.° 003-2020-MPA/GPPR/SGR, norma de carácter interno referida a la ejecución y supervisión de obras por administración directa, en las que no estaba comprendida la precitada actividad.

[39] *"(...) deberá **aprobar** el expediente, para lo cual coordinará el proceso operativo con la Gerencia de Transporte y Circulación Vial y la Gerencia de Desarrollo Urbano, quienes deberán validar la propuesta final, de conformidad con lo dispuesto en la guía aprobada mediante Resolución Ministerial N° 694-2020-MTC/01.02".*

3. Ejecución del expediente técnico de la actividad y su revaluación

3.1 De la ejecución del expediente técnico de la actividad

Según el Oficio n.° 043-2022-MPA/GCHZM de 24 de marzo de 2022 **(Apéndice n.° 12)** de César Pierre Berrios Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, remitió *información periódica y estado situacional de la actividad* al Director Ejecutivo del Programa Nacional de Transporte Sostenible, precisándose que la ejecución del expediente técnico de la actividad se llevó a cabo desde el 4 de junio de 2021 hasta el 26 de noviembre de 2021, no obstante, dicha ejecución fue paralizada y reiniciada en diversas ocasiones, como se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 4
Eventos en la ejecución del expediente técnico de la actividad

Evento	Fecha	Documento	Anotación en el cuaderno de actividad	Estado
Inicio de ejecución	4/06/2021	Sin documento	Sin anotación	Sin ejecución física
Paralización n.° 1	4/07/2021	Acta de paralización n.° 1	Sin anotación	Sin ejecución física
Reinicio n.° 1	20/09/2021	Acta de reinicio n.° 1	Sin anotación	Sin ejecución física
Paralización n.° 2	20/10/2021	Acta de paralización n.° 2	Sin anotación	Sin ejecución física
Reinicio n.° 2	10/11/2021	Acta de reinicio n.° 2	Asiento n.° 1	Inicio de ejecución física
Paralización n.° 3	26/11/2021	Acta de paralización n.° 3	Asiento n.os 29 y 30	Suspensión de ejecución física
Reinicio n.° 3	1/06/2022	Sin documento	Asiento n.os 31 y 32	Reinicio de ejecución física
Suspensión de ejecución	10/06/2022	Sin documento	Asiento n.os 49 y 50	Suspensión de ejecución física

Fuente: Oficio n.° 043-2022-MPA/GCHZM, Acta de paralización n.os 1, 2 y 3 **(Apéndice n.° 13)**, Actas de reinicio n.os 1 y 2 **(Apéndice n.° 14)** y cuaderno de actividad **(Apéndice n.° 15)**.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Posteriormente a la paralización del 26 de noviembre de 2021, mediante Acuerdo de Concejo n.° 384-2021-MPA de 30 de noviembre de 2021**(Apéndice n.° 16)**, el Concejo Municipal de la Entidad aceptó el pedido de reevaluación del expediente técnico de la actividad, encargando a la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial y a la Subgerencia de Circulación y Educación Vial que proceda con ello.

Asimismo, mediante Informe n.° 027-2021-MPA/GCHyZM-JJCD de 14 de diciembre de 2021 **(Apéndice n.° 17)**, de Joseph Jaime Callata Durand, residente de la actividad, se puso en conocimiento de la Entidad que los delineadores tubulares flexibles (bolardos) y topes de hule de las avenidas Parra, Alfonso Ugarte, Jorge Chávez, Goyeneche y Dolores y la calle Víctor Lira, estaban siendo vandalizados.

Finalmente, César Pierre Berrios Claverías, gerente de Desarrollo Urbano, Joseph Jaime Callata Durand, residente de la actividad y Enrique Abraham Rodríguez Chicata, supervisor de la actividad, transfirieron los tramos ejecutados a la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial y a la Subgerencia de Circulación y Educación Vial, como se describe en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 5
Transferencia parcial de los tramos ejecutados

Tramo Calle y/o avenida	Acta de transferencia parcial	Fecha	Monto valorizado según acta de transferencia
Víctor Lira	Acta n.° 1	3/06/2022	S/ 23 049,44
Jorge Chávez - Goyeneche	Acta n.° 2	10/06/2022	S/ 71 963,23
Parra – Alfonso Ugarte	Acta n.° 4	1/07/2022	S/ 146 500,26
Dolores	Acta n.° 5	14/10/2022	No se precisa

Fuente: Actas de transferencia parcial n.os 1, 2, 4 y 5 **(Apéndice n.° 18)**.
Elaborado por: Comisión Auditora.

La ejecución física del expediente técnico de la actividad se realizó del 10 de noviembre de 2021 al 10 de junio de 2022, tuvo un avance físico ejecutado acumulado de S/ 492 015,40 y un avance financiero ejecutado acumulado de S/ 634 142,13, según la ficha técnica del informe final de Joseph Jaime Callata Durand, residente de la actividad, presentado a la Entidad mediante Informe n.° 007-2022-MPA/GCHyZM-JJCD el 23 de diciembre de 2022 **(Apéndice n.° 19)**.

3.2 De la reevaluación del expediente técnico de la actividad

Mediante Informe n.° 053-2022-MPA-GTUCV-SGCEV de 19 de enero de 2022 **(Apéndice n.° 20)**, el subgerente de Circulación y Educación Vial puso en conocimiento de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, los resultados de la revaluación del expediente de ciclovías de Arequipa, ello en atención a lo arribado en el Acuerdo de Concejo n.° 384-2021-MPA[40]. Así, según el contenido del citado informe, parte del objetivo de la reevaluación bajo comento era poder identificar si el proyecto de ciclovías cumplía con las siguientes características:

> *"**Rutas seguras**: Evitan conflictos entre ciclistas y los demás actores de la vía (peatones y motorizados) y priorizan a los más vulnerables (peatones y ciclistas). Esta condición se debe garantizar con mayor atención en las intersecciones.*
>
> ***Rutas coherentes**: Conectan los principales puntos de origen con los de destino y guían al ciclista de manera lógica durante su recorrido y especialmente en las intersecciones. Este requisito garantiza claridad, continuidad y seguridad a los usuarios.*
>
> ***Rutas directas**: Reducen tiempo y distancia de desplazamiento. Se deben evitar desvíos o detenciones innecesarios que afecten y demandan un mayor esfuerzo físico del ciclista.*
>
> ***Rutas cómodas**: Permiten avanzar a un ritmo constante, evitando paradas o reducciones de velocidad constantes y cambios fuertes o bruscos de nivel o de textura en el pavimento, de manera que el recorrido sea agradable y motive a los ciclistas a incrementar sus viajes y frecuencia de uso.*

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL AREQUIPA ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL

[40] *"**ACUERDO:***
***Artículo 1°.- ACEPTAR** el pedido formulado por el señor Mg. Jorge Alberto Condori Pacheco, Regidor de la Municipalidad Provincial de Arequipa y que la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial y la Sub Gerencia de Circulación y Educación Vial procedan a la Reevaluación de proyecto de Ciclovías, incluso teniendo en consideración la opinión de los Colegios Profesionales de Arquitectos, Ingenieros, Sociólogos, Antropólogos, Economistas, Urbanistas y de la misma Defensoría del Pueblo.*
***Artículo 2°.- ENCARGAR** a la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, Gerencia del Centro Histórico y Zona Monumental y a la Sub Gerencia de Circulación y Educación Vial y demás unidades orgánicas competentes realicen las coordinaciones necesarias para el cumplimiento del presente Acuerdo de Concejo"* (El subrayado es nuestro).

***Rutas atractivas**: Se garantizan en gran parte con el cumplimiento de los requisitos anteriores y se fortalecen con entornos o ambientes seguros (en términos de seguridad personal), amigables, iluminados, con manejo paisajístico adecuado (arborización)".*

*Lo anterior debe lograrse, en todo lo posible, **sin que signifique generar conflictos y detrimento significativo en la calidad de transporte del resto de usuarios** (motorizados y no motorizados) de la vía donde se implementarán las ciclo vías, lo que comprende el tomar medidas para mitigar estos efectos"* [sic] (El subrayado y énfasis es nuestro).

En dicho marco, el numeral 4 (Diagnóstico) del citado informe[41] detalló las *"mayores deficiencias en el expediente que contiene el proyecto de ciclo vías"*, las cuales se describen a continuación:

- *"Se ha realizado un trabajo de diseño geométrico sin una base topográfica fiable, dando como resultado diseños de trazo **basado en secciones viales continuas y uniformes en calles con geometría compleja, aseverándose los defectos e incongruencias** de diseño en vías e intersecciones importante para el flujo vehicular motorizado de la ciudad.*

- *Adicionalmente se ha identificado que se han realizado **insuficientes toma de secciones viales que no son representativas de toda la complejidad existente en las distintas vías** de diseño de ciclovías en la ciudad de Arequipa. Lo que conlleva en algunos tramos de las vías donde se implemente la ciclo vía el segmento puede no ser el necesario, más allá de lo reglamentario, para asegurar el tránsito seguro y eficaz de todos los usuarios en los ejes y vías propuestas para ciclo vías (...).*

- *Al no haberse trabajado con una topografía detallada además se ha obviado el tratamiento de ingresos vehiculares, buzones y otros elementos urbanos.*
- *No se ha considerado ningún tipo de implementación especial en puntos de paraderos de transporte público urbano (SIT), generando conflicto con los peatones y usuarios del transporte público urbano en varios casos (...).*

- *No se ha desarrollado aforos vehiculares (de vehículos motorizados) en cada uno de los ejes y vías de la ciclo vía propuesta, en su defecto no se han realizado simulaciones o pruebas en vacío, cuanto menos en las vías críticas dada la carga vehicular que presentan.*

  A propósito de la hipótesis que el proyecto de ciclo vías es temporal y el aforo de vehículos (motorizados) devenía en innecesario puesto que existía en pandemia restricciones vehiculares por las cuales no habría problemas de conflicto con la gran cantidad de parque automotor en vías como Goyeneche (...), nos percatamos ello es errado, pues el expediente fue aprobado y más importante, contiene absolución de observaciones (junio 2021) cuando el tránsito vehicular se encontraba normalizado, y desde luego se conocía que a la fecha de implementación no existía restricción vehicular (...), y por ello se contaba con tránsito prácticamente normalizado en la ciudad, se debió tomar ello en cuenta para evitar conflictos y posibles errores en el planteamiento de ciclo vías.

[41] Informe n.° 053-2022-MPA-GTUCV-SGCEV de 19 de enero de 2022, emitido por la Subgerencia de Circulación y Educación Vial.

- *No se ha desarrollado una adecuada socialización del proyecto con los vecinos y usuarios de las vías en mención, lo que se manifiesta en ausencia de Actas de Acuerdos con vecinos y usuarios comerciales y no comerciales de las vías donde se implementan e implementarán las ciclo vías, lo que determinó la falta de diseño de ciclo vías que prevengan en los posible los conflictos por el uso de la vía, y además, la ausencia de medidas de prevención de faltas (previsibles) al momento de haberse implementado las primeras ciclo vías en algunas vías durante los últimos meses del año 2021 (...)"* [sic]

(El subrayado y énfasis es nuestro).

Sobre el particular, se aprecia que la revaluación del expediente técnico de la actividad proyectada para la implementación de una red ciclovial en Arequipa fue elaborada por la Subgerencia de Circulación y Educación Vial, esto con posterioridad a la proyección, ejecución parcial y paralización de los trabajos de dicha actividad; así, en el marco de la evaluación técnica efectuada, dicha subgerencia precisó que la implementación de una red de ciclovías implicaba, en principio, la observancia de determinadas características que debían cumplir las vías pasibles de ser incorporadas en tal red, vale decir, ser seguras, coherentes, directas, cómodas y atractivas. Estos aspectos guardan correlato con los requisitos descritos en el numeral 2.2 (Principios de la planificación) de la *Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado,* aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02.

Así, en el marco del proyecto de ciclovías propuesto por la Municipalidad Provincial de Arequipa, la citada guía postula que, en cuanto a la **seguridad**, la *"red de infraestructura ciclovial debe mejorar la seguridad vial de las personas ciclistas y protegerlas de los vehículos"*, para ello, debe considerarse en el diseño *"el espacio suficiente en el carril de circulación ciclista y para el elemento confinador"*. A su turno, respecto la **coherencia**, esta característica está relacionada *"a la continuidad y consistencia de la infraestructura. Debe proveer conexión entre los puntos de origen y destino"*, su aplicación implica *"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"*, y, *"Ser compatibles entre la geometría, señalización y operación semafórica"*. De igual modo, la **directividad** está *"vinculada al ahorro de tiempo. Una ruta ciclista debe ser lo más directa posible, evitando demoras innecesarias"*, para ello, debe priorizarse principalmente *"la colocación en las vías arteriales que son continuas y que conectan las diferentes zonas de la ciudad"*. Asimismo, la **comodidad** *"juega un rol importante al incentivar el uso de la bicicleta"*, de tal modo, debe considerarse *"el ancho suficiente para el rebase entre ciclistas"*. Finalmente, mediante la **atractividad** *"se considera la estética ambiental o paisajística y se busca generar la conexión con elementos vivos y característicos de la ciudad"*, para su aplicación se requiere *"Elegir vías con ambiente seguro y amable"*.

Dichas características debían estimarse conjuntamente a efectos de contar con una adecuada proyección e implementación de la red de ciclovías, la misma que no debía generar conflictos ni detrimento en la calidad de transporte del resto de usuarios (motorizados y no motorizados), esto, conforme lo destacado en el informe de revaluación; sin embargo, como se ha denotado previamente, no solo el proyecto, sino la ejecución parcial de la red ciclovial en la ciudad de Arequipa generó un incremento significativo en la calidad de la movilidad en general, principalmente, en el tráfico vehicular de las vías en las que se implementó infraestructura ciclovial, tal como lo enunció en su oportunidad la Municipalidad Distrital de

José Luis Bustamante y Rivero[42], o como –a nivel de proyecto– fue materia de observación por parte de la Municipalidad Distrital de Cayma[43].

Por otra parte, el citado informe de revaluación señaló que el proyecto para la implementación de una red ciclovial en Arequipa denotó deficiencias, tales como la realización de un trabajo de diseño geométrico sin una base fiable, situación que propició diseños de trazo basado en secciones viales continuas y uniformes cuando las vías presentaban geometría compleja, ello en adición de que dichas vías presentaban un importante flujo vehicular motorizado; asimismo, advirtió que las secciones viales que la Entidad utilizó para proyectar las vías pasibles de soportar ciclovías no eran representativas en el marco de la complejidad que define la red vial propia de la ciudad de Arequipa; de igual modo, señaló que el expediente no contó con una topografía detallada, no se ha considerado ningún tipo de implementación especial en puntos de paraderos, máxime que tampoco se han realizado aforos vehiculares en cada uno de los ejes de las vías propuestas, ello aunado a una insuficiente socialización de dicho proyecto que permitiera evitar la generación de conflictos en general.

Adicionalmente, a través de dicho informe de revaluación se advirtió que *"[n]o se ha realizado un estudio representativo de origen y destino orientado al usuario de las ciclo vías, a su vez se ha considerado información de viajes de transporte público masivo que no mantiene la misma conducta. / (...) se muestra un Mapa de Calor de puntos atractores de viajes en bicicleta, que se toma como base para el trazado de las ciclo vías, dicha información no expone el número y criterio de selección de los ciclistas parte del procedimiento para su obtención; cabe mencionar que la única experiencia conocida de tal medición se trabajó antes de la elaboración del expediente esta sub gerencia con el apoyo de una docente de arquitectura de la Universidad pública de Arequipa, por la cual se instalaron en los celulares de alrededor de 15 ciclistas una APP que sigue y rastreaba sus movimientos en bicicleta, producto de ello se obtuvo un mapa de calor como le señalado en el expediente, más allá de trabajo señalado,* ***el mapa de calor obtenido no es representativo*** *en cuanto dicha medición fue un piloto previo para la instalación de la APP en un número y criterio no representativo de ciclistas de nuestra ciudad;* ***esta falencia detectada es probable haga incurrir en error al proyecto de ciclo vías****" [sic]* (El subrayado y énfasis es nuestro).

Así, en el marco del desarrollo del citado informe[44], la Subgerencia de Circulación y Educación Vial concluyó –entre otros puntos– los siguientes aspectos derivados del análisis a la documentación que formaba parte del expediente técnico de la actividad para la implementación de ciclovías en la ciudad de Arequipa:

> *"10.1 El expediente presenta serias* ***deficiencias técnicas*** *(...) deficiencias que se derivan de la limitada información de base y estudios realizados; lo que debe ser subsanado (...).*
>
> *(...)*
>
> *10.3 Por las falencias técnicas detectadas y expuestas, se recomienda* ***no continuar con la implementación*** *de ciclo vías aún no implementadas, y pasar a su revaluación previa constitución del equipo referido.*

[42] Mediante Informe n.° 983-2021-SGPIP/GDU-MDJLBYR de 17 de diciembre de 2021 **(Apéndice n.° 21)**, la Subgerencia de Proyectos de Inversión Pública de la Municipalidad Distrital de José Luis Bustamante y Rivero emitió informe técnico respecto de las implicancias que la implementación de ciclovías generó en la av. Dolores, av. Pizarro y av. Hartley, documento adjunto al oficio n.° 0119-2021-GDU/MDJLBYR de 28 de diciembre de 2021 **(Apéndice n.° 21).**

[43] Informe n.° 093-2021-MDC-GSC-SGSVTC de 6 de diciembre de 2021 documento adjunto al oficio n.° 3421-2021-MDC-AL de 6 de diciembre de 2021**(Apéndice n.° 22)** y Oficio n.° 041-2022-MDC-AL de 23 de febrero de 2022 **(Apéndice n.° 23).**

[44] Informe n.° 053-2022-MPA-GTUCV-SGCEV de 19 de enero de 2022 **(Apéndice n.° 20)**.

(...)

10.5 En el caso de los Delineadores o Canalizadores instalados en las ciclo vías y que se encuentran en mal estado, muchos de ellos han perdido su función de segregación, y por su estado constituyen obstáculos en la vía que podrían ***generar accidentes*** *(...), motivo el cual se recomienda su* ***retiro inmediato****.*

(...)" [sic] (El subrayado y énfasis es nuestro).

Asimismo, es de precisar que mediante Memorando n.° 245-2022-MPA/GM de 4 de marzo de 2022 **(Apéndice n.° 24)**, la gerenta municipal puso en conocimiento de César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, lo siguiente: *"Remito el expediente señalado en referencia, para que tome conocimiento e implemente las acciones respectivas de la actividad denominada "Implementación del Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado – Municipalidad Provincial de Arequipa"*. En atención a dicho memorando, el citado gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, emitió el Informe n.° 100-2022-MPA-GCHZM de 15 de marzo de 2022 **(Apéndice n.° 25)**, mediante el cual puso en conocimiento de la Gerencia Municipal, entre otros aspectos, su recomendación para continuar con *"la implementación de la señalética faltante así como la ejecución de los tramos faltantes"*.

Como es de verse, la Subgerencia de Circulación y Educación Vial concluyó, principalmente, que el expediente técnico de la actividad presentó deficiencias técnicas derivadas de la limitada información y estudios realizados para la implementación de la red de ciclovías en la ciudad de Arequipa por lo que, ante tales falencias, recomendó no continuar con la ejecución de las ciclovías pendientes; sin embargo, pese a la evaluación técnica presentada por la precitada unidad orgánica, César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, recomendó[45] a la Gerencia Municipal continuar, no solo con la ejecución de los tramos cicloviales pendientes, sino además, proseguir con la implementación de la señalética ciclovial faltante, empero, dicha proposición omitió el hecho de que, tanto el expediente técnico primigenio, como el modificado, no contaban con una correcta definición del trazo ni una tipología de intervención adecuada de las vías propuestas para la red ciclovial que se proyectaba implementar en la ciudad de Arequipa[46], aspectos técnicos que son detallados en los párrafos posteriores.

Adicionalmente, con Informe Técnico n.° 011-2022-MPA-GTUCV-SIT/MRPA de 18 de mayo de 2022 **(Apéndice n.° 28)**, el especialista en transporte del Sitransporte de la Entidad, informó a la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial lo siguiente:

[45] Mediante Informe n.° 100-2022-MPA-GCHZM de 15 de marzo de 2022 **(Apéndice n.° 25)**.

[46] Sin perjuicio de los señalado, cabe precisar que la Municipalidad Distrital de José Luis Bustamante y Rivero, mediante Oficio n.° 200-2021-SG/MDJLBYR de 6 de diciembre de 2022 **(Apéndice n.° 26)**, alcanzó a la Municipalidad Provincial de Arequipa el Acuerdo Municipal n.° 53-2021-MDJLBYR de 30 de noviembre de 2021**(Apéndice n.° 26)**, documento en el cual advirtió que la ejecución de ciclovías –paralizada por entonces– se había llevado a cabo *"sin tener en cuenta los aspectos técnicos adecuados para su implementación"*; es más, de manera posterior, la citada municipalidad distrital, mediante Oficio n.° 0119-2021-GDU/MDJLBYR de 28 de diciembre de 2021 **(Apéndice n.° 21)**, puso en conocimiento de la Municipalidad Provincial de Arequipa el Informe n.° 983-2021-SGPIP/GDU-MDJLBYR de 17 de diciembre de 2021**(Apéndice n.° 21)**, documento en el cual se denotaron observaciones técnicas en vías proyectadas como ciclovías (av. Dolores, av. Pizarro y av. Hartley). Asimismo, el Colegio de Arquitectos del Perú – Regional Arequipa, remitió a la Municipalidad Provincial de Arequipa el Oficio n.° 479-2021/CAP-RA de 17 de diciembre de 2021**(Apéndice n.° 27)**, mediante el cual recomendó la suspensión de la implementación de infraestructura ciclovial en Arequipa, dada la existencia de deficiencias metodológicas, de diseño y de seguridad. De igual modo, la Municipalidad Distrital de Cayma, alcanzó a la Municipalidad Provincial de Arequipa el *"ESTUDIO TÉCNICO DE LA CARGA VEHICULAR QUE EXISTE POR LA AVENIDA CAYMA DESDE LA INTERSECCIÓN DE LA CALLE MELGAR HASTA LA AVENIDA EJÉRCITO"* (mediante Oficio n.° 041-2022-MDC-AL de 23 de febrero de 2022) **(Apéndice n.° 23)**, en el cual también se advirtieron falencias técnicas en cuanto a la implementación de la mencionada red ciclovial.

"III. CONCLUSIONES

Habiendo revisado el expediente de la referencia y realizando las mesas técnicas de trabajo respectivas así como las inspecciones de campo de las ciclovías implementadas, se concluye lo siguiente:

3.1 La restitución de la movilidad en la ciudad de Arequipa al año 2022 ***hace que las ciclovías temporales implementadas generen congestión vehicular con mayor incidencia en vías principales y de uso del transporte público****, principal modo de transporte de movilidad de la ciudadanía.*

3.2 ***La reducción de carriles vehiculares en estas vías ha generado congestión vehicular y demoras en los tiempos de viaje de los usuarios****, lo que se manifiesta en una mala calidad del servicio.*

3.3 De la revisión de los aforos de ciclistas en los meses de enero a mayo del 2022, realizado por la GTUCV mediante inspectores de transporte, se ha podido identificar que existe una tendencia decreciente al uso de la ciclovía, los mismos que se manifiestan en el análisis presentado en el presente informe.

(...)

3.6 ***Las propuestas de trazados alternativos y cambios de secciones de ciclovía que en muchos casos difieren de lo indicado en la Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible No Motorizado del MTC****, obedece a que las secciones viales alternativas no presentan la sección vial ideal para mantener las secciones de ciclovia requerida"* (El subrayado y énfasis es nuestro).

Posteriormente, la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial emitió el informe n.° 612-2022-MPA/GTUCV de 21 de noviembre de 2022 **(Apéndice n.° 29)**, mediante el cual concluyó procedente el retiro de las ciclovías implementadas, basado en el siguiente análisis:

"II. ANÁLISIS

(...)

2.9 Se ha de tomar en cuenta, el Informe Técnico N° 065-2022-MPA-GTUCV-SIT/MRPA, a través del cual se evalúa los tramos de ciclovía que faltan por implementar, concluyendo lo siguiente:

- *Las vías por donde se propone la implementación de ejes de ciclovías, presentan un alto flujo vehicular de transporte privado con un promedio de 85% en todos los puntos evaluados, lo cual representa un alto índice de este tipo de transporte, considerando que la propuesta de ejes de ciclovías se ha considerado en su mayoría en vías locales.*
- *En lo que respecta al transporte publico existe un promedio de 2.5%, lo cual, si bien es un porcentaje bajo, esto es debido a que* ***los ejes de ciclovías no han sido considerados en vías habituales de circulación del transporte público****, salvo en algunas vías como la Av. Lambramani, Av. Sepúlveda y Av. Cayma.*
- *A la actualidad, habiéndose restituido las actividades económicas y la presencialidad de las actividades públicas y privadas, por ende, la movilidad vehicular habitual en la ciudad de Arequipa,* ***las vías propuestas para ejes de ciclovías no podrían soportar esta implementación, generándose una congestión vehicular con impactos viales negativos no solo en la vía evaluada, sino también en el entorno vial respectivo****.*
- *Del levantamiento de secciones viales en las diferentes vías evaluadas, se ha podido determinar que* ***retirar un carril vehicular para el uso de un eje de***

***ciclovía impactaría negativamente a la circulación vial de la calle o avenida a intervenir**, puesto que la ciudad de Arequipa, más en un entorno céntrico, carece de secciones viales que puedan albergar un eje de ciclovía.*

- *Existen algunas vías de la red de ciclovías propuestas que sí albergan ejes de ciclovías; sin embargo, la conexión con otras vías de sección vial reducida hace que la **red de ciclovía pierda continuidad**, por lo que un eje de ciclovías segmentada no puede funcionar.*

*2.10 Se puede observar por lo antes mencionado que **continuar con la implementación de los tramos restantes que fueron considerados no sería viable**.*
(...)" (El subrayado y énfasis es nuestro).

4. Deficiencias en el trazo de la red ciclovial y en la tipología de intervención del expediente técnico de la actividad

De la revisión y análisis técnico al expediente técnico de la actividad y documentación complementaria, se ha verificado que el trazo de la red ciclovial[47] y la tipología de intervención[48] del expediente técnico de la actividad, no se realizaron de conformidad con la metodología descrita en la Guía[49] y las ordenanzas municipales que regulan la adecuación de la infraestructura vial[50] y aprueban la red ciclovial de la provincia de Arequipa[51]; asimismo, el expediente técnico de la actividad y la modificación del trazo de su red ciclovial no contaron con opinión favorable de las áreas competentes de la Entidad[52]; aspectos que se describen a continuación:

4.1 Expediente técnico de la actividad consideró el trazo de la red ciclovial en vías expresas y carreteras en las que se prohíbe el tránsito de bicicletas

A efectos de no encontrar inconvenientes en la planificación de la red ciclovial, la Guía detalla la metodología a utilizar para determinar su trazo, siendo uno de los pasos a seguir, la identificación de vías de conexión externa, conocimiento del entorno urbano, limitaciones geográficas de la ciudad y su planificación previa. No obstante, el trazo de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad consideró la implementación de infraestructura ciclovial en vías expresas del Plan de Desarrollo Metropolitano de la provincia de Arequipa y en vías pertenecientes al Sistema Nacional de Carreteras, contraviniendo disposiciones taxativas de la Guía[53] sobre la prohibición del tránsito de bicicletas y la seguridad vial dentro del

---

47 Que es la propuesta técnica que permite una adecuada planificación ciclovial, debiendo ser ella segura cómoda, coherente, directa y atractiva.

48 Que son las modalidades de ejecución mediante las que se podía redistribuir el espacio vial para la inclusión de infraestructura ciclovial.

49 *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 de 13 de octubre de 2020.

50 Ordenanza Municipal n.° 1183, *Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la provincia de Arequipa*, de 21 de mayo de 2020 **(Apéndice n.° 4)**.

51 Ordenanza Municipal n.° 1191, *Ordenanza de la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa*, de 31 de julio de 2020 **(Apéndice n.° 4)**.

52 A través del Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020 **(Apéndice n.° 5)**, la Gerencia Municipal dispuso que la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental llevaría a cabo la aprobación del expediente técnico de la actividad, en coordinación con la Gerencia de Desarrollo Urbano y la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, siendo que estas dos últimas unidades orgánicas debían validar el trazo final propuesto.

53 "***Sección 2. Planificación** (...)*
2.2 Principios de la planificación
(...)
Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovial
La planificación de las redes para ciclistas debe realizarse partiendo del reconocimiento de la función, forma y uso de las vías que forman parte de la malla vial de la ciudad. La jerarquización de las vías está basada en características generales, como la cantidad de personas, vehículos, velocidades, bienes y servicios; así como la configuración de las secciones viales. Según el Artículo 7 de la Norma GH.20, las vías urbanas en el Perú se clasifican en vías expresas, arteriales, colectoras y locales:

planeamiento de la red ciclovial, en consecuencia, la propuesta del expediente técnico de la actividad, de implementar infraestructura ciclovial en ellas no era factible.

4.1.1 Trazo de la red ciclovial en vías expresas del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa

El expediente técnico de la actividad, contempló que las avenidas Villa Hermosa y Metropolitana serían parte del trazo de la red ciclovial para la ejecución de infraestructura ciclovial, como se detalla en el siguiente cuadro e imágenes:

Cuadro n.° 6
Infraestructura ciclovial en expediente técnico de la actividad

Expediente técnico de la actividad			
Vía Calle y/o avenida	Desde Calle y/o avenida	Hasta Calle y/o avenida	Tipología de intervención
Villa Hermosa	27 de noviembre	Rímac	Ciclovía segregada bidireccional
Metropolitana	Rímac	Puente Bolívar	Ciclovía segregada bidireccional y ciclocarril

Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría del expediente técnico de la actividad **(Apéndice n.° 30)**.
Elaborado por: Comisión Auditora.

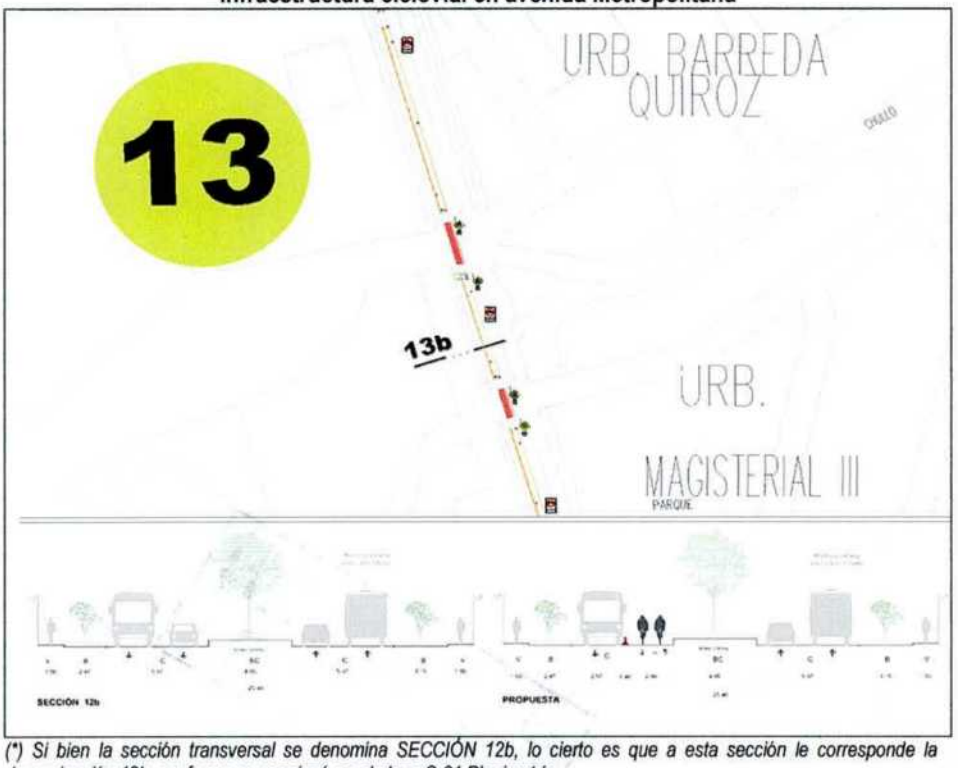
Imagen n.° 9
Infraestructura ciclovial en avenida Villa Hermosa



(*) Si bien la sección transversal se denomina SECCIÓN 11b, lo cierto es que a esta sección le corresponde la denominación 12b, conforme se consignó en el plano S-01 Planimetría **(Apéndice n.° 30)**.
Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría y S-08 Secciones transversales **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

- *Vías expresas: Son vías de alta capacidad que conectan diferentes zonas de la ciudad, de flujo ininterrumpido y de acceso controlado. No se permite el tránsito de bicicletas y en ellas no es viable la implementación de ciclovías temporales, así como tampoco lo es en carreteras nacionales, departamentales y vecinales, por ende, se deben buscar rutas alternas".* (El subrayado es nuestro).

Imagen n.° 10
Infraestructura ciclovial en avenida Metropolitana

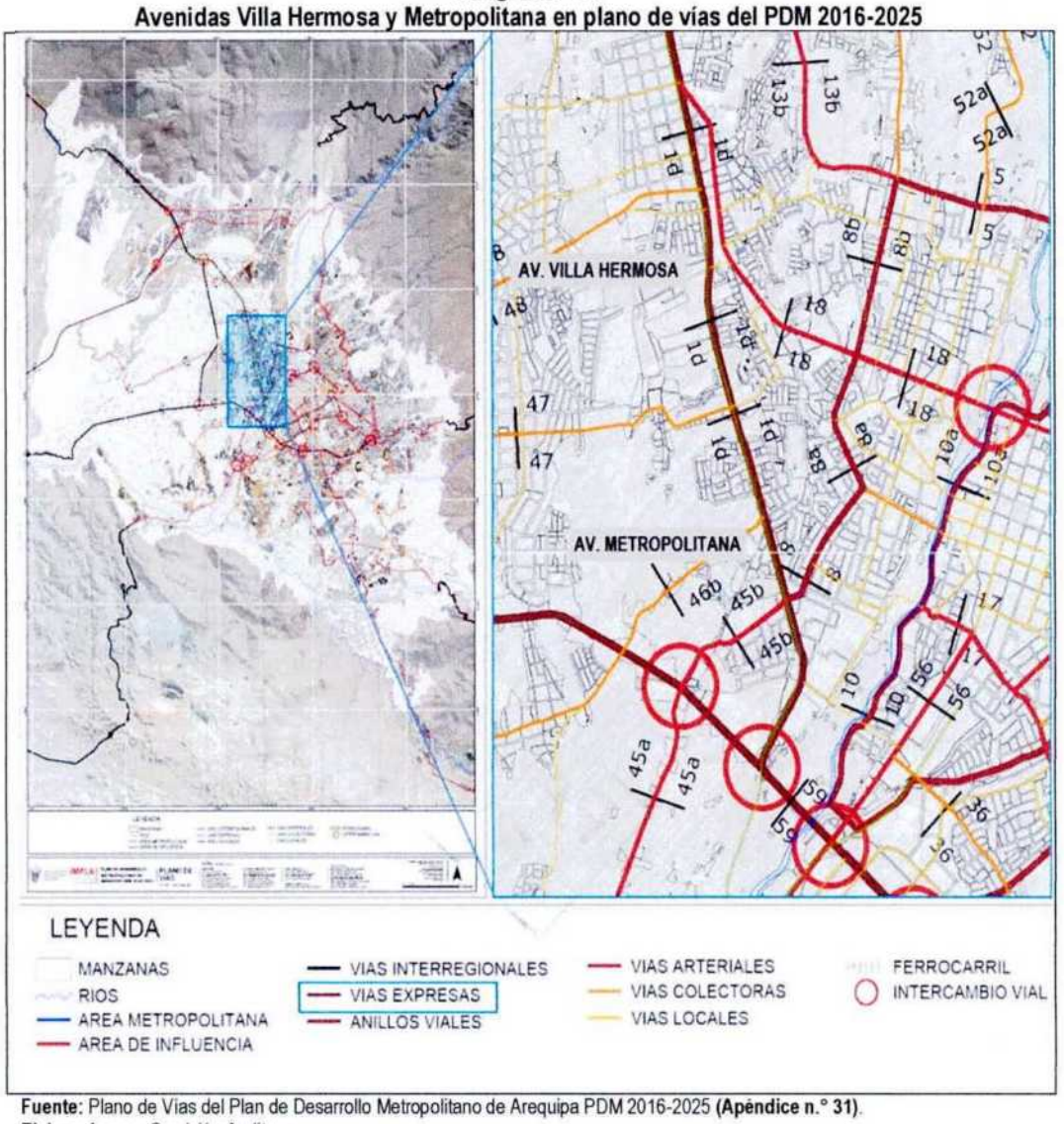


(*) Si bien la sección transversal se denomina SECCIÓN 12b, lo cierto es que a esta sección le corresponde la denominación 13b, conforme se consignó en el plano S-01 Planimetría.
Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría y S-09 Secciones transversales **(Apéndice n.° 30)**, del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

No obstante, estas avenidas –Villa Hermosa y Metropolitana– son clasificadas como vías expresas según el Plano de Vías del Plan de Desarrollo Metropolitano[54] de Arequipa PDM 2016 – 2025 **(Apéndice n.° 31)**, aprobado mediante Ordenanza Municipal n.° 961 de 3 de febrero de 2016 y actualizado mediante Ordenanza Municipal n.° 975 de 6 de mayo de 2016 **(Apéndice n.° 31)**, como se muestra a continuación:

[54] La definición de Plan de Desarrollo Metropolitano se encuentra en el Título I Disposiciones Generales del Reglamento del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa PDM 2016-2025, aprobado mediante Ordenanza Municipal n.° 961 de 3 de febrero de 2016 y actualizado mediante Ordenanza Municipal n.° 975 de 6 de mayo de 2016 **(Apéndice n.° 31)**: ***"Plan de Desarrollo Metropolitano** (PDM): instrumento técnico-normativo que orienta la gestión territorial y el desarrollo urbano de las áreas metropolitanas, conformadas por jurisdicciones distritales, cuyas interrelaciones forman una continuidad física, social y económica, con una población total mayor a 500,000 habitantes. El Concejo Provincial mediante Ordenanza Municipal aprueba el PDM"* (El subrayado es nuestro).

Imagen n.° 11
Avenidas Villa Hermosa y Metropolitana en plano de vías del PDM 2016-2025



Fuente: Plano de Vías del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa PDM 2016-2025 **(Apéndice n.° 31)**.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Dicha clasificación vial como vías expresas también fue corroborada mediante el Oficio n.° 1300-2023-MPA/IMPLA de 22 de septiembre de 2023 **(Apéndice n.° 32)**, de la Gerencia General del Instituto Municipal de Planeamiento de Arequipa, recibido por la comisión auditora el 22 de setiembre de 2023, mediante el cual se remitió el Informe n.° 0101-2023-IMPLA/GG-CG de 21 de setiembre de 2023 **(Apéndice n.° 32)**, en el que se señala que las avenidas Villa Hermosa y Metropolitana están catalogadas como vías expresas[55].

[55] Informe n.° 0101-2023-IMPLA/GG-CG de 21 de setiembre de 2023 **(Apéndice n.° 32)**:
"***1. Avenida Villa Hermosa.***
Clasificación: Vía Expresa, sección vial 1c-1c (54.00m) y 1d-1d (50.00m).
Tramo: Vía alterna o paralela a Av. Aviación desde intersección con Av. Industrial, hasta intersección calle Rimac/Calle Grande.
2. *Avenida Metropolitana.*
Clasificación: Vía Expresa, sección vial 1d-1d (50.00m).
Tramo: Calle Grande hasta intersección calle Fernandini/calle Puente Bolivar".

Lo anterior toma gran relevancia, en la medida que la Guía, dentro del subtítulo *"Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovial"*, del numeral 2.2 (Principios de la planificación), estableció la prohibición del tránsito de bicicletas en vías expresas, no siendo factible la implementación de ciclovías en ellas:

> "***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. (...).*
>
> ***Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovial***
> *La planificación de las redes para ciclistas debe realizarse partiendo del reconocimiento de la función, forma y uso de las vías que forman parte de la malla vial de la ciudad. (...).*
>
> - *Vías expresas: Son vías de alta capacidad que conectan diferentes zonas de la ciudad, de flujo ininterrumpido y de acceso controlado. No se permite el tránsito de bicicletas y en ellas no es viable la implementación de ciclovías temporales, (...) Por ende, se deben buscar rutas alternas*" (El Subrayado es nuestro).

Al retirar la infraestructura ciclovial de las avenidas Villa Hermosa y Metropolitana de la propuesta técnica del expediente técnico de la actividad, puesto que en ellas no se permite el tránsito de bicicletas, el trazo restante de la red ciclovial no genera un adecuado enlace entre los puntos de origen y destino de los usuarios ciclistas. En particular, la avenida José Olaya quedaría apartada de la propuesta del trazo de la red ciclovial, resultando innecesario que se implemente infraestructura ciclovial en esta vía, por el escenario de desarticulación antes descrito. Asimismo, el tramo final de la calle Puente Bolívar no se conectaría con alguna otra infraestructura ciclovial, perdiendo la conexión requerida a fin de permitir un funcionamiento integral de la red ciclovial, ello en concordancia con el informe técnico n.° 003-2023-CG/OC0353-JVF de 31 de octubre de 2023 **(Apéndice n.° 33)**, del especialista técnico de la comisión auditora.

Otro punto a considerar, es que la planificación del trazo de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad, no consideró una propuesta técnica adecuada que tuviera a la seguridad vial como precepto de planeamiento[56], puesto que, contempló la inclusión de infraestructura ciclovial en las avenidas Villa Hermosa y Metropolitana, vías expresas del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa PDM 2016 - 2025, y que por definición de la norma CE.010 *Pavimentos Urbanos*[57] del Reglamento

[56] Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 publicada en el Diario Oficial El Peruano el 13 de octubre de 2020.
"***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****. (...)*" (El subrayado y énfasis es nuestro).

[57] Norma incorporada al Reglamento Nacional de Edificaciones mediante Decreto Supremo n.° 005-2014-VIVIENDA publicado en el Diario Oficial El Peruano el 9 de mayo de 2014.

Nacional de Edificaciones, conectan zonas de alto tráfico trasladando grandes volúmenes de vehículos livianos, con altas velocidades de circulación y restringidas condiciones de accesibilidad[58]; ciertamente, la circulación de bicicletas en dichas condiciones se encontraba prohibida, por lo que, la implementación de infraestructura ciclovial en estas vías expresas no era viable.

A un mayor ahondamiento el artículo 3° 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"*), publicado el 27 de agosto de 2020, estableció lo siguiente:

> ***"Artículo 3. Documento Técnico para la adecuación y/o mantenimiento de los Sistemas de Transporte Sostenible No Motorizado***
>
> *3.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial, aprueba un Documento Técnico conteniendo los lineamientos, criterios, condiciones y procedimientos para la adecuación y/o mantenimiento de los elementos de la sección vial para la implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, a ser implementados por las Municipalidades Provinciales, en sus respectivas jurisdicciones. Dicho documento técnico se emite en coordinación con el Ministerio de Ambiente.*
>
> *3.2 Asimismo, en los citados lineamientos se establecen los parámetros, formatos y plazos de la solicitud y de los informes que deben presentar las Municipalidades Provinciales".*[59]

Así, en el marco del cumplimiento de dicha disposición, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitió la Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 de 12 de octubre de 2020[60], mediante la cual se aprobó la *"Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado"*.

Ahora bien, el numeral 2.2[61] de dicha Guía contiene el acápite que aborda la *"Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovial"* en el cual se señala, respecto a las ***vías expresas***, lo siguiente: *"Son vías de alta capacidad que conectan diferentes zonas de la ciudad, de flujo ininterrumpido y de acceso controlado. **No se permite el tránsito de bicicletas** y en ellas no es viable la implementación de ciclovías temporales, así como tampoco lo es en **carreteras** nacionales, departamentales y vecinales, por ende, se deben buscar rutas alternas"*[62]. En otras palabras, la precitada guía precisó que tanto las vías expresas como las carreteras

---

[58] Glosario de términos del Anexo A de la Norma CE.010:
"VÍAS EXPRESAS
Son vías que permiten conexiones interurbanas con fluidez alta. Unen zonas de elevada generación de tráfico, transportando grandes volúmenes de vehículos livianos, con circulación a alta velocidad y limitadas condiciones de accesibilidad. Eventualmente, el transporte colectivo de pasajeros se hará mediante buses en carriles segregados con paraderos en los intercambios. En su recorrido no es permitido el estacionamiento, la descarga de mercancías ni el tránsito de peatones."

[59] El subrayado es nuestro.

[60] Publicada el 13 de octubre de 2020.

[61] "Principios de planificación".

[62] El subrayado y énfasis es nuestro.

(nacionales, departamentales y vecinales) son vías en las que no era posible la implementación de ciclovías ni el tránsito de bicicletas.

Al respecto, con relación a lo establecido en dicha guía, vale decir, la *prohibición técnica de implementar ciclovías en las* ***vías expresas***, resulta importante señalar que mediante Ordenanza Municipal n.° 1191 de 31 de julio de 2020 se aprobó la *"Ordenanza de la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa"*, en la cual se incorporó –entre otras– a la av. Metropolitana y a la av. Villa Hermosa dentro del bloque de vías pasibles de soportar la implementación de ciclovías; sin embargo, dichas vías están catalogadas como vías expresas tal como se extrae del numeral 2 del Título V del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025[63] **(Apéndice n.° 31)**, conforme se detalla a continuación:

> ***"Título V***
> ***SISTEMA VIAL***
>
> *(...)*
>
> **2. *Vías Expresas***
>
> *Son los principales elementos de la estructuración del sistema vial, que en forma vertebral articulan el área metropolitana en su conjunto. Así mismo, articula a la ciudad con los ejes de articulación regional.*
>
> *(...)*
>
> *Están contenido en los siguientes distritos y vías:*
>
> - *Cerro Colorado: Av. Aviación, Av. Villa Hermosa, Autopista Arequipa – La Joya.*
> - *Yanahuara – Sachaca: Av. Paralela a vía del Ferrocarril*[64].
>
> *(...)* [sic]"[65].

Asimismo, en el marco de la catalogación de dichas avenidas como vías expresas, se tiene que mediante Informe n.° 0101-2023-IMPLA/GG-CG de 21 de septiembre de 2023[66] **(Apéndice n.° 32)**, el Instituto Municipal de Planeamiento (IMPLA) de la Municipalidad Provincial de Arequipa confirmó a la comisión auditora la catalogación técnica de las vías antes señaladas, conforme se muestra a continuación:

> ***"1. Avenida Villa Hermosa.***
> *Clasificación: Vía Expresa (...).*
> *(...)*
> **2. *Avenida Metropolitana.***
> *Clasificación: Vía Expresa (...)".*

Como puede apreciarse de lo descrito, la av. Metropolitana y la av. Villa Hermosa fueron catalogadas, tanto en el PDM 2016-2025 como en la Ordenanza Municipal n.° 1191 de 31 de julio de 2020 **(Apéndice n.° 4)**, como vías expresas; sin embargo, la *"Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado"*, aprobada y publicada con posterioridad a dichos documentos normativos municipales,

---

[63] El Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025 (PDM) fue aprobado con Ordenanza Municipal n.° 961 de 3 de febrero de 2016 y publicado el 5 de febrero de 2016.

[64] La vía que se encuentra en paralelo a las líneas del ferrocarril es la av. Metropolitana, vía que forma parte del distrito de Yanahuara.

[65] El subrayado es nuestro.

[66] Dicho informe fue remitido a la comisión auditora mediante Oficio n.° 1300-2023-MPA/IMPLA de 22 de septiembre de 2023 **(Apéndice n.° 32)**.

sostuvo de manera taxativa que en las vías expresas no se permite el tránsito de bicicletas, no siendo viable, además, la instalación de ciclovías.

En adición a ello, es importante destacar que, de acuerdo con el artículo 40° de la Ley n.° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, las ordenanzas municipales *"son las normas de carácter general de mayor jerarquía en la estructura normativa municipal, por medio de las cuales se aprueba la organización interna, la regulación, administración y supervisión de los servicios públicos y las materias en las que la municipalidad tiene competencia normativa"*; a dicho tipo de normas municipales la Constitución Política del Perú las ha sometido al control constitucional que subyace en la *acción de inconstitucionalidad*, figura que procede, además, en contra de las normas que tienen *rango de ley* (decretos legislativos, decretos de urgencia, tratados, etc.)[67], sin embargo, la incorporación de las ordenanzas municipales dentro del bagaje de normas pasibles de control constitucional, no implica *per se*, que estas tengan *fuerza de ley*[68], o dicho de otro modo, que nos encontremos frente a una ley, aspecto que la Constitución Política del Perú no le ha otorgado de manera directa o indirecta a las ordenanzas municipales, y, por tanto, este tipo de normas no podrían transgredir el fuero normativo nacional, desdecir lineamientos de alcance general o asumir competencias reservadas a órganos estatales rectores[69].

Es en dicho marco que lo descrito en la Ordenanza Municipal n.° 1191, respecto a la incorporación de determinadas vías expresas como parte de la red ciclovial de Arequipa, decae por imposición y contraste; por imposición, por cuanto la *"Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado"*, se constituye como una norma general de alcance nacional, aprobada mediante resolución ministerial por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, órgano rector de alcance general competente para normar sobre la cartera ejecutiva del transporte nacional[70]; y, por contraste, dado que la citada guía señala de manera taxativa la imposibilidad de implementar ciclovías en vías expresas, ello en oposición a lo descrito en la referida ordenanza municipal, la cual, si bien tiene rango de ley para

---

67 ***"Acciones de Garantía Constitucional***
Artículo 200.- *Son garantías constitucionales:*
(...)
4. La Acción de Inconstitucionalidad, que procede contra las normas que tienen rango de ley: leyes, decretos legislativos, decretos de urgencia, tratados, reglamentos del Congreso, normas regionales de carácter general y ordenanzas municipales que contravengan la Constitución en la forma o en el fondo".

68 *"(...) la expresión [fuerza de ley] no se utiliza como un símil de la noción "rango de ley" [que se predica, por otro lado, en el inciso 4) del artículo 200° de la Constitución a favor de ambas fuentes y de otras]; sino que enuncia la capacidad que tienen tales fuentes, en primer lugar, para innovar, in suo ordine y dentro de los límites de la Constitución, el ordenamiento jurídico. Y, en segundo lugar, para contemplar una distinta fuerza pasiva, una resistencia específica frente a modificaciones, suspensiones o derogaciones por parte de otras fuentes.*
(...)
En definitiva, tanto en el derecho privado como en el derecho público, el significado que se pueda atribuir al concepto de "fuerza de ley" no culmina confundiendo este concepto con el de "rango de ley" (...)". En: Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente n.° 005-2003-AI/TC de 3 de octubre de 2003.

69 *"Rango y valor de ley, entendidos como sinónimos, significan sólo una característica procesal de determinadas disposiciones: la de poder ser objeto de determinados procesos ante el Tribunal Constitucional. La fuerza de ley, a su vez, es sólo un metaconcepto que engloba a distintas disposiciones que tienen muy diferente fuerza de innovar y muy diferente fuerza de resistir, y* ***una disposición puede tener rango de ley sin tener fuerza de ley****"* (El subrayado y énfasis es nuestro). En: Francisco Rubio Llorente, *"Rango de ley, Fuerza de ley, Valor de ley"*. Revista de Administración Pública, Núm. 100, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales. Madrid, 1983; p. 423

70 **Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado mediante Resolución Ministerial n.° 658-2021.MTC/01 de 2 de julio de 2021.**
"Artículo 2.- Jurisdicción y Ámbito de Competencia
El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ejerce jurisdicción en el ámbito nacional, regional y local, como ente rector del sector Transportes y Comunicaciones, en el marco de sus competencias exclusivas y compartidas que le otorga la ley (...)".

efectos de la aplicación de los controles constitucionales, no ostenta fuerza de ley que le irrogue mandato sobre las directrices nacionales[71].

A un mayor ahondamiento, cabe destacar que *"las ordenanzas municipales no son leyes, no al menos en el sentido nacional de la palabra. Puede decirse que son ley para su circunscripción, pero aun así deberán ser consistentes no sólo con las leyes nacionales, sino también con los Decretos válidamente emitidos por el Gobierno Central que, como gobierno unitario, está por encima de ellas siempre que actúe legítimamente"*[72]. Asimismo, *(...) una Ordenanza Municipal, por mucho que sea la norma de mayor jerarquía dentro del ámbito funcional de las Municipalidades, no puede transgredir los límites funcionales de los Gobiernos Locales, ni ingresar pues con ello a esferas competencias de otros órganos estatales, en el presente caso el Congreso de la República y el Poder Ejecutivo, ni menos aún puede expresamente contravenir lo legislado por el Poder Legislativo, dentro del ámbito de su competencia (...)"*[73] (El subrayado es nuestro).

Por tanto, conforme al caso concreto, correspondía que la implementación material de la red de ciclovías en la ciudad de Arequipa guardase correlato con las directrices destacadas en la *"Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado"*, lo que implicaba –entre otros aspectos técnicos– la imposibilidad de proyectar o instalar infraestructura ciclovial en vías expresas, estrictamente, en la av. Metropolitana y en la av. Villa Hermosa, dada la connotación y alcance general que la citada guía había considerado para la proyección técnica en la implementación de infraestructura ciclovial a nivel nacional.

4.1.2 Trazo de la red ciclovial en vías del Sistema Nacional de Carreteras

De otro lado, la red ciclovial del expediente técnico de la actividad, consideró la ejecución de infraestructura ciclovial en las avenidas Hartley, Cayma, Ejército y Juan de la Torre, calle Villalba y Puente Grau, entre otras, como se evidencia a continuación:

Cuadro n.° 7
Infraestructura ciclovial en expediente técnico de la actividad

Expediente técnico de la actividad			
Vía Calle y/o avenida	**Desde** Calle y/o avenida	**Hasta** Calle y/o avenida	**Tipología de intervención**
Hartley	Dolores	Parque 7 de agosto	Ciclovía segregada bidireccional
Cayma	Ejército	Melgar	Ciclovía segregada bidireccional
Ejército	Óvalo Grau	Quezada	Ciclovía segregada unidireccional y bidireccional
Puente Grau	Villalba	Óvalo Grau	Ciclovía segregada bidireccional
Villalba	Juan de la Torre	Puente Grau	Ciclovía segregada unidireccional y ciclocarril

[71] De manera complementaria, cabe agregar que la guía antes mencionada se gestó a razón del cumplimiento del mandato legal contenido en el artículo 3° del Decreto de Urgencia n.° 101-2020, decreto que fue emitido en el marco de la Ley n.° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, y, en el contexto social generado por la pandemia por COVID-19: *"Que, la bicicleta constituye un medio de transporte sostenible e idóneo para combatir la propagación del COVID-19, que permita a los/as ciudadanos/as, desplazarse por los sistemas de transporte sostenible no motorizado, cumpliendo las normas de distanciamiento social, con el objetivo de continuar protegiendo los derechos fundamentales a la vida, a la integridad y a la salud de los/as peruanos/as, resultando necesario implementar acciones para tal fin"*. (Considerando del Decreto de Urgencia n.° 101-2020).

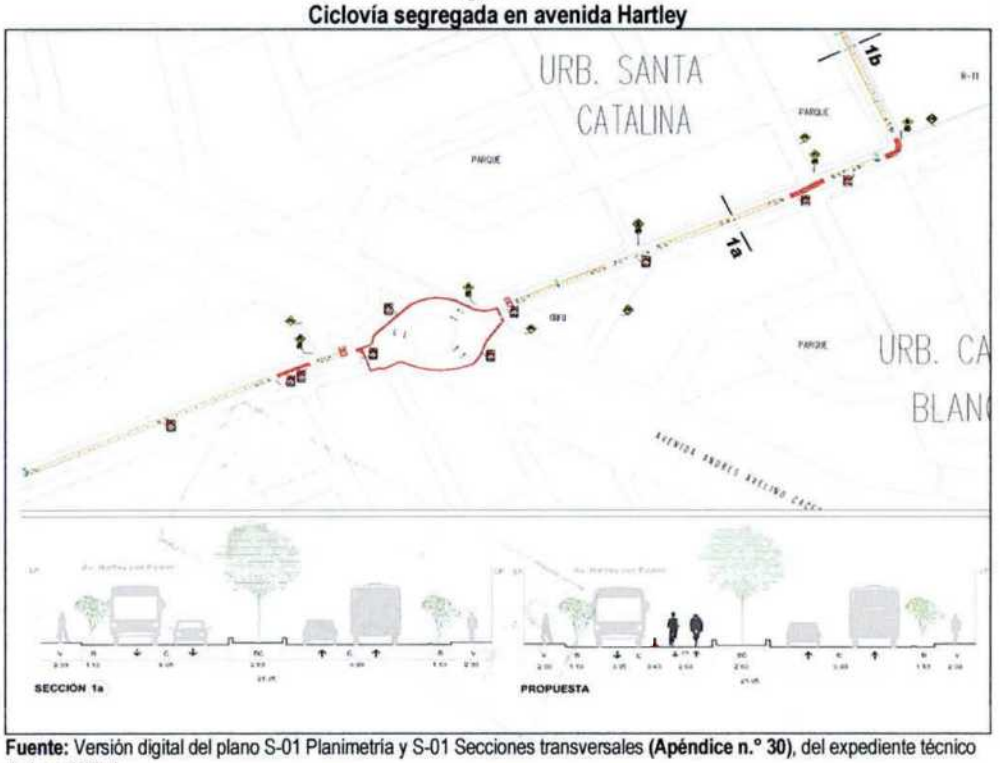
[72] Marcial Rubio Correa, *"Estudio de la Constitución Política de 1993"*. Tomo III. Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial. Primera Edición. Lima, 1999; p. 151.

[73] Aníbal Quiroga León, *"El Rango Normativo de las Ordenanzas Municipales"*. En: Revista "Derecho & Sociedad". Pontificia Universidad Católica del Perú, Núm. 15. Lima, 2000; pp. 326-327.

Expediente técnico de la actividad			
Vía Calle y/o avenida	Desde Calle y/o avenida	Hasta Calle y/o avenida	Tipología de intervención
Juan de la Torre	Villalba	Óvalo de San Lázaro	Ciclovía segregada unidireccional y ciclocarril

Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n.° 12
Ciclovía segregada en avenida Hartley



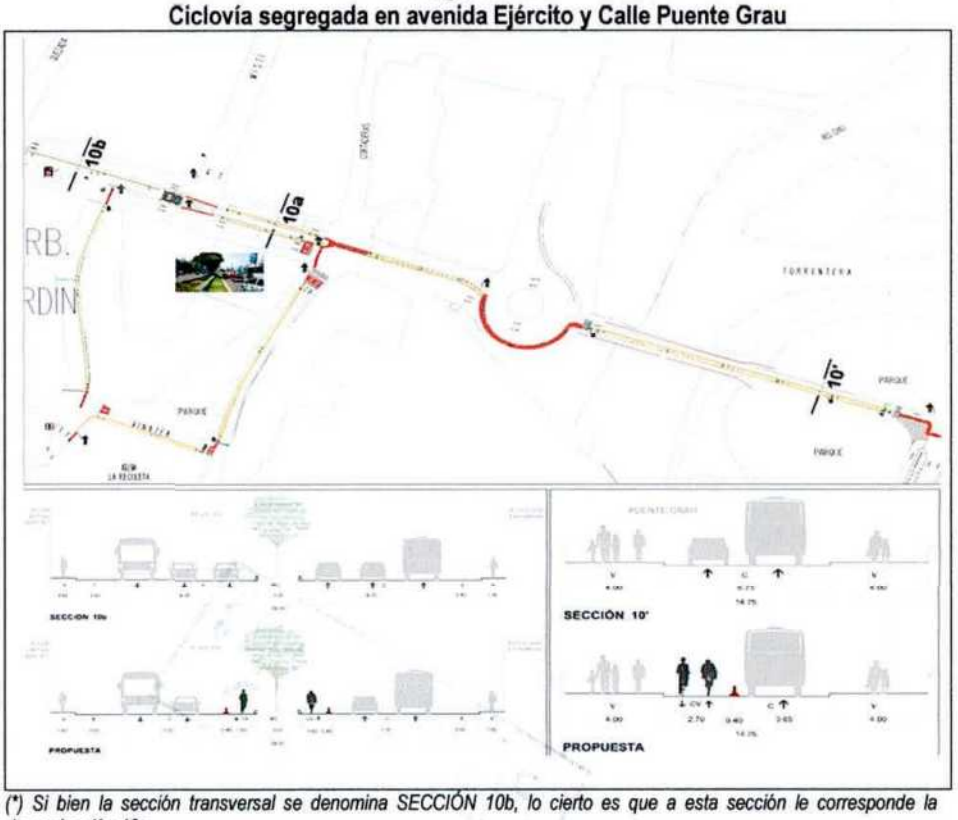
Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría y S-01 Secciones transversales **(Apéndice n.° 30)**, del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n.° 13
Ciclovía segregada en avenida Cayma



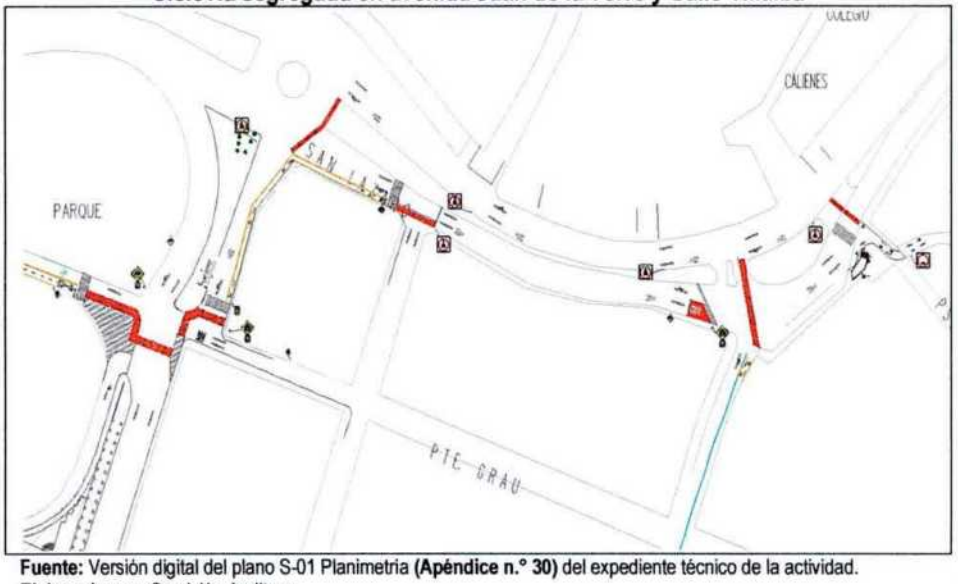
Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n.° 14
Ciclovía segregada en avenida Ejército y Calle Puente Grau



(*) Si bien la sección transversal se denomina SECCIÓN 10b, lo cierto es que a esta sección le corresponde la denominación 10a.
Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría y S-07 Secciones transversales **(Apéndice n.° 30)**, del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n.° 15
Ciclovía segregada en avenida Juan de la Torre y Calle Villalba

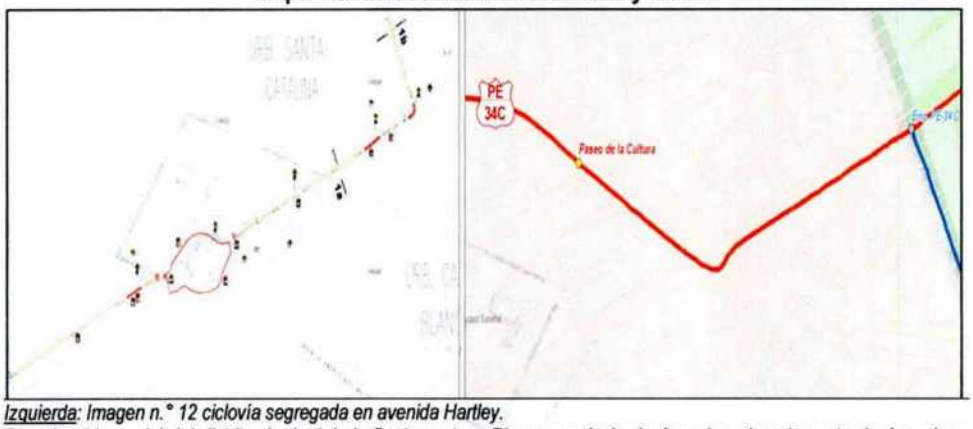


Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Sin embargo, ciertos tramos de estas calles y avenidas considerados en el expediente técnico de la actividad, corresponden parcial o totalmente a rutas clasificadas del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC)[74], en adelante "SINAC", que, según el Reglamento de Jerarquización Vial, son el conjunto de carreteras conformantes de la Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural[75]; estas calles y avenidas, a su vez, se encuentran catalogadas en el Clasificador de Rutas[76] del SINAC y se localizan en los diagramas de sus Mapas Viales[77].

Las rutas clasificadas del SINAC y los Mapas Viales de los distritos de Arequipa, que se sobreponen con calles y avenidas del expediente técnico de la actividad, donde se consideró la instalación de infraestructura ciclovial, se muestran a continuación:

Imagen n.° 16
Infraestructura ciclovial en avenida Hartley perteneciente a la Ruta PE-34C del SINAC, Mapa Vial de José Luis Bustamante y Rivero



Izquierda: Imagen n.° 12 ciclovía segregada en avenida Hartley.
Derecha: Mapa vial del distrito de José Luis Bustamante y Rivero, provincia de Arequipa, departamento de Arequipa **(Apéndice n.° 34)** *Ruta PE-34C de la Red Vial Nacional.*
Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad y Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC.
Elaborado por: Comisión Auditora.

---

74 Cuya actualización fue aprobada mediante Decreto Supremo n.° 011-2016-MTC publicado en el Diario Oficial El Peruano el 24 de julio de 2016.

75 Decreto Supremo n.° 017-2007-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 26 de mayo de 2007.
"Artículo 2° DE LAS DEFINICIONES
Para efectos del presente reglamento se deberá tener en cuenta las siguientes definiciones:
(...)
p. Sistema Nacional de Carreteras (SINAC).- *Es el conjunto de carreteras conformantes de la Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural".*

76 Decreto Supremo n.° 017-2007-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 26 de mayo de 2007.
"Artículo 15° DEL CLASIFICADOR DE RUTAS
El Clasificador de Rutas es el documento oficial del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, clasificadas en Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural, de acuerdo a la aplicación del presente Reglamento. Incluye el Código de Ruta y su definición ***según puntos o lugares principales que conecta****. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el responsable de elaborar la actualización del Clasificador de Rutas que se aprobará mediante Decreto Supremo. Las modificaciones serán aprobadas por Resolución Ministerial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones"* (El subrayado y énfasis es nuestro).

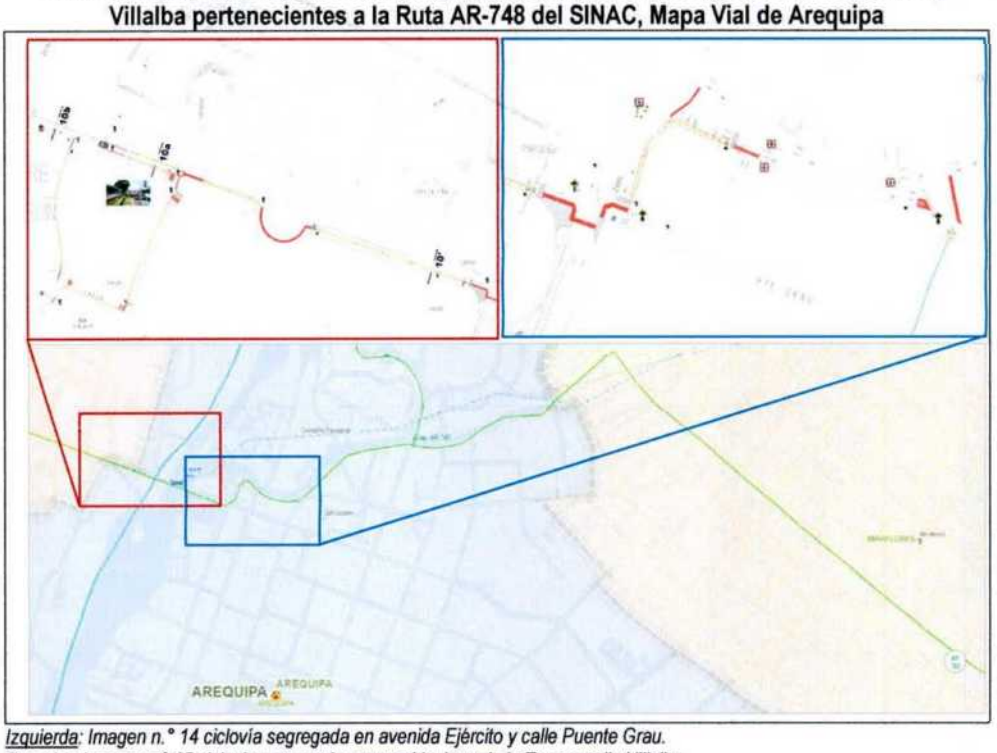
77 Decreto Supremo n.° 017-2007-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 26 de mayo de 2007, modificado con Decreto Supremo n.° 006-2009-MTC, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 5 de febrero de 2009.
"Artículo 16° DE LOS MAPAS VIALES
Los Mapas Viales son Diagramas Viales a escala y con coordenadas geográficas, los mismos que pueden ser de carácter nacional, departamental o provincial.
El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el responsable de elaborar los Mapas Viales, en coordinación con los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, así como de aprobarlos mediante Resolución Ministerial".

Imagen n.° 17
Infraestructura ciclovial en avenida Cayma perteneciente a la Ruta AR-116 del SINAC, Mapa Vial de Cayma



Izquierda: Imagen n.° 13 ciclovía segregada en avenida Cayma.
Derecha: Mapa vial del distrito de Cayma, provincia de Arequipa, departamento de Arequipa **(Apéndice n.° 34)** *- Ruta AR-116 de la Red Vial Departamental o Regional.*
Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad y Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n.° 18
Infraestructura ciclovial en avenidas Ejército y Juan de la Torre y Calles Puente Grau y Villalba pertenecientes a la Ruta AR-748 del SINAC, Mapa Vial de Arequipa



Izquierda: Imagen n.° 14 ciclovía segregada en avenida Ejército y calle Puente Grau.
Derecha: Imagen n.° 15 ciclovía segregada en avenida Juan de la Torre y calle Villalba.
Inferior: Mapa vial del distrito de Arequipa, provincia de Arequipa, departamento de Arequipa **(Apéndice n.° 34)** *- Ruta AR-748 de la Red Vial Vecinal o Rural.*
Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad y Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC.
Elaborado por: Comisión Auditora.

En dicho marco, el siguiente cuadro presenta un comparativo entre las calles y avenidas a intervenir con el expediente técnico de la actividad (avenidas Hartley, Cayma, Ejército y Juan de la Torre, calles Villalba y Puente Grau) y sus respectivas clasificaciones dentro del SINAC (jerarquía de red vial, código de ruta y mapa vial), así como los tramos sobrepuestos y si esta es parcial o total:

Cuadro n.° 8
Infraestructura ciclovial en rutas del Sistema Nacional de Carreteras

Expediente técnico de la actividad		Clasificador de rutas del SINAC			Tramo sobrepuesto	Sobreposición parcial o total
Vía Calle y/o avenida	Tramo	Jerarquía de la Red Vial	Código de Ruta	Mapa Vial		
Hartley	Desde avenida Dolores hasta parque 7 de agosto	Red Vial Nacional	PE-34 C (variante) Trayectoria: Emp. PE-34 A (Dv. Chiguata - Miguel Forga – Andrés Avelino Cáceres Paseo de la cultura – Guardia Civil – Jhon F. Kenedy – Colonial – Jesús) - Pte. Chiguata I - Chiguata - Achocolla - Abra Tambo de Ají - Abra Toroya - Toroya – Llapapata - Emp. PE-34 A (Santa Lucía).	José Luis Bustamante y Rivero	Desde avenida Paseo de la Cultura hasta parque 7 de agosto	Parcial
Cayma	Desde avenida Ejército hasta calle Melgar	Red Vial Departamental o Regional	AR-110 Trayectoria: Emp. PE-34 C - Dv. Cayma - Cabrería - Emp. PE-34 A (Pampa Cañaguas).	Cayma	Desde avenida Ejército hasta calle Melgar	Total
Ejército	Desde óvalo Grau hasta calle Quezada	Red Vial Vecinal o Rural	AR-748 Trayectoria: Emp. PE-34 C - Emp. AR-116.	Arequipa	Desde óvalo Grau hasta calle Quezada	Total
Puente Grau	Desde óvalo Grau hasta calle Villalba	Red Vial Vecinal o Rural	AR-748 Trayectoria: Emp. PE-34 C - Emp. AR-116.	Arequipa	Desde óvalo Grau hasta calle Villalba	Total
Villalba	Desde avenida Juan de la Torre hasta calle Puente Grau	Red Vial Vecinal o Rural	AR-748 Trayectoria: Emp. PE-34 C - Emp. AR-116.	Arequipa	Desde avenida Juan de la Torre hasta calle Puente Grau	Total
Juan de la Torre	Desde calle Villalba hasta óvalo San Lázaro	Red Vial Vecinal o Rural	AR-748 Trayectoria: Emp. PE-34 C - Emp. AR-116.	Arequipa	Desde calle Villalba hasta óvalo San Lázaro	Total

Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad y Clasificador de Rutas del SNC.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Resulta pertinente resaltar lo anterior, en tanto que la Guía, nuevamente dentro del subtítulo *"Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovial"*, del numeral 2.2 (Principios de la planificación), al prohibir el tránsito de bicicletas en vías expresas y desestimar la implementación de ciclovías en ellas, también desestimó la instalación de ciclovías en carreteras nacionales, departamentales y vecinales:

"**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. (...).

Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovial

La planificación de las redes para ciclistas debe realizarse partiendo del reconocimiento de la función, forma y uso de las vías que forman parte de la malla vial de la ciudad. (...).

- *Vías expresas: (...). No se permite el tránsito de bicicletas y en ellas no es viable la implementación de ciclovías temporales, así como tampoco lo es en carreteras nacionales, departamentales y vecinales. Por ende, se deben buscar rutas alternas*" (El Subrayado es nuestro).

La frase *"carreteras nacionales, departamentales y vecinales"* que se menciona en el párrafo anterior tomado de la Guía, se refiere a las vías del Clasificador de Rutas del SINAC, lo que fue confirmado mediante Oficio n.° 0016-2023-MTC/30.01 de 5 de setiembre de 2023 **(Apéndice n.° 35)**, de la Dirección de Fortalecimiento y Planificación de la Movilidad del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (Promovilidad) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el que, ante el requerimiento[78] de esta comisión auditora, informó lo siguiente:

> *"(...) se cumple con informar que los conceptos "carreteras nacionales, departamentales y vecinales" referidos en la "Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado" aprobada con Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, son los que se consignan en el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC).* (El subrayado es nuestro).

Por consiguiente, la prohibición del tránsito de bicicletas en vías expresas y la desestimación de la implementación de ciclovías en ellas, se extiende también a las vías SINAC; en ese sentido, la planificación de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad y su modificación, que contemplaron la instalación de infraestructura ciclovial en las avenidas Hartley, Cayma, Ejército y Juan de la Torre, calle Villalba y Puente Grau, no era viable, ya que ciertos tramos de estas calles y avenidas pertenecen a la Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural del SINAC.

[78] Mediante oficio n.° 047-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 28 de agosto de 2023 **(Apéndice n.° 35)**, la comisión auditora realizó, a la Dirección de Fortalecimiento y Planificación de la Movilidad del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (Promovilidad) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la siguiente consulta:
"a. Confirme si, en el subtitulo Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovial, del numeral 2.2. Principios de la planificación, de la sección 2 Planificación, de la Guía de implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado aprobada con Resolución Ministerial N° 0694-2020-MTC/01.02, cuando se menciona:
"Vías expresas: Son vías de alta capacidad que conectan diferentes zonas de la ciudad, de flujo ininterrumpido y de acceso controlado. No se permite el tránsito de bicicletas y en ellas no es viable la implementación de ciclovías temporales, así como tampoco lo es en carreteras nacionales, departamentales y vecinales, por ende, se deben buscar rutas alternas".
La frase "carreteras nacionales, departamentales y vecinales" hace referencia a las rutas de la Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural, del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC".

De igual manera al análisis realizado para las vías expresas del trazo de la red ciclovial del punto anterior, en este caso al suprimir la infraestructura ciclovial de las avenidas Hartley, Cayma, Ejército y Juan de la Torre, calle Villalba y Puente Grau, de la propuesta técnica del expediente técnico de la actividad, por la obvia contravención a la prohibición del tránsito de bicicletas en ellas, el trazo de red ciclovial restante no permite una adecuada conexión entre los puntos de origen y destino de los usuarios de la infraestructura ciclovial. En particular, se genera desarticulación entre las avenidas Pizarro y Dolores, por el retiro de la avenida Hartley, y entre el pasaje La Recoleta y las avenidas Santa Catalina y Jerusalén[79], por el retiro de avenidas Ejército y Juan de la Torre, calle Villalba y Puente Grau; ello pone en evidencia la falta de conexión entre las rutas del trazo de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad, ello en concordancia con el informe técnico n.° 003-2023-CG/OC0353-JVF de 31 de octubre de 2023 **(Apéndice n.° 33)** del especialista técnico de la comisión auditora.

Otro punto importante por destacar, es que la misma Guía, dentro del subtítulo *"Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras naturales"*, del numeral 2.3 (Paso a paso del trazado de la red), precisó que la implementación de ciclovías en la Red Vial Nacional y Departamental podría generar inseguridad en los ciclistas, puesto que alberga grandes flujos de vehículos pesados[80].

4.2 Expediente técnico de la actividad consideró la tipología de intervención ciclovial segregada en vías compartidas del Centro Histórico y Zona Monumental de Arequipa, a su vez, consideró la reducción del espacio vehicular en vías de sección transversal insuficiente

La infraestructura ciclovial, según la definición del artículo 2° del Reglamento Nacional de Tránsito[81], y su modificatoria[82], en adelante el "Reglamento Nacional de Tránsito", es la:

> *"Intervención física a través de la cual se segrega o señaliza la vía pública para el desplazamiento del/de la ciclista en condiciones de seguridad, minimizando su grade de vulnerabilidad y en salvaguarda de la integridad física de las personas usuarias de la vía. Integran la infraestructura ciclovial: La ciclovía, el ciclocarril, la cicloacera, la ciclosenda, entre otros."* (El subrayado es nuestro).

---

[79] En las avenidas Santa Catalina y Jerusalén existen ciclovías instaladas previamente a la elaboración del expediente técnico de la actividad

[80] *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 publicada en el Diario Oficial El Peruano el 13 de octubre de 2020.
*"**Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras Naturales.***
Se tiene que conocer el entorno urbano, las limitaciones de la ciudad en cuanto a su geografía y a su planificación previa, a fin de no encontrar inconvenientes en planificación de la red ciclista, ante esto se recomienda analizar por lo menos los siguientes puntos:
- *Red vial Nacional y Departamental. Como la red vial nacional y departamental conectan la ciudad con el exterior, estas suelen albergar grandes flujos de vehículos pesados, por lo que implementar una ciclovía en esta red, podría generar inseguridad y tal vez sobrecostos logísticos"* (El subrayado es nuestro).

[81] Aprobado mediante Decreto Supremo n.° 033-2001-MTC, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 24 de julio de 2001.

[82] Mediante la Segunda Disposición Complementaria Modificatoria del Decreto Supremo n.° 012-2020-MTC publicado en el Diario Oficial El Peruano el 3 de junio de 2020, que aprueba el Reglamento de la Ley n.° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, se modificó 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, incorporándose la definición "infraestructura ciclovial" al artículo 2° del Reglamento Nacional de Tránsito.

Dentro de ese contexto, los alcances de los principios de planificación de la Guía establecieron dos tipologías para la instalación de infraestructura ciclovial, las que podían ser ejecutadas con la redistribución del espacio vial y con materiales de bajo costo, entre ellas:

- *"Ciclovía: Espacio de la vía pública segregada de manera física, mediante dispositivos de confinamiento, según las características definidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En algunas vías públicas existentes, la ciclovía se segrega de la calzada y/o acera.*
- *Ciclocarril: Espacio de la calzada conformada por uno o más carriles debidamente señalizados, de acuerdo a las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para permitir la circulación compartida de los ciclos y vehículos automotores, los cuales deben circular a una velocidad máxima de 30km/h"*[83].

No obstante, en la red ciclovial del expediente técnico de la actividad, se consideró la instalación de ciclovías segregadas en las calles del Centro Histórico y Zona Monumental de la provincia de Arequipa, omitiendo el hecho de que, por disposiciones internas de la propia Entidad, en estas calles solo se permitirían vías compartidas en las que el uso de la vía sería simultáneo entre bicicletas y vehículos motorizados.

De otro lado, en diversas calles y avenidas de la provincia de Arequipa, se consideró la reducción del espacio vehicular, recortando el ancho de su sección transversal y destinando el espacio restante a la infraestructura ciclovial; sin embargo, el espacio vehicular se redujo a dimensiones menores a lo mínimo permitido por la Guía, afectando con ello, la circulación del servicio motorizado público y privado.

4.2.1 Ciclovías segregadas en vías compartidas del Centro Histórico y Zona Monumental

La red ciclovial del expediente técnico de la actividad, contempló la ejecución de ciclovías[84] con elementos de segregación[85] (delineadores tubulares flexibles – bolardos y topes de hule), en adelante *"ciclovía segregada"*, en las siguientes vías del Centro Histórico y Zona Monumental: calles Pizarro, Octavio Muñoz Najar, Santo Domingo, General Morán, Portal de la Municipalidad, Puente Bolognesi y Beaterio, y, avenida Garci Carbajal, como se muestra en el siguiente cuadro e imágenes:

---

[83] Véase en el subtítulo *"Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura vial"* del numeral 2.2 (Principios de la planificación) de la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado.*

[84] El término *"ciclovía"* que se incorporó al artículo 2 del Reglamento Nacional de Tránsito mediante la Segunda Disposición Complementaria Modificatoria del Decreto Supremo n.° 012-2020-MTC publicado en el Diario Oficial El Peruano el 3 de junio de 2020, 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, se define de la siguiente manera:
*"**Artículo 2. Definiciones***
Para los fines del presente Reglamento se entiende por:
(...)
***Ciclovía:** Espacio de la vía pública segregada físicamente, según las características definidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En algunas vías públicas existentes, la ciclovía se segrega de la calzada y/o acera".*

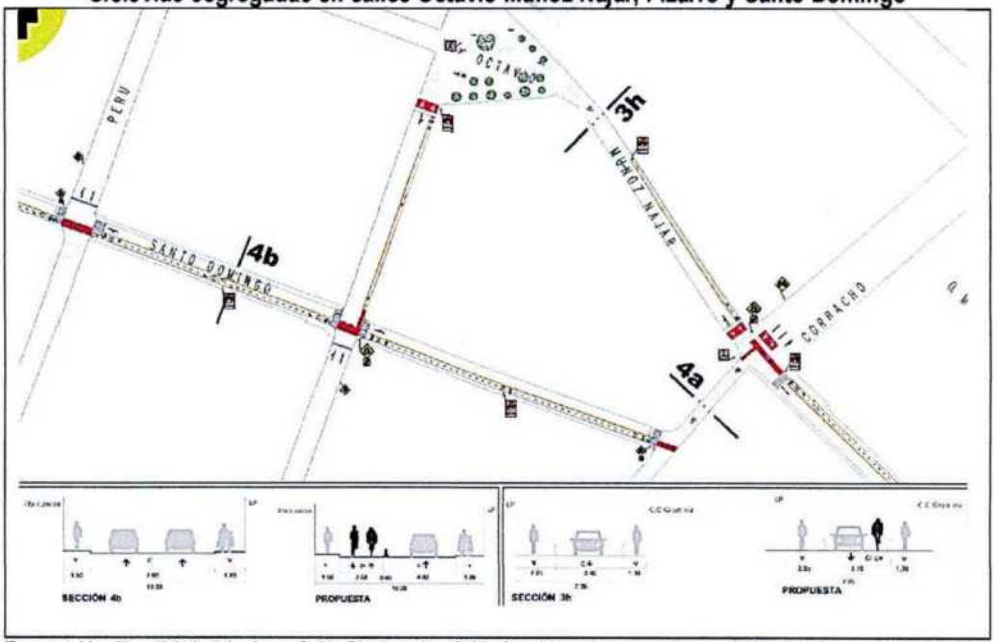
[85] El concepto de *"elementos de segregación"* se ha definido en la norma CE.010 Pavimentos Urbanos del Reglamento Nacional de Edificaciones:
*"**5. GLOSARIO***
(...)
5.5 ELEMENTO DE SEGREGACIÓN
Cualquier elemento de seguridad (delineadores flexibles, áreas verdes, tachones, sardineles, bolardos, etc.) ubicado desde el borde externo de la ciclovía".

Cuadro n.° 9
Ciclovías segregadas en expediente técnico de la actividad

Expediente técnico de la actividad			
Vía Calle y/o avenida	Desde Calle y/o avenida	Hasta Calle y/o avenida	Tipología de intervención
Pizarro	Santo Domingo	Mercaderes	Ciclovía segregada unidireccional
Octavio Muñoz Najar	Pizarro	Goyeneche	Ciclovía segregada unidireccional y bidireccional y ciclocarril
Santo Domingo	Calle Nueva	San Juan de Dios	Ciclovía segregada bidireccional
General Morán	San Juan de Dios	Álvarez Thomas	Ciclovía segregada bidireccional
Portal de la Municipalidad	Álvarez Thomas	La Merced	Ciclovía segregada bidireccional
Puente Bolognesi	La Merced	Alameda Pardo	Ciclovía segregada bidireccional y ciclocarril
Beaterio	Alameda Pardo	Zamácola	Ciclovía segregada unidireccional y ciclocarril
Garcí Carbajal (*)	San Juan de Dios	Jorge Chávez	Ciclovía segregada bidireccional

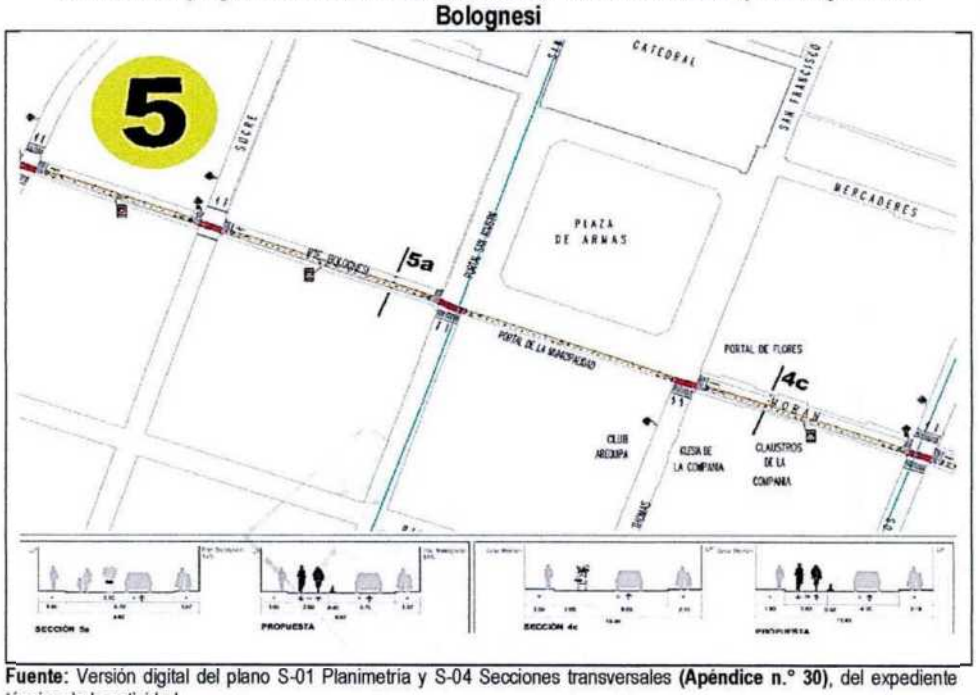
(*) Si bien en el expediente técnico de la actividad se le denomina calle 28 de julio, lo cierto es que este tramo de vía pertenece a la avenida Garcí de Carbajal.
Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n.° 19
Ciclovías segregadas en calles Octavio Muñoz Najar, Pizarro y Santo Domingo



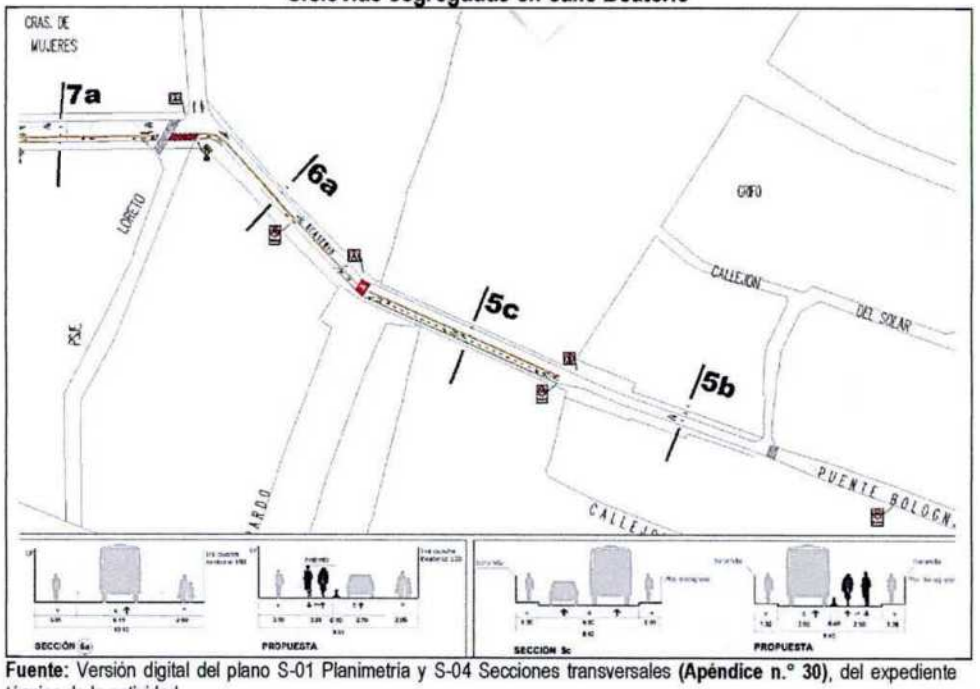
Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría, S-03 Secciones transversales y S-04 Secciones transversales **(Apéndice n.° 30)**, del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditoria

Imagen n.° 20
Ciclovías segregadas en calles General Morán, Portal de la Municipalidad y Puente Bolognesi



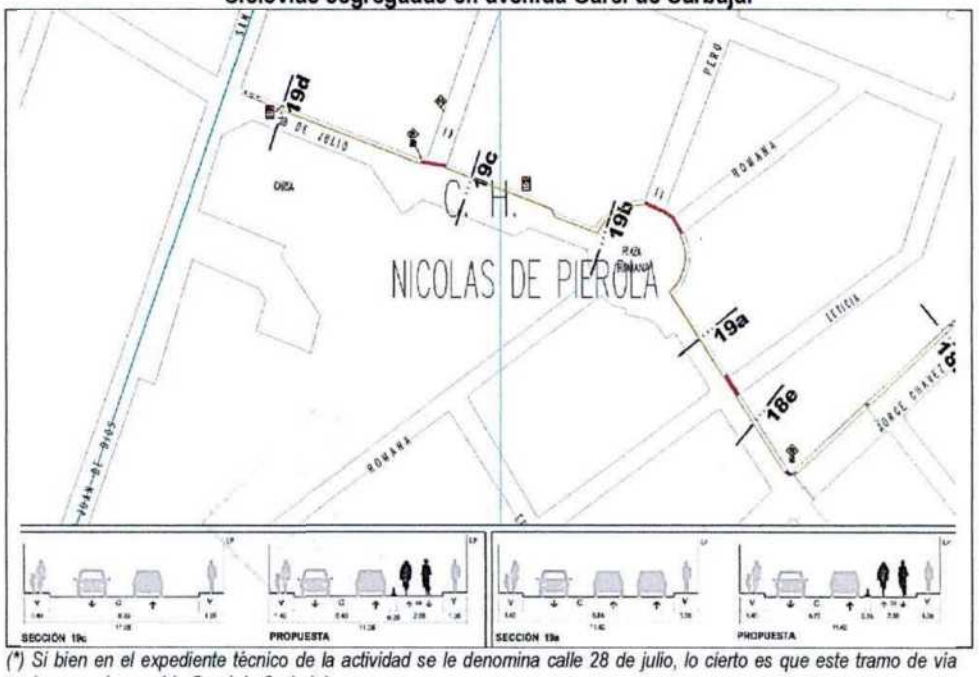
Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría y S-04 Secciones transversales **(Apéndice n.° 30)**, del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n.° 21
Ciclovías segregadas en calle Beaterio



Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetría y S-04 Secciones transversales **(Apéndice n.° 30)**, del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n.° 22
Ciclovías segregadas en avenida Garcí de Carbajal



(*) Si bien en el expediente técnico de la actividad se le denomina calle 28 de julio, lo cierto es que este tramo de vía pertenece a la avenida Garcí de Carbajal.
Fuente: Versión digital del plano S-01 Planimetria y S-04 Secciones transversales **(Apéndice n.° 30)**, del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

No obstante ello, a fin de no permitir que se pierda la sección adecuada para el tráfico de vehículos motorizados y que la movilidad no se vea afectada, la Entidad –a través del artículo 4° de la Ordenanza Municipal n.° 1183, *Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la provincia de Arequipa*, de 21 de mayo de 2020– dispuso que el uso de la bicicleta se realizaría en cualquier vía del Centro Histórico y Zonal Monumental usando el carril derecho de la calzada y compartiéndola con los vehículos motorizados, asimismo, dicha ordenanza municipal declaró las siguientes calles y avenidas como vías compartidas dentro del ámbito del Centro Histórico y Zona Monumental:

> *"**Artículo 4°.- DEL USO DE BICICLETAS EN VÍA COMPARTIDA DEL CENTRO HISTÓRICO Y ZONA MONUMENTAL***
> *El uso de la bicicleta se realizará en cualquier vía dentro del Centro Histórico y Zona Monumental, utilizando el carril derecho de la calzada vehicular de manera compartida con el vehículo motorizado; la medida permite que no se pierda la sección adecuada para el tráfico de vehículos motorizados, de manera que la movilidad no sea afectada, pero sí mejorada. Asimismo, se respetarán las ciclovías existentes.*
>
> ***4.1.- Vías compartidas en el ámbito del Centro Histórico y Zona Monumental:***
> - *Norte a Sur: (...), Pizarro, (...).*
> - *Este a Oeste: (...) Octavio Muñoz Najar, (...), Santo Domingo, General Morán, Portal de la Municipalidad, (...), Puente Bolognesi, Beaterio,*

(...), Av. Garcí Carbajal primera, segunda, tercera y cuarta cuadra, (...)".
(El Subrayado es nuestro).

El término *"vía compartida"* según la Ordenanza Municipal n.° 1183, hace alusión a vías con superficie de uso compartida tanto por bicicletas como por vehículos motorizados, definición que coincide con lo que el Reglamento Nacional de Tránsito[86], define para el término *"ciclocarril"*:

> *"**Artículo 2. Definiciones***
> *Para los fines del presente Reglamento se entiende por:*
> *(...)*
> ***Ciclocarril:** Carril de una calzada conformada por uno o más de un carril que ha sido señalizado, de acuerdo a las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para permitir la circulación compartida de los ciclos y vehículos automotores, los cuales deben circular a una velocidad máxima de 30km/h.*
> *(...)"* (El subrayado es nuestro).

En concordancia con la definición que ofrece el Reglamento Nacional de Tránsito, la Guía[87], dentro del subtítulo *"Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovial"*, del numeral 2.2 (Principios de la planificación), tipifica el término *"ciclocarril"* de la siguiente manera:

> *"Ciclocarril: Espacio de la calzada conformada por uno o más carriles debidamente señalizados, de acuerdo a las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para permitir la circulación compartida de los ciclos y vehículos automotores, los cuales deben circular a una velocidad máxima de 30 km/h."* (El Subrayado es nuestro).

En tal sentido, es correcto decir que, en las vías compartidas del Centro Histórico y Zona Monumental, detalladas en la Ordenanza Municipal n.° 1183, solo podía incluirse la tipología ciclocarril; no obstante, en el expediente técnico de la actividad, contraviniendo las disposiciones establecidas en la Ordenanza Municipal n.° 1183, así como los lineamientos técnicos descritos en la Guía, se consideró implementar

---

[86] Decreto Supremo n.° 016-2009-MTC, *Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito*, aprobado el 21 de abril de 2009, publicado el 22 de abril de 2009, vigente desde el 21 de julio de 2009; modificado a través de la Segunda Disposición Complementaria Modificatoria del Decreto Supremo n.° 012-2020-MTC, publicado el 3 de junio de 2020, vigente desde el 4 de junio de 2020.
*"**Artículo 2.- Definiciones***
Para los fines del presente Reglamento se entenderá por:
(...)
***Ciclocarril:** Carril de una calzada conformada por uno o más de un carril que ha sido señalizado, de acuerdo a las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para permitir la circulación compartida de los ciclos y vehículos automotores, los cuales deben circular a una velocidad máxima de 30km/h.*
(...)
***Ciclovía:** Espacio de la vía pública segregada físicamente, según las características definidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En algunas vías públicas existentes, la ciclovía se segrega de la calzada y/o acera.*
(...)
***Infraestructura ciclovial:** Intervención física a través de la cual se segrega o señaliza la vía pública para el desplazamiento del/de la ciclista en condiciones de seguridad, minimizando su grado de vulnerabilidad y en salvaguarda de la integridad física de las personas usuarias de la vía. Integran la infraestructura ciclovial: La ciclovía, el ciclocarril, la cicloacera, la ciclosenda, entre otros".*

[87] *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 publicada en el Diario Oficial El Peruano el 13 de octubre de 2020.

ciclovías segregadas unidireccionales y bidireccionales, conforme se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 10
Tipología de intervención en vías del Centro Histórico

Calle / Avenida	Tipología de intervención	
	Según el expediente técnico de la actividad	Según la Ordenanza Municipal n.° 1183
Pizarro	Ciclovía segregada unidireccional	Vía compartida - ciclocarril
Octavio Muñoz Najar	Ciclovía segregada unidireccional y bidireccional y ciclocarril	Vía compartida - ciclocarril
Santo Domingo	Ciclovía segregada bidireccional	Vía compartida - ciclocarril
General Morán	Ciclovía segregada bidireccional	Vía compartida - ciclocarril
Portal de la Municipalidad	Ciclovía segregada bidireccional	Vía compartida - ciclocarril
Puente Bolognesi	Ciclovía segregada bidireccional y ciclocarril	Vía compartida - ciclocarril
Beaterio	Ciclovia segregada unidireccional y ciclocarril	Vía compartida - ciclocarril
Garcí Carbajal (*)	Ciclovía segregada bidireccional	Vía compartida - ciclocarril

(*) Si bien en el expediente técnico de la actividad se le denomina calle 28 de julio, lo cierto es que este tramo de vía pertenece a la avenida Garcí de Carbajal.
Fuente: Expediente técnico de la actividad y Ordenanza Municipal n.° 1183.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Tales calles y avenidas del Centro Histórico y Zona Monumental, catalogadas como vías compartidas, y, por consiguiente, con intervención exclusiva de la tipología *ciclocarril*, no podían contener en su diseño elementos de segregación como delineadores simples (bolardos) y topellantas, pues estos dividirían la sección de calzada en carriles vehiculares y cicloviales. Asimismo, al tratarse de vías no segregadas (vías compartidas), la Guía enfatiza que su demarcación es diferente[88] a la de la infraestructura ciclovial segregada, utilizando principalmente demarcación horizontal (pintura de señalización horizontal) y no elementos de segregación, como se aprecia en la siguiente imagen:

[88] *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 publicada en el Diario Oficial El Peruano el 13 de octubre de 2020.
*"**Demarcaciones de vías no segregadas, vías o carriles compartidos a ser incorporados 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** (...)".*

Imagen n.° 23
Modelo de demarcación de vía no segregada (vía compartida)



Fuente: Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, aprobada con Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, tomado del Manual de Normas Técnicas para la Construcción de Ciclovías y Guía de Circulación de Bicicletas de la Municipalidad de Lima.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Las calles Pizarro, Octavio Muñoz Najar, Santo Domingo, General Morán, Portal de la Municipalidad, Puente Bolognesi y Beaterio y avenida Garcí Carbajal, del Centro Histórico y Zona Monumental, fueron consideradas en el expediente técnico de la actividad como ciclovías segregadas unidireccionales y bidireccionales, aunque estas vías debieron ser consideradas como vías compartidas (ciclocarriles) sin elementos de segregación, a fin de no desaprovechar la sección vial y que el tránsito de vehículos motorizados no sea vea afectado, como lo indica la Ordenanza Municipal n.° 1183[89].

4.2.2 Reducción del espacio vehicular

La Guía ha señalado, en su subtítulo *"Anchos mínimos y recomendados"*, del numeral 3.1 (Principios de diseño de la infraestructura), la posibilidad de reducir[90] el ancho existente de los carriles vehiculares de las vías arteriales a 3,00 metros, de las colectoras a 2,70 metros, de las locales principales a 3,00 metros y de las locales secundarias hasta 2,70 metros, ello a fin de otorgar el espacio suficiente para la instalación de la infraestructura ciclovial segregada.

[89] Numeral 4.1 del artículo 4° (Del uso de bicicletas en vía compartida en el Centro Histórico y Zona Monumental) de la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 de 13 de octubre de 2020.

[90] Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 publicada en el Diario Oficial El Peruano el 13 de octubre de 2020.
*"**3.1 Principios de diseño de la infraestructura***
(...)
Anchos mínimos y recomendados
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.
Existe una serie de toma de decisiones durante la redistribución del ancho de la vía para otorgar espacio a la infraestructura ciclovial:
a) Cuando se presenten carriles vehiculares con anchos mayores a la medida mínima de circulación vehicular (2.70 m en calles colectoras y a 3.00 m en arteriales) se recomienda reducir el ancho de los carriles vehiculares a esta medida mínima para que el espacio restante se destine a la ciclovía. (...)" (El subrayado es nuestro).

En concordancia con lo anterior, la Norma Técnica GH.020, *Componentes de Diseño Urbano*, del Reglamento Nacional de Edificaciones, aprobada con Decreto Supremo n.° 011-2006-VIVIENDA y modificada con Decreto Supremo n.° 006-2011-VIVIENDA[91], establece en su artículo 8°, que las secciones de las vías locales principales y secundarias se diseñarán con módulos de calzada de 2,70 metros, 3,00 metros, 3,30 metros o 3,60 metros, según su tipo de habilitación urbana:

> *"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. o 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 2 MODULOS DE	CON SEPARADOR CENTRAL 2 MODULOS A CADA LADO DEL SEPARADOR		SIN SEPARADOR 2 MODULOS DE 3.60	SIN SEPARADOR 2 MODULOS DE 3.60	SIN SEPARADOR 2 MODULOS DE 3.30 - 3.60
	3.60	3.00	3.30	CON SEPARAD. CENTRAL: 2 MODULOS A C/ LADO		
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

(...)"

Del cuadro anterior también se deduce que la dimensión mínima de cualquier sección vial será de 2,70 metros para vías locales secundarias y 3,00 metros para vías locales principales.

De otro lado, en la tabla n.° 3 también del subtítulo Anchos mínimos y recomendados, del numeral 3.1 Principios de diseño de la infraestructura, se han establecido anchos mínimos y recomendados a ser considerados en la infraestructura ciclovial según su tipología.

Imagen n.° 24
Anchos mínimos y recomendados de la infraestructura ciclovial

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

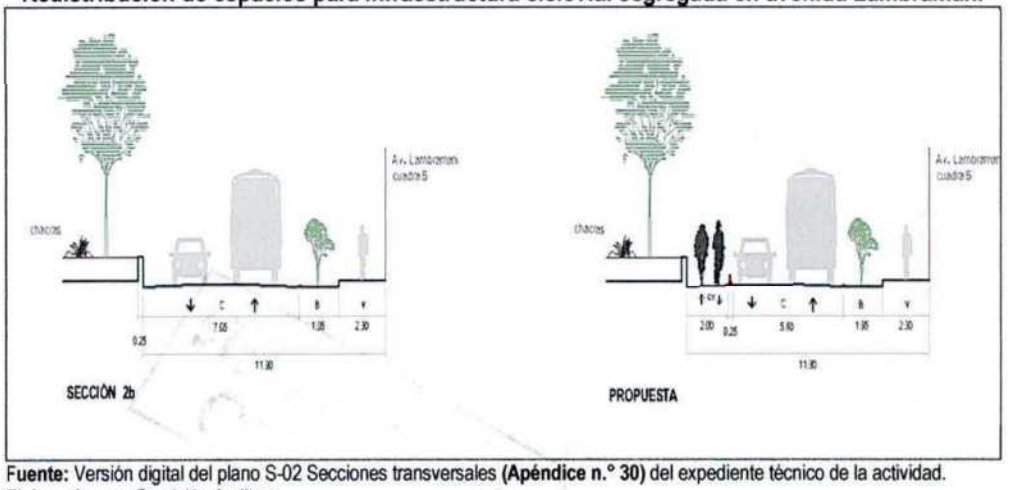
Fuente: Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, aprobada con Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02
Elaborado por: Comisión Auditora

[91] Publicada en el Diario Oficial El Peruano el 16 de julio de 2011.

De la imagen precedente se desprende que la infraestructura ciclovial comprende una ciclovía segregada y su espacio de confinamiento[92] (el que no es aplicable para el caso de ciclocarriles) o ciclocarriles.

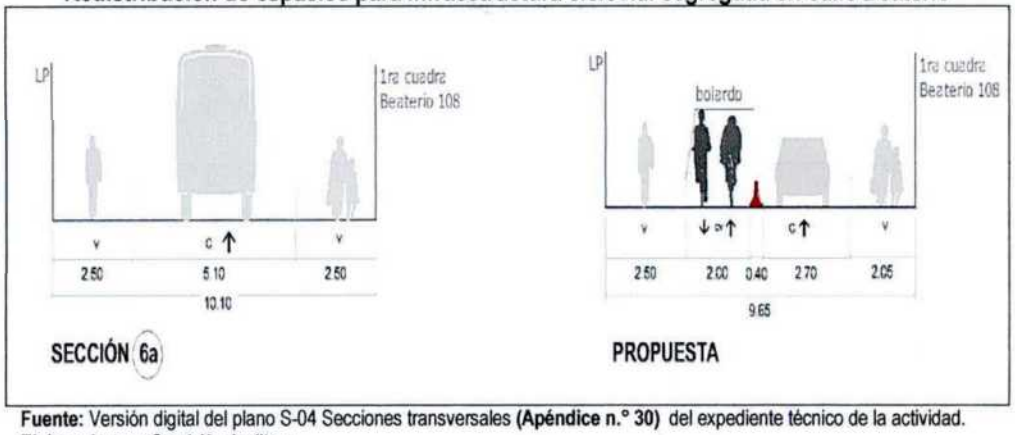
Atendiendo a lo dispuesto por la Guía, la red ciclovial del expediente técnico de la actividad estableció redistribuir el espacio vial de algunas calles y avenidas, reduciendo el ancho de los carriles vehiculares, con la intención de generar "superficies aptas" para la infraestructura ciclovial segregada (ciclovías segregadas y espacio de confinamiento); a continuación, se muestran algunos ejemplos de cómo el expediente técnico de la actividad redujo el ancho de carriles vehiculares y redistribuyó el espacio vial de las vías existentes:

Imagen n.° 25
Redistribución de espacios para infraestructura ciclovial segregada en avenida Lambramani



Fuente: Versión digital del plano S-02 Secciones transversales **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

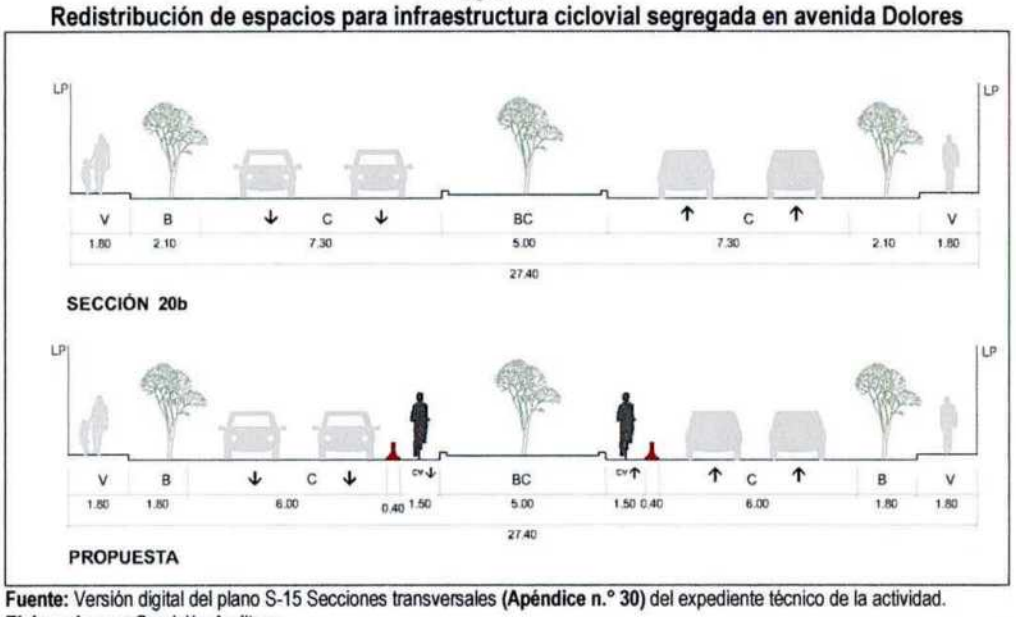
Imagen n.° 26
Redistribución de espacios para infraestructura ciclovial segregada en calle Beaterio



Fuente: Versión digital del plano S-04 Secciones transversales **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

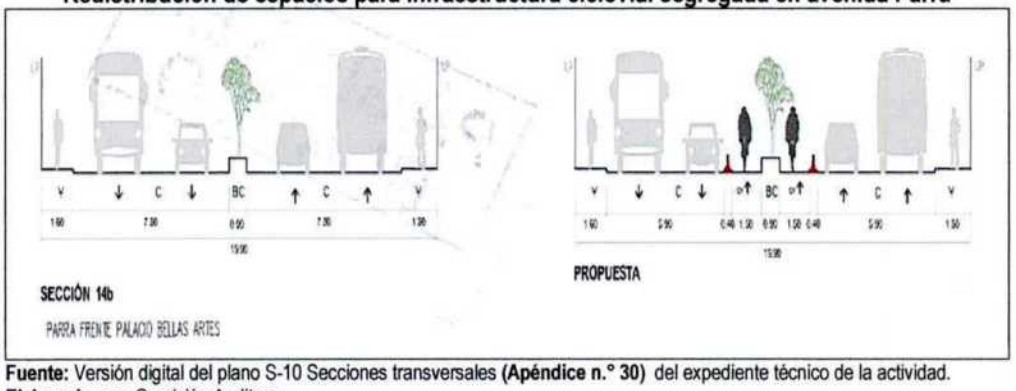
[92] Para el caso de ciclovías, el espacio de confinamiento es la superficie que alberga los elementos de segregación que separan la circulación de vehículos motorizados de los ciclistas.

Imagen n.° 27
Redistribución de espacios para infraestructura ciclovial segregada en avenida Dolores



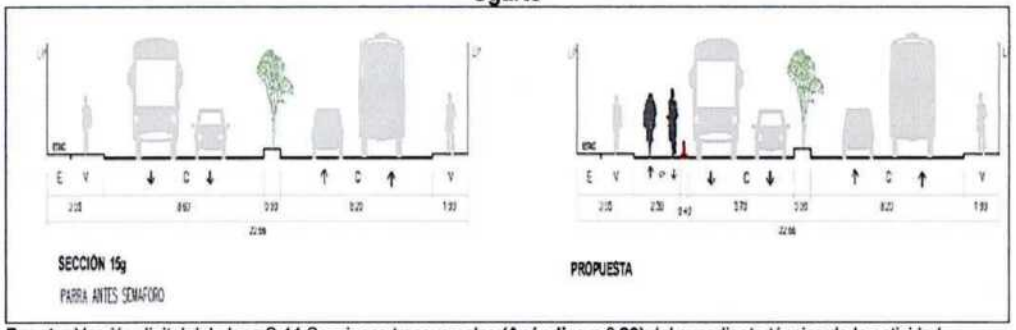
Fuente: Versión digital del plano S-15 Secciones transversales **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n.° 28
Redistribución de espacios para infraestructura ciclovial segregada en avenida Parra



Fuente: Versión digital del plano S-10 Secciones transversales **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n.° 29
Redistribución de espacios para infraestructura ciclovial segregada en avenida Alfonso Ugarte



Fuente: Versión digital del plano S-11 Secciones transversales **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

No obstante, en algunas calles y avenidas de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad, al redistribuir el espacio vial y conceder a la infraestructura ciclovial el ancho necesario para instalarla, se redujo el espacio de los carriles vehiculares a dimensiones menores a lo establecido en la Guía, ello fue corroborado por la comisión auditora mediante inspecciones físicas realizadas en compañía de representantes[93] de la Entidad, los días 5 y 7 de setiembre de 2023 **(Apéndice n.° 36).**

Las mediciones obtenidas de diversas secciones de vías determinadas previamente, se procesaron a fin de evidenciar si el espacio remanente de la vía existente, después de incluir la infraestructura ciclovial (ciclovía segregada y espacio de confinamiento), es el adecuado para seguir albergando el número de carriles vehiculares que se propuso en el expediente técnico de la actividad, sin que se modifique su clasificación vial, tal análisis se muestran en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 11
Redistribución del espacio vial con inclusión de infraestructura ciclovial

Espacio vial existente (medido por la comisión auditora)			Infraestructura ciclovial proyectada				Espacio remanente Al incluir infraestructura ciclovial (m)
Vía Calle / Avenida	Cruce con Calle / Avenida	Ancho real Medido por la comisión (m) (a)	Tipo de ciclovia (según expediente técnico) Unidireccional / Bidireccional	Dimensiones mínimas según tabla n.° 3 de la Guía			
				Ciclovía (b)	Espacio de confinamiento (m) (c)	Total (m) (d)=(b)+(c)	(e)=(a)-(d)
Dolores *(carril de bajada)*	Agricultura	7,06	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,16**
Dolores *(carril de subida)*	Cultura Tiahuanaco	7,23	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,33**
Dolores *(carril de subida)*	Los Pinos	7,24	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,34**
Dolores *(carril de bajada)*	MD JLBYR	7,10	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,20**
Dolores *(carril de subida)*	MD JLBYR	7,61	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,71**
Lambramani	Conjunto Hab. Dunker La Valle	7,50	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**4,50**
Lambramani	Arenales	7,30	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**4,30**
Lambramani	Supermercado Kosto (ex Franco)	7,33	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**4,33**
Paucarpata	Goyeneche	6,00	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**3,00**
Santo Domingo	San Juan de Dios	5,33	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**2,33**
Puente Bolognesi	Sucre	5,24	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**2,24**
Parra *(carril de bajada)*	Parque Melgar	7,37	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,47**
Parra *(carril de subida)*	Parque Melgar	6,73	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**4,83**

[93] Candy Vanessa Año Urquizo, especialista en Proyectos de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental; Brayan Ramos Rivera, asesor legal de la Gerencia de Transporte y Circulación Vial; César Pierre Berrios Claverías, exgerente de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental; Enrique Abraham Rodriguez Chicata, exsupervisor de la actividad y Joseph Jaime Callata Durand, exresidente de la actividad.

Cuadro n.° 11
Redistribución del espacio vial con inclusión de infraestructura ciclovial

Espacio vial existente (medido por la comisión auditora)			Infraestructura ciclovial proyectada				Espacio remanente Al incluir infraestructura ciclovial (m)
Vía Calle / Avenida	Cruce con Calle / Avenida	Ancho real Medido por la comisión (m) (a)	Tipo de ciclovia (según expediente técnico) Unidireccional / Bidireccional	Dimensiones minimas según tabla n.° 3 de la Guia			
				Ciclovia (b)	Espacio de confinamiento (m) (c)	Total (m) (d)=(b)+(c)	(e)=(a)-(d)
Parra *(carril de subida)*	Palacio Metropolitano Bellas Artes	7,89	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,99**
Puente Bolivar	San Jerónimo	5,34	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**2,34**
Puente Bolivar	Fernandini	5,31	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**2,31**
Alfonso Ugarte	Sociedad Minera Cerro Verde	8,74	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,74**
Alfonso Ugarte	Concesionaria Toyota	8,71	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,71**
Alfonso Ugarte	Universidad La Salle	8,74	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,74**
Alfonso Ugarte	Grupo Gloria	8,76	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,76**
Alfonso Ugarte	Colegio Sagrados Corazones	8,38	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,38**
Alfonso Ugarte	Colegio Prescott	8,75	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,75**
Zamácola	César Vallejo	7,17	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,27**
Zamácola	Chullo	7,10	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,20**
Challapampa	Chachani	6,34	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**4,44**
Rimac	Urb. San Pedro	7,74	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**4,74**
Rimac	Ingreso Pachacútec Viejo	7,95	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**4,95**
José Olaya	Mariano Melgar	5,30	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**2,30**

Fuente: Actas de inspección física n.os 001, 002, 003-2023-AC-MPA.CICLOVIAS **(Apéndice n.° 36)**, versión digital del plano S-01 Planimetría **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad y Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, aprobada con Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Cuadro n.° 12
Espacio remanente menor a los anchos mínimos requeridos

Espacio vial existente			Espacio remanente Del cuadro n.° 11 (a)	Carriles vehiculares proyectados			¿Espacio remanente cumple el ancho mínimo requerido?
Vía Calle / Avenida	Cruce con Calle / Avenida	Clasificación vial Según PDM		Número de carriles (b)	Dimensión por carril Según tipo de vía de la Guía (m) (c)	Ancho mínimo requerido Según tipo de vía y número de carriles (m) (d)=(b)x(c)	Si (a) < (d), No cumple Si (a) ≥ (d), Si cumple
Dolores *(carril de bajada)*	Agricultura	Colectora	**5,16**	2	2,70	**5,40**	No cumple
Dolores *(carril de subida)*	Cultura Tiahuanaco	Colectora	**5,33**	2	2,70	**5,40**	No cumple
Dolores *(carril de subida)*	Los Pinos	Colectora	**5,34**	2	2,70	**5,40**	No cumple
Dolores *(carril de bajada)*	MD JLBYR	Arterial	**5,20**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Dolores *(carril de subida)*	MD JLBYR	Arterial	**5,71**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Lambramani	Conj. Hab. Dunker La Valle	Colectora	**4,50**	2	2,70	**5,40**	No cumple
Lambramani	Arenales	Colectora	**4,30**	2	2,70	**5,40**	No cumple
Lambramani	Supermercado Kosto (ex Franco)	Colectora	**4,33**	2	2,70	**5,40**	No cumple
Paucarpata	Goyeneche	Local	**3,00**	2	3,00*	**6,00**	No cumple
				2	2,70*	**5,40**	No cumple
Santo Domingo	San Juan de Dios	Sin clasificación vial	**2,33**	1	2,70**	**2,70**	No cumple
Puente Bolognesi	Sucre	Sin clasificación vial	**2,24**	1	2,70**	**2,70**	No cumple
Parra *(carril de bajada)*	Parque Melgar	Arterial	**5,47**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Parra *(carril de subida)*	Parque Melgar	Arterial	**4,83**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Parra *(carril de subida)*	Palacio Metropolitano Bellas Artes	Arterial	**5,99**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Puente Bolívar	San Jerónimo	Local	**2,34**	1	3,00*	**3,00**	No cumple
				1	2,70*	**2,70**	No cumple
Puente Bolívar	Fernandini	Local	**2,31**	1	3,00*	**3,00**	No cumple
				1	2,70*	**2,70**	No cumple
Alfonso Ugarte	Sociedad Minera Cerro Verde	Arterial	**5,74**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Alfonso Ugarte	Concesionaria Toyota	Arterial	**5,71**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Alfonso Ugarte	Universidad La Salle	Arterial	**5,74**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Alfonso Ugarte	Grupo Gloria	Arterial	**5,76**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Alfonso Ugarte	Colegio Sagrados Corazones	Arterial	**5,38**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Alfonso Ugarte	Colegio Prescott	Arterial	**5,75**	2	3,00	**6,00**	No cumple

Cuadro n.° 12
Espacio remanente menor a los anchos mínimos requeridos

Espacio vial existente			Espacio remanente Del cuadro n.° 11 (a)	Carriles vehiculares proyectados			¿Espacio remanente cumple el ancho mínimo requerido? Si (a) < (d), No cumple Si (a) ≥ (d), Sí cumple
Vía Calle / Avenida	Cruce con Calle / Avenida	Clasificación vial Según PDM		Número de carriles (b)	Dimensión por carril Según tipo de vía de la Guía (m) (c)	Ancho mínimo requerido Según tipo de vía y número de carriles (m) (d)=(b)x(c)	
Zamácola	César Vallejo	Local	**5,27**	2	3,00*	**6,00**	No cumple
				2	2,70*	**5,40**	No cumple
Zamácola	Chullo	Local	**5,20**	2	3,00*	**6,00**	No cumple
				2	2,70*	**5,40**	No cumple
Challapampa	Chachani	Local	**4,44**	2	3,00*	**6,00**	No cumple
				2	2,70*	**5,40**	No cumple
Rímac	Urb. San Pedro	Colectora	**4,74**	2	2,70	**5,40**	No cumple
Rímac	Ingreso Pachacútec Viejo	Colectora	**4,95**	2	2,70	**5,40**	No cumple
José Olaya	Mariano Melgar	Colectora	**2,30**	1	2,70	**2,70**	No cumple

(*) Como en la clasificación vial de esta vía no se especifica si se trata de una vía local principal o secundaria, se está considerando la dimensión de ambas vías.
(**) Como esta vía no cuenta con clasificación vial, se está considerando la menor dimensión de carril que corresponde a vías locales secundarias y vías colectoras.
Fuente: Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025 y versión digital del plano S-01 Planimetría **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Como se aprecia del cuadro anterior, el espacio remanente de estas calles y avenidas no satisface el ancho mínimo requerido para carriles vehiculares, pues según el tipo de vía y número de carriles proyectados, estos demandan mayores dimensiones a lo destinado con el espacio remanente; es decir, la instalación de infraestructura ciclovial segregada en estas vías, reduciría el ancho de los carriles vehiculares a dimensiones menores al mínimo establecido en la Guía, afectando con ello, la circulación del servicio motorizado público y privado.

Adicionalmente a las medidas tomadas por la comisión auditora en las inspecciones físicas realizadas los días 5 y 7 de setiembre de 2023, se tiene que en la avenida Dolores, para el tramo desde las instalaciones de la Municipalidad Distrital de José Luis Bustamante y Rivero hasta la calle Francisco de Miranda –perteneciente a la red ciclovial del expediente técnico de la actividad– la citada municipalidad aprobó[94] el expediente técnico denominado: *"Mejoramiento de los servicios de transitabilidad vehicular y peatonal de la avenida Dolores, tramo avenida Estados Unidos hasta el puente Dolores del distrito de José Luis Bustamante y Rivero, provincia Arequipa, departamento Arequipa"*[95]. De dicho expediente técnico, específicamente de su levantamiento topográfico[96], es que se pueden obtener las dimensiones de los anchos

[94] Mediante Resolución de Gerencia n.° 0246-2021 GDU/MDJLBYR de 27 de setiembre de 2021 **(Apéndice n° 37)**.
[95] Si bien en la denominación del expediente técnico se precisa que el tramo a intervenir es desde l "avenida Estados Unidos" hasta el puente Dolores, lo cierto es que el alcance de la obra es desde la "Municipalidad Distrital de José Luis Bustamante y Rivero" como se encuentra establecido en los planos de Ubicación - 01, Topográfico margen izquierda - 02, Topográfico margen derecha - 04, Planimetría general – 12, Área de intervención pavimento flexible – 30 y en la Memoria Descriptiva de dicho expediente técnico **(Apéndice n° 37)**.
[96] La versión digital del levantamiento topográfico se obtuvo de los Datos del expediente técnico de obra de la Licitación Pública n.° 007-2021-MDJLBYR primera convocatoria - contratación de la ejecución de la obra: *"Mejoramiento de los servicios de transitabilidad*

de vía, a fin de verificar que, en la elaboración del expediente técnico de la actividad y su modificación, al redistribuir el espacio vial y otorgar el espacio necesario a la infraestructura ciclovial, sin que se modifique la clasificación vial ni el número de carriles vehiculares, se redujo el espacio vehicular a dimensiones menores a lo establecido en la Guía, como se aprecia en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 13
Redistribución del espacio vial con inclusión de infraestructura ciclovial segregada.
Avenida Dolores: tramo MDJLB[97] hasta calle Francisco de Miranda

Espacio vial existente			Infraestructura ciclovial proyectada				Espacio remanente Al incluir infraestructura ciclovial (m) (e)=(a)-(d)
Vía Calle / Avenida	Cruce con Calle / Avenida / Pasaje	Ancho real Según planos topográficos n.° 02, 03, 04 y 05 del expediente técnico (m) (a)	Tipo de ciclovia Unidireccional / Bidireccional	Dimensiones mínimas según tabla n.° 3 de la Guía: Ciclovia (b)	Espacio de confinamiento (m) (c)	Total (m) (d)=(b)+(c)	
Dolores *(carril de bajada)*	Los Jacintos	7,10	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,20**
Dolores *(carril de subida)*	Los Jacintos	7,02	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,12**
Dolores *(carril de bajada)*	Las Rodríguez	6,40	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**4,50**
Dolores *(carril de subida)*	Las Rodríguez	7,52	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,61**
Dolores	Pasaje 12	7,63	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**4,63**
Dolores	Pasaje 13	8,22	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,22**
Dolores	Pasaje 15	7,66	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**4,66**
Dolores	Pasaje 16	8,50	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,50**
Dolores	Pasaje 17	8,68	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,68**
Dolores	Pasaje 18	7,90	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**4,90**
Dolores	Calle 26	6,81	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**3,81**
Dolores	Francisco de Miranda	7,64	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**4,64**

Fuente: Versión digital de los planos Topográfico margen izquierda – 02, Topográfico margen izquierda – 03, Topográfico margen derecha – 04 y Topográfico margen derecha – 05 **(Apéndice n° 37)** del expediente técnico de la obra "Mejoramiento de los servicios de transitabilidad vehicular y peatonal de la avenida Dolores, tramo avenida Estados Unidos hasta el puente Dolores del distrito de José Luis Bustamante y Rivero, provincia Arequipa, departamento Arequipa", versión digital del plano S-01 Planimetría **(Apéndice n° 30)** del expediente técnico de la actividad y Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, aprobada con Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02.
Elaborado por: Comisión Auditora.

vehicular y peatonal de la avenida Dolores, tramo avenida Estados Unidos hasta el puente Dolores del distrito de José Luis Bustamante y Rivero, provincia Arequipa, departamento Arequipa", dentro del Buscador Público de Procedimientos de Selección del Sistema Electrónico de Contrataciones del Estado **(Apendice n.° 37)**.

[97] Instalaciones de la Municipalidad Distrital de José Luis Bustamante y Rivero.

Cuadro n.° 14
Espacio remanente menor a los anchos mínimos requeridos.
Avenida Dolores, tramo: MDJLB[98] hasta calle Francisco de Miranda

Espacio vial existente			Espacio remanente Del cuadro n.° 13 (a)	Carriles vehiculares proyectados			¿Espacio remanente cumple el ancho mínimo requerido? Si (a) < (d), No cumple Si (a) ≥ (d), Sí cumple
Vía Calle / Avenida	Cruce con Calle / Avenida	Clasificación vial Según PDM		Número de carriles (b)	Dimensión por carril Según tipo de vía de la Guía (m) (c)	Ancho mínimo requerido Según tipo de vía y número de carriles (m) (d)=(b)x(c)	
Dolores *(carril de bajada)*	Los Jacintos	Arterial	**5,20**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Dolores *(carril de subida)*	Los Jacintos	Arterial	**5,12**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Dolores *(carril de bajada)*	Las Rodríguez	Arterial	**4,50**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Dolores *(carril de subida)*	Las Rodríguez	Arterial	**5,61**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Dolores	Pasaje 12	Arterial	**4,63**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Dolores	Pasaje 13	Arterial	**5,22**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Dolores	Pasaje 15	Arterial	**4,66**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Dolores	Pasaje 16	Arterial	**5,50**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Dolores	Pasaje 17	Arterial	**5,68**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Dolores	Pasaje 18	Arterial	**4,90**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Dolores	Calle 26	Arterial	**3,81**	2	3,00	**6,00**	No cumple
Dolores	Francisco de Miranda	Arterial	**4,64**	2	3,00	**6,00**	No cumple

Fuente: Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025 y versión digital del plano S-01 Planimetría **(Apéndice n° 30)** del expediente técnic la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Según se evidencia, en el tramo comprendido entre las instalaciones de la Municipalidad Distrital de José Luis Bustamante y Rivero (av. Dolores) y la calle Francisco de Miranda, la medida del espacio remanente no cumple, según la Guía, el ancho mínimo requerido para los carriles vehiculares, según su tipo de vía y número de carriles proyectados; por consiguiente, la instalación de infraestructura ciclovial en este tramo de la avenida Dolores no era factible.

De manera similar, para la avenida Parra (tramo desde el parque Melgar hasta la calle Puente Bolívar) y la avenida Alfonso Ugarte (tramo desde la avenida Miguel Forga hasta el colegio Prescott) también pertenecientes a la red ciclovial del expediente técnico de la actividad, la comisión auditora realizó un levantamiento topográfico a fin de obtener las dimensiones reales de los anchos de vía existentes, para evidenciar que la redistribución del espacio vial con la inserción de infraestructura ciclovial segregada, sin la modificación de la clasificación vial ni el número de carriles vehiculares, no garantizó espacio suficiente a los vehículos del servicio público y privado, obteniéndose dimensiones menores a lo establecido en la Guía.

Con ese fin, mediante Carta n.° 009-2023/WVPT-GG/OT/A&PCONSPRO de 27 de octubre de 2023 **(Apéndice n.° 38),** la empresa "A&P CONSPRO Ingeniería e

[98] Instalaciones de la Municipalidad Distrital de José Luis Bustamante y Rivero.

Innovación SAC" presentó a la Gerencia Regional de Control de Arequipa, el Informe Técnico n.° 002-2023/WAAS-GI/A&PCOSNPRO **(Apéndice n.° 38)** del servicio de topografía para la verificación de la ejecución de la actividad "Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado – Municipalidad Provincial de Arequipa", en adelante el "Informe técnico de topografía", del que se obtuvo la información planimétrica en relación a las dimensiones de anchos de calzada existentes en las avenidas Parra y Alfonso Ugarte; así, de los datos de dicho informe técnico de topografía se comprueba que el espacio remanente para los carriles vehiculares no cumple las dimensiones mínimas indicadas en la Guía, como se observa a continuación:

Cuadro n.° 15
Redistribución del espacio vial con inclusión de infraestructura ciclovial. Avenidas Parra y Alfonso Ugarte

Espacio vial existente			Infraestructura ciclovial proyectada				Espacio remanente Al incluir infraestructura ciclovial (m)
Progresiva Según Informe técnico de topografía	Referencia Lugar, calle, avenida y/o pasaje	Ancho real Según Informe técnico de topografía (m)	Tipo de ciclovia Unidireccional / Bidireccional	Dimensiones mínimas según tabla n.° 3 de la Guía			
				Ciclovia	Espacio de confinamiento (m)	Total (m)	
		(a)		(b)	(c)	(d)=(b)+(c)	(e)=(a)-(d)
AVENIDA PARRA – CARRIL DE BAJADA							
0+340	Parque Melgar	6,95	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,05**
0+360		7,54	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,64**
0+460	Palacio Metropolitano de Bellas Artes	7,83	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,93**
0+480		7,83	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,93**
0+500		7,85	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,85**
0+520		7,82	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,92**
0+540		7,62	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,72**
0+560		7,58	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,68**
0+580		7,46	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,56**
0+600		7,33	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,43**
0+620		7,44	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,54**
0+640	Cassinelli	7,50	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,60**
0+660		7,62	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,72**
0+680	Tottus	7,61	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,71**
0+700		7,65	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,75**
0+720		7,78	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,88**
0+780	Grifo Primax	7,87	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,97**
0+800	Bernardo Alcedo	7,83	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,93**
0+820	Bernardo Alcedo / Puente Bolivar	7,78	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,88**
0+840		7,77	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,87**
AVENIDA PARRA – CARRIL DE SUBIDA							
0+340	Parque Melgar	6,52	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**4,62**
0+360		6,53	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**4,63**
0+380	Palacio Metropolitano de Bellas Artes	7,88	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,98**
0+400		7,88	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,98**
0+440		7,89	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,99**
0+460		7,83	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,93**
0+480		7,69	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,79**
0+500		7,72	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,82**
0+520		7,65	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,75**
0+720	Tottus	7,82	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,92**
0+740		7,63	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,73**
0+760	Grifo Primax	7,89	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,99**
0+780		7,84	Unidireccional	1,50	0,40	1,90	**5,94**

Cuadro n.° 15

Redistribución del espacio vial con inclusión de infraestructura ciclovial. Avenidas Parra y Alfonso Ugarte

Espacio vial existente			Infraestructura ciclovial proyectada				Espacio remanente Al incluir infraestructura ciclovial (m)
Progresiva Según Informe técnico de topografía	Referencia Lugar, calle, avenida y/o pasaje	Ancho real Segun Informe técnico de topografía (m)	Tipo de ciclovia Unidireccional / Bidireccional	Dimensiones minimas segun tabla n.° 3 de la Guia			
				Ciclovia	Espacio de confinamiento (m)	Total (m)	
		(a)		(b)	(c)	(d)=(b)+(c)	(e)=(a)-(d)
AVENIDA ALFONSO UGARTE *							
1+900	Grifo Repsol	8,62	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,62**
1+950	Cerro Verde	8,54	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,54**
2+000	Cerro Verde	8,56	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,56**
2+050	Cerro Verde	8,60	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,60**
2+100	Cerro Verde	8,56	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,56**
2+150	Cerro Verde	8,53	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,53**
2+200	Conauto Toyota	8,61	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,61**
2+250	Ferreyros	8,59	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,59**
2+300	Sin referencia	8,55	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,55**
2+350	Estación ferroviaria	8,53	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,53**
2+400	Estación ferroviaria	8,57	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,57**
2+450	Estación ferroviaria	8,57	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,57**
2+500	Estación ferroviaria	8,54	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,54**
2+550	Sin referencia	8,56	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,56**
2+600	Univ. La Salle	8,56	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,56**
2+650	Univ. La Salle	8,58	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,58**
2+700	Univ. La Salle	8,58	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,58**
2+750	Univ. La Salle	8,55	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,55**
2+800	Quimica Suiza	8,57	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,57**
2+850	Grupo Gloria	8,57	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,57**
2+900	Grupo Gloria	8,57	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,57**
2+950	Grupo Gloria	8,56	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,56**
3+000	Grupo Gloria	8,56	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,56**
3+050	Grupo Gloria	8,56	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,56**
3+100	Grupo Gloria	8,61	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,61**
3+150	Grupo Gloria	8,50	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,50**
3+200	Colegio Sagrados Corazones	8,16	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,16**
3+250	Colegio Sagrados Corazones	8,64	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,64**
3+300	Sin referencia	8,89	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,89**
3+350	Colegio Prescott	8,53	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,53**
3+400	Sin referencia	8,63	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,63**
3+450	Cuartel Tingo	8,61	Bidireccional	2,60	0,40	3,00	**5,61**

(*) Se han tomado secciones a cada 50 metros como referencias representativas, pues del Informe técnico de topografía se tiene que la avenida Alfonso Ugarte cuenta con una sección regular.

Fuente: Informe técnico de topografía **(Apéndice n.° 38)**, versión digital del plano S-01 Planimetría **(Apéndice n.° 30)**, del expediente técnico de la actividad y Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, aprobada con Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02.

Elaborado por: Comisión Auditora.

Cuadro n.° 16
Espacio remanente menor a los anchos mínimos requeridos. Avenidas Parra y Alfonso Ugarte

Espacio vial existente			Espacio remanente Del cuadro n.° 15 (a)	Carriles vehiculares proyectados			¿Espacio remanente cumple el ancho mínimo requerido? Si (a) < (d), No cumple Si (a) ≥ (d), Sí cumple
Progresiva Según Informe técnico de topografía	Referencia Lugar, calle, avenida y/o pasaje	Clasificación vial Según PDM		Número de carriles (b)	Dimensión por carril Según tipo de vía de la Guia (m) (c)	Ancho mínimo requerido Según tipo de vía y número de carriles (m) (d)=(b)x(c)	
AVENIDA PARRA – CARRIL DE BAJADA							
0+340	Parque Melgar	Arterial	**5,05**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+360		Arterial	**5,64**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+460	Palacio Metropolitano de Bellas Artes	Arterial	**5,93**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+480		Arterial	**5,93**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+500		Arterial	**5,85**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+520		Arterial	**5,92**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+540		Arterial	**5,72**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+560		Arterial	**5,68**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+580		Arterial	**5,56**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+600		Arterial	**5,43**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+620		Arterial	**5,54**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+640	Cassinelli	Arterial	**5,60**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+660		Arterial	**5,72**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+680	Tottus	Arterial	**5,71**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+700		Arterial	**5,75**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+720		Arterial	**5,88**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+780	Grifo Primax	Arterial	**5,97**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+800	Bernardo Alcedo	Arterial	**5,93**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+820	Bernardo Alcedo / Puente Bolívar	Arterial	**5,88**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+840		Arterial	**5,87**	2	3,00	**6,00**	No cumple
AVENIDA PARRA – CARRIL DE SUBIDA							
0+340	Parque Melgar	Arterial	**4,62**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+360		Arterial	**4,63**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+380	Palacio Metropolitano de Bellas Artes	Arterial	**5,98**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+400		Arterial	**5,98**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+440		Arterial	**5,99**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+460		Arterial	**5,93**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+480		Arterial	**5,79**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+500		Arterial	**5,82**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+520		Arterial	**5,75**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+720	Tottus	Arterial	**5,92**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+740		Arterial	**5,73**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+760	Grifo Primax	Arterial	**5,99**	2	3,00	**6,00**	No cumple
0+780		Arterial	**5,94**	2	3,00	**6,00**	No cumple
AVENIDA ALFONSO UGARTE *							
1+900	Grifo Repsol	Arterial	**5,62**	2	3,00	**6,00**	No cumple
1+950	Cerro Verde	Arterial	**5,54**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+000	Cerro Verde	Arterial	**5,56**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+050	Cerro Verde	Arterial	**5,60**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+100	Cerro Verde	Arterial	**5,56**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+150	Cerro Verde	Arterial	**5,53**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+200	Conauto Toyota	Arterial	**5,61**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+250	Ferreyros	Arterial	**5,59**	2	3,00	**6,00**	No cumple

Cuadro n.° 16
Espacio remanente menor a los anchos mínimos requeridos. Avenidas Parra y Alfonso Ugarte

Espacio vial existente			Espacio remanente Del cuadro n.° 15 (a)	Carriles vehiculares proyectados			¿Espacio remanente cumple el ancho mínimo requerido? Si (a) < (d), No cumple Si (a) ≥ (d), Si cumple
Progresiva Según Informe técnico de topografía	Referencia Lugar, calle, avenida y/o pasaje	Clasificación vial Según PDM		Número de carriles (b)	Dimensión por carril Según tipo de vía de la Guía (m) (c)	Ancho mínimo requerido Según tipo de vía y número de carriles (m) (d)=(b)x(c)	
2+300	Sin referencia	Arterial	**5,55**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+350	Estación ferroviaria	Arterial	**5,53**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+400	Estación ferroviaria	Arterial	**5,57**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+450	Estación ferroviaria	Arterial	**5,57**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+500	Estación ferroviaria	Arterial	**5,54**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+550	Sin referencia	Arterial	**5,56**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+600	Univ. La Salle	Arterial	**5,56**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+650	Univ. La Salle	Arterial	**5,58**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+700	Univ. La Salle	Arterial	**5,58**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+750	Univ. La Salle	Arterial	**5,55**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+800	Química Suiza	Arterial	**5,57**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+850	Grupo Gloria	Arterial	**5,57**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+900	Grupo Gloria	Arterial	**5,57**	2	3,00	**6,00**	No cumple
2+950	Grupo Gloria	Arterial	**5,56**	2	3,00	**6,00**	No cumple
3+000	Grupo Gloria	Arterial	**5,56**	2	3,00	**6,00**	No cumple
3+050	Grupo Gloria	Arterial	**5,56**	2	3,00	**6,00**	No cumple
3+100	Grupo Gloria	Arterial	**5,61**	2	3,00	**6,00**	No cumple
3+150	Grupo Gloria	Arterial	**5,50**	2	3,00	**6,00**	No cumple
3+200	Colegio Sagrados Corazones	Arterial	**5,16**	2	3,00	**6,00**	No cumple
3+250	Colegio Sagrados Corazones	Arterial	**5,64**	2	3,00	**6,00**	No cumple
3+300	Sin referencia	Arterial	**5,89**	2	3,00	**6,00**	No cumple
3+350	Colegio Prescott	Arterial	**5,53**	2	3,00	**6,00**	No cumple
3+400	Sin referencia	Arterial	**5,63**	2	3,00	**6,00**	No cumple
3+450	Cuartel Tingo	Arterial	**5,61**	2	3,00	**6,00**	No cumple

Fuente: Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025 y versión digital del plano S-01 Planimetría (**Apéndice n.° 30**), del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Por lo expuesto se evidencia que, para el tramo desde el parque Melgar hasta la calle Puente Bolívar de la avenida Parra y para el tramo desde la avenida Miguel Forga hasta el colegio Prescott de la avenida Alfonso Ugarte, las dimensiones del espacio remanente tampoco cumplen con el ancho mínimo requerido para los carriles vehiculares según el tipo de vía y número de carriles proyectados, pues según la Guía, estos requieren de dimensiones mayores; en consecuencia, la instalación de infraestructura ciclovial segregada en estos tramos también era inviable.

En resumen, la redistribución de la sección vial de las calles y avenidas Dolores, Lambramani, Paucarpata, Santo Domingo, Puente Bolognesi, Parra, Puente Bolívar, Alfonso Ugarte, Zamácola, Challapampa, Rímac y José Olaya, en las secciones y tramos ya mencionados de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad, con la correspondiente reducción del espacio vehicular y el resguardo de anchos mínimos para la instalación de infraestructura ciclovial segregada, generó que los espacios remanentes de los carriles vehiculares reducidos incumplan las dimensiones mínimas de anchos establecidos en la Guía.

Dicho de otro modo, si al reducir el espacio vehicular se hubiese respetado las dimensiones mínimas de los anchos de carriles que la Guía establece para cada tipo de vía, el espacio remanente destinado a albergar infraestructura ciclovial segregada del expediente técnico de la actividad sería insuficiente, en consecuencia, en estas vías difícilmente podría haberse implementado una red de ciclovías, conforme lo señalo el especialista técnico de la comisión auditora en el informe técnico n.° 003-2023-CG/OC0353-JVF de 31 de octubre de 2023 **(Apéndice n.° 33).**

Además, al incumplimiento de los anchos mínimos vehiculares de la Guía, debe sumarse lo estipulado en el artículo 3° de la Ordenanza Municipal n.° 1183, *Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la provincia de Arequipa*, de 21 de mayo de 2020, con relación a los criterios para la implementación progresiva de infraestructura ciclovial en la provincia de Arequipa, dentro de uno de estos criterios se estableció que: *"Para la incorporación de ciclovías en un área urbana consolidada deberá de garantizarse sección vial disponible, que se sustentará en el estudio y diseño de las Ciclovías"*[99], pues con la inclusión de infraestructura ciclovial segregada en las vías mencionadas en el párrafo anterior, pertenecientes a áreas urbanas consolidadas de la provincia de Arequipa, se dejó de garantizar que su sección vial sea adecuada para el tránsito vehicular público y privado; en ese sentido, el trazo y diseño de la infraestructura ciclovial del expediente técnico de la actividad, no era el apropiado.

4.3 Implementación de infraestructura ciclovial en el sistema vial de la provincia de Arequipa no contó con opinión favorable de las áreas competentes de la Entidad, asimismo, la modificación del trazo de su red ciclovial tampoco contó con opinión favorable

Para la inclusión de infraestructura ciclovial en el sistema vial de la provincia de Arequipa, era necesaria la opinión favorable de los entes técnicos competentes de la Entidad según lo estipulado en sus ordenanzas municipales, no obstante, una cantidad significativa de vías de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad, no se encuentran incluidas en la estructura de red vial de ciclovía metropolitana de la provincia de Arequipa ni siguieron el procedimiento para su inclusión, a ello se suma que algunas de las vías que no cuentan con opinión favorable, presentan deficiencias técnicas en el trazo de su red ciclovial e insuficiente sección transversal para albergar infraestructura ciclovial segregada, haciendo que en estas vías sea inaplicable la implementación de infraestructura ciclovial

[99] El subrayado es nuestro.

De otro lado, para la aprobación de la versión inicial del expediente técnico de la actividad, se contó con la validación de las áreas encargadas de la Entidad, no obstante, para su modificación se omitió seguir el mismo procedimiento.

4.3.1 Infraestructura ciclovial del expediente técnico de la actividad sin opinión de las áreas competentes de la Entidad

La Ordenanza Municipal n.° 1183, *Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la provincia de Arequipa*, de 21 de mayo de 2020, estableció en su artículo 7°[100], el procedimiento a seguir para la implementación de ciclovías y vías compartidas en la provincia de Arequipa; siendo que en el caso de implementación de ciclovías en el sistema vial primario del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa, se debía contar con una serie de informes favorables de las áreas competentes de la Entidad, entre ellas, la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, el Sitransporte[101], el IMPLA[102], y, en caso que la intervención se encuentre dentro del área del centro histórico y zona de amortiguamiento, también era necesaria la opinión favorable de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental; por su parte, para que la implementación se realice en el sistema vial local, se debía contar con el informe favorable de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial.

Asimismo, para el artículo 7°[103] de la Norma Técnica GH.020 del Reglamento Nacional de Edificaciones, las vías del sistema vial primario de una ciudad están constituidas por sus vías expresas, arteriales y colectoras; en consecuencia y como es de notarse, su sistema vial local comprenderá sus vías locales; por lo que, en función del sistema vial al que pertenezca cada vía, se necesitará –preliminarmente– de opiniones favorables por parte de las áreas competentes de la Entidad, a fin de ser consideradas como aptas para acoger infraestructura vial en ellas.

De otro lado, la Ordenanza Municipal n.° 1191, *Ordenanza de la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa*, de 31 de julio de 2020, estableció el esquema de la red de infraestructura de ciclovías metropolitanas de Arequipa, categorizándola en siete tipos de ciclovías (troncales, complementarias, circunvalación central, circunvalación periférica, circunvalación alterna, recreativa y conectoras) con una longitud total de 127,92 km; dicha ordenanza contó con las opiniones favorables de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, del

---

100 "***Artículo 7°.- DEL PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS CICLOVÍAS Y VÍAS COMPARTIDAS PARA BICICLETAS EN LA PROVINCIA DE AREQUIPA***
7.1 DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS CICLOVÍAS Y VÍAS COMPARTIDAS PARA BICICLETAS EN EL SISTEMA VIAL PRIMARIO DEL PDM DE AREQUIPA 2016-2025:
(...)
b.- Contar con los informes favorables de la Gerencia de transporte Urbano y Circulación Vial, el SITRANSPORTE, IMPLA y en caso que la actuación se encuentre en el área del Centro Histórico y Zonas de Amortiguamiento, se tendrá la opinión de la Gerencia del Centro Histórico.
(...).
7.2 DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS CICLOVÍAS Y VÍAS COMPARTIDAS PARA BICICLETAS EN EL SISTEMA VIAL LOCAL:
(...)
b.- Contar con los informes favorables de la Gerencia de transporte Urbano y Circulación Vial".

101 Instituto del Sistema Integrado de Transporte (Sitransporte).

102 Instituto Municipal de Planeamiento (IMPLA).

103 Norma Técnica GH.020 del Reglamento Nacional de Edificaciones, aprobada con Decreto Supremo n.° 011-2006-VIVIENDA y modificada con Decreto Supremo n.° 006-2011-VIVIENDA, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 16 de julio de 2011:
*"**Artículo 7**.- Las características de las secciones de vías que conforman el sistema vial primario de la ciudad serán establecidas por el Plan de Desarrollo Urbano y estarán constituidas por vías expresas, vías arteriales y vías colectoras".*

Sitransporte, del IMPLA y de la Subgerencia de Circulación y Educación Vial, todo ello, mediante Informe Técnico n.° 003-2020-MPA/GCHZM.wapb[104] de 10 de julio de 2020 **(Apéndice n.° 39)**, Informe Técnico n.° 04-2020-MPA/SITRANSPORTE/DE[105] de 17 de junio de 2020 **(Apéndice n.° 39)**, Oficio n.° 0372-2020-MPA/IMPLA[106] de 17 de junio de 2020**(Apéndice n.° 39)**, e, Informe n.° 02-2020-MPA/GTUCV-SGCEV, respectivamente.

Con los informes favorables mencionados en el párrafo anterior, emitidos para la aprobación de la Ordenanza Municipal n.° 1191, se validó –preliminarmente– el procedimiento para la obtención de opinión favorable requerida en la Ordenanza Municipal n.° 1183 para la implementación de ciclovías y vías compartidas en la provincia de Arequipa; no obstante, gran parte de las vías incluidas en la red ciclovial del expediente técnico de la actividad no se encuentran comprendidas en la estructura de red vial de ciclovía metropolitana aprobada en la Ordenanza Municipal n.° 1191, por tanto, tales vías no cuentan con todas las opiniones favorables requeridas para la implementación de ciclovías y vías compartidas de la Ordenanza Municipal n.° 1183, como se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 17
Vías del expediente técnico de la actividad y su pertenencia a la red de ciclovías metropolitana

Expediente técnico de la actividad		Clasificación vial Según PDM	Sistema Vial	Ordenanza Municipal N° 1191	
Vía Calle / Avenida	Tipología de intervención de ciclovías			¿Pertenece a la estructura de red de ciclovía metropolitana?	Tipología de ciclovía
José Olaya*	Segregada bidireccional	Colectora	Primario	Si pertenece	Complementaria
Rímac*	Segregada bidireccional	Colectora	Primario	No pertenece	-
Villa Hermosa	Segregada bidireccional	Expresa	Primario	Si pertenece	Troncal
Metropolitana	Segregada bidireccional	Expresa	Primario	Si pertenece	Troncal
Puente Bolivar**	Segregada bidireccional	Local	Local	Si pertenece	Circunvalación periférica
Salaverry	Ciclocarril	Arterial	Primario	Si pertenece	Circunvalación central
Parra	Segregada unidireccional y bidireccional	Arterial	Primario	Si pertenece	Troncal
Alfonso Ugarte*	Segregada bidireccional	Arterial	Primario	Si pertenece	Troncal
Challapampa	Segregada unidireccional	Local	Local	No pertenece	-
Grande	Segregada unidireccional	Sin clasificación	-	Si pertenece	Troncal
Calle N° 4	Segregada unidireccional	Sin clasificación	-	No pertenece	-
Calle N° 1	Segregada unidireccional	Sin clasificación	-	No pertenece	-
Pampita Zeballos	Segregada bidireccional	Local	Local	No pertenece	-

[104] Informe técnico n.° 003-2020-MPA/GCHZM.wapb **(Apéndice n.° 39)**:
"***CONCLUSIONES***
(...)
1. (...) es imperativa la creación de una Ordenanza Municipal complementaria a la OM 1183-2020 que establezca el trazo de la ***ESTRUCTURA DE LA RED VIAL DE CICLOVÍA METROPOLITANA DE AREQUIPA****".*

[105] Informe técnico n.° 04-2020-MPA/SITRANSPORTE/DE **(Apéndice n.° 39)**:
"***3. CONCLUSIONES***
3.1 Por lo indicado, en el numeral 2, se opina favorablemente en la ***propuesta básica a nivel de esquema de la red Metropolitana de Ciclovías temporales*** *(...)".*

[106] Oficio n.° 0372-2020-MPA/IMPLA **(Apéndice n.° 39)**:
"***CONCLUSIONES***
(...)
Es potestad de esta Gerencia informarle en razón al análisis técnico, que dicha Estructura propuesta de ***CICLO VÍAS tiene OPINIÓN FAVORABLE****; (...)".*

Cuadro n.° 17
Vías del expediente técnico de la actividad y su pertenencia a la red de ciclovías metropolitana

Expediente técnico de la actividad		Clasificación vial Según PDM	Sistema Vial	Ordenanza Municipal N° 1191	
Vía Calle / Avenida	Tipología de intervención de ciclovías			¿Pertenece a la estructura de red de ciclovía metropolitana?	Tipología de ciclovía
Antiquilla	Segregada unidireccional, bidireccional y ciclocarril	Local	Local	No pertenece	-
Ronda Recoleta	Segregada unidireccional y ciclocarril	Local	Local	No pertenece	-
Vinatea Reynoso	Segregada unidireccional	Sin clasificación	-	No pertenece	-
La Recoleta	Segregada unidireccional	Local	Local	No pertenece	-
Zamácola	Segregada unidireccional, bidireccional y ciclocarril	Local	Local	No pertenece	-
Beaterio	Segregada unidireccional y ciclocarril	Local	Local	No pertenece	-
Cayma*	Segregada bidireccional	Anillo Vial	-	Si pertenece	Troncal
Ejército	Segregada unidireccional y bidireccional	Arterial	Primario	Si pertenece	Complementaria
Puente Grau	Segregada bidireccional	Arterial	Primario	Si pertenece	Circunvalación central
Villalba	Segregada unidireccional y ciclocarril	Sin clasificación	-	No pertenece	-
Juan de la Torre	Segregada unidireccional y ciclocarril	Anillo Vial	-	No pertenece	-
Puente Bolognesi	Segregada bidireccional y ciclocarril	Local	Local	No pertenece	-
Portal de la Municipalidad	Segregada bidireccional	Sin clasificación	-	No pertenece	-
General Morán	Segregada bidireccional	Sin clasificación	-	No pertenece	-
Santo Domingo	Segregada bidireccional	Sin clasificación	-	No pertenece	-
Pizarro	Segregada unidireccional	Sin clasificación	-	No pertenece	-
Octavio Muñoz Najar	Segregada unidireccional, bidireccional y ciclocarril	Sin clasificación	-	No pertenece	-
Paucarpata	Segregada bidireccional	Local	Local	No pertenece	-
Garci Carbajal*	Segregada bidireccional	Local	Local	No pertenece	-
Jorge Chávez	Segregada bidireccional	Arterial	Primario	Si pertenece	Conectora
Goyeneche	Segregada bidireccional	Arterial y colectora	Primario	Si pertenece	Circunvalación central
Tacna	Segregada bidireccional	Colectora	Primario	No pertenece	-
Sepúlveda	Segregada bidireccional	Colectora	Primario	Si pertenece	Troncal
Lima*	Segregada bidireccional	Local	Local	No pertenece	-
Víctor Lira	Segregada bidireccional	Sin clasificación	-	No pertenece	-
Dolores	Segregada unidireccional y bidireccional	Arterial y colectora	Primario	Si pertenece	Troncal
Lambramani	Segregada bidireccional	Colectora	Primario	Si pertenece	Troncal
Pizarro	Segregada bidireccional	Colectora	Primario	No pertenece	-
Santa Catalina	Segregada bidireccional	Sin clasificación	-	No pertenece	-
Hartley	Segregada bidireccional	Colectora	Primario	No pertenece	-

(*) La propuesta de intervención en la calle José Olaya, calle Rímac, avenida Alfonso Ugarte, avenida Cayma, avenida Garcí Carbajal y avenida Lima, se dio a partir de la modificación del expediente técnico de la actividad, no habiendo sido consideradas ellas inicialmente en el expediente técnico de la actividad
(**) En la Ordenanza Municipal n.° 1191 se le ha denominado como "Puente Fierro".
Fuente: Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025, versión digital del plano S-01 Planimetría **(Apéndice n.° 30)** del expediente técnico de la actividad y Ordenanza Municipal n.° 1191.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Específicamente, las vías que no pertenecen a la estructura de la red de ciclovía metropolitana son: calle Rímac, avenida Challapampa, calle n.° 4, calle n.° 1, calle

Pampita Zeballos, calle Antiquilla, calle Ronda Recoleta, calle Vinatea Reynoso, pasaje La Recoleta, calle Zamácola, calle Beaterio, calle Villalba, avenida Juan de la Torre, calle Puente Bolognesi, Portal de la Municipalidad, calle General Morán, calle Santo Domingo, calle Pizarro, calle Octavio Muñoz Najar, calle Paucarpata, avenida Garcí Carbajal, calle Tacna, avenida Lima, calle Víctor Lira, calle Santa Catalina y avenida Hartley, puesto que, no fueron consideradas en los informes de opinión favorable de la Ordenanza Municipal n.° 1191; por consiguiente, tampoco contaron con opinión favorable para la implementación de ciclovías y vías compartidas requerida por la Ordenanza Municipal n.° 1183.

Con respecto a la falta de opinión favorable para la implementación de infraestructura ciclovial del expediente técnico de la actividad, Rubén Ricardo Lira Torres, gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial, mediante documento sin número recibido por la comisión auditora el 11 de agosto de 2023 **(Apéndice n.° 40)**, manifestó que –durante su gestión– tal actividad y su modificación no contaron con la aprobación ni con la opinión favorable de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial[107]; del mismo modo, el exgerente general del Instituto Municipal de Planeamiento, con Carta n.° 001-2022-GYCT de 22 de agosto de 2023 **(Apéndice n.° 41)**, indicó que durante su periodo de gestión, el IMPLA no participó en la formulación ni emitió opinión de ningún tipo para el inicio del proyecto de ciclovías[108].

Finalmente, en el siguiente cuadro se precisan las vías del expediente técnico de la actividad que no contaron con opinión favorable de acuerdo a las ordenanzas municipales n.os 1183 y 1191[109].

Cuadro n.° 18
Vías del expediente técnico sin opinión favorable requerida por las Ordenanzas Municipales n.os 1183 y 1191

Expediente técnico de la actividad	Clasificación vial	Sistema Vial	Ordenanza Municipal N° 1191	Ordenanza Municipal N° 1183		
Vía Calle / Avenida	Según PDM		¿Pertenece a la estructura de red de ciclovia metropolitana?	¿Tiene opinión favorable de la GTUCV?	¿Tiene opinión favorable del SIT?	¿Tiene opinión favorable del IMPLA?
Rimac*	Colectora	Primario	No pertenece	No	No	No
Challapampa	Local	Local	No pertenece	No	No	No
Calle N° 4	Sin clasificación	-	No pertenece	No	No	No
Calle N° 1	Sin clasificación	-	No pertenece	No	No	No
Pampita Zeballos	Local	Local	No pertenece	No	No	No
Antiquilla	Local	Local	No pertenece	No	No	No
Ronda Recoleta	Local	Local	No pertenece	No	No	No

107 Documento sin número:
"(...) sobre el particular debo manifestar lo siguiente:
1) La referida Ficha de actividad, no contó con la aprobación de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, durante mi gestión.
2) La Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, tampoco dio ninguna opinión favorable a la modificación propuesta por el Residente de Obra, durante mi gestión."

108 Carta n.° 001-2022-GYCT:
*"**3. CONCLUSIONES***
- *En vista a la documentación consultada es de informarle que el IMPLA, durante mi periodo laboral, no participó en la formulación ni emite opinión de ningún tipo para el inicio del proyecto de Ciclovías enmarcadas en las Ordenanzas Municipales 1183-2020-MPA y 1191-2020-MPA."*

109 Ordenanza Municipal n.° 1183, Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la provincia de Arequipa, y, Ordenanza Municipal n.° 1191, Ordenanza de la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa

Cuadro n.° 18
Vías del expediente técnico sin opinión favorable requerida por las Ordenanzas Municipales n.os 1183 y 1191

Expediente técnico de la actividad	Clasificación vial	Sistema Vial	Ordenanza Municipal N° 1191	Ordenanza Municipal N° 1183		
Vía Calle / Avenida	Según PDM		¿Pertenece a la estructura de red de ciclovía metropolitana?	¿Tiene opinión favorable de la GTUCV?	¿Tiene opinión favorable del SIT?	¿Tiene opinión favorable del IMPLA?
Vinatea Reynoso	Sin clasificación	-	No pertenece	No	No	No
La Recoleta	Local	Local	No pertenece	No	No	No
Zamácola	Local	Local	No pertenece	No	No	No
Beaterio	Local	Local	No pertenece	No	No	No
Villalba	Sin clasificación	-	No pertenece	No	No	No
Juan de la Torre	Anillo Vial	-	No pertenece	No	No	No
Puente Bolognesi	Local	Local	No pertenece	No	No	No
Portal de la Municipalidad	Sin clasificación	-	No pertenece	No	No	No
General Morán	Sin clasificación	-	No pertenece	No	No	No
Santo Domingo	Sin clasificación	-	No pertenece	No	No	No
Pizarro	Sin clasificación	-	No pertenece	No	No	No
Octavio Muñoz Najar	Sin clasificación	-	No pertenece	No	No	No
Paucarpata	Local	Local	No pertenece	No	No	No
Garcí Carbajal*	Local	Local	No pertenece	No	No	No
Tacna	Colectora	Primario	No pertenece	No	No	No
Lima*	Local	Local	No pertenece	No	No	No
Victor Lira	Sin clasificación	-	No pertenece	No	No	No
Pizarro	Colectora	Primario	No pertenece	No	No	No
Santa Catalina	Sin clasificación	-	No pertenece	No	No	No
Hartley	Colectora	Primario	No pertenece	No	No	No

(*) La propuesta de intervención en la calle José Olaya, calle Rímac, avenida Alfonso Ugarte, avenida Cayma, avenida Garcí Carbajal y avenida Lima, se dio a partir de la modificación del expediente técnico de la actividad, no habiendo sido consideradas ellas inicialmente en el expediente técnico de la actividad.

Fuente: Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025, versión digital del plano S-01 Planimetría del expediente técnico de la actividad y Ordenanzas Municipales n.os 1191 y 1183.

Elaborado por: Comisión Auditora.

Es importante señalar que, el hecho de que algunas vías de la red ciclovial inicial o de la modificada, no cuenten con opinión favorable por parte de las diferentes áreas de la Entidad, no minimiza, necesariamente, su capacidad de albergar infraestructura ciclovial, pudiendo ser en algunos casos, vías potencialmente aptas para generar condiciones adecuadas para ciclovías; sin embargo, no todas tienen ese potencial, pues como se analizó en puntos anteriores, en muchas de ellas (las que no contaron con opinión favorable) la instalación de infraestructura ciclovial no era viable, tal como se detalla a continuación:

Cuadro n.° 19
Vías del expediente técnico sin opinión favorable y con prohibición de tránsito de bicicletas o espacio vial insuficiente

Expediente técnico de la actividad	Ordenanza Municipal N° 1191	Ordenanza Municipal N° 1183			Prohibición del tránsito de bicicletas	Espacio vial insuficiente
Vía Calle y/o avenida	¿Pertenece a la estructura de red de ciclovia metropolitana?	¿Tiene opinion favorable de la GTUCV?	¿Tiene opinión favorable del SIT?	¿Tiene opinion favorable del IMPLA?	Vías del SINAC	Dimensiones de carriles vehiculares menores a lo minimo
Rímac	No pertenece	No	No	No		Parcialmente insuficiente
Challapampa	No pertenece	No	No	No		Parcialmente insuficiente
Zamácola	No pertenece	No	No	No		Parcialmente insuficiente
Villalba	No pertenece	No	No	No	Se prohíbe	
Juan de la Torre	No pertenece	No	No	No	Se prohíbe	
Puente Bolognesi	No pertenece	No	No	No		Parcialmente insuficiente
Santo Domingo	No pertenece	No	No	No		Parcialmente insuficiente
Paucarpata	No pertenece	No	No	No		Parcialmente insuficiente
Hartley	No pertenece	No	No	No	Se prohíbe	

Fuente: Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, versión digital del plano S-01 Planimetría del expediente técnico de la actividad y Ordenanzas Municipales n.os 1191 y 1183.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Es en este punto donde se resalta el hecho de no contar con opiniones favorables de las áreas competentes de la Entidad, pues sin considerar los pronunciamientos requeridos en ambas ordenanzas municipales, en la elaboración del expediente técnico de la actividad se determinaron las vías que pertenecerían a su red ciclovial, siendo que, en estas, técnicamente no era posible la implementación de infraestructura ciclovial ello en concordancia a lo señalado por el especialista técnico de la comisión auditora en el informe técnico n.° 003-2023-CG/OC0353-JVF de 31 de octubre de 2023 del especialista técnico de la comisión auditora **(Apéndice n.° 33).**

4.3.2 Modificación del trazo de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad sin contar con opinión favorable de las áreas competentes de la Entidad

Como se mencionó anteriormente, el expediente técnico de la actividad, aprobado mediante Resolución Gerencial n.° 001-2021-MPA/GCHZM de 9 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 5),** fue materia de modificación respecto del trazo de su red ciclovial debido a "incompatibilidades" encontradas en el proyecto, las cuales fueron puestas de conocimiento de César Pierre Berrios Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, el que, a su vez, encargó a Enrique Abraham Rodríguez Chicata, supervisor de la actividad, proceder con la modificación, conforme se extrae del Oficio n.° 118-2021-MPA/GCHZM de 9 de junio de 2021[110]: *"(...) habiendo recibido las observaciones y propuesta para efectuar modificaciones conforme a la conclusión contenida en el Informe No. 001-2021-MPA/GCHZM-EARCH que el proyecto no es compatible, en ese sentido la Gerencia del Centro Histórico y Zona Monumental con*

[110] Documento recibido el 9 de junio de 2021 por Enrique Abraham Rodriguez Chicata, supervisor de la actividad.

el fin de poder generar una real solución y una adecuada situación que favorezca el cumplimiento de las finalidades públicas y que permita la ejecución de la actividad, se proceda con la modificación del expediente técnico debiendo contar con la justificación y sustento técnico"[111].

La propuesta de modificación fue formulada por Joseph Jaime Callata Durand, residente de la actividad, mediante informe n.° 002-2021-MPA/GCHyZM-JJCD de 14 de junio de 2021 y validada por Enrique Abraham Rodríguez Chicata, supervisor de la actividad, con informe n.° 002-2021-MPA/GCHyZM-EARCH recibido el 15 de junio de 2021 por la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental; dicha propuesta incluía la instalación de ciclovías en nuevas vías que inicialmente no estuvieron en el expediente técnico aprobado, como se detalla en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 20
Nuevas intervenciones consideradas en la modificación del trazo de la red ciclovial

Nueva intervención Calle / Avenida	Desde Calle / Avenida	Hasta Calle / Avenida
Dolores	Hartley	Francisco de Miranda
Goyeneche	Tacna	Progreso
Lima	Plaza Umachiri	Mariscal Castilla
Cayma	Ejército	Pasaje Melgar
José Olaya	Villa Hermosa	Parque de la Esperanza
Rímac	Villa Hermosa	Pachacútec viejo
Parra	Puente Bolívar	Miguel Forga
Alfonso Ugarte	Miguel Forga	Torrentera colegio Prescott

Fuente: Modificación del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

La modificación del expediente técnico de la actividad con la inclusión de nuevas vías que modificaron el trazo inicial de la red ciclovial, también contó con la opinión técnica favorable de Julio César Aspilcueta Barbachán, coordinador de Planificación y Gestión Urbana, y, de Mauricio Daniel Meza Escobedo, abogado del área legal de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, siendo que dicha modificación finalmente fue aprobada mediante Resolución Gerencial n.° 005-2021-MPA/GCHZM de 18 de junio de 2021**(Apéndice n.° 11).**

En este punto es importante destacar que el análisis y valoración jurídica del Informe Legal n.° 003-2021-MPA/GCHZM/mdme **(Apéndice n.° 11)** –suscrito por Mauricio Daniel Meza Escobedo, abogado de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental– el cual fue incluido en los considerandos de la Resolución Gerencial n.° 005-2021-MPA/GCHZM, sustenta que la modificación del expediente técnico de la actividad se realizó en atención a la Directiva n.° 003-2020-MPA/GPPR/SGR, *Normas para la ejecución y supervisión de obras en la modalidad de ejecución presupuestal directa en la Municipalidad Provincial de Arequipa*, aprobada mediante Resolución Gerencial n.° 348-2020-MPA/GM de 11 de junio de 2020 **(Apéndice n.° 11)**; sin embargo, dicha directiva no regula la ejecución de fichas de

[111] El subrayado es nuestro.

actividad, sino la ejecución de obras por administración directa, pues tiene como objetivo "*Normar el proceso de Ejecución de las obras bajo la modalidad de ejecución presupuestaria directa (...)*"[112].

Asimismo, dicha directiva define el término "*obra pública*" como "*(...) toda construcción, creación, ampliación, mejoramiento, modernización o recuperación de bienes inmuebles, tales como edificaciones, estructuras, excavaciones, perforaciones, carreteras, puentes, entre otros, que requieren dirección técnica, expediente técnico, mano de obra, materiales y/o equipos*"[113], por lo que la implementación de infraestructura ciclovial no calificaba como una obra, y, en consecuencia la aplicación de la Directiva n.° 003-2020-MPA/GPPR/SGR devenía en incompetente, por no ser idónea para el caso en particular.

De otro lado, también es preciso resaltar que para la aprobación de la modificación del trazo de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad no se requirió ni solicitó la opinión favorable de la Gerencia de Desarrollo Urbano ni de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, áreas que, según el Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020 –emitido por Gerencia Municipal–, eran las competentes para la validación de la propuesta final del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa, tal como se llevó a cabo en la aprobación primigenia del citado expediente técnico[114]; así, la modificación del expediente técnico de la actividad aprobada con Resolución Gerencial n.° 005-2021-MPA/GCHZM de 18 de junio de 2021, que alteró el trazo de la red ciclovial con la inclusión de nuevas vías, requería nuevamente el pronunciamiento técnico de la Gerencia de Desarrollo Urbano y la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, acto que no sucedió.

Así, en glosa a lo descrito en los párrafos precedentes, se debe mencionar que el expediente técnico de la actividad contenía deficiencias técnicas que hacían inviable su ejecución, tal como se muestra en el siguiente cuadro resumen:

Cuadro n.° 21
Vías del expediente técnico de la actividad con deficiencias técnicas

Expediente técnico de la actividad	Prohibición del tránsito de bicicletas		Ciclovia segregada en vias compartidas OM 1183	Espacio vehicular con sección transversal insuficiente	¿Cuenta con opiniones favorables según OM 1183?	¿Pertenece a la estructura de red de ciclovia metropolitana según OM 1191?	¿Cuenta con opinión favorable según el memorando 931?
Vía Calle / Avenida	Vias expresas del PDM	Vias del SINAC					
José Olaya				Parcialmente insuficiente		Sí pertenece	No
Rímac				Parcialmente insuficiente	No	No pertenece	No
Villa Hermosa	X					Sí pertenece	
Metropolitana	X					Sí pertenece	
Puente Bolivar				Parcialmente insuficiente		Sí pertenece	

[112] El subrayado es nuestro.
[113] Numeral 5.7 de la Directiva n.° 003-2020-MPA/GPPR/SGR.
[114] Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020:
*"(...) -teniendo en consideración que el área de influencia en donde se va a desarrollar la mayor parte de las ciclovías es en el Centro Histórico-, deberá **aprobar** el expediente, para lo cual coordinará el proceso operativo con la Gerencia de Transporte y Circulación Vial y la Gerencia de Desarrollo urbano, quienes deberán validar la propuesta final (...)"* (El subrayado es nuestro).

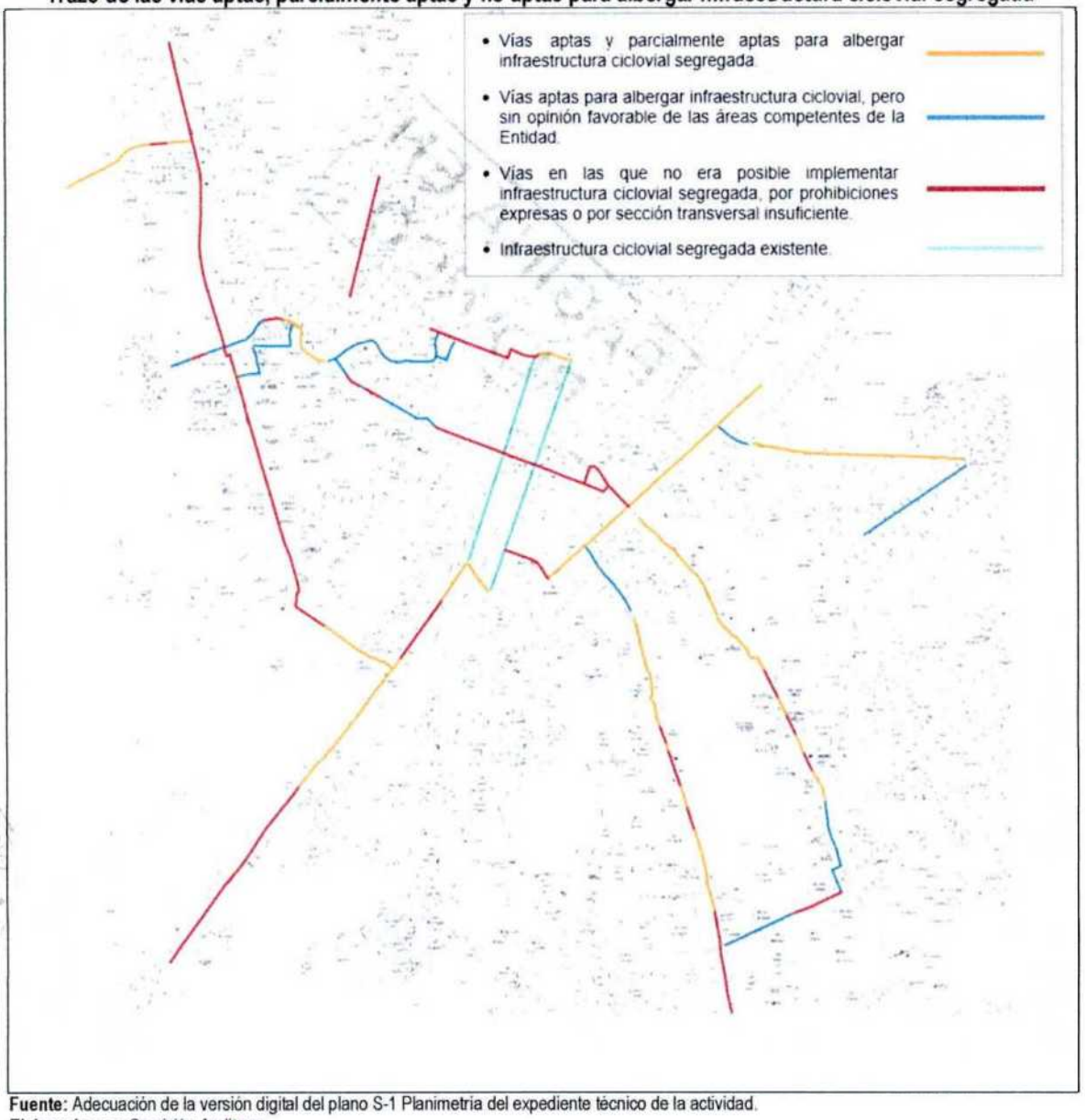
Cuadro n.° 21
Vías del expediente técnico de la actividad con deficiencias técnicas

Expediente técnico de la actividad	Prohibición del tránsito de bicicletas		Ciclovía segregada en vías compartidas OM 1183	Espacio vehicular con sección transversal insuficiente	¿Cuenta con opiniones favorables según OM 1183?	¿Pertenece a la estructura de red de ciclovía metropolitana según OM 1191?	¿Cuenta con opinión favorable según el memorando 931?
Vía Calle / Avenida	Vías expresas del PDM	Vías del SINAC					
Salaverry						Sí pertenece	
Parra				Parcialmente insuficiente		Sí pertenece	Parcialmente
Alfonso Ugarte				Parcialmente insuficiente		Sí pertenece	No
Challapampa				Parcialmente insuficiente	No	No pertenece	
Grande						Sí pertenece	
Calle N° 4					No	No pertenece	
Calle N° 1					No	No pertenece	
Pampita Zeballos					No	No pertenece	
Antiquilla					No	No pertenece	
Ronda Recoleta					No	No pertenece	
Vinatea Reynoso					No	No pertenece	
La Recoleta					No	No pertenece	
Zamácola				Parcialmente insuficiente	No	No pertenece	
Beaterio			X		No	No pertenece	
Cayma		X				Sí pertenece	No
Ejército		X				Sí pertenece	
Puente Grau		X				Sí pertenece	
Villalba		X			No	No pertenece	
Juan de la Torre		X			No	No pertenece	
Puente Bolognesi			X	Parcialmente insuficiente	No	No pertenece	
Portal de la Municipalidad			X		No	No pertenece	
General Morán			X		No	No pertenece	
Santo Domingo			X	Parcialmente insuficiente	No	No pertenece	
Pizarro			X		No	No pertenece	
Octavio Muñoz Najar			X		No	No pertenece	
Paucarpata				Parcialmente insuficiente	No	No pertenece	
Garci Carbajal			X		No	No pertenece	
Jorge Chávez						Sí pertenece	
Goyeneche						Sí pertenece	Parcialmente
Tacna					No	No pertenece	
Sepúlveda						Sí pertenece	
Lima					No	No pertenece	No
Victor Lira					No	No pertenece	
Dolores				Parcialmente insuficiente		Sí pertenece	Parcialmente
Lambramani				Parcialmente insuficiente		Sí pertenece	
Pizarro					No	No pertenece	
Santa Catalina					No	No pertenece	
Hartley		X			No	No pertenece	

Fuente: Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025, Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, Ordenanza Municipal n.° 1183, versión digital del plano S-01 Planimetría del expediente técnico de la actividad, Ordenanza Municipal n.° 1191 y Memorando n.° 931-2020-MPA/GM.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Por lo que, las únicas vías que eran aptas para albergar infraestructura ciclovial segregada, que siguieron el procedimiento para su instalación y cuentan con opinión favorable de las áreas competentes de la Entidad, son la avenida Salaverry, calle Grande, avenida Jorge Chávez, avenida Goyeneche y avenida Sepúlveda, siendo estos los únicos tramos restantes del trazo de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad, viables para la implementación de la red ciclovial; de otro lado, también se debe mencionar las vías que, según su sección transversal, en ciertos tramos eran parcialmente aptas para albergar infraestructura ciclovial segregada como son la avenida José Olaya, calle Puente Bolívar, avenida Parra, avenida Alfonso Ugarte, calle Grande, calle Paucarpata, avenida Jorge Chávez, avenida Goyeneche, avenida Sepúlveda, avenida Dolores y avenida Lambramani.

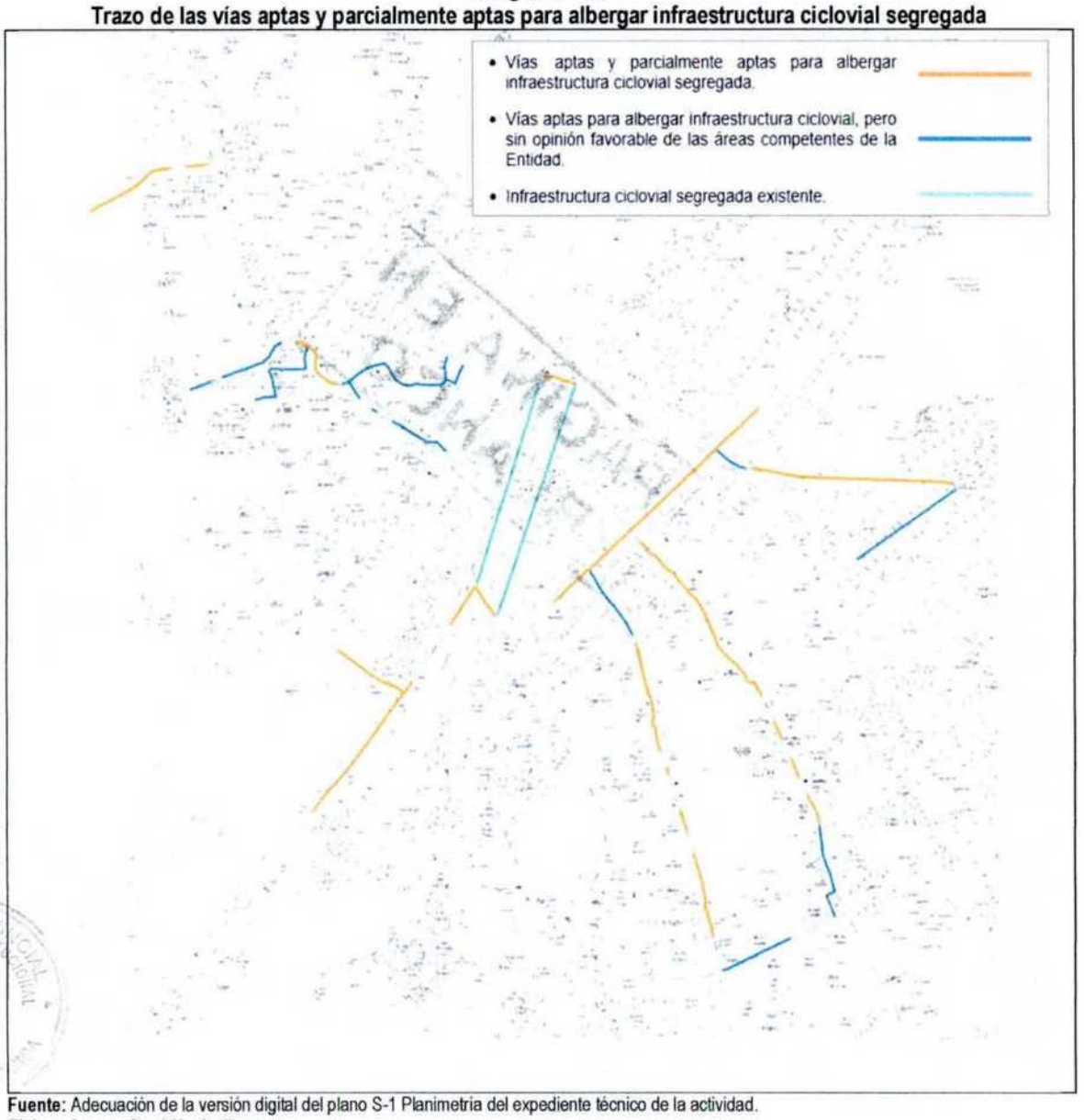
Imagen n.° 30
Trazo de las vías aptas, parcialmente aptas y no aptas para albergar infraestructura ciclovial segregada



Fuente: Adecuación de la versión digital del plano S-1 Planimetria del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Con la finalidad de evaluar los tramos restantes del trazo de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad y si estos resultan continuos, consistentes y generadores de conexión entre sus ejes cicloviales, de la imagen anterior se extraen los tramos de vías en los que no era viable la instalación de infraestructura ciclovial segregada, ya sea por prohibiciones expresas de la Guía y de la Ordenanza Municipal n.° 1183 o por sección transversal totalmente insuficiente, como consecuencia, se tiene lo siguiente:

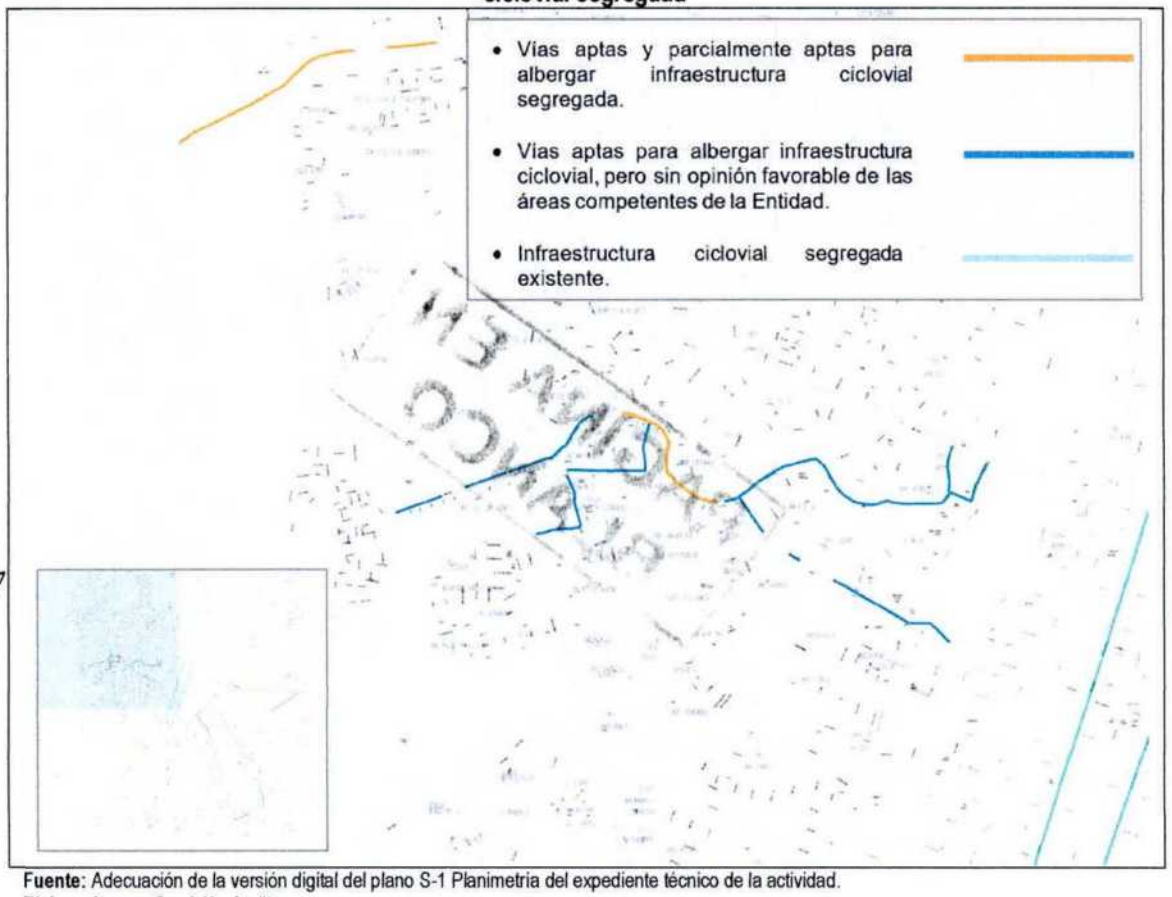
Imagen n.° 31
Trazo de las vías aptas y parcialmente aptas para albergar infraestructura ciclovial segregada



Fuente: Adecuación de la versión digital del plano S-1 Planimetría del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

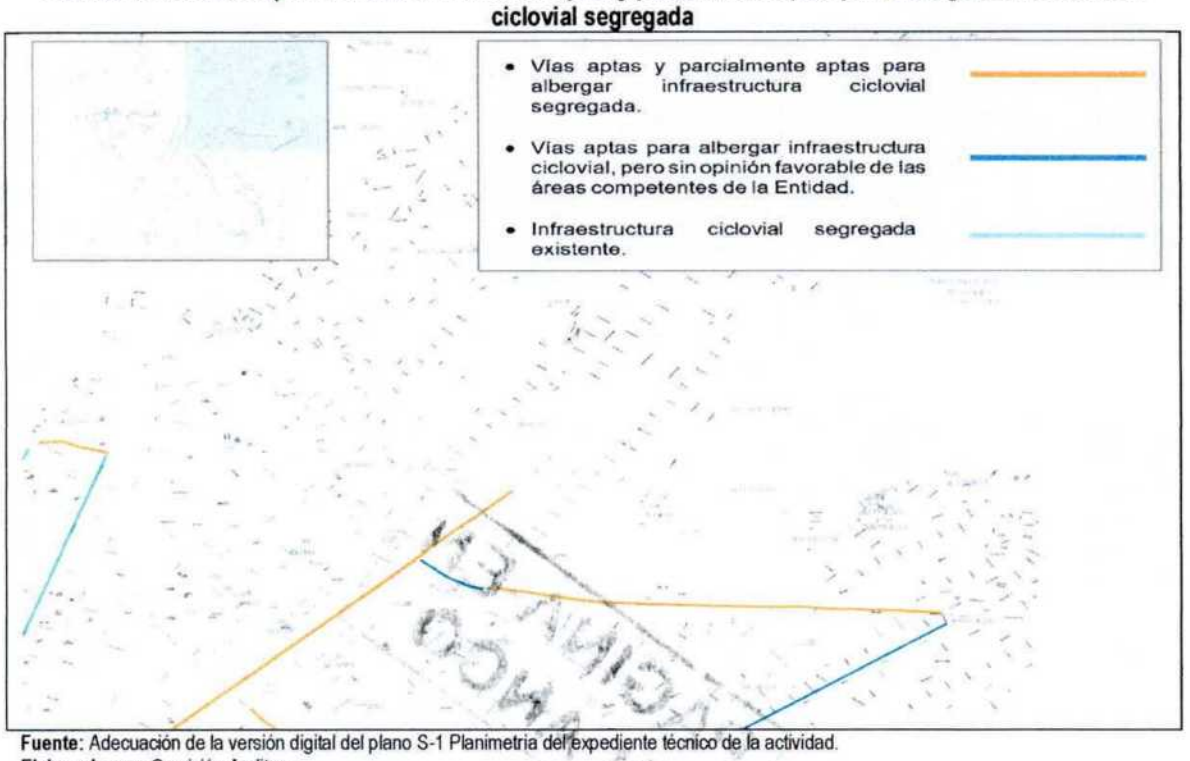
Para una mejor observación de la imagen anterior, se procede a dividirla en cuatro (4) cuadrantes según la disposición que presentan, siendo estas: cuadrante izquierdo superior, cuadrante derecho superior, cuadrante izquierdo inferior y cuadrante derecho inferior:

Imagen n.° 32
Cuadrante izquierdo superior del trazo de las vías aptas y parcialmente aptas para albergar infraestructura ciclovial segregada



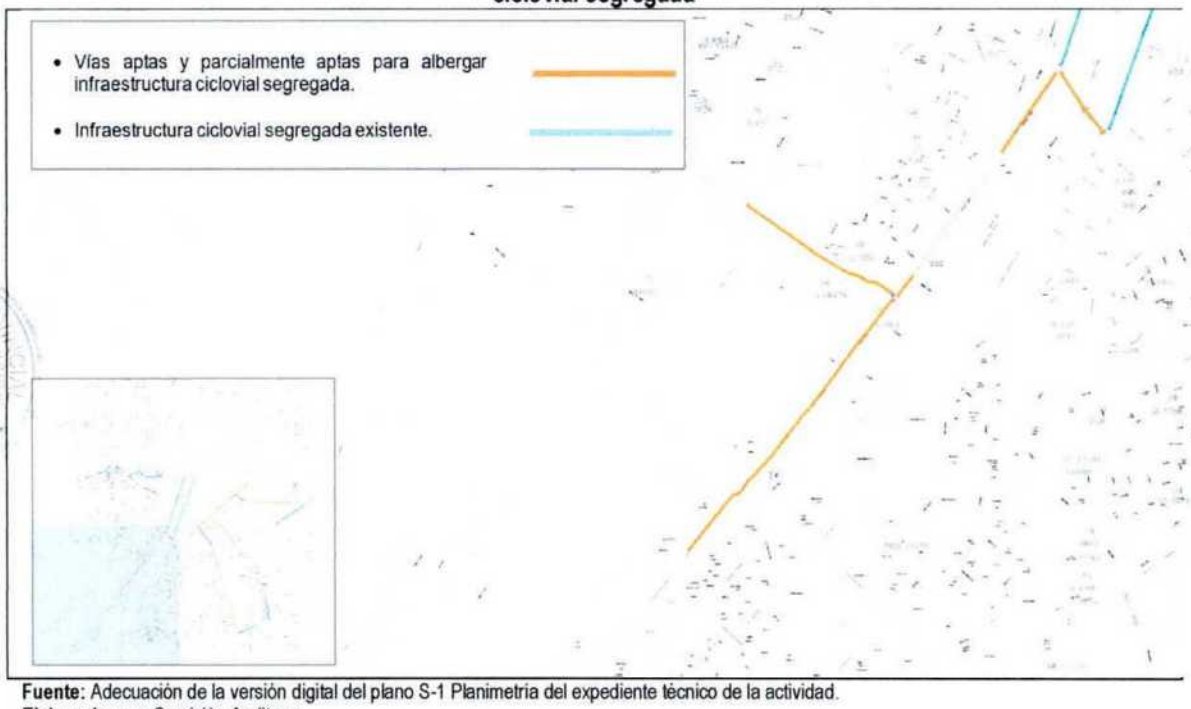
Fuente: Adecuación de la versión digital del plano S-1 Planimetria del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n.° 33
Cuadrante derecho superior del trazo de las vías aptas y parcialmente aptas para albergar infraestructura ciclovial segregada



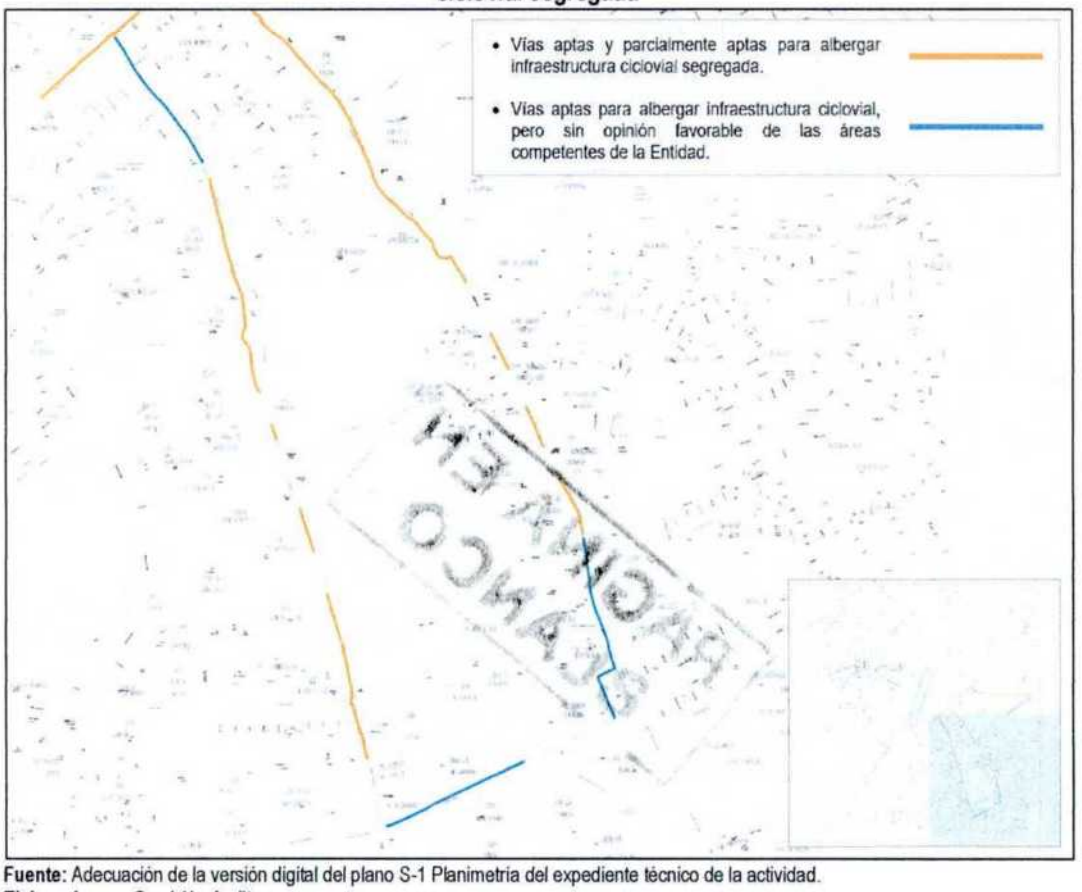
Fuente: Adecuación de la versión digital del plano S-1 Planimetria del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n.° 34
Cuadrante izquierdo inferior del trazo de las vías aptas y parcialmente aptas para albergar infraestructura ciclovial segregada



Fuente: Adecuación de la versión digital del plano S-1 Planimetria del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Imagen n.° 35
Cuadrante derecho inferior del trazo de las vías aptas y parcialmente aptas para albergar infraestructura ciclovial segregada



Fuente: Adecuación de la versión digital del plano S-1 Planimetría del expediente técnico de la actividad.
Elaborado por: Comisión Auditora.

Al respecto del cuadro e imágenes anteriores, es importante resaltar la coherencia del trazo de la red ciclovial, como uno de los requisitos imprescindibles de la Guía para la instalación de infraestructura ciclo-inclusiva:

> *"**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. (…).*

Tabla 2. Aplicación de los cinco requisitos para una infraestructura ciclo-inclusiva. *(…)*	
Coherencia *Relacionada a la continuidad y consistencia de la infraestructura. Debe proveer conexión entre los puntos de origen y destino.*	*- 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"* (El subrayado es nuestro).

De tal modo, para efectos de la implementación de una red ciclovial en la ciudad de Arequipa debía valorarse –además de los lineamientos técnicos descritos en líneas precedentes– que las vías, de manera conjunta, representen un sistema coherente tendente a dotar de una red consistente y segura para el público usuario (ciclistas), sin detrimento del tránsito vehicular ya instaurado en la ciudad; así, las vías proyectadas para soportar infraestructura ciclovial debían ofrecer continuidad y consistencia, proveyendo conexión entre los puntos de origen y destino, sin embargo, luego del tamizaje de requisitos técnicos, se denota la existencia de notorias interrupciones en las ciclovías propuestas por la Entidad, puesto que solo algunas calles o avenidas de Arequipa podían soportar la incorporación de infraestructura ciclovial segregada, no siendo viable el proyecto contenido en el expediente técnico de la actividad.

En ese sentido, resulta concluyente decir que los tramos viables restantes del trazo de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad en los que era viable la implementación de infraestructura ciclovial, no garantizan la coherencia necesaria de su red para establecer un sistema de transporte sostenible no motorizado en la provincia de Arequipa.

Todo lo anterior es concordante con lo que diversas áreas de la Entidad, entre ellas la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, la Subgerencia de Circulación y Educación Vial y el Sitransporte, manifestaron en su oportunidad con respecto a las deficiencias técnicas del expediente técnico de la ficha de actividad, la congestión vehicular generada en las vías principales y la demora de viajes del transporte público y privado, recomendando no continuar con la implementación de infraestructura ciclovial en la provincia de Arequipa y solicitando el retiro de lo instalado.

5. De los pagos y obligaciones contractuales asumidas por la Entidad para la ejecución del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa

5.1 Bienes y servicios menores o iguales a 8 UIT adquiridos por la Entidad

Para la ejecución del expediente técnico de la actividad aprobado para la implementación de la red ciclovial en la provincia de Arequipa se efectuaron gastos ascendentes a S/ 105 927,00 con cargo al presupuesto de la Entidad, los cuales se efectivizaron mediante comprobantes de pago emitidos en los periodos 2021, 2022 y 2023, por el concepto de adquisición de bienes y la prestación de servicios por montos menores o iguales a 8UIT conforme se detallan en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 22
Pagos efectuados por la Entidad para la adquisición de bienes y servicios en el marco de la ejecución del expediente técnico de la actividad

Pedido de compra / Solicitud de servicio / Pedido de servicio		Orden compra - Guia de internamiento / Orden de servicio(s)		Fte. Fto.[115]	Comprobante de pago					
N°	Fecha	N°	Fecha		SIAF	N°	Fecha	Proveedor	Monto (S/)	Concepto
000028-2021-GCHZM	14/05/2021	01369-2021	3/06/2021	RD[116]	2966	6457	25/08/2021	Riveros Huamán Jorge Luis	1 750,00	Servicio del asistente técnico[117]
					2966	6457	25/08/2021		1 750,00	Servicio del asistente técnico[118]
000029-2021-GCHZM	14/05/2021	01463-2021	18/06/2021	RD	3447	6458	25/08/2021	Ovalle Figueroa Ana Luisa	1 750,00	Entregable 1/4 por implementación de sistema de transportes
					3447	6593	31/08/2021		1 750,00	Entregable parcial 2/4 por el servicio de un administrador
					3447	8079	29/09/2021		1 750,00	Entregable parcial 3/4 por el servicio de un administrador
000028-2021-GCHZM	14/05/2021	01369-2021	3/06/2021	RD	2966	8204	1/10/2021	Riveros Huamán Jorge Luis	1 750,00	Entregable parcial 3/4 por el servicio de contratación del servicio de un asistente técnico
241	4/08/2021	146	10/09/2021	DyT[119]	5045	8521	12/10/2021	Portocarrero Beingolea Cesar Emilio	1 494,00	Adquisición de desinfectante antiséptico
248	30/07/2021	136	9/09/2021	DyT	4979	8522	12/10/2021	Dimexa S.A.	100,00	Adquisición de termómetro digital frontal
000028-2021-GCHZM	14/05/2021	01369-2021	3/06/2021	RD	2966	8818	15/10/2021	Riveros Huamán Jorge Luis	1 750,00	Servicio de contratación del servicio de un asistente técnico
000029-2021-GCHZM	14/05/2021	01463-2021	18/06/2021	RD	3447	8819	15/10/2021	Ovalle Figueroa Ana Luisa	1 750,00	Entregable final, por el servicio de un administrador
247	30/07/2021	120	3/09/2021	DyT	4885	8976	21/10/2021	Dizer Construcciones Y Servicios Sociedad Anónima Cerrada -	2 310,00	Adquisición de zapatos de seguridad
249	30/07/2021	117	1/09/2021	DyT	5253	10590	26/11/2021	Serguservi Consultores Y Servicios Generales Sociedad Anónima	14 042,00	Adquisición de implementos de seguridad
000027-2021-GCHZM	14/05/2021	01367-2021	3/06/2021	RD	2965	10645	29/11/2021	Callata Durand Joseph Jaime	2 817,50	Entregable parcial 1/4 por el servicio de residente
						10664	30/11/2021	Sunat/Banco de la Nación	245,00	Impuesto 4ta categoria (entrega parcial 1/4), del

[115] Fuente de financiamiento.
[116] Recursos determinados.
[117] En la sección *"concepto"* del comprobante no se consignó datos; no obstante, se adjunta documentación del servicio del asistente técnico.
[118] En la sección *"concepto"* del comprobante no se consignó datos; no obstante, se adjunta documentación del servicio del asistente técnico.
[119] Donaciones y transferencias.

Cuadro n.° 22
Pagos efectuados por la Entidad para la adquisición de bienes y servicios en el marco de la ejecución del expediente técnico de la actividad

Pedido de compra / Solicitud de servicio / Pedido de servicio		Orden compra - Guia de internamiento / Orden de servicio(s)		Fte. Fto.[115]	Comprobante de pago					
N°	Fecha	N°	Fecha		SIAF	N°	Fecha	Proveedor	Monto (S/)	Concepto
										servicio de residente
						10665	30/11/2021	Callata Durand Joseph Jaime	2 817,50	Entregable parcial 2/4, del servicio de un residente
						10666	30/11/2021	Sunat/Banco de la Nación	245,00	Impuesto 4ta categoria (entregable parcial 2/4), del servicio de residente
698	4/08/2021	534	3/09/2021	DyT	4898	10907	3/12/2021	Alky Color Sociedad Anónima Cerrada - Alky Color S.A.C.	11 264,00	Servicio de instalación de letreros
						10908	3/12/2021		1 536,00	Detracción por el servicio de instalación de letreros
353	13/07/2021	1281	8/11/2021	RD	6414	11317	10/12/2021	Crecer Seguros S.A. Compañía de Seguros	259,60	Contratación de seguro complementario de trabajo de riesgo-pensión
353	13/07/2021	1314	10/11/2021	RD	6413	11318	10/12/2021	Sanitas Perú S.A. – EPS	259,60	Contratación de seguro complementario de trabajo de riesgo-salud
1243	23/09/2021	1179	4/11/2021	RDR	6309	11416	13/12/2021	Ovalle Figueroa Ana Luisa	2 300,00	Entrega parcial 1/3 del servicio especializado de administrador de proyectos
1242	23/09/2021	1292	8/11/2021	RDR	6426	11417	13/12/2021	Riveros Huamán Jorge Luis	2 300,00	Entrega parcial 1/3) del servicio de asistencia técnica de monitoreo de obra
699	4/08/2021	979	22/10/2021	DyT	6101	11503	14/12/2021	Sánchez Anco Pedro Bernardo	4 500,00	Servicio de elaboración e implementación del plan covid
1243	23/09/2021	1179	4/11/2021	RDR	6309	12150	24/12/2021	Ovalle Figueroa Ana Luisa	2 300,00	Servicio especializado de administrador de proyectos
000026-2021-GCHZM	14/05/2021	01368-2021	3/06/2021	RD	3044	12155	24/12/2021	Rodríguez Chicata Enrique Abraham	2 817,50	Servicio de un supervisor
						12156	24/12/2021	Sunat/Banco de la Nación	245,00	Servicio de un supervisor
						12447	29/12/2021	Rodríguez Chicata Enrique Abraham	2 817,50	Servicio de un supervisor
1242	23/09/2021	1292	8/11/2021	RDR	6426	12720	5/01/2022	Riveros Huamán Jorge Luis	2 300,00	Servicio de asistencia técnica

Cuadro n.° 22
Pagos efectuados por la Entidad para la adquisición de bienes y servicios en el marco de la ejecución del expediente técnico de la actividad

Pedido de compra / Solicitud de servicio / Pedido de servicio		Orden compra - Guia de internamiento / Orden de servicio(s)		Fte. Fto.[115]	Comprobante de pago					
N°	Fecha	N°	Fecha		SIAF	N°	Fecha	Proveedor	Monto (S/)	Concepto
										de monitoreo de obra
000026-2021-GCHZM	14/05/2021	01368-2021	3/06/2021	RD	3044	12837	5/01/2022	Sunat/Banco de la Nación	245,00	Impuesto 4ta categoria por el servicio de un supervisor
						13307	10/01/2022	Rodriguez Chicata Enrique Abraham	1 596,59	Tercer entregable, del servicio de supervisor
						13308	10/01/2022	Sunat/Banco de la Nación	138,83	Impuesto 4ta categoria, tercer entregable, del servicio de un supervisor
000027-2021-GCHZM	14/05/2021	01367-2021	3/06/2021	RD	2965	13321	10/01/2022	Callata Durand Joseph Jaime	1 596,59	Servicio de un residente
000027-2021-GCHZM	14/05/2021	01367-2021	3/06/2021	RD	2965	13322	10/01/2022	Sunat/Banco de la Nación	138,83	Impuesto 4ta categoria,del servicio de un residente
2292	15/11/2021	1551	25/11/2021	RD	7515	13343	10/01/2022	Gonzales Oviedo Ioannis Randy	2 700,00	Servicio de publicidad en medio de comunicación para la difusión en medio radial
2291	15/11/2021	1552	25/11/2021	RD	7516	13355	10/01/2022	Comunicación Integral y Servicios Generales E.I.R.L.	228,00	Detracción 12%; servicio de publicidad en medio de comunicación para la difusión en medio radial
2291	15/11/2021	1552	25/11/2021	RD	7516	13356	10/01/2022		1 672,00	Servicio de publicidad en medio de comunicación para la difusión en medio radial
595	27/07/2021	1445	18/11/2021	DyT	6706	13511	11/01/2022	Keltop E.I.R.L.	5 267,36	Servicio por el servicio de topografia
					6706	13512	11/01/2022		718,00	Detracción por el servicio de topografia
2288	15/11/2021	1549	25/11/2021	RD	7518	13809	13/01/2022	Corporación Universal S.A.C.	450,00	Detracción 12%, por el servicio de publicidad en medio de comunicación para la difusión en medio radial
2288	15/11/2021	1549	25/11/2021	RD	7518	13810	13/01/2022		3 300,00	Servicio de publicidad en medio de comunicación para la difusión en medio radial
2290	15/11/2021	1550	25/11/2021	RD	7517	13811	13/01/2022	Wichay Publicidad &	324,00	Detraccion 12% por el servicio de publicidad en medio

Cuadro n.° 22
Pagos efectuados por la Entidad para la adquisición de bienes y servicios en el marco de la ejecución del expediente técnico de la actividad

Pedido de compra / Solicitud de servicio / Pedido de servicio		Orden compra - Guia de internamiento / Orden de servicio(s)		Fte. Fto.[119]	Comprobante de pago					
N°	Fecha	N°	Fecha		SIAF	N°	Fecha	Proveedor	Monto (S/)	Concepto
								Comunicación E.I.R.L.		de comunicación para la difusión en medio radial
2290	15/11/2021	1550	25/11/2021	RD	7517	13812	13/01/2022		2 376,00	Servicio de publicidad en medio de comunicación para la difusión en medio radial
1243	23/09/2021	1179	4/11/2021	RDR	6309	14003	17/01/2022	Ovalle Figueroa Ana Luisa	1 467,00	Entrega parcial 3/3) del servicio especializado de administrador de proyectos
341	27/07/2021	1094	28/10/2021	DyT	6300	14527	24/01/2022	Gonzales Aguirre Rogger Gil	5 460,00	Servicio de movilidad a todo costo
					6300	14528	24/01/2022		745,00	Detracción del servicio de movilidad a todo costo
02287[120]	15/11/2021	1068	23/05/2022	RDR	2668	600	21/01/2023	Rodríguez Chicata Enrique Abraham	3 005,64	Servicio de supervisor
					2668	601	21/01/2023	Sunat/Banco de la Nación	261,36	Retención 8% servicio de supervisor
02286[121]	15/11/2021	1115	30/05/2022	RDR	2810	1213	30/01/2023	Callata Durand Joseph Jaime	3 005,64	Servicio de residente
	15/11/2021	1115	30/05/2022	RDR	2810	1214	30/01/2023	Sunat/Banco de la Nación	261,36	Retención del 8% por el servicio de residente
Ejecución de gasto total para la actividad									**105 927,40**	

Fuente: Comprobantes de pago emitidos en los periodos 2021, 2022 y 2023 **(Apéndice n.° 42)**.
Elaborado por: Comisión Auditora.

5.2 Contratos derivados de procedimientos de selección suscritos entre la Entidad y empresas

En el marco de la ejecución del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en la ciudad de Arequipa, se tiene que, mediante procedimientos de selección ejecutados en 2021, la Entidad suscribió contratos para la prestación del servicio de pintado de pavimento y pintado en general, y, el servicio de instalación de letreros de señalización y paneles informativos; asimismo, contrató la adquisición e instalación de topes de hule y delineadores tubulares flexibles (bolardos), así como también, suscribió contrato para la instalación de estructuras para estacionamiento de bicicletas (cicloparqueaderos); todo ello, conforme se muestra a continuación:

[120] Actualizado al periodo 2022 mediante pedido de servicio n.° 01521 de 12 de mayo de 2022 **(Apéndice n.° 42)**.
[121] Actualizado al periodo 2022 mediante pedido de servicio n.° 01486 de 12 de mayo de 2022 **(Apéndice n.° 42)**.

Cuadro n.° 23
Procedimientos de selección y contratos suscritos entre la Entidad y proveedores

Procedimientos de selección	Contratos suscritos para la ejecución del expediente técnico de la actividad				
	Contrato	Fecha	Objeto	Proveedor	Monto contractual (S/)
Adjudicación Simplificada n.° 43-2021-MPA-1	089-2021-MPA	05/10/2021	Contratación del servicio de pintado de pavimento, el cual consta de: a) Línea Continua; b) Línea diagonal en la zona de amortiguamiento; c) Línea Discontinua; d) Línea Pare; e) Caja Bici; f) Señal, Simbolos, Flechas, Bicicleta, Pase; g) Pintura para señalización de intersecciones - Paso Ciclista; h) Pintura para señalización de intersecciones - Recuadro Blanco	COS EIRL	335 000,00
Adjudicación Simplificada n.° 44-2021-MPA-1	090-2021-MPA	06/10/2021	Contratación del servicio de pintado en general, el cual consta de linea continua rigidización.	Consorcio Serafel (P&S Agamil SRL-Constructora y Servicios Guerra EIRL	100 000,00
Adjudicación Simplificada n.° 47-2021-MPA-1	096-2021-MPA	14/10/2021	Adquisición e instalación de delineador tubular flexible – bolardo	Señalización Girod Perú SAC	391 000,00
LP n.° 009-2021-MPA	105-2021-MPA	11/11/2021	Adquisición e Instalación de tope de Hule	Señalización Girod Perú SAC	546 487,00
Adjudicación Simplificada n.° 049-2021-MPA-1	107-2021-MPA	17/11/2021	Instalación de estructuras para estacionamientos de bicicletas, el cual consiste en el suministro e instalación de cicloparqueadero "U invertida" y cicloparqueadero "onda"	F&D Corporación Constructora y Consultora SRL	135 000,00
Adjudicación Simplificada n.° 48-2021-MPA	108-2021-MPA	06/12/2021	Contratación del servicio de instalación de letreros de señalización	Ajax Corp SRL	228 500,00
Adjudicación Simplificada n.° 045-2021-MPA-1	109-2021-MPA	06/12/2021	Contratación del servicio de instalación de paneles informativos.	Ajax Corp SRL	53 200,00

Fuente: Contratos n.° 089, 090, 096, 105, 107, 108 y 109-2021-MPA **(Apéndice n.° 43)**.
Elaborado por: Comisión Auditora.

5.3 Prestaciones ejecutadas por contratistas pendientes de pago por parte de la Entidad

Es de precisar que las obligaciones establecidas en los contratos n.os 089, 090, 096, 105 y 108-2021-MPA fueron ejecutadas parcialmente, vale decir que los proveedores cumplieron con las prestaciones convenidas en las fórmulas contractuales correspondientes, mientras que, por el lado de la Entidad, las obligaciones de pago asumidas por esta no fueron ejecutadas[122]. En adición a ello, es de señalar que desde el 26 de noviembre de 2021 la Entidad suspendió la ejecución de la actividad por no existir frente de trabajo autorizado para continuar con dicha ejecución, esto según se extrae del Acta de paralización n.° 03 de 27 de noviembre de 2021 **(Apéndice n.° 13)**; bajo ese tenor, la Entidad asumió compromisos de pago por la suma de S/ 586 705,77, importe que deriva de la suscripción de los contratos antes citados, los cuales –conforme se precisó– denotan el cumplimiento de las obligaciones asumidas por los contratistas, aspecto que fue reconocido y valorizado por la propia Entidad según documentos emitidos por Enrique Abraham Rodríguez Chicata, supervisor de la

[122] Cabe precisar que, en cuanto a los contratos n.os 107 y 109-2021-MPA (suscritos para la instalación de cicloparqueaderos y la instalación de paneles informativos, respectivamente), la Entidad no realizó la notificación escrita para el inicio de la prestación según lo establecido en la *"CLÁUSULA QUINTA: DEL PLAZO DE LA EJECUCIÓN DE LA PRESTACIÓN"*, esto conforme se extrae de los Informes n.os 010 y 011-2022-MPA/GCHyZM-EARCH de julio de 2022 **(Apéndice n.° 44)**, ambos suscritos por Enrique Abraham Rodriguez Chicata, los Informes n.os 000318 y 000320-2022-MPA/GCHZM de 6 y 7 de julio de 2022 **(Apéndice n.° 44)**, respectivamente, suscritos por César Pierre Berrios Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, y, corroborado por el contratista "F&D Corporación Constructores y Consultora SRL", mediante Carta n.° 001-2023-F&D-MPA de 4 de setiembre de 2023 y Carta Notarial de la carta n.° 011-2022-AJAXCORP de 9 de noviembre de 2022 **(Apéndice n.° 44)**; conforme a ello, se evidencia que las obligaciones descritas tanto para el contratista, como para la Entidad, no fueron efectuadas.

actividad, y, Gerentes del Centro Histórico y Zona Monumental; sobre dicho particular, el detalle de los contratos precitados es descrito a continuación:

Cuadro n.° 24
Contratos con obligaciones ejecutadas por los contratistas e impagas por parte de la Entidad (Pintado de pavimento, Pintado en general, Instalación de letreros de señalización)

N°	Unidad de medida a ejecutar según contrato suscrito				Valorizacion de metrados o unidades ejecutadas por el contratista		
	N° Contrato y objeto	Proveedor	Monto contractual (S/)	Unidad de medida a ejecutar	Metrados / Unidades ejecutados	Precio Unitario (S/)	Parcial (S/)
1	089-2021-MPA Contratación del servicio de pintado de pavimento	COS EIRL	335 000,00	25 830,60 m² (123)	5 050,77 m² (124)	12,96911	65 504,01
2	090-2021-MPA Contratación del servicio de pintado en general	Consorcio SERAFEL[125]	100 000,00	7 829,72 m² (126)	1 979,565 m² (127)	12,77185	25 282,70
3	108-2021-MPA Contratación del servicio de instalación de letreros de señalización	Ajax Corp SRL	228 500,00	192 und	116 und[128]	595,052083	69 026,04
						TOTAL	**159 812,75**

Fuente: Expedientes de contratación.
Elaborado por: Comisión Auditora.

123 Según la *"Cláusula quinta: del plazo de ejecución de la prestación"* del Contrato n.° 089-2021-MPA **(Apéndice n.° 43),** se estableció la presentación de dos (2) entregables contenidos en informes que detallan el servicio de pintado de pavimento por el total de 25 830,60 m2 (cada entregable de 12 915,30 m²).

124 Conforme a lo señalado por Enrique Abraham Rodríguez Chicata, supervisor de la actividad, mediante Informe n. ° 005-2022-MPA/GCHyZM-EARCH de 27 de junio de 2022 **(Apéndice n.° 45)**, concluyó lo siguiente: *"La empresa COS EIRL ha ejecutado en el periodo del 14 al 26 de noviembre de 2021 la cantidad de 5050.77 m2 de pintura, adjuntado detalle de metrados ejecutados. Así mismo se indica que la valorización de los metrados ejecutados, alcanza un monto de S/ 65 504.01 soles (se adjunta valorización)"*, aspecto que posteriormente fue ratificado por César Pierre Berrios Claverias, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, mediante Informe n.° 000650-2022-MPA-GCHZM/cpbc. de 21 de diciembre de 2022 **(Apéndice n.° 45)**, y, finalmente corroborado por el representante legal de la empresa COS EIRL mediante documento s/n recibido el 15 de junio de 2023 **(Apéndice n.° 45)**, quien respecto al pago que se le adeuda, preciso: *"(...) SEGÚN LA CONFORMIDAD Y DETALLE DE METRADOS DE LA CUAL DA UN MONTO DE PAGO QUE SE DEBE DE PAGAR A MI REPRESENTADA COS EIRL CON RUC 20455287406 QUIEN FIRMO CONTRATO Y EJECUTO EL SERVICIO YA MENCIONADO POR EL MONTO DE S/ 65 504,01 SOLES DICHO MONTO SEGÚN CONFORMIDAD DE EL ÁREA USUARIA; SE PRESENTARÁ LA FACTURA UNA VEZ QUE SE COMPROMETA EL MONTO INDICADO"*.

125 P&S Agamil SRL y Constructora y Servicios Guerra EIRL.

126 Conforme a la *"Cláusula quinta: del plazo de ejecución de la prestación"* del Contrato n.° 090-2021-MPA **(Apéndice n.° 43),** se estableció la presentación de dos (2) entregables contenidos en informes que detallan el servicio de señalización horizontal por 7 829,72 m² (cada entregable de 3,914.86 m²).

127 Metrados reconocidos por la Entidad y contratista de acuerdo a los documentos siguientes:

a) Mediante Informe n.° 000668-2022-MPA-GCHZM/cpbc. de 25 de noviembre de 2022 **(Apéndice n.° 46)**, César Pierre Berrios Claverias gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, concluyó *"(...) habiendo operado la resolución de pleno de derecho sobre el contrato N° 090-2021-MPA, se debe hacer conocimiento a su despacho que las prestaciones ejecutadas son las que se encuentran reconocidas por el supervisor de la ejecución de la ciclovía, según informe N° 020-2022-MPA/GCHyZM-EARH, debiendo considerar la valorización del servicio de acuerdo a lo siguiente:*

"TOTAL M²	*1979.56500*
COSTO UNITARIO X M2	*12.77185*
MONTO VALORIZADO	*25282.70"*

Información ratificada posteriormente por Karina Roldán Yucra, gerenta de Centro Histórico y Zona Monumental mediante Informe n.° 248-2023-MPA-GCHZM de 28 de junio de 2023 **(Apéndice n.° 46)**.

b) Metrados reconocidos por el representante legal del Consorcio SERAFEL según informe de servicio adjunto a la Carta n.° 002-2023 CONSORCIO SERAFEL/RL de 27 de febrero de 2023 **(Apéndice n.° 46)**, mediante la cual preciso que se ejecutó 1979,565 m² valorizados en S/ 25 282,70.

128 Conforme se precisa en el Informe Técnico n.° 005-2023-MPA-GCHZM/kry de 14 de marzo de 2023 **(Apéndice n.° 47)**, suscrito por Karina Roldan Yucra, gerenta de Centro Histórico y Zona Monumental: *"(...) habiendo operado la resolución de pleno derecho sobre el Contrato N° 108-2021 MPA, se debe hacer de conocimiento a su despacho que las prestaciones ejecutadas son las que se encuentran reconocidas por el supervisor según Informe N° 023-2022-MPA/GCHyZM-EARCH, debiendo considerar la valorización de los bienes de acuerdo a lo siguiente:*

VALORIZACIÓN EJECUCIÓN				
DESCRIPCIÓN	*CANTIDAD*	*COSTO*	*SUBTOTAL*	*PLAZO*
Letreros instalados	*116 UND.*	*595.052083*	*69,026.04*	*En 10 D.C.*
NOTA: Se instalaron 116 unidades de 192 unidades programadas, en el plazo de 10 días calendarios".				

Cuadro n.° 25
Contratos con obligaciones ejecutadas por los contratistas e impagas por parte de la Entidad
(Adquisición e instalación de bolardos y topes de hule)

Contrato suscrito		Unidades a instalar según ET[129]	Guia de Remisión Remitente del Contratista			Valorización de bienes instalados y sin instalar	
N° Contrato y objeto	Monto contractual (S/)		N° y fecha	Descripción	Cantidad	Valorización de bienes instalados y sin instalación	Total valorizado (S/)
096-2021-MPA Adquisición e instalación de delineador tubular flexible - bolardo	391 000,00	6391[130]	0001-N° 001857 de 15 de noviembre de 2021 **(Apéndice n.° 48)**	Delineador tubular flexible-bolardo más accesorios de instalación	3196 unid	Avance de valorización reconocido por la Entidad[131]: - Suministro e instalación **Cantidad** 2 886,00[132] / **Precio S/** 61,179784 / **Parcial S/** 176 564,86 - Suministro sin instalación: **Cantidad** 310,00 / **Precio S/** 38,73 / **Parcial S/** 12 006,30	188 571,16
105-2021-MPA Adquisición e instalación de tope de hule	546 487,00	7697[133]	0001 N° 001858 de 15 de noviembre de 2021 **(Apéndice n.° 49)**	Tope de hule más accesorios de instalación	3849 unid	Avance de valorización reconocido por la Entidad[134]: - Suministro e instalación: **Cantidad** 2307[135] / **Precio S/** 71,00 / **Parcial S/** 163 797,00 - Suministro sin instalación: **Cantidad** 1542 / **Precio S/** 48,33 / **Parcial S/** 74 524,86	238 321,86
						TOTAL	**426 893,02**

Fuente: Expedientes de contratación.
Elaborado por: Comisión Auditora.

129 Especificaciones técnicas del procedimiento de selección.

130 Según especificación técnicas del procedimiento de selección AS n.° 047-2021-MPA (Numeral 10) **(Apendice n.° 48)** se estableció la presentación dos (2) entregables contenidos en informes detallados del servicio de instalación delineadores tubulares flexible-bolardo por la cantidad total de 6391 unidades (primer entregable 3196 unidades y segundo entregable 3195 unidades).

131 De acuerdo al Informe n.° 018-2022-MPA/GCHyZM-EARCH, recibido el 21 de noviembre de 2022 **(Apendice n.° 48)** por el área de Trámite Documentario y Archivo de la Entidad, Enrique Abraham Rodríguez Chicata, supervisor de la actividad, señaló la valorización de los suministros instalados y suministro sin instalación que fueron ejecutados por el contratista a la fecha de suspensión de 27 de noviembre de 2021; de otro lado, se tiene el Informe n.° 655-2022-MPA-GCHZM de 21 de noviembre de 2022**(Apendice n.° 48)**, y el Memorando n.° 1447-2022-MPA-GCHZM de 24 de noviembre de 2022 **(Apendice n.° 48)**, ambos suscritos por Cesar Pierre Berrios Claverias, gerente del Centro Histórico y Zona Monumental.

132 Cantidad de delineadores tubulares flexibles (bolardos) entregados e instalados según el gerente general de la empresa Señalización Girod Perú SAC mediante Carta Notarial n.° 26-2022 **(Apendice n.° 48)**, recibido por trámite documentario de la Entidad el 12 de octubre de 2022 quien señaló: *"(...) nuestra representada había cumplido con la entrega e instalación de 2886 delineadores tubulares flexibles – bolardos-que representan el 45.16% de las prestaciones contratadas y que no han sido pagadas - (...)"* y su respectivo pago pendiente solicitado mediante Carta n.° 002-2023, recibido el 18 de enero de 2023 **(Apendice n.° 48)**, por trámite documentario de la Entidad quien indicó: *"(...) procedan a pagarnos por las prestaciones que efectivamente hemos realizados, que ascienden a la suma de S/ 176 564,86, (...)"*.

133 Según especificación técnicas del procedimiento de selección LP n.° 009-2021-MPA (Numeral 10) **(Apendice n.° 49)**, se estableció la presentación de dos (2) entregables contenidos en informes detallados del servicio de instalación de topes de hule por la cantidad total de 7697 unidades (primer entregable 3849 unidades y segundo 3848 unidades).

134 Mediante informe n.° 019-2022-MPA/GCHyZM-EARCH recibido el 21 de noviembre de 2022 **(Apendice n.° 49)**, por trámite documentario y archivo de la Entidad, suscrito por Enrique Abraham Rodriguez Chicata, supervisor de la actividad, Informe n.° 654-2022-MPA-GCHZM de 21 de noviembre de 2022 **(Apendice n.° 49)**, suscrito por Cesar Pierre Berrios Claverias Gerente del Centro Histórico y Zona Monumental y Memorando n.° 1448-2022-MPA-GCHZM de 24 de noviembre de 2022 **(Apendice n.° 49)**, suscrito por Cesar Pierre Berrios Claverias gerente del Centro Histórico y Zona Monumental.

135 Cantidad de topes de hule entregados e instalación según la gerente general de la empresa Señalización Girod Perú SAC mediante Carta Notarial n.° 27-2022 **(Apendice n.° 49)**, recibido por trámite documentario de la Entidad el 13 de octubre de 2022 quien señaló: *"(...) nuestra representada había cumplido con la entrega e instalación de 2307 TOPES DE HULE- (...) de las prestaciones contratadas y que no han sido pagadas - (...)"* y su respectivo pago pendiente solicitado mediante carta n.° 003-2023 recibido el 18 de enero de 2023 **(Apendice n.° 49)**, por tramite documentario de la Entidad quien indico *"(...) procedan a pagarnos por las prestaciones que efectivamente hemos realizados, que ascienden a la suma de S/ 163 797,00 (...)"*.

5.4 Gastos efectuados por la Entidad para el retiro de infraestructura ciclovial previamente instalada

Adicionalmente al gasto ascendente a S/ 105 927,40 para la ejecución del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa, la Entidad en el periodo 2022 –a través la Subgerencia de Circulación y Educación Vial– solicitó el servicio de retiro de implementos de ciclovías en la calle Víctor Lira cuadra 1, 2 y 3[136] (av. Jorge Chávez – cl. Mayta Cápac / cl. Mayta Cápac - av. Independencia / av. Independencia - av. Venezuela), así como en la av. Jorge Chávez[137] y en la av. Parra[138], con cargo a la *"Meta: Operación y mantenimiento de centros de control y sistemas de seguridad, semafóricos e inteligentes"*, por cuyas prestaciones la Entidad desembolsó el importe total de S/ 34 500,00, conforme se detalla en los comprobantes de pagos siguientes:

Cuadro n.° 26
Gastos efectuados por la Entidad para el retiro de infraestructura ciclovial

Solicitud de servicio		Orden de servicio		Fte. Fto.	Comprobante de pago					
N°	Fecha	N°	Fecha		SIAF	N°	Fecha	Proveedor	Monto S/	Concepto
01874	14/06/2022	0001240	23/06/2022	RD	0000003317	06414	12/08/2022	Camila Servicios Múltiples E.I.R.L.	4 664,00	Servicio de retiro de implementos de ciclovías en Víctor Lira cuadra 1-2 y 3 (Av. Jorge Chávez-calle Mayta Cápac/Mayta Cápac-av. Independencia/ av. Independencia-av. Venezuela)
				RD	0000003317	06543	23/08/2022	Camila Servicios Múltiples E.I.R.L.	636,00	Pago de detracción del servicio de retiro de implementos de ciclovías en Víctor Lira cuadra 1-2 y 3 (Av. Jorge Chávez-Calle Mayta Cápac/Mayta Cápac-av. Independencia/ av. Independencia-av. Venezuela)
02601	12/08/2022	0002063	13/09/2022	RD	0000004999	07673	23/09/2022	Camila Servicios Múltiples E.I.R.L.	2 064,00	Detracción 12% por el servicio de retiro de elementos de ciclovías en la avenida Jorge Chávez
				RD	0000004999	07674	23/09/2022	Camila Servicios Múltiples E.I.R.L.	15 136,00	Girado; por el servicio de retiro de elementos de ciclovías en la avenida Jorge Chávez
03042	06/10/2022	0002751	22/11/2022	RD	0000006513	11143	15/12/2022	Gonzales Aguirre Rogger Gil	1 440,00	Detracción 12%, por el servicio de retiro de elementos de ciclovías de la av. Parra
				RD	0000006513	11144	15/12/2022	Gonzales Aguirre Rogger Gil	10 560,00	Girado por el servicio de retiro de elementos de ciclovías de la av. Parra
Ejecución de gasto total para el retiro de implementos de ciclovías									**34 500,00**	

Fuente: Comprobantes de pago emitidos en el periodo 2022 para el retiro de implementos de ciclovías **(Apéndice n.° 51)**.
Elaborado por: Comisión Auditora.

[136] Los implementos retirados por la empresa Camila Servicios Múltiples EIRL fueron entregados a la Subgerencia de Circulación y Educación Vial mediante acta de entrega de 24 de junio de 2022 **(Apéndice n.° 50)**, en la Cooperativa Cliza s/n (depósito municipal de Porongoche).
[137] Los implementos retirados por la empresa Camila Servicios Múltiples EIRL fueron entregados a la Subgerencia de Circulación y Educación Vial en el depósito municipal de Porongoche conforme acta de entrega y recepción de 20 de setiembre de 2022 **(Apéndice n.° 50)**.
[138] Los implementos retirados por Gonzales Aguirre Rogger Gil fueron entregados a la Subgerencia de Circulación y Educación Vial en el depósito municipal de Porongoche conforme acta de entrega y recepción de 24 de noviembre de 2022 **(Apéndice n.° 50)**.

De tal modo, conforme a los aspectos descritos previamente, con relación al perjuicio generado a la Municipalidad Provincial de Arequipa a razón de los pagos y obligaciones contractuales asumidas por dicha Entidad para la ejecución del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa, se tienen tres ítem que conforman tal perjuicio, así, se identifica la existencia de un *perjuicio efectivo* en mérito a la adquisición de bienes y servicios menores o iguales a 8 UIT por el monto de S/ 105 927,40, así como gastos efectuados por la Entidad para el retiro de infraestructura ciclovial previamente instalada por el monto de S/ 34 500,00. Por otra parte, se ha denotado la existencia de un *efecto potencial* en cuanto a las prestaciones ejecutadas por contratistas, pero impagas por la Entidad, derivadas de contratos suscritos en el marco de procedimientos de selección por el importe de S/ 586 705,77; todo ello, conforme se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro n.° 27
Detalle del perjuicio generado a la Entidad

N°	Descripción de la obligación contractual asumida por la Entidad	Pago efectuado	Tipo de perjuicio[139]	Monto (S/)
1	Bienes y servicios menores o iguales a 8 UIT adquiridos por la Entidad	SÍ	Identificado	105 927,40
2	Prestaciones ejecutadas por contratistas impagas por la Entidad, derivadas de procedimientos de selección (Pintado de pavimento, Pintado en general, Instalación de letreros de señalización)	NO	Potencial	159 812,75
	Prestaciones ejecutadas por contratistas impagas por la Entidad, derivadas de procedimiento de selección (Adquisición e instalación de bolardos y topes de hule)	NO	Potencial	426 893,02
3	Gastos efectuados por la Entidad para el retiro de infraestructura ciclovial previamente instalada	SÍ	Identificado	34 500,00
			TOTAL	**727 133,17**

De tal forma, el perjuicio generado a la Entidad con motivo de la ejecución del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa asciende al monto de S/ 727 133,17.

Lo expuesto contravino la siguiente normativa:

- **Constitución Política del Perú, promulgada el 29 de diciembre de 1993, publicada el 30 de diciembre de 1993, vigente desde el 1 de enero de 1994.**

*"**Artículo 195.-** Los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo.*

Son competentes para:
(...)

[139] De conformidad con el numeral 7.29 del artículo VII (NORMAS DE SERVICIOS DE CONTROL POSTERIOR) de las Normas Generales de Control Gubernamental (aprobadas mediante Resolución de Contraloría n.° 295-2021-CG de 23 de diciembre de 2021, el *efecto* es el perjuicio identificado, resultado adverso o riesgo potencial, ocasionado como consecuencia de haberse producido la condición.

8. *Desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de educación, salud, vivienda, saneamiento, medio ambiente, sustentabilidad de los recursos naturales, transporte colectivo, circulación y tránsito, turismo, conservación de monumentos arqueológicos e históricos, cultura, recreación y deporte, conforme a ley".*

- **Ley n.° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, aprobada el 5 de octubre de 1999, promulgada el 7 de octubre de 1999, publicada el 8 de octubre de 1999, vigente desde el 9 de octubre de 1999.**

*"**Artículo 3.- Del objetivo de la acción estatal***
La acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto".

*"**Artículo 7.- De la racionalización del uso de la infraestructura***
7.1 El Estado promueve la utilización de técnicas modernas de gestión de tránsito con el fin de optimizar el uso de la infraestructura existente. Para tal efecto impulsa la definición de estándares mediante reglamentos y normas técnicas nacionales que garanticen el desarrollo coherente de sistemas de control de tránsito".

*"**Artículo 17.- De las competencias de las Municipalidades Provinciales***
17.1 Las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen las siguientes competencias en materia de transporte y tránsito terrestre:
(...)
Competencias de gestión:
(...)
k) Construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción".

- **Ley n.° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, aprobada el 6 de mayo de 2003, promulgada el 26 de mayo de 2003, publicada el 27 de mayo de 2003, vigente desde el 28 de mayo de 2003.**

*"**ARTÍCULO IV.- FINALIDAD***
Los gobiernos locales representan al vecindario, promueven la adecuada prestación de los servicios públicos locales y el desarrollo integral, sostenible y armónico de su circunscripción".

*"**ARTÍCULO VIII.- APLICACIÓN DE LEYES GENERALES Y POLÍTICAS Y PLANES NACIONALES***
Los gobiernos locales están sujetos a las leyes y disposiciones que, de manera general y de conformidad con la Constitución Política del Perú, regulan las actividades y funcionamiento del Sector Público; así como a las normas técnicas referidas a los servicios y bienes públicos, y a los sistemas administrativos del Estado que por su naturaleza son de observancia y cumplimiento obligatorio".

*"**ARTÍCULO 32.- MODALIDADES PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIO***
Los servicios públicos locales pueden ser de gestión directa y de gestión indirecta, siempre que sea permitido por ley y que se asegure el interés de los vecinos, la eficiencia y eficacia del servicio y el adecuado control municipal".

"ARTÍCULO 73.- MATERIAS DE COMPETENCIA MUNICIPAL
(...)
Las municipalidades, tomando en cuenta su condición de municipalidad provincial o distrital, asumen las competencias y ejercen las funciones específicas señaladas en el Capítulo II del presente Título[140]*, con carácter exclusivo o compartido, en las materias siguientes:*
(...)
2. Servicios públicos locales
(...)
2.2 Tránsito, circulación y transporte público".

- **Ley n.° 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible, aprobada el 7 de octubre de 2010, promulgada el 7 de octubre de 2010, publicada el 8 de octubre de 2010, vigente desde el 9 de octubre de 2010.**

"Artículo 1.- Objeto de la Ley
El objeto de la presente Ley es declarar de interés nacional el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible, seguro, (...)".

"Artículo 2.- Acción de promoción
Con el objeto de dar cumplimiento a lo señalado en el artículo 1, se establecen las siguientes acciones:
(...)
b) El Estado, en todos sus niveles de gobierno, provee las condiciones de seguridad vial y ciudadana para el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible y seguro (...).
c) El Estado promueve la construcción de infraestructura que facilite el uso (...) de la bicicleta como medio alternativo de transporte".

- **Ley n.° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, aprobada el 23 de abril de 2019, publicada el 24 de abril de 2019, vigente desde el 25 de abril de 2019.**

"Artículo 5.- Adecuación de la infraestructura vial pública para facilitar el uso de la bicicleta
5.1 Establézcase de interés nacional y necesidad pública la adecuación progresiva, a nivel nacional, regional y local, de la infraestructura urbana y de transporte existente, para facilitar la utilización de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente".

"Artículo 6.- Implementar medidas que faciliten el transporte intermodal
(...)
6.2 Las autoridades competentes gestionan la interconectividad de ciclovías, cuando estas involucren dos o más circunscripciones de gobiernos locales contiguos, bajo la responsabilidad que prevean las normas de la materia".

"Artículo 10.- Derechos de los ciclistas
Son derechos de los ciclistas:

[140] Capítulo II (Las competencias y funciones específicas) del Título V (Las competencias y funciones específicas de los gobiernos locales).

a) *Transitar por las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellas en las que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas.*
b) *Disponer de vías de circulación preferente dentro de las ciudades, como ciclovías u otros espacios similares".*

- **Decreto Legislativo n.° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, aprobado el 15 de septiembre de 2018, publicado el 16 de septiembre de 2018, vigente desde el 1 de enero de 2019.**

*"**Artículo 2. Principios***

2.1 Adicionalmente a los principios de la Administración Financiera del Sector Público y los del Derecho Público en lo que resulte aplicable, el Sistema Nacional de Presupuesto Público se rige por los siguientes principios:

(...)

5. ***Orientación a la población:** Consiste en que el Proceso Presupuestario se orienta al logro de resultados a favor de la población y de mejora o preservación en las condiciones de su entorno.*
6. ***Calidad del Presupuesto:** Consiste en la realización del proceso presupuestario bajo los criterios de eficiencia asignativa y técnica, equidad, efectividad, economía, calidad y oportunidad en la prestación de los servicios".*

*"**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. (...)".

*"**Artículo 20. Los Gastos Públicos***

Los Gastos Públicos son el conjunto de erogaciones que realizan las Entidades con cargo a los créditos presupuestarios aprobados para ser orientados a la atención de la prestación de los servicios públicos y acciones desarrolladas por las Entidades de conformidad con sus funciones, para el logro de resultados prioritarios u objetivos estratégicos institucionales".

- **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, aprobado el 26 de agosto de 2020, publicado el 27 de agosto de 2020, vigente desde el 28 de agosto de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2020.**

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

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

3.2 Asimismo, en los citados lineamientos se establecen los parámetros, formatos y plazos de la solicitud y de los informes que deben presentar las Municipalidades Provinciales".

"ANEXO
MUNICIPALIDADES PROVINCIALES

N°	UBIGEO	DEPARTAMENTO	PROVINCIA	PLIEGO
			(...)	
5	040101	AREQUIPA	AREQUIPA	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA"

- **Decreto Supremo n.° 011-2006-VIVIENDA, Norma Técnica GH.020, Componentes de Diseño Urbano del Reglamento Nacional de Edificaciones, aprobado el 15 de julio de 2011, publicado el 16 de julio de 2011, vigente desde el 17 de julio de 2011.**

*"**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. o 3.60m., tratándose siempre de dos módulos de calzada, de acuerdo al siguiente cuadro:*

TIPOS DE VÍAS	VIVIENDA			COMERCIAL	INDUSTRIAL	USOS ESPECIALES
VÍAS 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 2 MÓDULOS DE	CON SEPARADOR CENTRAL 2 MÓDULOS A CADA LADO DEL SEPARADOR		SIN SEPARADOR 2 MÓDULOS DE 3.60	SIN SEPARADOR 2 MÓDULOS DE 3.60	SIN SEPARADOR 2 MÓDULOS DE 3.30 - 3.60
	3.60	3.00	3.30	CON SEPARADOR CENTRAL: 2 MÓDULOS A C/LADO		
VÍAS 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 MÓDULOS DE 2.70			DOS MÓDULOS DE 3.00	DOS MÓDULOS DE 3.60	DOS MÓDULOS DE 3.00

- **Decreto Supremo n.° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado el 23 de mayo de 2007, publicado el 26 de mayo de 2007, vigente desde el 27 de mayo de 2007.**

*"**Artículo 4. DEL SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS (SINAC)***
El Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) se jerarquiza en las siguientes tres redes viales: Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecina o Rural, según los criterios señalados en el artículo 8 del presente Reglamento.

a. ***Red Vial Nacional.-*** *Corresponde a las carreteras de interés nacional conformada por los principales ejes longitudinales y transversales, que constituyen la base del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC). Sirve como elemento receptor de las carreteras Departamentales o Regionales y de las carreteras Vecinales o Rurales.*
b. ***Red Vial Departamental o Regional.-*** *Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito de un gobierno regional. Articula básicamente a la Red Vial Nacional con la Red Vial Vecinal o Rural.*

c. ***Red Vial Vecinal o Rural.-*** *Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito local, cuya función es articular las capitales de provincia con capitales de distrito, éstos entre sí, con centros poblados o zonas de influencia local y con las redes viales nacional y departamental o regional".*

"Artículo 15. DEL CLASIFICADOR DE RUTAS
El Clasificador de Rutas es el documento oficial del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, clasificadas en Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural, de acuerdo a la aplicación del presente Reglamento. Incluye el Código de Ruta y su definición según puntos o lugares principales que conecta. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el responsable de elaborar la actualización del Clasificador de Rutas que se aprobará mediante Decreto Supremo. Las modificaciones serán aprobadas por Resolución Ministerial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones".

- **Decreto Supremo n.° 011-2016-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC, aprobado el 23 de julio de 2016, publicado el 24 de julio de 2016, vigente desde el 25 de julio de 2016**

"Artículo 1.- Aprobación de la actualización del Clasificador de Rutas
Apruébese la actualización del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, el mismo que se detalla en el Anexo adjunto que forma parte integrante del presente Decreto Supremo.
(...)

ANEXO

1). <u>RED VIAL NACIONAL</u>
La Red Vial Nacional está compuesta por tres (03) Ejes Longitudinales y veinte (20) Ejes Transversales.
(...)
PE-34 C (variante)
Trayectoria: Emp. PE-34 A (Dv. Chiguata – Miguel Forga – Andrés Avelino Cáceres Paseo de la Cultura – Guardia Civil – John F. Kennedy – Colonial – Jesús) – Pte. Chiguata I – Chiguata – Achocolla – Abra Tambo de Ají – Abra Toroya – Toroya – Llapapata – Emp. PE-34 A (Santa Lucía).
(...)

2). <u>RED VIAL DEPARTAMENTAL O REGIONAL</u>
Las Rutas Departamentales o Regionales son las siguientes:
(...)
AREQUIPA:
Identificado con el prefijo "AR", tiene veintitrés (23) Rutas que son las siguientes:
(...)
Ruta N° AR-116
Trayectoria: Emp. PE-34 C – Dv. Cayma – Cabrería – Emp. PE-34 A (Pampa Cañaguas).
(...)

3). <u>RED VIAL VECINAL O RURAL</u>
Las Rutas Vecinales o Rurales son las siguientes:
(...)
AREQUIPA:
(...)

Ruta N° AR-748
Trayectoria: Emp. PE-34 C – Emp. AR-116".

- **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, aprobado el 3 de junio de 2020, publicado el 3 de junio de 2020, vigente desde el 4 de junio de 2020.**

"Artículo 19. Promoción en materia de infraestructura ciclovial y complementaria ciclovial 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 ciclovial y complementaria ciclovial, 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 ciclovial y complementaria ciclovial; así como, la interconectividad 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".

- **Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, Aprueban la "Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado", aprobada el 12 de octubre de 2020, publicada el 13 de octubre de 2020, vigente desde el 14 de octubre de 2020[141].**

"Sección 2. Planificación

2.1 Coordinación entre las partes interesadas

(...)

Para que la implementación de las ciclovías temporales sea exitosa, se requiere la coordinación entre el Gobierno Nacional y el Gobierno Local. En ese sentido, el Gobierno Nacional tiene como principal atribución proporcionar los lineamientos técnicos generales para dar cauce a la estrategia, mientras que el nivel local será responsable de accionar la estrategia en las ciudades. Las gerencias involucradas y sus responsabilidades variarán de acuerdo con el contexto de cada municipalidad.

---

141 De acuerdo con el décimo párrafo de los considerandos de la Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, se señaló lo siguiente: *"Que, el artículo 3 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, dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial, y en coordinación con el Ministerio del Ambiente, apruebe un Documento Técnico conteniendo los lineamientos, criterios, condiciones y procedimientos para la adecuación y/o mantenimiento de los elementos de la sección vial para la implementación de los Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado, a ser implementados por las Municipalidades Provinciales, en sus respectivas jurisdicciones, en los cuales se establecen los parámetros, formatos y plazos de la solicitud y de los informes que deben presentar las Municipalidades Provinciales"* (El subrayado es nuestro).

Tabla 1. Responsabilidad de los órganos y gerencias del gobierno nacional y locales.

Orden de gobierno	Órgano / Gerencia	Responsabilidad
(...)		
Local	Gerencia de Transporte y Tránsito	- Coordinar la estrategia a nivel local. - Convocar a otras gerencias. - Definir el trazado y diseño de las rutas. - Supervisar la implementación en campo. - Evaluar y monitorear el uso de la infraestructura ciclovial temporal. - Vincular a otros sectores de la población.
	Desarrollo Urbano / Obras Públicas	- Implementar las vías temporales para ciclistas, conforme a los lineamientos establecidos.

(...)".

"**Sección 2. Planificación**

(...)

2.2 Principios de la planificación

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

Jerarquía de las vías y su relación con la infraestructura ciclovial

La planificación de las redes para ciclistas debe realizarse partiendo del reconocimiento de la función, forma y uso de las vías que forman parte de la malla vial de la ciudad. La jerarquización de las vías está basada en características generales, como la cantidad de personas, vehículos, velocidades, bienes y servicios; así como la configuración de las secciones viales. Según el Artículo 7 de la Norma GH.20, las vías urbanas en el Perú se clasifican en vías expresas, arteriales, colectoras y locales:

- *Vías expresas: Son vías de alta capacidad que conectan diferentes zonas de la ciudad, de flujo ininterrumpido y de acceso controlado. No se permite el tránsito de bicicletas y en ellas no es viable la implementación de ciclovías temporales, así como tampoco lo es en carreteras nacionales, departamentales y vecinales, por ende, se deben buscar rutas alternas.*

- *Vías arteriales: Son vías de alta capacidad que permiten el flujo vehicular continuo o controlado entre distintas áreas de la ciudad. Las bicicletas están permitidas en ciclovías. Se recomienda priorizar la implementación de ciclovías en estas vías por ser conexiones directas en la ciudad. Generalmente no poseen las mejores condiciones de circulación para bicicletas sin embargo tienen mayor potencial de mejora.*

- *Vías colectoras: O vías secundarias. Tienen la finalidad de conectar las vías locales con las arteriales. Son las calles principales de los distritos, pero presentan diferentes*

dinámicas a una vía primaria, pues cuentan con estacionamientos en la vía, áreas de carga y descarga de bienes, etc. Se permite el tránsito de bicicletas y se recomienda implementar ciclovías. Pueden ser buenas rutas alternativas o complementarias a las arterias, por lo cual se recomienda priorizar la implementación de ciclovías en estas vías cuando cuenten con buena conectividad y potencial de uso.

- *Vías locales: Son vías que permiten el acceso a predios dentro de los distritos. Los volúmenes y velocidades son más reducidos en comparación con las otras vías. Se permite el tránsito de bicicletas. Por las características viales se considera menos prioritario implementar ciclovías en estas vías; para mejorar la seguridad vial ciclista puede ser más efectivo reducir la velocidad de los vehículos automotores mediante medidas de pacificación de tránsito".*

(...)

Está 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.

En el caso de las vías ciclistas temporales se considera el habilitado de las siguientes dos tipologías, ya que pueden ser ejecutadas sólo con la redistribución del espacio vial y con materiales de bajo costo:

- *Ciclovía: Espacio de la vía pública segregada de manera física, mediante dispositivos de confinamiento, según las características definidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En algunas vías públicas existentes, la ciclovía se segrega de la calzada y/o acera.*
- *Ciclocarril: Espacio de la calzada conformada por uno o más carriles debidamente señalizados, de acuerdo a las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para permitir la circulación compartida de los ciclos y vehículos automotores, los cuales deben circular a una velocidad máxima de 30 km/h".*

"Sección 2. Planificación

(...)

2.2 *Principios de la 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
Seguridad *Una red de infraestructura ciclovial debe mejorar la seguridad vial de las personas*	- *Elegir adecuadamente el elemento confinador e implementar las marcas en el pavimento y señales verticales adecuadas.* - *Dar protección en las intersecciones peligrosas.*

ciclistas y protegerlas de los vehículos motorizados.	- *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.*	- *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.*	- *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.*
Comodidad *La comodidad juega un rol importante al incentivar el uso de la bicicleta. Por ello, se debe considerar la configuración del entorno físico.*	- *Considerar el ancho suficiente para el rebase entre ciclistas.* - *Verificar la uniformidad en la superficie de rodadura.* - *Verificar el estado del drenaje de la vía para que no presente inundaciones.* - *Elegir vías con presencia de arbolado.*
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.*	- *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.*

Estos principios deben estar aplicados en el trazado de la red ciclista, pero también en el diseño de la sección de la vía, las intersecciones y la superficie de rodadura. Dependiendo de las condiciones de la vía o del entorno, en algunas ocasiones se deberá priorizar algunos de los cinco requisitos. En el caso de las vías ciclistas temporales se deberá dar prioridad a la seguridad, la directividad y la coherencia que influyen directamente en la utilidad de la red".

"Sección 2. Planificación

(...)

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. (...) Se recomienda considerar por lo menos los siguientes criterios:

(...)

- *Garantizar la interconexión de las rutas y hacer conexiones con la infraestructura ciclovial existente.*

(...)

Paso 1. Identificación vías de conexión externa y barreras naturales.

Se tiene que conocer el entorno urbano, las limitaciones de la ciudad en cuanto a su geografía y a su planificación previa, a fin de no encontrar inconvenientes en planificación de la red ciclista ante esto se recomienda analizar por lo menos los siguientes puntos:

- *Red vial Nacional y Departamental. Como la red vial nacional y departamental conectan la ciudad con el exterior, estas suelen albergar grandes flujos de vehículos pesados, por lo que implementar una ciclovía en esta red, podría generar inseguridad y tal vez sobrecostos logísticos (...).*

(...)

Paso 2. Zonas de Producción de viajes.

Para un buen análisis, es recomendable conocer las zonas donde se producen la mayor cantidad de viajes, estas zonas permitirán conocer por donde podría iniciar la ciclovía o por donde podría atravesar esta red ciclista; normalmente en estudios de transporte, para identificar estas zonas de producción de viajes se suelen realizar encuestas de origen y destino en hogares (...).

(...)

Paso 3. Zonas de Atracción de viajes.

De igual forma que las zonas productoras de viajes, las zonas atractoras también se obtienen de encuestas de origen y destino en hogares (...).

(...)

Paso 4. Análisis de Movilidad.

(...)

Para este análisis se suele utilizar información de datos transversales, aforos vehiculares, frecuencia y ocupación visual, encuestas de origen y destino de tipo interceptación o en hogares, encuestas de preferencias declaradas, etc.

(...)

Paso 5. Tendencias de viajes.

(...) la red ciclista debe de atender demandas de todos los usuarios, utilizando la menor cantidad de recursos. Por ello, en este ítem, utilizando toda la información del paso 4, se deberá de concluir qué tendencia de viaje es la potencial para la red ciclista y cuáles son los movimientos potenciales de viaje que podrían hacerse en bicicleta.

(...)

Paso 6. Trazo de la red ciclista.

(...) se deberá seleccionar el conjunto de vías por donde se puede satisfacer esa tendencia de viajes, recordando que existirá una reducción de la capacidad en las vías seleccionadas".

"Sección 3. Diseño y dimensionamiento

3.1 Principios de diseño de la infraestructura

3.1 Principios de diseño de la infraestructura

Una vez que se tiene finalizado el trazado de la red, se procede al diseño de la infraestructura temporal. La principal decisión que se debe tomar es cómo redistribuir el espacio vial. Durante esta redistribución se debe tomar en cuenta los lineamientos básicos que a continuación se describen.

(...)

Anchos mínimos y recomendados

Es fundamental tener en cuenta que una ciclovía con insuficiente ancho afecta gravemente la comodidad y seguridad de los usuarios (...) Se recomienda garantizar el ancho mínimo e intentar resguardar el ancho recomendado según la ***Tabla 3****.*

Tabla 3. Anchos mínimos 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	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.

Existe una serie de toma de decisiones durante la redistribución del ancho de la vía para otorgar espacio a la infraestructura ciclovial:

a) *Cuando se presenten carriles vehiculares con anchos mayores a la medida mínima de circulación vehicular (2.70 m en calles colectoras y a 3.00 m en arteriales) se recomienda reducir el ancho de los carriles vehiculares a esta medida mínima para que el espacio restante se destine a la ciclovía. Si el espacio sobrante de los carriles vehiculares actuales no garantiza el ancho mínimo de la ciclovía y del espacio de confinamiento, entonces se deberá tomar en su totalidad el carril de la extrema derecha.*
b) *En caso de que se deba restar un carril de circulación vehicular para destinarlo a la ciclovía, no es recomendable que solo se otorgue el ancho mínimo a la ciclovía y el restante se reparta entre los carriles vehiculares restantes, pues esto generará tener carriles vehiculares más amplios en donde se pueden generar altas velocidades y ocasionar un siniestro de tránsito. En este caso se recomienda tomar en su totalidad el carril de la extrema derecha, sin alterar la configuración de los carriles vehiculares restantes".*

"Sección 4. Operación y monitoreo

(...)

4.2 Monitoreo de la infraestructura y ajustes

(...)

2. Evaluación del comportamiento de los vehículos motorizados. El buen funcionamiento de una ciclovía temporal también depende de no generar conflictos para la operación del transporte público".

- **Ordenanza Municipal n.° 961 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, "Aprobación del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025", aprobada el 3 de febrero de 2016, publicada el 5 de febrero de 2016, vigente desde el 6 de febrero de 2016.**

"TÍTULO V

SISTEMA VIAL

(...)

2. Vías Expresas

Son los principales elementos de la estructuración del sistema vial, que en forma vertebral articulan el área metropolitana en su conjunto. Así mismo, articula a la ciudad con los ejes de articulación regional.

(...)

Están contenido en los siguientes distritos y vías [sic]:

- *Cerro Colorado: Av. Aviación, Av. Villa Hermosa, Autopista Arequipa – La Joya.*
- *Yanahuara – Sachaca: Av. Paralela a vía del Ferrocarril.*

(...)".

- **Ordenanza Municipal n.° 1183 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, "Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la Provincia de Arequipa", aprobada el 21 de mayo de 2020, publicada el 27 de mayo de 2020, vigente desde el 28 de mayo de 2020.**

"Artículo 3°.- CRITERIOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN PROGRESIVA DE CICLOVÍAS Y VÍAS COMPARTIDAS EN LA PROVINCIA DE AREQUIPA

3.1 Infraestructura y Servicios

- *(...).*
- *Para la incorporación de ciclovías en un área urbana consolidada deberá de garantizarse sección vial disponible, que se sustentará en el estudio y diseño de las Ciclovías.*

(...)".

"Artículo 4°.- DEL USO DE BICICLETAS EN VÍA COMPARTIDA EN DEL CENTRO HISTÓRICO Y ZONA MONUMENTAL *[sic]*

El uso de la bicicleta se realizará en cualquier vía dentro del Centro Histórico y Zona Monumental, utilizando el carril derecho de la calzada vehicular de manera compartida con el vehículo motorizado; la medida permite que no se pierda la sección adecuada para el tráfico de vehículos motorizados, de manera que la movilidad no sea afectada, pero sí mejorada. Asimismo, se respetarán las ciclovías existentes.

4.1.- Vías compartidas en el ámbito del Centro Histórico y Zona Monumental:

- *Norte a Sur: Calles Herrera Ballón, Corbacho, Calle Nueva, San Pedro, Colón, Pizarro, Leticia, Quinta Romaña, Peral, Perú, Rivero, Pasaje Veliz, Piérola, Pasaje Desaguadero, San Francisco, Portal de Flores, Portal de San Agustín, Álvarez Thomas, La Merced en su cuarta y quinta cuadra, Paz Soldán, Av. Luna Pizarro, Lima, Apurímac, Pasaje del Solar, Las Mercedes;*

- *Este a Oeste: Filtro tercera cuadra, Pasaje el Filtro, Pasaje Violín, Pasaje Los Cristales, Pasaje Bayoneta, Pasaje Tejada, Melgar, Zela, Los Cedros, Pasaje Santa Rosa, Santa Marta, Ugarte primera, segunda, tercera y cuarta cuadra, Av. Siglo XX, San José, Ugarte primera, segunda, tercera y cuarta cuadra, Octavio Muñoz Najar, San Agustín primera y segunda cuadra, Santo Domingo, General Morán, Portal de la Municipalidad, Frente de la Catedral, Puente Bolognesi, Beaterio, Deán Valdivia, Palacio Viejo primera, segunda, tercera y cuarta cuadra, San Camilo, Consuelo primera, segunda, tercera y cuarta cuadra, Pasaje Chili, Víctor Lira primera y segunda cuadra, Alto de la Luna, Tristán primera y*

segunda cuadra, Pasaje Cusco y Cusco, 2 de Mayo primera, segunda, tercera y cuarta cuadra, Av. Garci Carbajal primera, segunda, tercera y cuarta cuadra, 28 de Julio tercera cuadra, Echeverría, Av. Olímpica, Junín, García Calderón, Toribio Ureta, Salaverry (Vallecito) y Pasaje Ibáñez.

4.2.- Vías segregadas: *Santa Catalina y La Merced primera, segunda y tercera cuadra, Jerusalén y San Juan de Dios*

4.3.- Vías exceptuadas temporalmente por riesgo vehicular: *Calle Bolívar, Sucre, Villalba, Cruz Verde, Av. La Paz, Don Bosco, Av. Ayacucho, Puente Grau, 28 de Julio primera, segunda, cuarta y quinta cuadra, Av. Goyeneche, Av. Jorge Chávez, Av. Salaverry, Av. La Marina, Av. Juan de la Torre.*

4.4.- Vías restringidas por pendientes de riesgo: *Calle Zela, quinta cuadra de la calle Ugarte, quinta cuadra de la Calle Moral, tercera cuadra de la Calle San Agustín, quinta cuadra de la Calle Palacio Viejo, quinta cuadra de la Calle Consuelo, las cuales podrán ser cruzadas transportando la bicicleta a pie.*

4.5.- Vías exceptuadas por ser exclusivamente peatonal: *las cuatro cuadras de la Calle Mercaderes, las cuales podrán ser cruzadas transportando la bicicleta a pie".*

"Artículo 7°.- DEL PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS CICLOVÍAS Y VÍAS COMPARTIDAS PARA BICICLETAS EN LA PROVINCIA DE AREQUIPA

7.1 DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS CICLOVÍAS Y VÍAS COMPARTIDAS PARA BICICLETAS EN EL SISTEMA VIAL PRIMARIO DEL PDM DE AREQUIPA 2016-2025:

(...)

b.- Contar con los informes favorables de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, el SITRANSPORTE, IMPLA y en caso que la actuación se encuentra en el área del Centro Histórico y Zonas de Amortiguamiento, se tendrá la opinión de la Gerencia del Centro Histórico.

(...)

7.2 DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS CICLOVÍAS Y VÍAS COMPARTIDAS PARA BICICLETAS EN EL SISTEMA VIAL LOCAL:

a.- Informe técnico del área usuaria y/o propuesta de la Unidad Orgánica implicada y/o proyecto privado, los cuales deben cumplir con:

- *Adecuarse a las características físicas y topográficas, destacando la medición de pendientes, de las áreas urbanas de la provincia.*
- *Para la incorporación de Ciclovías en un área urbana consolidada, deberá de garantizarse la sección vial disponible, que se sustentará en el estudio y diseño de la Ciclovías.*

b.- Contar con los informes favorables de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial".

➢ **Ordenanza Municipal n.° 1191 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, "Ordenanza de la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa", aprobada el 31 de julio de 2020.**

*"**Artículo 1°.- OBJETO***
Establecer el esquema de la Red de Infraestructura de Ciclovías Metropolitanas de Arequipa, para la promoción y fomento del uso de bicicleta".

*"**Artículo 3°.- ESTRUCTURA DE LA RED DE CICLO VÍA METROPOLITANA DE AREQUIPA***

3.1 Tipología:

*3.1.1 CICLO VÍA **TRONCALES**: De uso permanente y de carácter funcional uniendo zonas residenciales con equipamientos público.*
*3.1.2 CICLO VÍA **COMPLEMENTARIAS**: Articuladoras entre las Ciclo Vías Troncales, tiene la función de unirlas para darle continuidad.*
*3.1.3 CICLO VÍA **CIRCUNVALACIÓN CENTRAL**: Tienen como fin cerrar el anillo en torno a la Zona Monumental.*
*3.1.4 CICLO VÍA **CIRCUNVALACIÓN PERIFÉRICA**: Son vías que articulan las zonas residenciales sin pasar por el área central.*
*3.1.5 CICLO VÍA **CIRCUNVALACIÓN ALTERNA**: Son alternativas de movilidad periférica que tiene como fin articular la zona periurbana uniendo distritos.*
*3.1.6 CICLO VÍA **RECREATIVA**: Vías ciclistas para la práctica deportiva o del ocio en bicicleta.*
*3.1.7 CICLO VÍA **CONECTORAS**: Que funcionan como articuladoras menores entre las ciclo vía troncales y/o complementarias y tienen la función de unirlas para darle continuidad en el ámbito de un distrito.*

3.2 Ciclo vías metropolitanas:

CICLO VÍA TRONCALES	*1*	*Av. Aviación, Av. Villa Hermosa, Av. Metropolitana*	*7296 m*
	2	*Av. Cayma*	*3895 m*
	3	*Av. Las Torres*	*2390 m*
	4	*Av. Goyeneche*	*2661 m*
	5	*Av. Sepúlveda*	*3196 m*
	6	*Av. Mariscal Castilla*	*4666 m*
	7	*Calle Colón, Av. Lambramani*	*7628 m*
	8	*Av. Dolores*	*4629 m*
	9	*Av. Alcides Carrión, Av. Socabaya*	*8071 m*
	10	*Av. Ugarte, Av. Parra*	*5796 m*
	11	*Av. Fernandini*	*3859 m*
	12	*Av. República del Perú, Calle Grande*	*4169 m*
CICLO VÍA COMPLEMENTARIAS	*1*	*Av. José Olaya*	*3374 m*
	2	*Av. Ejército*	*3533 m*
	3	*Av. Kennedy*	*2671 m*
	4	*Av. Jesús*	*3754 m*
	5	*Av. Arequipa*	*3059 m*

CICLO VÍA CIRCUNVALACIÓN CENTRAL	*1*	*Calle Puente Grau, Calle Ayacucho, Av. Goyeneche, Av. Jorge Chávez, Av. Salaverry, Av. La Marina*	*5733 m*
CICLO VÍA CIRCUNVALACIÓN PERIFÉRICA	*1*	*Calle Ramón Castilla, Puente Chilina, Av. Progreso, Calle Martinetti, Puente Fierro, Av. V. A. Belaúnde, Av. General Morán, Av. Cayma*	*13162 m*
CICLO VÍA CIRCUNVALACIÓN ALTERNA	*1*	*Calle Martinetti, Av. Los Incas*	*5659 m*
CICLO VÍA RECREATIVA	*1*	*Borde del Río Chili, Camino La Rivereña*	*14920 m*
CICLO VÍA CONECTORAS	*1*	*Av. Sol, Puente La Amistad, Calle H. Sánchez, Calle Amazonas*	*3522 m*
	2	*Av. Los Incas*	*1006 m*
	3	*Calle Luque, Calle Mariano Melgar*	*1300 m*
	4	*Av. Vidaurrazaga, Av. Estados Unidos, Av. Guardia Civil, Av. Unión, Calle Pizarro, Av. Jorge Chávez, Av. Perú*	*7968 m"*

Conforme a los hechos descritos previamente se ha identificado que gerentes de Centro Histórico y Zona Monumental, la gerenta de Desarrollo Urbano, el gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial, el coordinador de Planificación y Gestión Urbana, el abogado de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, así como el supervisor de la ejecución del expediente técnico de la actividad, en inobservancia de la normativa sobre la materia descrita previamente, desplegaron actos que condujeron a la instalación de infraestructura ciclovial en la provincia de Arequipa con motivo de la aprobación y modificación de tal expediente, el cual no contaba con una correcta definición del trazo ni una tipología de intervención adecuada de las vías propuestas para la conformación de la red ciclovial a implementarse en Arequipa, situación que generó perjuicio económico a la Municipalidad Provincial de Arequipa, al asumir dicha entidad obligaciones contractuales ascendentes a S/ 727 133,17.

Las situaciones expuestas se originaron por la conducta de los gerentes de Centro Histórico y Zona Monumental, la gerenta de Desarrollo Urbano, el gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial, el coordinador de Planificación y Gestión Urbana, el abogado de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, así como el supervisor de la ejecución del expediente técnico de la actividad, quienes no tuvieron el mínimo de diligencia debida en el cumplimiento de sus funciones durante el trámite de la aprobación y modificación del expediente técnico de la actividad el cual no contaba con una correcta definición del trazo ni una tipología de intervención adecuada de las vías propuestas para la conformación de la red ciclovial a implementarse en Arequipa.

Los comentarios o aclaraciones presentados por William Alexander Palomino Bellido, César Pierre Berríos Claverías, Julio César Aspilcueta Barbachán, Mauricio Daniel Meza Escobedo, Enrique Abraham Rodríguez Chicata se detallan en el **Apéndice n.° 53**; con relación a Álvaro Eduardo Zúñiga Alfaro, Rubén Ricardo Lira Torres y Analía Jeaneth Parisaca Vargas, a pesar de haberles notificado la desviación de cumplimiento a través de sus casillas electrónicas (Sistema de Notificaciones y Casillas Electrónicas – eCasilla CGR), no presentaron sus comentarios o aclaraciones, conforme se detalla en el **Apéndice n.° 53** del Informe de Auditoría, situación que no los exime de

responsabilidades, concluyéndose que los hechos notificados en la desviación de cumplimiento se mantienen en todos sus extremos.

Efectuada la evaluación de los comentarios o aclaraciones y documentos presentados, se concluye que los mismos no desvirtúan los hechos notificados en la desviación de cumplimiento. La referida evaluación y las cédulas de notificación, forman parte del **Apéndice n.° 53** del Informe de Auditoría, dicho resultado se describe a continuación:

1. **William Alexander Palomino Bellido**, identificado con DNI n.° 29595034, Gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, en el periodo 1 de diciembre de 2019 al 4 de julio de 2021, designado mediante Resolución de Alcaldía n.° 930-2019-MPA de 29 de noviembre de 2019 y cesado mediante Resolución de Alcaldía n.° 01-2021-MPA de 4 de enero de 2021 **(Apéndice n.° 52)**, se le notificó el pliego de las desviación de cumplimiento en la casilla electrónica n.° 29595034, mediante la cédula de notificación n.° 001-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023, remitida a través de la cédula de notificación electrónica n.° 00000003-2023-CG/0353-02-009, con cargo de notificación de 9 de noviembre de 2023 **(Apéndice n.° 53)**, quien presentó sus comentarios mediante documento de 20 de noviembre de 2023.

   En su calidad de Gerente de Centro Histórico y Zona Monumental de la Municipalidad Provincial de Arequipa, suscribió el Informe n.° 000392-2020-MPA/GCHZM.wapb de 1 de diciembre de 2020, mediante el cual –a razón del Proveído n.° 002804-2020-MPA/GM de 27 de noviembre de 2020– remitió a la Gerencia Municipal el expediente técnico final de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa, documento que, además de encontrarse visado y suscrito por su persona, no contaba con una correcta definición del trazo ni una tipología de intervención adecuada de las vías propuestas para la conformación de la red ciclovial a implementarse en la ciudad de Arequipa.

   Sobre el particular, el citado servidor, en su condición de gerente de Centro Histórico y Zona Monumental de la Municipalidad Provincial de Arequipa, soslayó lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 195° de la Constitución Política del Perú, dado que con su conducta limitó que la entidad lleve a cabo la prestación del servicio público (implementación de ciclovías en la ciudad de Arequipa) en armonía con las políticas y planes nacionales descritos, principalmente, las contenidas en el artículo 1° y en los incisos b) y c) del artículo 2° de la Ley n.° 29593, *"Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible"*, puesto que era de interés nacional el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible y seguro.

   Asimismo, inobservó lo dispuesto en el numeral 5.1 del artículo 5°, numeral 6.2 del artículo 6°, y literales a) y b) del artículo 10° de la Ley n.° 30936, *"Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible"*, norma que declaró de interés nacional y necesidad pública la adecuación progresiva, a nivel nacional, regional y local, de la infraestructura urbana y de transporte existente, para facilitar la utilización de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente que contribuye en la preservación del ambiente; en adición a ello, su conducta restringió que la entidad cuente con una infraestructura ciclovial interconectada bajo condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad, conforme se establece en los numerales 19.1 y 19.2 del artículo 19° del 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 y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial; todo ello bajo el tenor establecido en los artículos IV

y VIII, artículo 32°, e, inciso 2.2 del numeral 2 del artículo 73° de la Ley n.° 27972, *"Ley Orgánica de Municipalidades"*, puesto que los gobiernos locales promueven la adecuada prestación de los servicios, de manera sostenible y armónica, estando a que como parte de sus competencias de gestión se encuentra la regulación del *"tránsito, circulación y transporte público"* siempre que sea permitido por la ley y que se asegure el interés de los vecinos, la eficiencia y eficacia del servicio.

De otro lado, omitió dar observancia a lo descrito en el artículo 8° del Decreto Supremo n.° 011-2006-VIVIENDA, Norma Técnica GH.020 (*"Componentes de Diseño Urbano del Reglamento Nacional de Edificaciones"*), norma que contenía las dimensiones de las secciones de las vías locales principales y secundarias, así como también, a los literales a), b) y c) del artículo 4°, y, artículo 15° del Decreto Supremo n.° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial, norma a través de la cual se clasifica la red vial en redes nacionales, departamentales y vecinales, aspecto técnico que debía ser tomado en cuenta en el marco de la proyección del expediente técnico a efectos de que las vías proyectadas para soportar la inclusión de ciclovías guarden coherencia técnica con los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) y su clasificador de rutas contenido en el artículo 1° y en el Anexo (Red Vial Nacional: Ruta PE-34 C, Red Vial Departamental o Regional: Ruta AR-116, y, Red Vial Vecinal o Rural: Ruta AR-748) del Decreto Supremo n.° 011-2016-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC.

En adición a ello, su conducta soslayó los lineamientos dictados en la Sección n.° 2 (Planificación), Sección n.° 3 (Diseño y dimensionamiento), y, Sección n.° 4 (Operación y monitoreo) de la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, máxime que dicha norma se constituye como el cuerpo normativo matriz –aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones– dispuesto para la proyección e implementación de ciclovías a nivel nacional, las cuales deben enmarcarse dentro de criterios de *seguridad*[142], *directividad*[143], *coherencia*[144], *comodidad*[145] y *atractividad*[146]; siendo que, además, las ciclovías debían cumplir con los anchos mínimos establecidos que garanticen la no afectación de la seguridad de los usuarios, aspectos que no fueron tomados en cuenta en la proyección de dicha actividad.

Así también, el expediente técnico de la actividad remitido a Gerencia Municipal –mediante Informe n.° 000392-2020-MPA/GCHZM.wapb de 1 de diciembre de 2020– omitió dar observancia a las disposiciones señaladas en el numeral 2 del Título V (Sistema Vial) de la Ordenanza Municipal n.° 961 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, *Aprobación del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025*, ello en cuanto a que determinadas vías estaban comprendidas como vías expresas, esto a pesar de la imposibilidad técnica de incluir infraestructura ciclovial en este tipo de vías. De igual modo, soslayó el alcance del numeral 3.1 del artículo 3°, el artículo 4°, y los numerales 7.1 y 7.2 de la Ordenanza Municipal n.° 1183 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, *Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la Provincia de Arequipa*; dispositivos según los cuales para la implementación de ciclovías, además de contar con informes favorables del Sitransporte e IMPLA, debía de garantizarse la sección vial disponible, evitando se pierda la sección adecuada para el tráfico de vehículos motorizados, ello en el marco de la estructura de la red vial de ciclovía

142 *"Una red de infraestructura ciclovial debe mejorar la seguridad vial de las personas ciclistas y protegerlas de los vehículos motorizados".*
143 *"Estrechamente vinculada al ahorro de tiempo. Una ruta ciclista debe ser lo más directa posible, evitando demoras innecesarias, por ejemplo en desvíos o intersecciones".*
144 *"Relacionada a la continuidad y consistencia de la infraestructura. Debe proveer conexión entre los puntos de origen y destino".*
145 *"La comodidad juega un rol importante al incentivar el uso de la bicicleta. Por ello, se debe considerar la configuración del entorno físico".*
146 *"Mediante este principio se considera la estética ambiental o paisajística y se busca generar la conexión con elementos vivos y característicos de la ciudad".*

metropolitana de Arequipa establecida en el artículo 1°, los numerales 3.1 y 3.2 del artículo 3° de la Ordenanza Municipal n.° 1191.

En tal marco, incumplió lo dispuesto en una de las funciones específicas asignadas al cargo de gerente de Centro Histórico y Zona Monumental de la Municipalidad Provincial de Arequipa, contenidas en el Manual de Organización y Funciones (MOF)[147] de la Entidad, siendo esta: *"1) Planificar, coordinar, ejecutar, controlar y evaluar las actividades relacionadas con la protección y conservación del Centro Histórico, Zona Monumental y de Amortiguamiento de la ciudad de Arequipa"*; al respecto, a través de la emisión del Informe n.° 000392-2020-MPA/GCHZM.wapb de 1 de diciembre de 2020, remitió a la Gerencia Municipal un expediente sin una correcta definición del trazo ni una tipología de intervención adecuada que comprendía vías comprendidas en el Centro Histórico y Zona de Amortiguamiento de Arequipa.

Los hechos anteriormente expuestos configuran presunta responsabilidad administrativa funcional no sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría, derivada del deber incumplido y la relación de causalidad prevista en la normativa sobre la materia, debiendo ser comunicado a la entidad para el trámite correspondiente.

2. **Álvaro Eduardo Zúñiga Alfaro**, identificado con DNI n.° 29601031, Gerente de Centro Histórico y Zona Monumental en el periodo 5 de enero de 2021 al 2 de febrero de 2021, designado mediante Resolución de Alcaldía n.° 05-2021-MPA de 5 de enero de 2021 y cesado mediante Resolución de Alcaldía n.° 032-2021-MPA de 25 de enero de 2021 **(Apéndice n.° 52)**, se le notificó el pliego de las desviación de cumplimiento en la casilla electrónica n.° 29601031, mediante la cédula de notificación n.° 002-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023, remitida a través de la cédula de notificación electrónica n.° 00000004-2023-CG/0353-02-009, con cargo de notificación de 9 de noviembre de 2023 **(Apéndice n.° 53)**, quien no presentó sus comentarios o aclaraciones al pliego de desviación de cumplimiento notificado.

En su calidad de gerente de Centro Histórico y Zona Monumental de la Municipalidad Provincial de Arequipa, visó el expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa, máxime que este no contaba con una correcta definición del trazo ni una tipología de intervención adecuada de las vías propuestas para dicha red, pese a ello, mediante Memorando n.° 013-2021-MPA/GCHZM de 8 de enero de 2021 remitió el expediente a la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial para recabar su opinión técnica; sin embargo, prescindiendo de los alcances formulados por dicha unidad orgánica (descritos en el Informe n.° 21-2021-MPA-GTUCV de 14 de enero de 2021) remitió nuevamente a la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, mediante Memorando n.° 046-2021-MPA/GCHZM de 29 de enero de 2021, el expediente –visado y suscrito por su persona– con los trazos y tipologías que aún contaban con las falencias técnicas iniciales.

Sobre el particular, el citado servidor, en su condición de gerente de Centro Histórico y Zona Monumental de la Municipalidad Provincial de Arequipa, soslayó lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 195° de la Constitución Política del Perú, dado que con su conducta limitó que la entidad lleve a cabo la prestación del servicio público (implementación de ciclovías en la ciudad de Arequipa) en armonía con las políticas y planes nacionales descritos, principalmente, las contenidas en el artículo 1° y en los incisos b) y c) del artículo 2° de la Ley n.° 29593, *"Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de*

[147] El MOF de la Municipalidad Provincial de Arequipa fue aprobado mediante Resolución de Alcaldía n.° 690-2015-MPA de 28 de mayo de 2015 y adecuado mediante Resolución de Alcaldía n.° 370-2016-MPA de 28 de abril de 2016.

transporte sostenible", puesto que era de interés nacional el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible y seguro.

Asimismo, inobservó lo dispuesto en el numeral 5.1 del artículo 5°, numeral 6.2 del artículo 6°, y literales a) y b) del artículo 10° de la Ley n.° 30936, *"Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible"*, norma que declaró de interés nacional y necesidad pública la adecuación progresiva, a nivel nacional, regional y local, de la infraestructura urbana y de transporte existente, para facilitar la utilización de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente que contribuye en la preservación del ambiente; en adición a ello, su conducta restringió que la entidad cuente con una infraestructura ciclovial interconectada bajo condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad, conforme se establece en los numerales 19.1 y 19.2 del artículo 19° del 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 y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial; todo ello bajo el tenor establecido en los artículos IV y VIII, artículo 32°, e, inciso 2.2 del numeral 2 del artículo 73° de la Ley n.° 27972, *"Ley Orgánica de Municipalidades"*, puesto que los gobiernos locales promueven la adecuada prestación de los servicios, de manera sostenible y armónica, estando a que como parte de sus competencias de gestión se encuentra la regulación del *"tránsito, circulación y transporte público"* siempre que sea permitido por la ley y que se asegure el interés de los vecinos, la eficiencia y eficacia del servicio.

De otro lado, omitió dar observancia a lo descrito en el artículo 8° del Decreto Supremo n.° 011-2006-VIVIENDA, Norma Técnica GH.020 (*"Componentes de Diseño Urbano del Reglamento Nacional de Edificaciones"*), norma que contenía las dimensiones de las secciones de las vías locales principales y secundarias, así como también, a los literales a), b) y c) del artículo 4°, y, artículo 15° del Decreto Supremo n.° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial, norma a través de la cual se clasifica la red vial en redes nacionales, departamentales y vecinales, aspecto técnico que debía ser tomado en cuenta en el marco de la proyección del expediente técnico a efectos de que las vías proyectadas para soportar la inclusión de ciclovías guarden coherencia técnica con los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) y su clasificador de rutas contenido en el artículo 1° y en el Anexo (Red Vial Nacional: Ruta PE-34 C, Red Vial Departamental o Regional: Ruta AR-116, y, Red Vial Vecinal o Rural: Ruta AR-748) del Decreto Supremo n.° 011-2016-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC.

En adición a ello, su conducta soslayó los lineamientos dictados en la Sección n.° 2 (Planificación), Sección n.° 3 (Diseño y dimensionamiento), y, Sección n.° 4 (Operación y monitoreo) de la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, máxime que dicha norma se constituye como el cuerpo normativo matriz –aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones– dispuesto para la proyección e implementación de ciclovías a nivel nacional, las cuales deben enmarcarse dentro de criterios de *seguridad*, *directividad*, *coherencia*, *comodidad* y *atractividad*; siendo que, además, las ciclovías debían cumplir con los anchos mínimos establecidos que garanticen la no afectación de la seguridad de los usuarios, aspectos que no fueron tomados en cuenta en la proyección de dicha actividad.

Así también, omitió dar observancia a las disposiciones señaladas en el numeral 2 del Título V (Sistema Vial) de la Ordenanza Municipal n.° 961 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, *Aprobación del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025*, ello en cuanto a que determinadas vías estaban comprendidas como vías expresas, esto a pesar de la imposibilidad

técnica de incluir infraestructura ciclovial en este tipo de vías. De igual modo, soslayó el alcance del numeral 3.1 del artículo 3°, el artículo 4°, y los numerales 7.1 y 7.2 de la Ordenanza Municipal n.° 1183 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, *Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la Provincia de Arequipa*; dispositivos según los cuales para la implementación de ciclovías, además de contar con informes favorables del Sitransporte e IMPLA, debía de garantizarse la sección vial disponible, evitando se pierda la sección adecuada para el tráfico de vehículos motorizados, ello en el marco de la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa establecida en el artículo 1°, los numerales 3.1 y 3.2 del artículo 3° de la Ordenanza Municipal n.° 1191.

En tal marco, incumplió lo dispuesto en una de las funciones específicas asignadas al cargo de gerente de Centro Histórico y Zona Monumental de la Municipalidad Provincial de Arequipa, contenidas en el MOF de la Entidad, siendo esta: *"1) Planificar, coordinar, ejecutar, controlar y evaluar las actividades relacionadas con la protección y conservación del Centro Histórico, Zona Monumental y de Amortiguamiento de la ciudad de Arequipa"*; dado que, prescindiendo de los alcances técnicos formulados por la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial (descritos en el Informe n.° 21-2021-MPA-GTUCV de 14 de enero de 2021), emitió el Memorando n.° 046-2021-MPA/GCHZM de 29 de enero de 2021, mediante el cual trasladó a la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial el expediente –visado y suscrito por su persona– con los trazos y tipologías que aún contaban con las falencias técnicas iniciales que comprendían vías del Centro Histórico y Zona de Amortiguamiento de Arequipa a la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial.

Los hechos anteriormente expuestos configuran presunta responsabilidad administrativa funcional no sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría, derivada del deber incumplido y la relación de causalidad prevista en la normativa sobre la materia, debiendo ser comunicado a la entidad para el trámite correspondiente.

3. **César Pierre Berríos Claverías**, identificado con DNI n.° 46184936, Gerente de Centro Histórico y Zona Monumental en el periodo 28 de enero de 2021 a 31 de diciembre de 2022, designado mediante Resolución de Alcaldía n.° 38-2021-MPA de 28 de enero de 2021 y cesado mediante Resolución de Alcaldía n.° 727-2022-MPA de 22 de diciembre de 2022 **(Apéndice n.° 52)**, se le notificó el pliego de las desviación de cumplimiento en la casilla electrónica n.° 46184936, mediante la cédula de notificación n.° 003-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023, remitida a través de la cédula de notificación electrónica n.° 00000005-2023-CG/0353-02-009, con cargo de notificación de 9 de noviembre de 2023 **(Apéndice n.° 53)**, quien presentó sus comentarios o aclaraciones mediante documento sin numero de 24 de noviembre de 2023.

   En su condición de gerente de Centro Histórico y Zona Monumental de la Municipalidad Provincial de Arequipa, suscribió la Resolución Gerencial n.° 001-2021-MPA/GCHZM de 9 de marzo de 2021, a través de la cual aprobó el expediente técnico de la actividad para la *"Implementación de Sistemas de Transportes Sostenible no Motorizado"*, pese a que la documentación sustentante no contaba con una correcta definición del trazo ni una tipología de intervención adecuada de las vías propuestas para la conformación de la red ciclovial a implementarse en la ciudad de Arequipa; así, con relación al trazo de la red ciclovial[148] del expediente técnico de la actividad, se consideró la implementación de infraestructura ciclovial en vías expresas del Plan de Desarrollo Metropolitano

[148] Que es la propuesta técnica que permite una adecuada planificación ciclovial, debiendo ser ella segura cómoda, coherente, directa y atractiva.

de la provincia de Arequipa y en vías pertenecientes al Sistema Nacional de Carreteras, contraviniendo disposiciones taxativas de la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado* relacionadas con la prohibición del tránsito de bicicletas y la seguridad vial dentro del planeamiento de la red ciclovial, en consecuencia, la propuesta del expediente técnico de la actividad de implementar infraestructura ciclovial en ellas, no era factible; de otro lado, en lo concerniente a la tipología de intervención ciclovial[149], se consideró la instalación de ciclovías segregadas en las calles del Centro Histórico y Zona Monumental de la provincia de Arequipa, omitiendo el hecho de que, por disposiciones internas de la propia Entidad, en estas calles solo se permitirían vías compartidas en las que el uso de la vía sería simultáneo entre bicicletas y vehículos motorizados; asimismo, en diversas calles y avenidas de la provincia de Arequipa, se consideró la reducción del espacio vehicular, recortando el ancho de su sección transversal y destinando el espacio restante a la infraestructura ciclovial; sin embargo, el espacio vehicular se redujo a dimensiones menores a lo mínimo permitido por la Guía, afectando con ello, la circulación del servicio motorizado público y privado.

En adición a ello, cabe señalar que, previamente, mediante Memorando n.° 000131-2020-MPA/GCHZM.wapb de 11 diciembre de 2020, la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental remitió el expediente técnico de la citada actividad a la Gerencia de Desarrollo Urbano, unidad orgánica en la que por entonces se desempeñaba como titular, por lo que tuvo conocimiento previo de los alcances contenidos en dicha documentación. En tal marco, y, de manera posterior a la aprobación de dicha actividad, suscribió el Informe n.° 058-2021-MPA-GCHZM/cpbc de 16 de marzo de 2021, mediante el cual puso en conocimiento de la Gerencia Municipal el trazo final de las vías a ser comprendidas en la red ciclovial de Arequipa, las cuales, sin embargo, aún contenían falencias técnicas en cuanto a la definición del trazo y la tipología de intervención.

Asimismo, suscribió la Resolución Gerencial n.° 005-2021-MPA/GCHZM de 18 de junio de 2021, mediante la cual se aprobó la modificación de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa, documento que prescindió de contar con las opiniones técnicas de la Gerencia de Desarrollo Urbano y la Gerencia de Transporte y Circulación Vial, pese a lo dispuesto por la Gerencia Municipal a través del Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020; asimismo que, el expediente modificado contenía falencias técnicas en cuanto a la definición del trazo, la reducción del espacio vehicular e inadvirtió que el Informe Legal n.° 003-2021-MPA/GCHZM/mdme de 18 de junio de 2021, emitido por Mauricio Daniel Meza Escobedo, abogado de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, sustentó la modificación del citado expediente técnico en atención a la Directiva n.° 003-2020-MPA/GPPR/SGR, norma de carácter interno referida a la ejecución y supervisión de obras por administración directa, en las que no estaba comprendida la precitada actividad.

En atención a los hechos previamente descritos, el citado servidor, en su condición de gerente de Centro Histórico y Zona Monumental de la Municipalidad Provincial de Arequipa, soslayó lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 195° de la Constitución Política del Perú, dado que con su conducta limitó que la entidad lleve a cabo la prestación del servicio público (implementación de ciclovías en la ciudad de Arequipa) en armonía con las políticas y planes nacionales descritos, principalmente, las contenidas en el artículo 1° y en los incisos b) y c) del artículo 2° de la Ley n.° 29593, *"Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible"*, puesto que era de interés nacional el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible y seguro.

[149] Que son las modalidades de ejecución mediante las que se podía redistribuir el espacio vial para la inclusión de infraestructura ciclovial.

Asimismo, inobservó lo dispuesto en el numeral 5.1 del artículo 5°, numeral 6.2 del artículo 6°, y literales a) y b) del artículo 10° de la Ley n.° 30936, *"Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible"*, norma que declaró de interés nacional y necesidad pública la adecuación progresiva, a nivel nacional, regional y local, de la infraestructura urbana y de transporte existente, para facilitar la utilización de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente que contribuye en la preservación del ambiente; en adición a ello, dicho cuerpo normativo dotó de responsabilidad a las autoridades competentes para gestionar la *interconectividad de las ciclovías* cuando estas involucrasen dos o más circunscripciones de gobiernos locales, tal como sucedía en las ciclovías que se proyectaron implementar en la ciudad de Arequipa, puesto que comprendían distritos tales como el Cercado, Yanahuara, Cerro Colorado, Miraflores, Mariano Melgar, José Luis Bustamante y Rivero, entre otros. En adición a ello, y en clave de desarrollo legal, su conducta restringió que la entidad cuente con una infraestructura ciclovial interconectada bajo condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad, conforme se establece en los numerales 19.1 y 19.2 del artículo 19° del 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 y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial.

En dicho correlato, soslayó los alcances del artículo 3°, el numeral 7.1 del artículo 7° y el inciso k) del numeral 17.1 del artículo 17° de la Ley n.° 27181, *"Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre"*, lo que restringió que la entidad cumpla con el mandato normativo relacionado con la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud en materia de transporte y tránsito terrestre, dado que aprobó un expediente técnico, así como su modificatoria, los cuales presentaban falencias técnicas en torno al trazo de la red ciclovial y su tipología de intervención ciclovial, proyecto que fue posteriormente paralizado con motivo de las observaciones materiales identificadas por la sociedad civil, entidades públicas y privadas, así como por la propia entidad involucrada, máxime que, según dicho dispositivo legal, una de las competencias de gestión de la entidad era el mejoramiento de la infraestructura vial, *contrario sensu*, quedaba proscrita cualquier alteración que redujera la calidad de la misma; dicho aspecto guarda estricto correlato con lo establecido en los artículos IV y VIII, artículo 32°, e, inciso 2.2 del numeral 2 del artículo 73° de la Ley n.° 27972, *"Ley Orgánica de Municipalidades"*, puesto que los gobiernos locales promueven la adecuada prestación de los servicios, de manera sostenible y armónica, estando a que como parte de sus competencias de gestión se encuentra la regulación del *"tránsito, circulación y transporte público"* siempre que sea permitido por la ley y que se asegure el interés de los vecinos, la eficiencia y eficacia del servicio.

De otro lado, la implementación de ciclovías en la ciudad de Arequipa debía atañerse a lo descrito en el artículo 8° del Decreto Supremo n.° 011-2006-VIVIENDA, Norma Técnica GH.020 (*"Componentes de Diseño Urbano del Reglamento Nacional de Edificaciones"*), norma que contenía las dimensiones de las secciones de las vías locales principales y secundarias, así como también, a los literales a), b) y c) del artículo 4°, y, artículo 15° del Decreto Supremo n.° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial, norma a través de la cual se clasifica la red vial en redes nacionales, departamentales y vecinales, aspecto técnico que debía ser tomado en cuenta en el marco de la proyección y aprobación del expediente técnico a efectos de que las vías proyectadas para soportar la inclusión de ciclovías guarden coherencia técnica con los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) y su clasificador de rutas contenido en el artículo 1° y en el Anexo (Red Vial Nacional: Ruta PE-34 C, Red Vial Departamental o Regional: Ruta AR-116, y, Red Vial Vecinal o Rural: Ruta AR-748) del Decreto

Supremo n.° 011-2016-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC.

En adición a ello, su conducta soslayó los lineamientos dictados en la Sección n.° 2 (Planificación), Sección n.° 3 (Diseño y dimensionamiento), y, Sección n.° 4 (Operación y monitoreo) de la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, máxime que dicha norma se constituye como el cuerpo normativo matriz –aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones– dispuesto para la proyección e implementación de ciclovías a nivel nacional, las cuales deben enmarcarse dentro de criterios de *seguridad*, *directividad*, *coherencia*, *comodidad* y *atractividad*; siendo que, además, las ciclovías debían cumplir con los anchos mínimos establecidos que garanticen la no afectación de la seguridad de los usuarios, aspectos que no fueron tomados en cuenta en la proyección de dicha actividad, lo que devino en la aprobación de un expediente técnico con las precitadas falencias técnicas vinculadas, principalmente, con el trazo y tipología de la red ciclovial.

Así también, tanto la aprobación inicial como la modificación del expediente técnico de la actividad omitieron dar observancia a las disposiciones señaladas en el numeral 2 del Título V (Sistema Vial) de la Ordenanza Municipal n.° 961 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, *Aprobación del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025*, ello en cuanto a que determinadas vías de los distritos de Cerro Colorado y Yanahuara estaban comprendidas como vías expresas, esto a pesar de la imposibilidad técnica de incluir infraestructura ciclovial en este tipo de vías. De igual modo, soslayó el alcance del numeral 3.1 del artículo 3°, el artículo 4°, y los numerales 7.1 y 7.2 de la Ordenanza Municipal n.° 1183 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, *Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la Provincia de Arequipa*; dispositivos según los cuales para la implementación de ciclovías, además de contar con informes favorables del Sitransporte e IMPLA, debía de garantizarse la sección vial disponible, evitando se pierda la sección adecuada para el tráfico de vehículos motorizados, ello en el marco de la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa establecida en el artículo 1°, los numerales 3.1 y 3.2 del artículo 3° de la Ordenanza Municipal n.° 1191.

En tal marco, incumplió lo dispuesto en una de las funciones específicas asignadas al cargo de gerente de Centro Histórico y Zona Monumental de la Municipalidad Provincial de Arequipa, contenidas en el MOF de la Entidad, siendo esta: *"15) Otras que le asigne la Gerencia Municipal y que sean de su competencia"*; en atención a dicha función, incumplió las disposiciones dictadas por la Gerencia Municipal a través del Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020, mediante el cual dispuso que el titular de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental debía aprobar el expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa en atención a lo dispuesto por la *"Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado"*, aprobada por Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 del Ministerio de Transporte y Comunicaciones; y, asimismo, incumplió lo dispuesto en el Memorando n.° 431-2021-MPA/GM de 17 de marzo de 2021, conforme al cual la Gerencia Municipal le dispuso dar inicio a la ejecución del expediente técnico de la actividad, de acuerdo con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

De tal forma, tanto la aprobación primigenia como la modificación del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa efectuadas por el citado servidor a través de la emisión de la Resolución Gerencial n.° 001-2021-MPA/GCHZM y la Resolución Gerencial n.° 005-2021-MPA/GCHZM, respectivamente, debían de constreñirse, en principio, a los lineamientos señalados en la *"Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado"*, la cual fue aprobada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y, de

igual modo, atender a las disposiciones contenidas en la normativa general y específica detallada previamente; sin embargo, dichas resoluciones aprobaron expedientes técnicos con falencias técnicas en torno al trazo de la red ciclovial y la tipología de intervención ciclovial, situación que devino posteriormente en la paralización de la ejecución de dicho proyecto y, como correlato, la generación de obligaciones económico-contractuales a la entidad, prescindiendo con su actuar lo establecido en los incisos 5 y 6 del numeral 2.1 del artículo 2°, el numeral 13.1 del artículo 13° y el artículo 20° del Decreto Legislativo n.° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, dispositivos según los cuales el proceso presupuestario, además de ser eficaz, eficiente y de calidad, debe orientarse al logro de resultados en favor de la población.

Los hechos anteriormente expuestos configuran presunta responsabilidad administrativa funcional no sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría, derivada del deber incumplido y la relación de causalidad prevista en la normativa anteriormente señalada; asimismo, configuran presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la Entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, correspondiendo dar inicio del procedimiento administrativo a cargo de la Entidad y las acciones legales a cargo de las instancias competentes.

4. **Rubén Ricardo Lira Torres**, identificado con DNI n.° 29280295, Gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial durante el periodo 1 de diciembre de 2019 al 4 de enero de 2022, designado mediante la Resolución de Alcaldía n.° 931-2019-MPA de 29 de noviembre de 2019 y cesado mediante Resolución de Alcaldía n.° 01-2022-MPA de 4 de enero de 2022 **(Apéndice n.° 52)**, se le notificó el pliego de las desviación de cumplimiento en la casilla electrónica n.° 46184936, mediante la cédula de notificación n.° 004-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023, remitida a través de la cédula de notificación electrónica n.° 00000006-2023-CG/0353-02-009, con cargo de notificación de 9 de noviembre de 2023 **(Apéndice n.° 53)**, quien no presentó sus comentarios o aclaraciones al pliego de desviación de cumplimiento notificado.

   En su calidad de gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial de la Municipalidad Provincial de Arequipa, suscribió el Informe n.° 70-2021-MPA-GTUCV de 8 de febrero de 2021, mediante el cual puso en conocimiento del gerente de Centro Histórico y Zona Monumental su opinión favorable respecto del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa, pese a que dicho documento técnico no contaba con una correcta definición del trazo ni una adecuada tipología de intervención de las vías propuestas para la conformación de la red ciclovial a implementarse en la ciudad de Arequipa, máxime que, de acuerdo con el Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020, la Gerencia Municipal dispuso que la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, unidad orgánica de la que era titular, debía validar la propuesta final de dicha actividad.

   En atención a los hechos previamente descritos, el citado servidor, en su condición de gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial de la Municipalidad Provincial de Arequipa, soslayó lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 195° de la Constitución Política del Perú, dado que con la emisión de su opinión técnica favorable propició que la entidad lleve a cabo la prestación del servicio público (implementación de ciclovías en la ciudad de Arequipa) en armonía con las políticas y planes nacionales descritos, principalmente, las contenidas en el artículo 1° y en los incisos b) y c) del artículo 2° de la Ley n.° 29593, *"Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible"*, puesto que era de interés nacional el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible y seguro. Asimismo, la emisión de su informe se desentendió con el alcance del numeral 5.1 del artículo 5°, numeral 6.2 del artículo 6°, y literales a) y b) del artículo 10° de la Ley n.° 30936, *"Ley que*

promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible", la cual declaró de interés nacional y necesidad pública la adecuación progresiva, a nivel nacional, regional y local, de la infraestructura urbana y de transporte existente, para facilitar la utilización de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente que contribuye en la preservación del ambiente; en adición a ello, dicho cuerpo normativo dotó de responsabilidad a las autoridades competentes para gestionar la *interconectividad de las ciclovías* cuando estas involucrasen dos o más circunscripciones de gobiernos locales, tal como sucedía en las ciclovías que se proyectaron implementar en la ciudad de Arequipa, puesto que comprendían distritos tales como el Cercado, Yanahuara, Cerro Colorado, Miraflores, Mariano Melgar, José Luis Bustamante y Rivero, entre otros. En adición a ello, y en clave de desarrollo legal, su conducta restringió que la entidad cuente con una infraestructura ciclovial interconectada bajo condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad, conforme se establece en los numerales 19.1 y 19.2 del artículo 19° del 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 y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial.

En dicho correlato, soslayó los alcances del artículo 3°, el numeral 7.1 del artículo 7° y el inciso k) del numeral 17.1 del artículo 17° de la Ley n.° 27181, *"Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre"*, lo que restringió que la entidad cumpla con el mandato normativo relacionado con la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud en materia de transporte y tránsito terrestre, dado que la emisión de su opinión favorable inadvirtió la existencia de falencias técnicas en torno al trazo de la red ciclovial y su tipología de intervención ciclovial, opinión técnica que formó parte del sustento para la aprobación del expediente técnico de la actividad, la misma que posteriormente –en su fase de ejecución–, fue paralizada con motivo de las observaciones materiales identificadas por la sociedad civil, entidades públicas y privadas, así como por la propia entidad involucrada, máxime que, según dicho dispositivo legal, una de las competencias de gestión de la entidad era el mejoramiento de la infraestructura vial, *contrario sensu*, quedaba proscrita cualquier alteración que redujera la calidad de la misma; dicho aspecto guarda estricto correlato con lo establecido en los artículos IV y VIII, artículo 32°, e, inciso 2.2 del numeral 2 del artículo 73° de la Ley n.° 27972, *"Ley Orgánica de Municipalidades"*, puesto que los gobiernos locales promueven la adecuada prestación de los servicios, de manera sostenible y armónica, estando a que como parte de sus competencias de gestión se encuentra la regulación del *"tránsito, circulación y transporte público"* siempre que sea permitido por la ley y que se asegure el interés de los vecinos, la eficiencia y eficacia del servicio.

De otro lado, la implementación de ciclovías en la ciudad de Arequipa debía atañerse a lo descrito en el artículo 8° del Decreto Supremo n.° 011-2006-VIVIENDA, Norma Técnica GH.020 (*"Componentes de Diseño Urbano del Reglamento Nacional de Edificaciones"*), norma que contenía las dimensiones de las secciones de las vías locales principales y secundarias, así como también, a los literales a), b) y c) del artículo 4°, y, artículo 15° del Decreto Supremo n.° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial, norma que clasifica la red vial en redes nacionales, departamentales y vecinales, aspecto técnico que debía ser tomado en cuenta en el marco de la emisión de su opinión técnica favorable a efectos de que las vías proyectadas para soportar la inclusión de ciclovías guarden coherencia técnica con los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) y su clasificador de rutas contenido en el artículo 1° y en el Anexo (Red Vial Nacional: Ruta PE-34 C, Red Vial Departamental o Regional: Ruta AR-116, y, Red Vial Vecinal o Rural: Ruta AR-748) del Decreto Supremo n.° 011-2016-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC.

En adición a ello, su conducta soslayó los lineamientos dictados en la Sección n.° 2 (Planificación), Sección n.° 3 (Diseño y dimensionamiento), y, Sección n.° 4 (Operación y monitoreo) de la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, máxime que dicha norma se constituye como el cuerpo normativo matriz –aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones– dispuesto para la proyección e implementación de ciclovías a nivel nacional, las cuales deben enmarcarse dentro de criterios de *seguridad*, *directividad*, *coherencia*, *comodidad* y *atractividad*; siendo que, además, las ciclovías debían cumplir con los anchos mínimos establecidos que garanticen la no afectación de la seguridad de los usuarios, aspectos que no fueron tomados en cuenta en el Informe n.° 70-2021-MPA-GTUCV de 8 de febrero de 2021, mediante el cual otorgó su opinión técnica favorable del expediente técnico de la actividad para la implementación de ciclovías en Arequipa, puesto que, conforme se ha señalado previamente, dicho expediente presentaba falencias técnicas vinculadas, principalmente, con el trazo y tipología de la red ciclovial.

Así también, dicho informe omitió dar observancia a las disposiciones señaladas en el numeral 2 del Título V (Sistema Vial) de la Ordenanza Municipal n.° 961 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, *Aprobación del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025*, ello en cuanto a que determinadas vías de los distritos de Cerro Colorado y Yanahuara estaban comprendidas como vías expresas, esto a pesar de la imposibilidad técnica de incluir infraestructura ciclovial en este tipo de vías. De igual modo, soslayó el alcance del numeral 3.1 del artículo 3°, el artículo 4°, y los numerales 7.1 y 7.2 de la Ordenanza Municipal n.° 1183 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, *Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la Provincia de Arequipa*; dispositivos según los cuales para la implementación de ciclovías, además de contar con informes favorables del Sitransporte e IMPLA, debía de garantizarse la sección vial disponible, evitando se pierda la sección adecuada para el tráfico de vehículos motorizados, ello en el marco de la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa establecida en el artículo 1°, los numerales 3.1 y 3.2 del artículo 3° de la Ordenanza Municipal n.° 1191.

En tal marco, incumplió lo dispuesto en las funciones específicas asignadas al cargo de gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial de la Municipalidad Provincial de Arequipa, contenidas en el Manual de Organización y Funciones (MOF) de la Entidad, siendo estas: *"1) Planificar, programar, dirigir, supervisar y controlar las actividades relacionadas con el transporte urbano e interurbano de pasajeros en sus diferentes modalidades a nivel provincial; así como el uso especial de las vías en el ámbito provincial de Arequipa"*, y, *"19) Otras que le asigne la Gerencia Municipal y que sean de su competencia"*[150].

Con relación a la primera de ellas, dicho servidor estaba obligado funcionalmente a controlar las actividades vinculadas con el transporte urbano y el uso especial de vías en el ámbito de la provincia de Arequipa; en principio, es de precisar que el *"control"* está definido como: *"Comprobación, inspección, fiscalización, intervención"*[151]; asimismo, se entiende como aquella: *"Actividad desarrollada por las administraciones públicas consistente en la verificación y vigilancia del cumplimiento de la legislación o de las exigencias establecidas en autorizaciones, licencias, concesiones y otros actos (...)"*[152]; de tal forma, la emisión del Informe n.° 70-2021-MPA-GTUCV de 8 de febrero de 2021, mediante el cual otorgó su opinión técnica favorable del expediente técnico de la actividad para la implementación de ciclovías en Arequipa, debía de comprobar y/o verificar el cumplimiento de la normativa antes descrita a efectos de emitir un pronunciamiento

[150] El subrayado es nuestro.
[151] Diccionario de la Lengua Española.
[152] Diccionario Panhispánico del Español Jurídico.

objetivo y técnico que se alinee a los objetivos institucionales de la entidad, situación que no se verificó en la práctica dado que dicho informe dio validez técnica a un proyecto con deficiencias técnicas relacionadas con la definición del trazo y la tipología de intervención, tal como se ha descrito previamente.

Por otra parte, respecto a la segunda de las funciones antes citadas, vale decir: *"Otras que le asigne la Gerencia Municipal y que sean de su competencia"*, es de señalar que incumplió las disposiciones dictadas por la Gerencia Municipal a través del Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020, mediante el cual se dispuso que el gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial –de manera conjunta con la Gerencia de Desarrollo Urbano– y en forma coordinada con la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental debía validar la propuesta final del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en la ciudad de Arequipa, ello en atención a lo dispuesto por la *"Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado"*, aprobada por Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, aspecto que no se evidenció en la práctica en tanto que, tal como fue mencionado anteriormente, el informe mediante el cual emitió opinión técnica favorable al expediente técnico de la actividad para la implementación de ciclovías en Arequipa contenía falencias técnicas, las cuales se evidenciaron posteriormente en la práctica a razón de la paralización de la ejecución de dicho proyecto.

Los hechos anteriormente expuestos configuran presunta responsabilidad administrativa funcional no sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría, derivada del deber incumplido y la relación de causalidad prevista en la normativa anteriormente señalada; asimismo, configuran presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la Entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, correspondiendo dar inicio del procedimiento administrativo a cargo de la Entidad y las acciones legales a cargo de las instancias competentes.

5. **Analía Jeaneth Parisaca Vargas**, identificado con DNI n.° 29669517, Gerenta de Desarrollo Urbano durante el periodo de 23 de febrero de 2021 al 15 de setiembre de 2021, designado mediante Resolución de Alcaldía n.° 68-2021-MPA de 23 de febrero de 2021 y cesado mediante Resolución de Alcaldía n.° 449-2021-MPA de 6 de septiembre de 2021 **(Apéndice n.° 52)**, se le notificó el pliego de las desviación de cumplimiento en la casilla electrónica n.° 46184936, mediante la cédula de notificación n.° 005-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023, remitida a través de la cédula de notificación electrónica n.° 00000007-2023-CG/0353-02-009, con cargo de notificación de 9 de noviembre de 2023 **(Apéndice n.° 53)**, quien no presentó sus comentarios o aclaraciones al pliego de desviación de cumplimiento notificado.

   En su calidad de gerenta de Desarrollo Urbano de la Entidad, durante su periodo de gestión del 23 de febrero de 2021 al 15 de septiembre de 2021, suscribió el Memorando n.° 488-2021-MPA/GDU de 5 de marzo de 2021, mediante el cual puso en conocimiento del gerente de Centro Histórico y Zona Monumental su opinión favorable respecto del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa, pese a que dicho documento técnico no contaba con una correcta definición del trazo ni una adecuada tipología de intervención de las vías propuestas para la conformación de la red ciclovial a implementarse en la ciudad de Arequipa, máxime que, de acuerdo con el Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020, la Gerencia Municipal dispuso que la Gerencia de Desarrollo Urbano, unidad orgánica de la que era titular, debía validar la propuesta final de dicha actividad.

En atención a los hechos previamente descritos, la citada servidora, en su condición de gerenta de Desarrollo Urbano de la Municipalidad Provincial de Arequipa, soslayó lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 195° de la Constitución Política del Perú, dado que con la emisión de su opinión técnica favorable propició que la entidad lleve a cabo la prestación del servicio público (implementación de ciclovías en la ciudad de Arequipa) en armonía con las políticas y planes nacionales descritos, principalmente, las contenidas en el artículo 1° y en los incisos b) y c) del artículo 2° de la Ley n.° 29593, *"Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible"*, puesto que era de interés nacional el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible y seguro; dichos aspectos guardan estricto correlato con lo establecido en los artículos IV y VIII, artículo 32°, e, inciso 2.2 del numeral 2 del artículo 73° de la Ley n.° 27972, *"Ley Orgánica de Municipalidades"*, puesto que los gobiernos locales promueven la adecuada prestación de los servicios, de manera sostenible y armónica, estando a que como parte de sus competencias de gestión se encuentra la regulación del *"tránsito, circulación y transporte público"* siempre que sea permitido por la ley y que se asegure el interés de los vecinos, la eficiencia y eficacia del servicio.

Asimismo, la emisión de su memorando se desentendió con el alcance del numeral 5.1 del artículo 5°, numeral 6.2 del artículo 6°, y literales a) y b) del artículo 10° de la Ley n.° 30936, *"Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible"*, la cual declaró de interés nacional y necesidad pública la adecuación progresiva, a nivel nacional, regional y local, de la infraestructura urbana y de transporte existente, para facilitar la utilización de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente que contribuye en la preservación del ambiente; en adición a ello, dicho cuerpo normativo dotó de responsabilidad a las autoridades competentes para gestionar la *interconectividad de las ciclovías* cuando estas involucrasen dos o más circunscripciones de gobiernos locales, tal como sucedía en las ciclovías que se proyectaron implementar en la ciudad de Arequipa, puesto que comprendían distritos tales como el Cercado, Yanahuara, Cerro Colorado, Miraflores, Mariano Melgar, José Luis Bustamante y Rivero, entre otros. En adición a ello, y en clave de desarrollo legal, su conducta restringió que la entidad cuente con una infraestructura ciclovial interconectada bajo condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad, conforme se establece en los numerales 19.1 y 19.2 del artículo 19° del 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 y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial.

De otro lado, la implementación de ciclovías en la ciudad de Arequipa debía atañerse a lo descrito en el artículo 8° del Decreto Supremo n.° 011-2006-VIVIENDA, Norma Técnica GH.020 (*"Componentes de Diseño Urbano del Reglamento Nacional de Edificaciones"*), norma que contenía las dimensiones de las secciones de las vías locales principales y secundarias, siendo que la emisión de su opinión técnica favorable –a través del Memorando n.° 488-2021-MPA/GDU de 5 de marzo de 2021– para la aprobación del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa debia conducirse, además, de acuerdo con los lineamientos señalados en la Sección n.° 2 (Planificación), Sección n.° 3 (Diseño y dimensionamiento), y, Sección n.° 4 (Operación y monitoreo) de la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, máxime que dicha norma se constituye como el cuerpo normativo matriz –aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones– dispuesto para la proyección e implementación de ciclovías a nivel nacional, las cuales deben enmarcarse dentro de criterios de *seguridad*, *directividad*, *coherencia*, *comodidad* y *atractividad*; siendo que, además, las ciclovías debían cumplir con los anchos mínimos establecidos que garanticen la no afectación de la seguridad de los usuarios, aspectos que no fueron tomados en cuenta en dicho memorando,

mediante el cual otorgó su opinión técnica favorable, puesto que, conforme se ha señalado previamente, dicho expediente presentaba falencias técnicas vinculadas, principalmente, con el trazo y tipología de la red ciclovial.

Así también, el precitado memorando omitió dar observancia a las disposiciones señaladas en el numeral 2 del Título V (Sistema Vial) de la Ordenanza Municipal n.° 961 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, *Aprobación del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025*, ello en cuanto a que determinadas vías de los distritos de Cerro Colorado y Yanahuara estaban comprendidas como vías expresas, esto a pesar de la imposibilidad técnica de incluir infraestructura ciclovial en este tipo de vías. De igual modo, soslayó el alcance del numeral 3.1 del artículo 3°, el artículo 4°, y los numerales 7.1 y 7.2 de la Ordenanza Municipal n.° 1183 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, *Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la Provincia de Arequipa*; dispositivos según los cuales para la implementación de ciclovías, además de contar con informes favorables del Sitransporte e IMPLA, debía de garantizarse la sección vial disponible, evitando se pierda la sección adecuada para el tráfico de vehículos motorizados, ello en el marco de la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa establecida en el artículo 1°, los numerales 3.1 y 3.2 del artículo 3° de la Ordenanza Municipal n.° 1191.

En tal marco, inobservó el cumplimiento de las funciones específicas asignadas al cargo de gerenta de Desarrollo Urbano de la Municipalidad Provincial de Arequipa, contenidas en el MOF de la Entidad, siendo estas: *"4) Dirigir, monitorear, controlar el proceso de desarrollo urbano a través del Plan de Acondicionamiento Territorial, Plan de Desarrollo Urbano, y Plan de Desarrollo de Asentamientos Humanos"*, y, *"15) Otras que le asigne la Gerencia Municipal y que sean de su competencia"*[153].

Al respecto, la primera de dichas funciones conminaba funcionalmente a la citada servidora al control del proceso de desarrollo urbano de acuerdo al Plan de Desarrollo Urbano (que, para el caso concreto, recae en el Plan de Desarrollo Metropolitano); en principio, es de precisar que el *"control"* está definido como: *"Comprobación, inspección, fiscalización, intervención"*[154]; asimismo, se entiende como aquella: *"Actividad desarrollada por las administraciones públicas consistente en la verificación y vigilancia del cumplimiento de la legislación o de las exigencias establecidas en autorizaciones, licencias, concesiones y otros actos (...)"*[155]; es en ese sentido que el Memorando n.° 488-2021-MPA/GDU de 5 de marzo de 2021, mediante el cual otorgó su opinión técnica favorable del expediente técnico de la actividad para la implementación de ciclovías en Arequipa, debia de comprobar y/o verificar el cumplimiento de la normativa antes descrita a efectos de emitir un pronunciamiento objetivo y técnico que se alinee a los objetivos institucionales de la entidad, situación que no se verificó en la práctica dado que dicho informe dio validez técnica a un proyecto con deficiencias técnicas relacionadas con la definición del trazo y la tipología de intervención, tal como se ha descrito previamente.

De otro lado, respecto a la segunda de las funciones antes citadas, vale decir: *"Otras que le asigne la Gerencia Municipal y que sean de su competencia"*, es de señalar que la citada servidora incumplió acatar las disposiciones dictadas por la Gerencia Municipal a través del Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020, mediante el cual dispuso que la Gerencia de Desarrollo Urbano –de manera conjunta con el gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial– y en forma coordinada con la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental debía validar la

[153] El subrayado es nuestro.
[154] Diccionario de la Lengua Española.
[155] Diccionario Panhispánico del Español Jurídico.

propuesta final del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en la ciudad de Arequipa, ello en atención a lo dispuesto por la *"Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado"*, aprobada por Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02 del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, aspecto que no se evidenció en la práctica en tanto que, tal como fue mencionado anteriormente, el memorando mediante el cual emitió opinión técnica favorable al expediente técnico de la actividad para la implementación de ciclovías en Arequipa contenía falencias técnicas, las cuales se evidenciaron posteriormente en la práctica a razón de la paralización de la ejecución de dicho proyecto.

Los hechos anteriormente expuestos configuran presunta responsabilidad administrativa funcional no sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría, derivada del deber incumplido y la relación de causalidad prevista en la normativa anteriormente señalada; asimismo, configuran presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la Entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, correspondiendo dar inicio del procedimiento administrativo a cargo de la Entidad y las acciones legales a cargo de las instancias competentes.

6. **Julio César Aspilcueta Barbachán**, identificado con DNI n.° 29392813, Coordinador de Planificación y Gestión Urbana de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental durante el periodo de 31 de mayo de 2019 a la fecha, conforme Contrato administrativo de servicios n.° 100-2019-MPA de 31 de mayo de 2019 **(Apéndice n.° 52)**, se le notificó el pliego de las desviación de cumplimiento en la casilla electrónica n.° 46184936, mediante la cédula de notificación n.° 006-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023, remitida a través de la cédula de notificación electrónica n.° 00000008-2023-CG/0353-02-009, con cargo de notificación de 9 de noviembre de 2023 **(Apéndice n.° 53)**, quien presentó sus comentarios o aclaraciones mediante carta n.° 002-2023-JAB de 16 de noviembre de 2023.

   En su calidad de coordinador de Planificación y Gestión Urbana de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental de la Municipalidad Provincial de Arequipa, durante su período de gestión del 31 de mayo de 2019 a la fecha, suscribió el Informe n.° 048-2020/MPA/GCHZM-JAB de 10 de diciembre de 2020, mediante el cual informó al gerente de Centro Histórico y Zona Monumental que el expediente técnico de la actividad fue revisado y culminado en su totalidad, pese a que dicho documento técnico no contaba con una correcta definición del trazo ni una adecuada tipología de intervención de las vías propuestas para la conformación de la red ciclovial a implementarse en la ciudad de Arequipa.

   Asimismo, suscribió el Informe n.° 008-2021/MPA/GCHZM-JAB de 28 de enero de 2021, mediante el cual puso en conocimiento del gerente de Centro Histórico y Zona Monumental que la implementación de la red de ciclovías temporales no afectaría el sistema de transporte público, esto pese a que, previamente, el gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial –mediante Informe n.° 21-2021-MPA-GTUCV de 14 de enero de 2021– formulara observaciones a dicha actividad con relación a la afectación del tránsito vehicular que soportarían determinadas vías que estaban proyectadas a ser incorporadas dentro de dicha red.

   De igual modo, suscribió el Informe n.° 014-2021/MPA/GCHZM-JAB de 23 de febrero de 2021, por medio del cual puso en conocimiento del gerente de Centro Histórico y Zona Monumental que el expediente técnico de la actividad para la implementación de ciclovías en la ciudad de Arequipa contaba, a esa fecha, con toda la validación técnica para su aprobación; sin embargo, aún no se contaba con el pronunciamiento técnico de la Gerencia de Desarrollo Urbano, unidad orgánica que, según el Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020, debía emitir la validación técnica correspondiente a la propuesta final de la citada actividad.

Por otra parte, en el marco de la modificación del expediente técnico de la actividad, suscribió el Informe n.° 051-2021/MPA/GCHZM-JAB de 17 de junio de 2021, mediante el cual puso en conocimiento del gerente de Centro Histórico y Zona Monumental su opinión favorable a la propuesta de dicha modificación (la cual fue postulada por el residente y aprobada por el supervisor), precisando que esta había sido sustentada adecuadamente en base a criterios técnicos; sin embargo, el expediente modificado contenía falencias técnicas en cuanto a la definición del trazo, no contaba con la totalidad de las opiniones técnicas requeridas, y, asimismo, el espacio vehicular se redujo a dimensiones menores a lo mínimo permitido por la Guía, afectando con ello, la circulación del servicio motorizado público y privado.

En atención a los hechos previamente descritos, el citado servidor, en su condición de coordinador de Planificación y Gestión Urbana de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental de la Municipalidad Provincial de Arequipa, soslayó lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 195° de la Constitución Política del Perú, dado que con su conducta limitó que la entidad lleve a cabo la prestación del servicio público (implementación de ciclovías en la ciudad de Arequipa) en armonía con las políticas y planes nacionales descritos, principalmente, las contenidas en el artículo 1° y en los incisos b) y c) del artículo 2° de la Ley n.° 29593, *"Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible"*, puesto que era de interés nacional el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible y seguro.

Asimismo, inobservó lo dispuesto en el numeral 5.1 del artículo 5°, numeral 6.2 del artículo 6°, y literales a) y b) del artículo 10° de la Ley n.° 30936, *"Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible"*, norma que declaró de interés nacional y necesidad pública la adecuación progresiva, a nivel nacional, regional y local, de la infraestructura urbana y de transporte existente, para facilitar la utilización de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente que contribuye en la preservación del ambiente; en adición a ello, dicho cuerpo normativo dotó de responsabilidad a las autoridades competentes para gestionar la *interconectividad de las ciclovías* cuando estas involucrasen dos o más circunscripciones de gobiernos locales, tal como sucedía en las ciclovías que se proyectaron implementar en la ciudad de Arequipa, puesto que comprendían distritos tales como el Cercado, Yanahuara, Cerro Colorado, Miraflores, Mariano Melgar, José Luis Bustamante y Rivero, entre otros. En adición a ello, y en clave de desarrollo legal, su conducta restringió que la entidad cuente con una infraestructura ciclovial interconectada bajo condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad, conforme se establece en los numerales 19.1 y 19.2 del artículo 19° del 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 y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial.

En dicho correlato, soslayó los alcances del artículo 3°, el numeral 7.1 del artículo 7° y el inciso k) del numeral 17.1 del artículo 17° de la Ley n.° 27181, *"Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre"*, lo que restringió que la entidad cumpla con el mandato normativo relacionado con la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud en materia de transporte y tránsito terrestre, dado la emisión de sus informes técnicos en el marco de la aprobación primigenia y modificación del expediente técnico de la actividad para la implementación de ciclovías en Arequipa se efectuaron inadvirtiendo que el proyecto presentaba falencias técnicas en torno al trazo de la red ciclovial y su tipología de intervención ciclovial, proyecto que fue posteriormente paralizado con motivo de las observaciones materiales identificadas por la sociedad civil, entidades públicas y privadas, así como por la propia entidad

involucrada, máxime que, según dicho dispositivo legal, una de las competencias de gestión de la entidad era el mejoramiento de la infraestructura vial, *contrario sensu*, quedaba proscrita cualquier alteración que redujera la calidad de la misma; dicho aspecto guarda estricto correlato con lo establecido en los artículos IV y VIII, artículo 32°, e, inciso 2.2 del numeral 2 del artículo 73° de la Ley n.° 27972, *"Ley Orgánica de Municipalidades"*, puesto que los gobiernos locales promueven la adecuada prestación de los servicios, de manera sostenible y armónica, estando a que como parte de sus competencias de gestión se encuentra la regulación del *"tránsito, circulación y transporte público"* siempre que sea permitido por la ley y que se asegure el interés de los vecinos, la eficiencia y eficacia del servicio.

De otro lado, la implementación de ciclovías en la ciudad de Arequipa debía atañerse a lo descrito en el artículo 8° del Decreto Supremo n.° 011-2006-VIVIENDA, Norma Técnica GH.020 (*"Componentes de Diseño Urbano del Reglamento Nacional de Edificaciones"*), norma que contenía las dimensiones de las secciones de las vías locales principales y secundarias, así como también, a los literales a), b) y c) del artículo 4°, y, artículo 15° del Decreto Supremo n.° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial, norma a través de la cual se clasifica la red vial en redes nacionales, departamentales y vecinales, aspecto técnico que debía ser tomado en cuenta en el marco de la elaboración del expediente técnico a efectos de que las vías proyectadas para soportar la inclusión de ciclovías guarden coherencia técnica con los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) y su clasificador de rutas contenido en el artículo 1°, y en el Anexo (Red Vial Nacional: Ruta PE-34 C, Red Vial Departamental o Regional: Ruta AR-116, y, Red Vial Vecinal o Rural: Ruta AR-748) del Decreto Supremo n.° 011-2016-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC.

En adición a ello, su conducta soslayó los lineamientos dictados en la Sección n.° 2 (Planificación), Sección n.° 3 (Diseño y dimensionamiento), y, Sección n.° 4 (Operación y monitoreo) de la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, máxime que dicha norma se constituye como el cuerpo normativo matriz –aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones– dispuesto para la proyección e implementación de ciclovías a nivel nacional, las cuales deben enmarcarse dentro de criterios de *seguridad*, *directividad*, *coherencia*, *comodidad* y *atractividad*; siendo que, además, las ciclovías debían cumplir con los anchos mínimos establecidos que garanticen la no afectación de la seguridad de los usuarios, aspectos que no fueron tomados en cuenta en la emisión de sus informes técnicos en el marco de la aprobación primigenia y modificación del expediente técnico de la actividad para la implementación de ciclovías en Arequipa, actuaciones que devinieron en la aprobación de un expediente técnico, y su modificatoria, con las precitadas falencias técnicas vinculadas, principalmente, con el trazo y tipología de la red ciclovial.

Así también, la emisión de tales informes técnicos omitieron dar observancia a las disposiciones señaladas en el numeral 2 del Título V (Sistema Vial) de la Ordenanza Municipal n.° 961 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, *Aprobación del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025*, ello en cuanto a que determinadas vías de los distritos de Cerro Colorado y Yanahuara estaban comprendidas como vías expresas, esto a pesar de la imposibilidad técnica de incluir infraestructura ciclovial en este tipo de vías. De igual modo, soslayó el alcance del numeral 3.1 del artículo 3°, el artículo 4°, y los numerales 7.1 y 7.2 de la Ordenanza Municipal n.° 1183 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, *Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la Provincia de Arequipa*; dispositivos según los cuales para la implementación de ciclovías, además de contar con informes favorables del Sitransporte e IMPLA, debía de garantizarse la sección vial disponible, evitando se pierda la

sección adecuada para el tráfico de vehículos motorizados, ello en el marco de la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa establecida en el artículo 1°, los numerales 3.1 y 3.2 del artículo 3° de la Ordenanza Municipal n.° 1191.

En tal marco, inobservó el cumplimiento de las funciones asignadas al cargo de coordinador de Planificación y Gestión Urbana de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental de la Municipalidad Provincial de Arequipa, contenidas en el numeral III (Características del puesto y/o cargo) del *"Proceso CAS n.° 001-2019-MPA, Bases para la selección de personal bajo el régimen especial de contratación administrativa de servicios CAS. Especialista en preservación de patrimonio histórico para el área de Planificación y Gestión Urbana"*, siendo esta: *"Otras actividades designadas por la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental"*[156]; en atención a esta última función, y, omitiendo la normativa sobre la materia, soslayó el alcance de la disposición dictada por el gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, quien, mediante Proveído n.° 001414-2020-MPA/GCHZM.wapb de 7 de diciembre de 2020, le solicitó proporcione la propuesta final (con planos, detalles constructivos, presupuestos, etc.) para efectos de ser validada por la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial y la Gerencia de Desarrollo Urbano; en ese mismo sentido, con la emisión del Informe n.° 051-2021/MPA/GCHZM-JAB de 17 de junio de 2021, opinó favorablemente con relación a la modificación del expediente técnico de la actividad (postulada por el residente y aprobada por el supervisor), precisando que esta había sido sustentada adecuadamente en base a criterios técnicos; sin embargo, el expediente modificado contenía falencias técnicas en cuanto a la definición del trazo y la tipología de intervención de las vías que soportarían la inclusión de infraestructura ciclovial.

Los hechos anteriormente expuestos configuran presunta responsabilidad administrativa funcional no sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría, derivada del deber incumplido y la relación de causalidad prevista en la normativa anteriormente señalada; asimismo, configuran presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la Entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, correspondiendo dar inicio del procedimiento administrativo a cargo de la Entidad y las acciones legales a cargo de las instancias competentes.

7. **Mauricio Daniel Meza Escobedo**, identificado con DNI n.° 29602767, Abogado de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental durante el periodo de 4 de diciembre de 2020 al 28 de setiembre de 2021 conforme Memorando n.° 1414-2020-MPA/SGRH de 4 de diciembre de 2020 y memorando n.° 909-2021-MPA/SGRH de 28 de setiembre de 2021 **(Apéndice n.° 52)**, se le notificó el pliego de las desviación de cumplimiento en la casilla electrónica n.° 29602767, mediante la cédula de notificación n.° 007-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023, remitida a través de la cédula de notificación electrónica n.° 00000009-2023-CG/0353-02-009, con cargo de notificación de 9 de noviembre de 2023 **(Apéndice n.° 53)**, quien presentó sus comentarios o aclaraciones mediante documento sin número de 21 de noviembre de 2023.

   En su calidad de abogado de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental de la Entidad, suscribió el Informe Legal n.° 003-2021-MPA/GCHZM/mdme de 18 de junio de 2021, mediante el cual opinó declarar factible la aprobación de la modificación del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en Arequipa, sin embargo, su análisis y valoración jurídica se sustentó en la Directiva n.° 003-2020-MPA/GPPR/SGR, *"Normas para la ejecución y supervisión de obras en la modalidad de ejecución presupuestal directa en la Municipalidad Provincial de Arequipa"*, aprobada mediante Resolución Gerencial n.° 348-2020-MPA/GM de 11

[156] El subrayado es nuestro.

de junio de 2020, siendo que esta norma no regulaba la ejecución de fichas de actividad, sino la ejecución de obras por administración directa; asimismo, dicha opinión favorable prescindió de los pronunciamientos técnicos de la Gerencia de Desarrollo Urbano y de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, unidad orgánicas que debían validar la propuesta final del expediente técnico de la actividad, ello en atención a lo dispuesto por la Gerencia Municipal a través del Memorando
n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020.

En atención a los hechos previamente descritos, el citado servidor, en su condición de abogado de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental de la Municipalidad Provincial de Arequipa, soslayó dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo VIII de la Ley n.° 27972, *"Ley Orgánica de Municipalidades"*, dado que los servidores que componen los gobiernos locales están sujetos al cumplimiento de la normativa general y específica que regulan las actividades y funcionamiento de la entidad, por tanto, la opinión legal emitida en mérito a la aprobación de la modificación del expediente técnico de la actividad para la implementación de ciclovías en Arequipa debió guiarse, principalmente, en torno al Memorando n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020, mediante el cual la Gerencia Municipal estableció que para efectos de aprobar la propuesta final debía contarse, previamente, con la opinión técnica favorable de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, y, la Gerencia de Desarrollo Urbano; sin embargo, prescindiendo de las mismas, emitió el Informe Legal n.° 003-2021-MPA/GCHZM/mdme de 18 de junio de 2021, el cual, a su vez, trajo a colación la Directiva n.° 003-2020-MPA/GPPR/SGR, *"Normas para la ejecución y supervisión de obras en la modalidad de ejecución presupuestal directa en la Municipalidad Provincial de Arequipa"*[157], siendo que esta norma no regulaba la ejecución de fichas de actividad, sino la ejecución de obras por administración directa.

En tal marco, incumplió lo dispuesto en el Memorando n.° 1441-2020-MPA/SGRH de 4 de diciembre de 2020, conforme al cual la Subgerencia de Recursos Humanos de la Municipalidad Provincial de Arequipa dispuso la rotación de Mauricio Daniel Meza Escobedo a la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, la misma que le asignaría funciones; así, mediante Cargo n.° 000240-2021-MPA/GCHZM de 17 de junio de 2021, César Pierre Berríos Claverías, gerente de Centro Histórico y Zona Monumental, le remitió el expediente técnico de la actividad para el trámite correspondiente, siendo que, al día siguiente el citado servidor emitió el Informe Legal n.° 003-2021-MPA/GCHZM/mdme de 18 de junio de 2021, el cual contenía las falencias administrativas antes descritas, omitiendo con ello su deber de diligencia en el desempeño de sus funciones.

Los hechos anteriormente expuestos configuran presunta responsabilidad administrativa funcional no sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría, derivada del deber incumplido y la relación de causalidad prevista en la normativa sobre la materia, debiendo ser comunicado a la entidad para el trámite correspondiente.

8. **Enrique Abraham Rodríguez Chicata**, identificado con DNI n.° 29726682, supervisor de la ejecucion del expediente técnico de la actividad durante el periodo de 3 de junio de 2021 al 10 de junio de 2022 conforme Orden de servicios n.° 01368-2021 de 3 de junio de 2021 y asiento n.° 50 de la supervisión de 10 de junio de 2022 **(Apéndice n.° 52)**, se le notificó el pliego de las desviación de cumplimiento en la casilla electrónica n.° 29726682, mediante la cédula de notificación n.° 008-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023, remitida a través de la cédula de notificación electrónica n.° 000000010-2023-CG/0353-02-009, con cargo

[157] Aprobada mediante Resolución Gerencial n.° 348-2020-MPA/GM de 11 de junio de 2020.

de notificación de 9 de noviembre de 2023 **(Apéndice n.° 53)**, quien presentó sus comentarios o aclaraciones mediante carta n.° 003-2023-EARCH de 24 de noviembre de 2023.

En su condición de supervisor de la ejecución del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red ciclovial en la ciudad de Arequipa suscribió del Informe n.° 001-2021-MPA/GCHyZM-EARCH, presentado el 7 de junio de 2021 por mesa de partes de la entidad, por medio del cual puso en conocimiento del gerente de Centro Histórico y Zona Monumental el Informe n.° 001-2021-MPA/GCHyZM-JJCD (elaborado por el residente de la actividad) que contenía la propuesta de modificación del trazo inicial de ciclovías, propuesta que, luego de la revisión solicitada por el residente, fue aprobada posteriormente mediante Informe n.° 002-2021-MPA/GCHyZM-EARCH, documento presentado el 15 de junio de 2021 por mesa de partes de la Municipalidad Provincial de Arequipa, esto sin considerar que dicha modificación no contaba con una correcta definición del trazo, no contaba con la totalidad de las opiniones técnicas requeridas y el espacio vehicular se redujo a dimensiones menores a lo mínimo permitido por la Guía.

En atención a los hechos previamente descritos, el citado supervisor inobservó lo dispuesto en el numeral 5.1 del artículo 5°, numeral 6.2 del artículo 6°, y literales a) y b) del artículo 10° de la Ley n.° 30936, *"Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible"*, norma que declaró de interés nacional y necesidad pública la adecuación progresiva, a nivel nacional, regional y local, de la infraestructura urbana y de transporte existente, para facilitar la utilización de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente que contribuye en la preservación del ambiente; en adición a ello, dicho cuerpo normativo dotó de responsabilidad a las autoridades competentes para gestionar la *interconectividad de las ciclovías* cuando estas involucrasen dos o más circunscripciones de gobiernos locales, tal como sucedía en las ciclovías que se proyectaron implementar en la ciudad de Arequipa, puesto que comprendían distritos tales como el Cercado, Yanahuara, Cerro Colorado, Miraflores, Mariano Melgar, José Luis Bustamante y Rivero, entre otros. En adición a ello, y en clave de desarrollo legal, su conducta restringió que la entidad cuente con una infraestructura ciclovial interconectada bajo condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad, conforme se establece en los numerales 19.1 y 19.2 del artículo 19° del 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 y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial; todo ello en correlato de lo establecido en el artículo 1° y en los incisos b) y c) del artículo 2° de la Ley n.° 29593, *"Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible"*.

De otro lado, la implementación de ciclovías en la ciudad de Arequipa debía atañerse a lo descrito en el artículo 8° del Decreto Supremo n.° 011-2006-VIVIENDA, Norma Técnica GH.020 (*"Componentes de Diseño Urbano del Reglamento Nacional de Edificaciones"*), norma que contenía las dimensiones de las secciones de las vías locales principales y secundarias, así como también, a los literales a), b) y c) del artículo 4°, y, artículo 15° del Decreto Supremo n.° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial, norma a través de la cual se clasifica la red vial en redes nacionales, departamentales y vecinales, aspecto técnico que debía ser tomado en cuenta en el marco de la modificación del expediente técnico de la actividad a efectos de que las vías proyectadas para soportar la inclusión de ciclovías guarden coherencia técnica con los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) y su clasificador de rutas contenido en el artículo 1° y en el Anexo (Red Vial Nacional: Ruta PE-34 C, Red Vial Departamental o Regional: Ruta AR-116, y, Red Vial Vecinal o Rural: Ruta AR-748) del Decreto

Supremo n.° 011-2016-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC.

En adición a ello, su conducta soslayó los lineamientos dictados en la Sección n.° 2 (Planificación), Sección n.° 3 (Diseño y dimensionamiento), y, Sección n.° 4 (Operación y monitoreo) de la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, máxime que dicha norma se constituye como el cuerpo normativo matriz –aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones– dispuesto para la proyección e implementación de ciclovías a nivel nacional, las cuales deben enmarcarse dentro de criterios de *seguridad*, *directividad*, *coherencia*, *comodidad* y *atractividad*; siendo que, además, las ciclovías debían cumplir con los anchos mínimos establecidos que garanticen la no afectación de la seguridad de los usuarios, aspectos que no fueron tomados en cuenta en la emisión de sus informes enmarcados en la modificación del expediente técnico de la actividad para la implementación de ciclovías en Arequipa, actuaciones que devinieron en la aprobación de la modificación de dicho expediente, el cual presentaba falencias técnicas vinculadas, principalmente, con el trazo; así como, considerar reducción de espacio vehicular en vías de sección transversal insuficiente.

De igual modo, soslayó el alcance del numeral 3.1 del artículo 3°, el artículo 4°, y los numerales 7.1 y 7.2 de la Ordenanza Municipal n.° 1183 de la Municipalidad Provincial de Arequipa, *Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la Provincia de Arequipa*; dispositivos según los cuales para la implementación de ciclovías, además de contar con informes favorables de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, el Sitransporte e IMPLA, debía de garantizarse la sección vial disponible, evitando se pierda la sección adecuada para el tráfico de vehículos motorizados, ello en el marco de la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa establecida en el artículo 1°, los numerales 3.1 y 3.2 del artículo 3° de la Ordenanza Municipal n.° 1191.

En tal marco, inobservó el cumplimiento de sus obligaciones como supervisor de la ejecución del expediente técnico de la actividad para la implementación de la red de ciclovías en Arequipa, contenidas en el numeral 5 (Servicios a realizar) de la Orden de Servicio n.° 01368-2021 de 3 de junio de 2021 ("Contratación del servicio de un supervisor para la ejecución de la actividad: Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado – Municipalidad Provincial de Arequipa"), siendo estas: *"Supervisar la ejecución de la actividad, en sus aspectos técnicos-económicos-administrativos, con sujeción a lo dispuesto por: El Expediente Técnico de la actividad / Lo dispuesto en la Guía de Implementación de Sistema de Transporte Sostenible no Motorizado, y Las buenas prácticas (...)"*; *"De los Informes: Revisar el expediente técnico de la actividad"*; *"Aprobar modificaciones de trazo en el proceso de ejecución de la actividad"*; y, *"Otras funciones que sea asignado por la Gerencia del Centro Histórico y Zona Monumental"*.

Al respecto, conforme a las funciones descritas, el citado supervisor tenía la obligación de llevar a cabo la supervisión[158] técnica de la ejecución del expediente técnico de la actividad, así como la revisión del mismo, ello en atención a lo señalado en la *"Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado"*, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02, máxime que, además, tenía la función de aprobación de las modificaciones del trazo en el proceso de ejecución de tal actividad, y otras que le dispusiera la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental; de tal forma, tanto la emisión del Informe n.° 001-2021-

[158] De acuerdo al Diccionario de la Lengua Española, el término *"supervisar"* está definido como: *"Ejercer la inspección superior en trabajos realizados por otros"*.

MPA/GCHyZM-EARCH, mediante el cual puso en conocimiento del gerente de Centro Histórico y Zona Monumental la propuesta de modificación planteada por el residente, así como la emisión del Informe n.° 002-2021-MPA/GCHyZM-EARCH, mediante el cual aprobó la modificación del expediente técnico primigenio, debía constreñirse, en principio, a los lineamientos señalados en la referida Guía, sin desdecir la observancia de las disposiciones establecidas en la normativa general y específica antes señalada, siendo que dicho acto aprobatorio posteriormente sería validado por la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, a razón de la relación funcional establecida con dicha unidad orgánica de acuerdo con las obligaciones establecidas en su orden de servicio.

Los hechos anteriormente expuestos configuran presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la Entidad que no puede ser recuperado por la vía administrativa, correspondiendo dar inicio a las acciones legales a cargo de las instancias competentes.

IV. ARGUMENTOS JURÍDICOS

- Los argumentos jurídicos por presunta responsabilidad administrativa no sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría, de la observación: "Expediente técnico de la actividad para la implementación de red ciclovial en la provincia de Arequipa y su modificación, no contó con la totalidad de opiniones técnicas exigidas, incorporó en el trazo de la red ciclovial a vías expresas y carreteras en las que se prohíbe el tránsito de bicicletas, agregó tipología de intervención ciclovial segregada en vías compartidas del centro histórico y zona monumental, consideró reducir el espacio vehicular en vías de sección transversal insuficiente y los tramos viables restantes del trazo de la red ciclovial, no garantizaron la coherencia necesaria para establecer una red ciclovial, lo que generó perjuicio económico a la entidad al asumir obligaciones contractuales ascendentes a S/ 727 133,17", están desarrollados en el **Apéndice n.° 2** del Informe de Auditoría.

- Los argumentos jurídicos por presunta responsabilidad civil de la observación "Expediente técnico de la actividad para la implementación de red ciclovial en la provincia de Arequipa y su modificación, no contó con la totalidad de opiniones técnicas exigidas, incorporó en el trazo de la red ciclovial a vías expresas y carreteras en las que se prohíbe el tránsito de bicicletas, agregó tipología de intervención ciclovial segregada en vías compartidas del centro histórico y zona monumental, consideró reducir el espacio vehicular en vías de sección transversal insuficiente y los tramos viables restantes del trazo de la red ciclovial, no garantizaron la coherencia necesaria para establecer una red ciclovial, lo que generó perjuicio económico a la entidad al asumir obligaciones contractuales ascendentes a S/ 727 133,17", están desarrollados en el **Apéndice n.° 3** del Informe de Auditoría.

V. IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS COMPRENDIDAS EN LOS HECHOS OBSERVADOS

En virtud de la documentación sustentante, la cual se encuentra detallada en los anexos del presente Informe de Auditoría, las personas comprendidas en los hechos observados están identificados en el **Apéndice n.° 1**.

VI. CONCLUSIONES

Como resultado de la Auditoría de Cumplimiento practicada a la Municipalidad Provincial de Arequipa, se formula la conclusión siguiente:

Para la implementación de la red ciclovial en la ciudad de Arequipa, se identificó que funcionarios y servidores de la Entidad desplegaron actos que propiciaron la aprobación y modificación del expediente técnico de la actividad; que considero su trazo ciclovial a implementarse en vías expresas del PDM de la provincia de Arequipa y en vías pertenecientes al SINAC, en contravención de las disposiciones que prohíben el tránsito de bicicletas y la seguridad vial dentro del planeamiento de la red ciclovial, establecidas en la Guía, aprobada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Asimismo, en la infraestructura ciclovial del expediente técnico de la actividad, se contempló instalar ciclovias segregadas en calles del Centro Histórico y Zona Monumental de la provincia de Arequipa, en observancia de las disposiciones internas de la propia Entidad que, solo permitían vías compartidas donde el uso de la vía sería simultáneo entre bicicletas y vehículos motorizados. De otro lado, se advirtió que, en diversas calles y avenidas de la provincia de Arequipa, se consideró la reducción del espacio vehicular, recortando el ancho de su sección transversal y destinando el espacio restante a la infraestructura ciclovial; sin embargo, el espacio vehicular se redujo a dimensiones por debajo del mínimo permitido por la Guía, afectando con ello, la circulación del servicio motorizado público y privado.

Asi también, para la inclusión de infraestructura ciclovial en el sistema vial de la provincia de Arequipa, era necesaria la opinión favorable de los entes técnicos competentes de la Entidad según lo estipulado en sus ordenanzas municipales, no obstante, un significativo número de vías de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad, no se encontraban incluidas en la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa ni siguieron el procedimiento para su inclusión, a ello se suma que algunas de las vías que no contaban con opinión favorable, presentaban deficiencias técnicas en el trazo de su red ciclovial e insuficiente sección transversal para albergar infraestructura ciclovial segregada, haciendo inaplicable la implementación de infraestructura ciclovial.

Además, para la aprobación de la modificación del expediente técnico de la actividad, únicamente se contó con pronunciamientos emitidos por servidores de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, pese a que, según el procedimiento interno establecido por la Entidad para la validación de la propuesta final del expediente técnico de la citada actividad, era necesario el pronunciamiento de la Gerencia de Desarrollo Urbano y de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial.

Que finalmente los tramos viales restantes del trazo de la de la red ciclovial del expediente técnico de la actividad en los que era viable la implementación de infraestructura ciclovial, no garantizan la coherencia necesaria de su red para establecer un sistema de transporte sostenible no motorizado en la provincia de Arequipa.

Lo antes expuesto soslayó el alcance del numeral 8 del artículo 195° de la Constitución Política del Perú; inobservó el artículo 3°, el numeral 7.1 del artículo 7° y el inciso k) del numeral 17.1 del artículo 17° de la Ley n.° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; asimismo, vulneró lo dispuesto en los artículos IV y VIII, artículo 32°, e, inciso 2.2 del numeral 2 del artículo 73° de la Ley n.° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades; de igual modo, infringió lo dispuesto

en el artículo 1° y en los incisos b) y c) del artículo 2° de la Ley n.° 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible; así como también, contravino lo establecido en el numeral 5.1 del artículo 5°, numeral 6.2 del artículo 6°, y literales a) y b) del artículo 10° de la Ley n.° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. Por otra parte, inaplicó los incisos 5 y 6 del numeral 2.1 del artículo 2°, el numeral 13.1 del artículo 13° y el artículo 20° del Decreto Legislativo n.° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público; y, a su vez, incumplió lo señalado en los numerales 3.1 y 3.2 del artículo 3° 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.

Por otra parte, soslayó lo dispuesto en el artículo 8° del Decreto Supremo n.° 011-2006-VIVIENDA, Norma Técnica GH.020; los literales a), b) y c) del artículo 4°, y, artículo 15° del Decreto Supremo n.° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial. De otro lado, inobservó el artículo 1° y el contenido del Anexo (Red Vial Nacional: Ruta PE-34 C, Red Vial Departamental o Regional: Ruta AR-116, y, Red Vial Vecinal o Rural: Ruta AR-748) del Decreto Supremo n.° 011-2016-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC; así también, vulneró los numerales 19.1 y 19.2 del artículo 19° del 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 y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial.

Así también, soslayó los lineamientos establecidos en la Sección n.° 2 (Planificación), Sección n.° 3 (Diseño y dimensionamiento), y, Sección n.° 4 (Operación y monitoreo) de la *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado*, aprobada mediante Resolución Ministerial n.° 0694-2020-MTC/01.02; inobservó el numeral 2 del Título V (Sistema Vial) de la Ordenanza Municipal n.° 961 de la Entidad, *Aprobación del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025*; de igual modo, el numeral 3.1 del artículo 3°, el artículo 4°, y los numerales 7.1 y 7.2 de la Ordenanza Municipal n.° 1183 de la Entidad, *Ordenanza para la adecuación de la infraestructura vial y la promoción del uso de bicicletas en la Provincia de Arequipa*; y, el artículo 1°, los numerales 3.1 y 3.2 del artículo 3° de la Ordenanza Municipal n.° 1191 de la Entidad, *Ordenanza de la estructura de la red vial de ciclovía metropolitana de Arequipa*.

Conforme a los hechos descritos previamente se ha identificado que gerentes de Centro Histórico y Zona Monumental, la gerenta de Desarrollo Urbano, el gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial, el coordinador de Planificación y Gestión Urbana, el abogado de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental, así como el supervisor de la ejecución del expediente técnico de la actividad, en inobservancia de la normativa sobre la materia descrita previamente, desplegaron actos que condujeron a la instalación de infraestructura ciclovial en la provincia de Arequipa con motivo de la aprobación y modificación de tal expediente, el cual no contaba con una correcta definición del trazo ni una tipología de intervención adecuada de las vías propuestas para la conformación de la red ciclovial a implementarse en Arequipa, situación que generó perjuicio económico a la Municipalidad Provincial de Arequipa, al asumir dicha entidad obligaciones contractuales ascendentes a S/ 727 133,17.
(Observación n.° 1)

VII. RECOMENDACIONES

Al Titular de la Entidad:

1. Realizar las acciones tendentes a fin que el órgano competente efectúe el deslinde de las responsabilidades que correspondan, de los funcionarios y servidores públicos de la Entidad comprendidos en los hechos observados del presente Informe de Auditoría, de acuerdo a las normas que regulan la materia.
   (Conclusión n.° 1)

A la Procuraduría Pública de la Contraloria de la República:

2. Iniciar las acciones civiles contra los funcionarios y servidores comprendidos en los hechos de la observación del Informe de Auditoría con la finalidad que se determinen las responsabilidades que correspondan
   (Conclusión n.° 1)

VIII. APÉNDICES

Apéndice n.° 1 Relación de personas comprendidas en la irregularidad.

Apéndice n.° 2 Argumentos jurídicos por presunta responsabilidad administrativa funcional no sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría.

Apéndice n.° 3 Argumentos jurídicos por presunta responsabilidad civil.

Apéndice n.° 4 Copia simple de la Ordenanza Municipal n.° 1183 de 21 de mayo de 2020 y Ordenanza municipal n.° 1191 de 31 de julio de 2020.

Apéndice n.° 5 Documentos de la aprobación del expediente técnico de la actividad

- Copia certificada del Proveído- 002804-2020-MPA/GM de 27 de noviembre de 2020.
- Copia certificada del Informe -000392-2020-MPA/GCHZM.wapb de 1 de diciembre de 2020 y copia certificada del expediente técnico "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado-municipalidad provincial de Arequipa".
- Copia certificada del Memorandum n.° 931-2020-MPA/GM de 4 de diciembre de 2020.
- Copia simple de la Resolución de Alcaldía n.° 229-2020-MPA de 10 de marzo de 2020.
- Copia certificada del Proveído-001414-2020-MPA/GCHZM.wapb de 7 de diciembre de 2020.
- Copia certificada del Informe n.° 048-2020/MPA/GCHZM-JAB de 10 de diciembre de 2020.
- Copia certificada del Memorando -000131-2020-MPA/GCHZM.wapb de 11 de diciembre de 2020.
- Copia certificada del Memorando n.° 2513-2020-MPA/GDU, con fecha de "recepción" 15 de diciembre de 2020.
- Copia certificada del Informe -000422-2020-MPA/GCHZM.wapb de 16 de

diciembre de 2020.

- Copia certificada del Memorando n.° 013-2021-MPA/GCHZM de 8 de enero de 2021 adjuntos entre otros, copia certificada del expediente tecnico "Implementacion de sistemas de transporte sostenible no motorizado-municipalidad provincial de Arequipa".
- Copia certificada del Informe n.° 21-2021-MPA - GTUCV de 14 de enero de 2021.
- Copia certificada del Informe n.° 008 – 2021 /MPA/GCHZM-JAB de 28 de enero de 2021.
- Copia certificada del Memorando n.° 046-2021-MPA/GCHZM de 29 de enero de 2021 adjuntos en copia certificada del expediente técnico "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado-municipalidad provincial de Arequipa".
- Copia certificada del Informe n.° 70-2021-MPA - GTUCV de 8 de febrero de 2021.
- Copia certificada del Informe n.° 014-2021 /MPA/GCHZM-JAB de 23 de febrero de 2021.
- Copia certificada del Memorando n.° 488-2021-MPA/GDU de 5 de marzo de 2021.
- Copia certificada de la Resolución Gerencial n.° 001-2021-MPA/GCHZM de 9 de marzo de 2021.

Apéndice n.° 6 Copia certificada del Informe Legal n.° 001-2021-MPA/GCHZM/JJTY de 8 de marzo de 2021.

Apéndice n.° 7 Copia certificada del Informe n.° 052-2021-MPA-GCHZM de 11 de marzo de 2021.

Apéndice n.° 8 Copia certificada del Proveído-000902-2021 -MPA/GM de 12 de marzo de 2021.

Apéndice n.° 9 Copia certificada del Informe n.° 058 -2021-MPA-GCHZM/cpbc de 16 de marzo de 2021.

Apéndice n.° 10 Copia certificada del Memorando n.°. 431- 2021-MPA/GM de 17 de marzo de 2021.

Apéndice n.° 11 Documentos de la aprobación de la modificación del expediente técnico de la actividad.

- Copia certificada del Informe n.° 001-2021-MPA/ GCHyZM-EARCH de junio del 2021.
- Copia certificada del Informe n.° 001-2021-MPA/ GCHyZM-JJCD de 7 de junio del 2021 adjunto copia certificada del informe de compatibilidad proyecto: "Implementacion de sistemas de transporte sostenible no motorizado-Municipalidad Provincial de Arequipa".
- Copia certificada del Oficio n.°.118-2021-MPA/GCHZM de 9 de junio de 2021.
- Copia certificada del Informe n.° 002-2021-MPA/ GCHyZM-JJCD de 14 del junio de 2021 y documentos adjuntos en copia simple y certificada de la

modificación del expediente técnico de la actividad.
- Copia certificada del Informe n.° 002-2021-MPA/ GCHyZM-EARCH con fecha de "recepción" 15 de junio de 2021.
- Copia certificada del Informe n.° 051-2021 /MPA/GCHZM-JAB de 17 de junio del 2021.
- Copia certificada del cargo -000240-2021 -MPA/GCHZM de 17 de junio de 2021.
- Copia certificada del Informe Legal n.° 003-2021-MPA/GCHZM/mdme de 18 de junio del 2021.
- Copia simple de la Resolución Gerencial n.° 348-2020-MPA/GM de 11 de junio de 2020, adjunto copia simple de la parte pertinente de la Directiva n.° 003-2020-MPA/GPP/SGR, "Normas para la ejecución y supervisión de obras en la modalidad de ejecución presupuestaria directa en la Municipalidad Provincial de Arequipa".
- Copia certificada de la Resolución Gerencial n.° 005-2021-MPA/GCHZM de 18 de junio de 2021.

Apéndice n.° 12 Copia certificada del Oficio n.° 043-2022-MPA/GCHZM de 24 de marzo de 2022 y documentos adjuntos en copia certificada y simple.

Apéndice n.° 13 Copia certificada de las Actas de paralización n.os. 01, 02 y 03 de 3 de julio de 2021, 19 de octubre de 2021 y 27 de noviembre de 2021 respectivamente.

Apéndice n.° 14 Copia certificada de las Actas de reinicio n.os. 01 y 02 de 20 de setiembre de 2021 y 10 de noviembre de 2021 respectivamente.

Apéndice n.° 15 Copia certificada del asiento n.° 29 del residente de 26 de noviembre de 2021, asiento n.° 30 de la supervisión de 26 de noviembre de 2021, asiento n.° 31 del residente de 1 de junio de 2022, asiento n.° 32 de la supervisión de 1 de junio de 2022, asiento n.° 49 del residente de 10 de junio de 2022 y asiento n.° 50 de la supervisión de 10 de junio de 2022.

Apéndice n.° 16 Impresión del Acuerdo de Concejo n.° 384 -2021-MPA de 30 de noviembre de 2021.

Apéndice n.° 17 Copia simple del Informe n.° 027-2021-MPA/ GCHyZM-JJCD de 14 de diciembre de 2021.

Apéndice n.° 18
- Copia certificada del Acta n.° 01 de transferencia parcial –tramo Víctor Lira (tramo correspondiente entre las avenida Jorge Chávez y Venezuela), de la actividad "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado-municipalidad provincial de Arequipa, en su estado actual" de 3 de junio de 2022 y documentos adjuntos en copia certificada.

- Copia certificada del Acta n.° 02 de transferencia parcial, tramo av. Jorge Chávez-av. Goyeneche (tramo correspondiente entre la av. Garcí de Carbajal y av. Progreso), de la actividad "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado-municipalidad provincial de Arequipa, en su estado actual" de 10 de junio de 2022 y documentos adjuntos en copia certificada.

- Copia certificada del Acta n.° 04 de transferencia parcial, tramo av. Parra-Av. Alfonso Ugarte (tramo correspondiente entre la av. Salaverry y torrentera colegio Prescott), de la actividad "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado-municipalidad provincial de Arequipa, en su estado actual" de 1 de julio de 2022 y documentos adjuntos en copia certificada.

- Copia simple del Acta n.° 05 de transferencia parcial, tramo av. Dolores (tramo correspondiente entre la av. Venezuela y calle Francisco de Miranda), de la actividad "Implementación de sistemas de transporte sostenible no motorizado-municipalidad provincial de Arequipa", en su estado actual de 14 de octubre de 2022.

Apéndice n.° 19 Copia certificada del Informe n.° 007-2022-MPA/ GCHyZM-JJCD con fecha de "recepción" 23 de diciembre de 2022 y adjunto entre otros copia certificada de la 1.0 Ficha Técnica.

Apéndice n.° 20 Copia certificada del Informe n.° 053-2022-MPA-GTUCV-SGCEV de 19 de enero de 2022.

Apéndice n.° 21 Copia certificada del Oficio n.° 0119-2021-GDU/MDJLBYR de 28 de diciembre de 2021 adjunto copia simple del Informe n.° 983-2021-SGPIP/GDU-MDJLBYR de 17 de diciembre de 2021.

Apéndice n.° 22 Copia certificada del Oficio n.° 3421 2021-MDC-AL de 6 de diciembre del 2021 y copia certificada del Informe n.° 093 -2021-MDC-GSC-SGSVTC. de 6 de diciembre de 2021 y adjuntos en copia certificada y simple.

Apéndice n.° 23 Copia certificada del Oficio n.° 041 2022-MDC-AL. de 23 de febrero de 2022 y adjuntos en copia simple del servicio: "Estudio técnico de la carga vehícular por la av. Cayma desde la intersección de la calle Melgar hasta la av. Ejército y la propuesta de la implementación de la ciclovia en la av. Miguel Grau. Acequia alta, av. Arequipa del PPJJ Fransisco Bolognesi y av Charcani", de diciembre 2021.

Apéndice n.° 24 Copia certificada del Memorando n.° 245-2022-MPA/GM de 4 de marzo de 2022.

Apéndice n.° 25 Copia certificada del Informe n.° 100-2022-MPA-GCHZM de 15 de marzo de 2022.

Apéndice n.° 26 Copia certificada del Oficio n.° 200 -2021-SG/MDJLBYR de 6 de diciembre de 2021 adjunto copia certificada del Acuerdo Municipal n.° 53- 2021- MDJLBYR de 30 de noviembre de 2021.

Apéndice n.° 27 Copia simple del Oficio n.° 479-2021/CAP-RA de 17 de diciembre de 2021.

Apéndice n.° 28 Copia certificada del Informe Técnico n.° 011- 2022-MPA-GTUCV-SIT/MRPA

de 18 de mayo de 2022.

Apéndice n.° 29 Copia certificada del informe n.° 612 - 2022-MPA/GTUCV de 21 de noviembre de 2022.

Apéndice n.° 30 Planos del expediente técnico de la actividad

- Impresión del plano n.°: S-01, plano: Planimetría.
- Impresión del plano n.°: S-01, plano: Secciones transversales.
- Impresión del plano n.°: S-02, plano: Secciones transversales.
- Impresión del plano n.°: S-03, plano: Secciones transversales
- Impresión del plano n.°: S-04, plano: Secciones transversales
- Impresión del plano n.°: S-07, plano: Secciones transversales
- Impresión del plano n.°: S-08, plano: Secciones transversales
- Impresión del plano n.°: S-09, plano: Secciones transversales
- Impresión del plano n.°: S-10, plano: Secciones transversales
- Impresión del plano n.°: S-11, plano: Secciones transversales
- Impresión del plano n.°: S-12, plano: Secciones transversales
- Impresión del plano n.°: S-15, plano: Secciones transversales

Apéndice n.° 31
- Impresión de la Ordenanza Municipal n.° 961 de 3 de febrero de 2016 mediante el cual se aprobó el Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025 e impresión de la Ordenanza Municipal n.° 975 de 6 de mayo de 2016 mediante el cual se actualizo el Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025.
- Impresión parte pertinente del Reglamento, Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa PDM 2016-2025, enero 2016 que contiene Título I Disposiciones generales y Título V Sistema vial.
- Impresión de Plano de Vías del Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa PDM 2016-2025.

Apéndice n.° 32 Copia certificada del Oficio n.° 1300-2023-MPA/IMPLA de 22 de septiembre de 2023 adjunto a copia certificada del Informe n.° 0101-2023-IMPLA/GG-CG de 21 de setiembre del 2023.

Apéndice n.° 33 Informe técnico n.° 003-2023-CG/OC0353-JVF de 31 de octubre de 2023 del especialista técnico de la comisión auditora.

Apéndice n.° 34
- Impresión del Mapa vial del distrito de José Luis Bustamante y Rivero, provincia de Arequipa, departamento de Arequipa.
- Impresión del Mapa vial del distrito de Cayma, provincia de Arequipa, departamento de Arequipa.
- Impresión del Mapa vial del distrito de Arequipa, provincia de Arequipa, departamento de Arequipa.

Apéndice n.° 35
- Impresión con firma digital del Oficio n.° 0016-2023-MTC/30.01 de 5 de septiembre 2023 e impresión de correo electrónico de 6 de setiembre de 2023.
- Impresión con firma digital del oficio n.° 047-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 29 de agosto de 2023.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL ORGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL AREQUIPA

Apéndice n.° 36 Copia certificada de las Actas de inspección física n.os 001 y 002-2023-AC-MPA.CICLOVIAS ambas de 5 de setiembre de 2023 y Acta de inspección física n.° 003-2023-AC-MPA.CICLOVIAS de 7 de setiembre de 2023.

Apéndice n.° 37
- Impresión de la Resolución de Gerencia n.° 0246- 2021 GDU/MDJLBYR de 27 de setiembre de 2021.
- Impresión del plano de Ubicación, lamina: 01.
- Impresión del plano Topográfico margen izquierda, lamina: 02.
- Impresión del plano Topográfico margen izquierda, lamina: 03.
- Impresión del plano Topográfico margen derecha, lamina: 04.
- Impresión del plano Topográfico margen derecha, lamina: 05.
- Impresión del plano: Planimetría general, lamina: 12.
- Impresión del plano: Área de intervención pavimento flexible, lamina: 30.
- Impresión de la Memoria Descriptiva, proyecto: "Mejoramiento de los servicios de transitabilidad vehicular y peatonal de la avenida Dolores, tramo avenida Estados Unidos hasta el puente Dolores del distrito de José Luis Bustamante y Rivero-provincia de Arequipa-departamento de Arequipa"-II etapa.
- Impresión de la Ficha de selección de la LP-SM-7-2021-MDJLBYR-1 del Seace 3.0-Buscador Publico, de 17 de noviembre de 2023.

Apéndice n.° 38 Copia fedateada de la Carta n.° 009-2023/WVPT-GG/OT/A&PCONSPRO. de 27 de octubre de 2023 adjunto Informe del Servicio, actividad: Servicio de topografía para la verificación de la ejecución de la actividad: "Implementación de sistema de transporte sostenible no motorizado-municipalidad provincial de Arequipa".

Apéndice n.° 39
- Copia certificada del Informe Técnico n.° 003-2020-MPA/GCHZM.wapb de 10 de julio de 2020 y copia certificada de Ordenanza Municipal n.° 111-2020 de julio 2020.
- Copia certificada del Informe Técnico n.° 04-2020-MPA / SITRANSPORTE / DE de 17 de junio de 2020.
- Copia simple del Oficio n.° -0372-2020-MPA/IMPLA de 17 de junio del 2020 adjunto copia certificada del oficio n.° 2437-2022-MPA/IMPLA de 2 de diciembre del 2022.

Apéndice n.° 40 Copia certificada del documento sin número con fecha de "recepción" 11 de agosto de 2023.

Apéndice n.° 41 Impresión de la Carta n.° 001-2022-GYCT de 22 de agosto de 2023 e impresión de correo electrónico de 23 de agosto de 2023.

Apéndice n.° 42 Comprobantes de pago que sustentan la adquisición de bienes y servicios para la ejecución de la actividad.

- Copia certificada del comprobante de pago n.° 06457 de 25 de agosto de 2021 por S/ 1 750,00 y orden de servicios n.° 01369-2021 de 3 de junio de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 06457 de 25 de agosto de 2021 por S/ 1 750,00, de la orden de servicios n.° 01369-2021 de 3 de

junio de 2021 y solicitud de servicio 000028-2021-GCHZM de 14 de mayo de 2021.

- Copia certificada del comprobante de pago n.° 06458 de 25 de agosto de 2021 por S/ 1 750,00, de la orden de servicios n.° 01463-2021 de 18 de junio de 2021 y solicitud de servicio 000029-2021-GCHZM de 14 de mayo de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 06593 de 31 de agosto de 2021 por S/ 1 750,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 08079 de 29 de setiembre de 2021 por S/ 1 750,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 08204 de 01 de octubre de 2021 por S/ 1 750,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 08521 de 12 de octubre de 2021 por S/ 1 494,00, de la orden de compra - guía de internamiento n.° 0000146 de 10 de setiembre de 2021 y del pedido de compra n.° 00241 de 27 de julio de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 08522 de 12 de octubre de 2021 por S/ 100,00, de la orden de compra - guía de internamiento n.° 0000136 de 9 de setiembre de 2021 y del pedido de compra n.° 00248 de 30 de julio de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 08818 de 15 de octubre de 2021 por S/ 1 750,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 08819 de 15 de octubre de 2021 por S/ 1 750,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 08976 de 21 de octubre de 2021 por S/ 2 310,00, de la orden de compra - guía de internamiento n.° 0000120 de 3 de setiembre de 2021 y del pedido de compra n.° 00247 de 30 de julio de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 10590 de 26 de noviembre de 2021 por S/ 14 042,00, de la orden de compra - guía de internamiento n.° 0000117 de 1 de setiembre de 2021, del pedido de compra n.° 00249 de 30 de julio de 2021 y del pedido de compra n.° 00249 de 30 de julio de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 10645 de 29 de noviembre de 2021 por S/ 2 817,50, de la orden de servicios n.° 01367-2021 de 3 de junio de 2021 y solicitud de servicio 000027-2021-GCHZM de 14 de mayo de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 10664 de 30 de noviembre de 2021 por S/ 245,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 10665 de 30 de noviembre de 2021 por S/ 2 817,50.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 10666 de 30 de noviembre de 2021 por S/ 245,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 10907 de 3 de diciembre de 2021 por S/ 11 264,00, de la orden de servicio n.° 0000534 de 3 de setiembre de 2021 y del pedido de servicio n.° 00698 de 3 de agosto de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 10908 de 3 de diciembre de 2021 por S/ 1 536,00.

- Copia certificada del comprobante de pago n.° 11317 de 10 de diciembre de 2021 por S/ 259,60, de la orden de servicio n.° 0001281 de 8 de noviembre de 2021 y pedido de servicio n.° 00353 de 9 de julio de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 11318 de 10 de diciembre de 2021 por S/ 259,60, de la orden de servicio n.° 0001314 de 10 de noviembre de 2021 y pedido de servicio n.° 00353 de 9 de julio de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 11416 de 13 de diciembre de 2021 por S/ 2 300,00, de la orden de servicio n.° 0001179 de 4 de noviembre de 2021 y pedido de servicio n.° 01243 de 23 de setiembre de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 11417 de 13 de diciembre de 2021 por S/ 2 300,00, de la orden de servicio n.° 0001292 de 8 de noviembre de 2021 y pedido de servicio n.° 01242 de 23 de setiembre de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 11503 de 14 de diciembre de 2021 por S/ 4 500,00, de la orden de servicio n.° 0000979 de 22 de octubre de 2021 y pedido de servicio n.° 00699 de 3 de agosto de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 12150 de 24 de diciembre de 2021 por S/ 2 300,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 12155 de 24 de diciembre de 2021 por S/ 2 817,50, de la orden de servicios n.° 01368-2021 de 3 de junio de 2021 y solicitud de servicio 000026-2021-GCHZM de 14 de mayo de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 12156 de 24 de diciembre de 2021 por S/ 245,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 12447 de 29 de diciembre de 2021 por S/ 2 817,50.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 12720 de 5 de enero de 2022 por S/ 2 300,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 12837 de 5 de enero de 2022 por S/ 245,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 13307 de 10 de enero de 2022 por S/ 1 596,59.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 13308 de 10 de enero de 2022 por S/ 138,83.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 13321 de 10 de enero de 2022 por S/ 1 596,59
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 13322 de 10 de enero de 2022 por S/ 138,83.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 13343 de 10 de enero de 2022 por S/ 2 700,00, de la orden de servicio n.° 0001551 de 25 de noviembre de 2021 y de pedido de servicio n.° 02292 de 15 de noviembre de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 13355 de 10 de enero de 2022 por S/ 228,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 13356 de 10 de enero de 2022 por S/ 1 672,00, de la orden de servicio n.° 0001552 de 25 de noviembre de 2021 y pedido de servicio n.° 02291 de 15 de noviembre de 2021.

- Copia certificada del comprobante de pago n.° 13511 de 11 de enero de 2022 por S/ 5 267,36, de la orden de servicio n.° 0001445 de 18 de noviembre de 2021 y pedido de servicio n.° 00595 de 27 de julio de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 13512 de 11 de enero de 2022 por S/ 718,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 13809 de 13 de enero de 2022 por S/ 450,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 13810 de 13 de enero de 2022 por S/ 3 300,00, de la orden de servicio n.° 0001549 de 25 de noviembre de 2021 y pedido de servicio n.° 02288 de 15 de noviembre de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 13811 de 13 de enero de 2022 por S/ 324,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 13812 de 13 de enero de 2022 por S/ 2 376,00, de la orden de servicio n.° 0001550 de 25 de noviembre de 2021 y del pedido de servicio n.° 02290 de 15 de noviembre de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 14003 de 17 de enero de 2022 por S/ 1 467,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 14527 de 24 de enero de 2022 por S/ 5 460,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 14528 de 24 de enero de 2022 por S/ 745,00, de la orden de servicio n.° 0001094 de 28 de octubre de 2021 y del pedido de servicio n.° 00341 de 08 de julio de 2021.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 00600 de 21 de enero de 2023 por S/ 3 005,64, de la orden de servicio n.° 0001068 de 23 de mayo de 2022, del pedido de servicio n.° 02287 de 15 de noviembre de 2021, del informe n.° 000214-2022-MPA-GCHZM/cpbc de 12 de mayo de 2022 y del pedido de servicio n.° 01521 de 12 de mayo de 2022.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 00601 de 21 de enero de 2023 por S/ 261,36.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 01213 de 30 de enero de 2023 por S/ 3 005,64, de la orden de servicio n.° 0001115 de 30 de mayo de 2022, del pedido de servicio n.° 02286 de 15 de noviembre de 2021, del informe n.° 000213-2022-MPA-GCHZM/cpbc de 12 de mayo de 2022 y del pedido de servicio n.° 01486 de 10 de mayo de 2022.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 01214 de 30 de enero de 2023 por S/ 261,36.

Apéndice n.° 43 Contratos suscritos para la ejecución del expediente técnico de la actividad

- Copia certificada del contrato n.° 089-2021-MPA de 5 de octubre de 2021.
- Copia certificada del contrato n.° 090-2021-MPA de 6 de octubre de 2021.
- Copia certificada del contrato n.° 096-2021-MPA de 14 de octubre de 2021.
- Copia certificada del contrato n. ° 105-2021-MPA de 11 de noviembre de 2021.
- Copia certificada del contrato n.° 107-2021-MPA de 17 de noviembre de 2021.

- Copia certificada del contrato n.° 108-2021-MPA de 6 de diciembre de 2021.
- Copia certificada del contrato n.° 109-2021-MPA de 6 de diciembre de 2021.

Apéndice n.° 44 **Contratos no ejecutados**

- Copia certificada de los Informes n.os 010 y 011-2022-MPA/ GCHyZM-EARCH ambas de julio del 2022.
- Copias certificadas de los Informes n.os 000318 y 000320-2022-MPA/ GCHZM. de 6 y 7 de julio del 2022, respectivamente.
- Copia certificada del Carta n.° 001-2023-F&D-MPA de 4 de setiembre de 2023 y Carta notarial de la carta n.° 011-2022-AJAXCORP de 9 de noviembre de 2022.

Apéndice n.° 45 Documentación que sustenta la ejecución del Contrato n.° 089-2021-MPA Contratación del servicio de pintado de pavimento

- Copia certificada del Informe n. ° 005-2022-MPA/ GCHyZM-EARCH con fecha de "recepción" 27 de junio de 2022 adjunto copia certificada de la planilla de sustento de metrados Servicio de pintado de pavimento y de 3.0 Valorización 01-servicio de pintado de pavimento.
- Copia certificada del Informe n.° 000650 -2022-MPA-GCHZM/cpbc. de 21 de diciembre de 2022.
- Copia certificada del documento s/n con fecha de "recepción" 15 de junio de 2023.

Apéndice n.° 46 Documentación que sustenta la ejecución del Contrato n.° 090-2021-MPA Contratación del servicio de pintado en general

- Copia certificada del Informe n.° 000668-2022-MPA-GCHZM/cpbc. de 25 de noviembre de 2022.
- Copia certificada del Informe n.° 248 -2023-MPA-GCHZM de 28 de junio de 2023.
- Copia simple de la Carta 002-2023 CONSORCIO SERAFEL/RL de 27 de febrero de 2023 y adjuntos en copia simple.

Apéndice n.° 47 Documento que sustenta la ejecución del Contrato n.° 108-2021-MPA Contratación del servicio de instalación de letreros de señalización

- Copia certificada del Informe Técnico n.° 005-2023-MPA-GCHZM/kry de 14 de marzo de 2023.

Apéndice n.° 48 Documentación que sustenta la ejecución del Contrato n.° 096-2021-MPA Adquisición e instalación de delineador tubular flexible – bolardo

- Copia simple delineador tubular flexible-bolardo, especificaciones técnicas.

- Copia certificada de la Guía de Remisión Remitente 0001- N° 001857 de 15 de noviembre de 2021.
- Copia certificada del Informe n.° 018-2022-MPA/ GCHyZM-EARCH con fecha de "recepción" 21 de noviembre de 2022.
- Copia certificada del Informe n.° 655-2022-MPA-GCHZM de 21 de noviembre de 2022, y copia certificada del Memorando n.° 1447 - 2022-MPA-GCHZM de 24 de noviembre de 2022.
- Copia certificada del Carta notarial de la carta n.° 026-2022 con fecha de "recepción" 12 de octubre de 2022.
- Copia certificada de la Carta n.° 002-2023, con fecha de "recepción" de 18 de enero de 2023.

Apéndice n.° 49 Documentación que sustenta la ejecución del Contrato n.° 105-2021-MPA Adquisición de topes de hule

- Copia simple adquisición tope de hule, especificaciones técnicas.
- Copia certificada de la Guía de Remisión Remitente 0001- N° 001858 de 15 de noviembre de 2021.
- Copia certificada del Informe n.° 019-2022-MPA/GCHyZM-EARCH con fecha de "recepción" 21 de noviembre de 2022.
- Copia certificada del Informe n.° 654-2022-MPA-GCHZM de 21 de noviembre de 2022, y copia certificada del Memorando n.° 1448-2022-MPA-GCHZM de 24 de noviembre de 2022.
- Copia certificada del Carta notarial de la Carta n.° 027-2022 con fecha de "recepción" 13 de octubre de 2022.
- Copia certificada de la Carta n.° 003-2023, con fecha de "recepción" 18 de enero de 2023.

Apéndice n.° 50
- Copia certificada del acta de entrega, de 24 de junio de 2022
- Copia certificada del acta de entrega y recepción de 20 de setiembre de 2022.
- Copia certificada del acta de entrega y recepción de 24 de noviembre de 2022.

Apéndice n.° 51 Comprobantes de pago del retiro de infraestructura ciclovial

- Copia certificada del comprobante de pago n.° 06414 de 12 de agosto de 2022 por S/ 4 664,00, de la orden de servicio n.° 0001240 de 23 de junio de 2022, del pedido de servicio n.° 01874 de 14 de junio de 2022.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 06543 de 23 de agosto de 2022 por S/ 636,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 07673 de 23 de setiembre de 2022 por S/ 2 064,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 07674 de 23 de setiembre de 2022 por S/ 15 136,00, de la orden de servicio n.° 0002063 de 13 de setiembre de 2022 y del pedido de servicio n.° 02601 de 12 de agosto de 2022.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 11143 de 15 de diciembre de 2022 por S/ 1 440,00.
- Copia certificada del comprobante de pago n.° 11144 de 15 de diciembre de 2022 por S/ 10 560,00, de la orden de servicio n.° 0002751 de 22 de

noviembre de 2022 y del pedido de servicio n.° 03042 de 6 de octubre de 2022.

Apéndice n.° 52 Documentos que acreditan la designación y cese de las personas involucradas en las observaciones detalladas en el presente informe:

William Alexander Palomino Bellido
- Copia certificada de la Resolución de Alcaldía n.° 930-2019-MPA de 29 de noviembre de 2019.
- Copia certificada de la Resolución de Alcaldía n.° 01-2021-MPA de 04 de enero de 2021.

Álvaro Eduardo Zúñiga Alfaro
- Copia certificada de la Resolución de Alcaldía n.° 05-2021-MPA de 05 de enero de 2021.
- Copia certificada de la Resolución de Alcaldía n.° 032-2021-MPA de 25 de enero de 2021.
- Copia certificada del documento sin número de 11 de agosto de 2023, donde se precisa que laboro hasta el 2 de febrero de 2021.

César Pierre Berríos Claverías
- Copia certificada de la Resolución de Alcaldía n.° 38-2021-MPA de 28 de enero de 2021.
- Copia certificada de la Resolución de Alcaldía n.° 727-2022-MPA de 22 de diciembre de 2022.

Rubén Ricardo Lira Torres
- Copia certificada de la Resolución de Alcaldía n.° 931-2019-MPA de 29 de noviembre de 2019.
- Copia certificada de la Resolución de Alcaldía n.° 01-2022-MPA de 4 de enero de 2022.

Analía Jeaneth Parisaca Vargas
- Copia certificada de la Resolución de Alcaldía n.° 68-2021-MPA de 23 de febrero de 2021.
- Copia certificada de la Resolución de Alcaldía n.° 449-2021-MPA de 6 de septiembre de 2021.

Julio César Aspilcueta Barbachán
- Copia certificada del Contrato administrativo de servicios n.° 100-2019-MPA de 31 de mayo de 2019.
- Copia certificada del oficio n.° 255-2023-MPA/GCHZM de 19 de setiembre de 2023 y adjuntos en copia simple.

Mauricio Daniel Meza Escobedo
- Copia certificada del Memorando n.° 1441-2020-MPA/SGRH de 4 de diciembre de 2020.
- Copia certificada de la Resolución Municipal n.° 167-E de 26 de junio de 2002.

- Copia certificada del memorando n.° 909-2021-MPA/SGRH de 28 de setiembre de 2021.

Enrique Abraham Rodríguez Chicata

- Copia certificada de la Orden de servicios n.° 01368-2021 de 3 de junio de 2021, copia certificada de Términos de Referencia –supervisor, copia simple de la solicitud de servicio 000026-2021-GCHZM de 14 de mayo de 2021 y copia simple del asiento n.° 50 de la supervisión de 10 de junio de 2022.

Apéndice n.° 53 Cédula de notificación, los comentarios o aclaraciones presentados por la persona comprendida en la observación y la evaluación de comentarios o aclaraciones elaborada por la Comisión Auditora, por cada una de las personas comprendidas en la observación.

- Impresión con firma digital de la cédula de notificación electrónica n.° 00000003-2023-CG/0353-02-009 y cargo de notificación del Sistema de Notificaciones y Casillas Electrónicas – eCasilla CGR, ambas de 9 de noviembre de 2023; asimismo, impresión con firma digital de la cédula de notificación n.° 001-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023 todos remitidos a **William Alexander Palomino Bellido.**
- Impresión con firma digital de la cédula de notificación electrónica n.° 00000004-2023-CG/0353-02-009 y cargo de notificación del Sistema de Notificaciones y Casillas Electrónicas – eCasilla CGR, ambas de 9 de noviembre de 2023; asimismo, impresión con firma digital de la cédula de notificación n.° 002-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023 todos remitidos a **Álvaro Eduardo Zúñiga Alfaro.**
- Impresión con firma digital de la cédula de notificación electrónica n.° 00000005-2023-CG/0353-02-009 y cargo de notificación del Sistema de Notificaciones y Casillas Electrónicas – eCasilla CGR, ambas de 9 de noviembre de 2023; asimismo, impresión con firma digital de la cédula de notificación n.° 003-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023 todos remitidos a **Cesar Pierre Berrios Claverías.**
- Impresión con firma digital de la cédula de notificación electrónica n.° 00000006-2023-CG/0353-02-009 y cargo de notificación del Sistema de Notificaciones y Casillas Electrónicas – eCasilla CGR, ambas de 9 de noviembre de 2023; asimismo, impresión con firma digital de la cédula de notificación n.° 004-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023 todos remitidos a **Ruben Ricardo Lira Torres.**
- Impresión con firma digital de la cédula de notificación electrónica n.° 00000007-2023-CG/0353-02-009 y cargo de notificación del Sistema de Notificaciones y Casillas Electrónicas – eCasilla CGR, ambas de 9 de noviembre de 2023; asimismo, impresión con firma digital de la cédula de notificación n.° 005-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023 todos remitidos a **Analía Jeaneth Parisaca Vargas.**
- Impresión con firma digital de la cédula de notificación electrónica n.° 00000008-2023-CG/0353-02-009 y cargo de notificación del Sistema de Notificaciones y Casillas Electrónicas – eCasilla CGR, ambas de 9 de noviembre de 2023; asimismo, impresión con firma digital de la cédula de

notificación n.° 006-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023 todos remitidos a **Julio Cesar Aspilcueta Barbachán.**

- Impresión con firma digital de la cédula de notificación electrónica n.° 00000009-2023-CG/0353-02-009 y cargo de notificación del Sistema de Notificaciones y Casillas Electrónicas – eCasilla CGR, ambas de 9 de noviembre de 2023; asimismo, impresión con firma digital de la cédula de notificación n.° 007-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023 todos remitidos a **Mauricio Daniel Meza Escobedo.**
- Impresión con firma digital de la cédula de notificación electrónica n.° 000000010-2023-CG/0353-02-009 y cargo de notificación del Sistema de Notificaciones y Casillas Electrónicas – eCasilla CGR, ambas de 9 de noviembre de 2023; asimismo, impresión con firma digital de la cédula de notificación n.° 008-2023-CG/OC0353-AC-MPA.CICLOVIAS de 9 de noviembre de 2023 todos remitidos a **Enrique Abraham Rodríguez Chicata.**
- Impresión de la carta n.° 002-2023-JAB de 16 de noviembre del 2023 suscrito por Julio Cesar Aspilcueta Barbachán e impresión del correo electrónico de 17 de noviembre de 2023.
- Copia certificada del documento sin número de 20 de noviembre del 2023 y adjuntos en copia simple, presentado por William Alexander Palomino Bellido.
- Copia certificada del documento sin número de 23 de noviembre del 2023 y documentos adjuntos en copia simple, presentada por Cesar Pierre Berrios Claverías.
- Copia certificada del documento sin número de 21 de noviembre del 2023, presentado por Mauricio Daniel Meza Escobedo.
- Copia certificada de la carta n.° 003-2023-EARCH de 24 de noviembre del 2023, adjunto copia simple de la carta n.° 002-2023-EARCH de 13 de noviembre de 2023, presentada por Enrique Abraham Rodríguez Chicata.
- Evaluación de comentarios o aclaraciones elaboradas por la Comisión Auditora.

Apéndice n.° 54 Documentos de gestión de la Entidad que sustentan el incumplimiento funcional/disciplinario de las personas involucradas la observación detallada en el presente informe:

- Copia simple de la Resolución de Alcaldía n.° 690 de 28 de mayo de 2015, que aprueba la actualización del Manual de Organización y Funciones (MOF) de la Municipalidad Provincial de Arequipa.
- Copia simple de la Resolución de Alcaldía n.° 0370-2016-MPA de 28 de abril de 2016, que aprueba la adecuación del Manual de Organización y Funciones (MOF) de la Municipalidad Provincial de Arequipa y de la parte pertinente relacionada a las funciones específicas del Gerente de Desarrollo Urbano, Gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial y del Gerente de Centro Histórico y Zona Monumental.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL AREQUIPA

Arequipa, 30 de noviembre de 2023

José Víctor Torres Peñarrieta
Supervisor

Soledad Yenny Alvarez Coaquira
Jefa de Comisión Auditora

Carlos Renzo Olivera Gonzales
Abogado de la Comisión Auditora

Jonathan Raúl Vera Flores
Especialista técnico

El jefe del Órgano de Control Institucional de la Municipalidad Provincial de Arequipa, que suscribe el presente informe, ha revisado su contenido y lo hace suyo, procediendo a su aprobación.

Arequipa, 30 de noviembre de 2023

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA • ORG. DE CONTROL INSTITUCIONAL • JEFATURA

José Víctor Torres Peñarrieta
Jefe del Órgano de Control Institucional (e)
Municipalidad Provincial de Arequipa

APÉNDICE N° 1

APÉNDICE N° 1 DEL INFORME DE AUDITORIA N° 098-2023-2-0353-AC

RELACIÓN DE PERSONAS COMPRENDIDAS EN LA OBSERVACIONES

N°	Sumilla del Hecho Observado	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad N°	Cargo Desempeñado	Periodo de Gestión		Condición de vínculo laboral o contractual	N° de la Casilla Electrónica	Dirección domiciliaria	Presunta responsabilidad identificada (Marcar con X)			
					Desde	Hasta				Civil	Penal	Administrativa Funcional	
												Sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría	Entidad
1	Expediente técnico de la actividad para la implementación de red ciclovial en la provincia de arequipa y su modificación, no contó con la totalidad de opiniones técnicas exigidas, incorporó en el trazo de la red ciclovial a vías expresas y carreteras en las que se prohíbe el tránsito de bicicletas, agregó tipología de intervención ciclovial segregada en vías compartidas del centro histórico y	William Alexander Palomino Bellido	29595034	Gerente de Centro Histórico y Zona Monumental	01/12/2019	04/01/2021	D.L.1057	[redacted]	No aplica				X
2		Álvaro Eduardo Zúñiga Alfaro	29601031	Gerente de Centro Histórico y Zona Monumental	05/01/2021	02/02/2021	D.L.1057	[redacted]	No aplica				X
3		César Pierre Berríos Claverías	46184936	Gerente de Centro Histórico y Zona Monumental	28/01/2021	31/12/2022	D.L.1057	[redacted]	No aplica	X			X
4		Rubén Ricardo Lira Torres	29280295	Gerente de Transporte Urbano y Circulación Vial	01/12/2019	04/01/2022	D.L.1057	[redacted]	No aplica	X			X

N°	Sumilla del Hecho Observado	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad N°	Cargo Desempeñado	Periodo de Gestión		Condición de vínculo laboral o contractual	N° de la Casilla Electrónica	Dirección domiciliaria	Presunta responsabilidad identificada (Marcar con X)			
					Desde	Hasta				Civil	Penal	Administrativa Funcional	
												Sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría	Entidad
5	zona monumental, consideró reducir el espacio vehicular en vías de sección transversal insuficiente y los tramos viables restantes del trazo de la red ciclovial, no garantizaron la coherencia necesaria para establecer una red ciclovial, lo que generó perjuicio económico a la entidad al asumir obligaciones contractuales ascendentes a S/ 727 133,17.	Analia Jeaneth Parisaca Vargas	29669517	Gerenta de Desarrollo Urbano	23/02/2021	15/09/2021	D.L.1057	[redacted]	No aplica	X			X
6		Julio César Aspilcueta Barbachán	29392813	Coordinador de Planificación y Gestión Urbana de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental	31/05/2019	A la fecha	D.L.1057	[redacted]	No aplica	X			X
7		Mauricio Daniel Meza Escobedo	29602767	Abogado de la Gerencia de Centro Histórico y Zona Monumental	04/12/2020	28/09/2021	D.L. 276	[redacted]	No aplica				X
8		Enrique Abraham Rodriguez Chicata	29726682	Supervisor	03/06/2021	10/06/2022	Locación de Servicios	[redacted]	No aplica	X			

Firmado digitalmente por TORRES PEÑARRIETA Jose Victor FAU 20131378972 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05-12-2023 15:51:53 -05:00

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
Año de la unidad, la paz y el desarrollo

Arequipa, 05 de Diciembre de 2023

OFICIO N° 001148-2023-CG/OC0353

Señor:
Víctor Hugo Rivera Chávez
Alcalde
Municipalidad Provincial de Arequipa
Calle el Filtro 501
Arequipa/Arequipa/Arequipa

Asunto : Remite Informe de Auditoría

Referencia :
a) Oficio N° 000478-2023-CG/OC0353 de 26 de junio de 2023
b) Directiva N° 001-2022-CG/NORM "Auditoria de Cumplimiento", aprobada mediante Resolución de Contraloría N° 001-2022-CG de 7 de enero de 2022 y modificatorias.
c) Manual de Auditoría de Cumplimiento aprobado mediante Resolución de Contraloría N° 001-2022-CG de 7 de enero de 2022 y modificatorias.

Me dirijo a usted con relación al documento de la referencia a), mediante el cual se comunicó el inicio de una auditoria de cumplimiento, a la "Elaboración del expediente técnico y ejecución de la actividad: Implementación del Sistema de Transporte Sostenible no motorizado (Red de Ciclovías)", provincia Arequipa, región Arequipa.

Sobre el particular, como resultado de la Auditoría de Cumplimiento, se ha emitido el Informe de Auditoría N° 098-2023-2-0353-AC, que recomienda disponer el inicio del procedimiento administrativo a los funcionarios y servidores públicos involucrados en los hechos observados, debiendo informar al Órgano Control Institucional, las acciones adoptadas al respecto.

Asimismo, hacemos de su conocimiento que el Informe de Auditoría será remitido al Procurador Público de la Contraloría General de la República para el inicio de las acciones legales civiles por las observaciones identificadas en el referido Informe.

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

Atentamente,

V°B°

Firmado digitalmente por ALVAREZ COAQUIRA Soledad Yenny FAU 20131378972 soft
Motivo: Doy Visto Bueno
Fecha: 05-12-2023 16:09:48 -05:00

Documento firmado digitalmente
Jose Victor Torres Peñarrieta
Jefe del Órgano de Control Institucional (e)
Municipalidad Provincial de Arequipa
Contraloria General de la República

(JTP/sac)
Nro. Emisión: 03028 (0353 - 2023) Elab:(U10115 - 0353)

93 AÑOS 1930 - 2023

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

Firmado digitalmente por Agente Automatizado CGR
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05-12-2023 18:26:34 -05:00

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

CARGO DE NOTIFICACIÓN

Sistema de Notificaciones y Casillas Electrónicas - eCasilla CGR

DOCUMENTO	:	OFICIO N° 001148-2023-OC0353
EMISOR	:	SOLEDAD YENNY ALVAREZ COAQUIRA - JEFE DE COMISIÓN - ELABORACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO Y EJECUCIÓN DE LA ACTIVIDAD: IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO (RED DE CICLOVÍAS) - ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL
DESTINATARIO	:	VICTOR HUGO RIVERA CHAVEZ
ENTIDAD SUJETA A CONTROL	:	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA

Sumilla:

Me dirijo a usted con relación a la auditoria de cumplimiento, a la "Elaboración del expediente técnico y ejecución de la actividad: Implementación del Sistema de Transporte Sostenible no motorizado (Red de Ciclovías)", provincia Arequipa, región Arequipa. Sobre el particular, como resultado de la Auditoría de Cumplimiento, se ha emitido el Informe de Auditoría N° 098-2023-2-0353-AC, que recomienda disponer el inicio del procedimiento administrativo a los funcionarios y servidores públicos involucrados en los hechos observados, debiendo informar al Órgano Control Institucional, las acciones adoptadas al respecto.

Se ha realizado la notificación con el depósito de los siguientes documentos en la **CASILLA ELECTRÓNICA N° 20154489895**:

1. CÉDULA DE NOTIFICACIÓN N° 00000013-2023-CG/0353-02-009
2. OFICIO-001148-2023-OC0353[F]
3. Tomo I folios 1-72[F]
4. Tomo I folios 73-127[F]
5. Tomo I folios 128 al 160[F]
6. Tomo I folios 161-260[F]
7. Tomo I folios 261-320[F]
8. Tomo I folios 531-600[F]
9. Tomo III folios 1197-1217[F]

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: **https://verificadoc.contraloria.gob.pe/ecasilla** e ingresando el siguiente código de verificación: **4ONWBOQ**

10. Tomo III folios 1351-1407[F]
11. Tomo IV folios 1500 al 1527[F]
12. Tomo V folios 2109 al 2159[F]
13. Tomo I folios 321 al 372[F]
14. Tomo I folios 373-391[F]
15. Tomo I folios 392 al 409[F]
16. Tomo I folios 410-451[F]
17. Tomo I Folios 452-530[F]
18. Tomo I folios 601-646[F]
19. Tomo II folios 647 al 860[F]
20. Tomo II folios 861-930[F]
21. Tomo II folios 931-1000[F]
22. Tomo II folios 1001-1050[F]
23. Tomo II folios 1051-1110[F]
24. Tomo II folios 1111-1179[F]
25. Tomo III folios 1180 al 1196[F]
26. Tomo III folios 1218-1228[F]
27. Tomo III folios 1229-1278[F]
28. Tomo III folios 1279-1300[F]
29. Tomo III folios 1301-1350[F]
30. Tomo III folios 1408-1424[F]
31. Tomo IV folios 1425
32. Tomo IV folios 1496 al 1499[F]
33. Tomo IV folios 1528 AL 1593[F]
34. Tomo IV folios 1594 AL 1672[F]
35. Tomo V folios 1673 al 1740[F]
36. Tomo V folios 1741 al 1747[F]
37. Tomo V folios 1748 al 1749[F]
38. Tomo V folios 1750 al 1778[F]
39. Tomo V folios 1779 al 1827[F]
40. Tomo V folios 1828 al 1930[F]
41. Tomo V folios 1931 al 2032[F]
42. Tomo V folios 2160 al 2202[F]
43. Tomo V folios 2203 al 2247[F]
44. Tomo IV folios 1426 al 1495[F]
45. Tomo V folios 2033 al 2108[F]

NOTIFICADOR : SOLEDAD YENNY ALVAREZ COAQUIRA - MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA - CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: **https://verificadoc.contraloria.gob.pe/ecasilla** e ingresando el siguiente código de verificación: **4ONWBOQ**

Firmado digitalmente por ALVAREZ COAQUIRA Soledad Yenny FAU 20131378972 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05-12-2023 18:23:58 -05:00

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

CÉDULA DE NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA N° 00000013-2023-CG/0353-02-009

DOCUMENTO	:	OFICIO N° 001148-2023-OC0353
EMISOR	:	SOLEDAD YENNY ALVAREZ COAQUIRA - JEFE DE COMISIÓN - ELABORACIÓN DEL EXPEDIENTE TÉCNICO Y EJECUCIÓN DE LA ACTIVIDAD: IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE NO MOTORIZADO (RED DE CICLOVÍAS) - ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL
DESTINATARIO	:	VICTOR HUGO RIVERA CHAVEZ
ENTIDAD SUJETA A CONTROL	:	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA
DIRECCIÓN	:	CASILLA ELECTRÓNICA N° 20154489895
TIPO DE SERVICIO CONTROL GUBERNAMENTAL O PROCESO ADMINISTRATIVO	:	SERVICIO DE CONTROL POSTERIOR - AUDITORÍA DE CUMPLIMIENTO
N° FOLIOS	:	2250

Sumilla: Me dirijo a usted con relación a la auditoria de cumplimiento, a la "Elaboración del expediente técnico y ejecución de la actividad: Implementación del Sistema de Transporte Sostenible no motorizado (Red de Ciclovías)", provincia Arequipa, región Arequipa. Sobre el particular, como resultado de la Auditoría de Cumplimiento, se ha emitido el Informe de Auditoría N° 098-2023-2-0353-AC, que recomienda disponer el inicio del procedimiento administrativo a los funcionarios y servidores públicos involucrados en los hechos observados, debiendo informar al Órgano Control Institucional, las acciones adoptadas al respecto.

Se adjunta lo siguiente:

1. OFICIO-001148-2023-OC0353[F]
2. Tomo I folios 1-72[F]
3. Tomo I folios 73-127[F]
4. Tomo I folios 128 al 160[F]
5. Tomo I folios 161-260[F]

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: **https://verificadoc.contraloria.gob.pe/ecasilla** e ingresando el siguiente código de verificación: **4MTBMIK**

Firmado digitalmente por ALVAREZ COAQUIRA Soledad Yenny FAU 20131378972 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05-12-2023 18:23:58 -05:00

6. Tomo I folios 261-320[F]
7. Tomo I folios 531-600[F]
8. Tomo III folios 1197-1217[F]
9. Tomo III folios 1351-1407[F]
10. Tomo IV folios 1500 al 1527[F]
11. Tomo V folios 2109 al 2159[F]
12. Tomo I folios 321 al 372[F]
13. Tomo I folios 373-391[F]
14. Tomo I folios 392 al 409[F]
15. Tomo I folios 410-451[F]
16. Tomo I Folios 452-530[F]
17. Tomo I folios 601-646[F]
18. Tomo II folios 647 al 860[F]
19. Tomo II folios 861-930[F]
20. Tomo II folios 931-1000[F]
21. Tomo II folios 1001-1050[F]
22. Tomo II folios 1051-1110[F]
23. Tomo II folios 1111-1179[F]
24. Tomo III folios 1180 al 1196[F]
25. Tomo III folios 1218-1228[F]
26. Tomo III folios 1229-1278[F]
27. Tomo III folios 1279-1300[F]
28. Tomo III folios 1301-1350[F]
29. Tomo III folios 1408-1424[F]
30. Tomo IV folios 1425
31. Tomo IV folios 1496 al 1499[F]
32. Tomo IV folios 1528 AL 1593[F]
33. Tomo IV folios 1594 AL 1672[F]
34. Tomo V folios 1673 al 1740[F]
35. Tomo V folios 1741 al 1747[F]
36. Tomo V folios 1748 al 1749[F]
37. Tomo V folios 1750 al 1778[F]
38. Tomo V folios 1779 al 1827[F]

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: **https://verificadoc.contraloria.gob.pe/ecasilla** e ingresando el siguiente código de verificación: **4MTBMIK**

Firmado digitalmente por ALVAREZ COAQUIRA Soledad Yenny FAU 20131378972 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05-12-2023 18:23:58 -05:00

39. Tomo V folios 1828 al 1930[F]
40. Tomo V folios 1931 al 2032[F]
41. Tomo V folios 2160 al 2202[F]
42. Tomo V folios 2203 al 2247[F]
43. Tomo IV folios 1426 al 1495[F]
44. Tomo V folios 2033 al 2108[F]

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: **https://verificadoc.contraloria.gob.pe/ecasilla** e ingresando el siguiente código de verificación: **4MTBMIK**