

# EL LITIGIO ESTRATÉGICO POR LOS DERECHOS DE LOS CICLISTAS EN EL PERÚ



**IDLADS**

Instituto de Defensa Legal del Ambiente  
y el Desarrollo Sostenible



# **El Litigio Estratégico por los derechos de los ciclistas en el Perú**

Henry Oleff Carhuatocto Sandoval



**Henry Oleff Carhuatocto Sandoval**

Doctor en Derecho y CC.PP.

# **El Litigio Estratégico por los derechos de los ciclistas en el Perú**



**IDLADS**

Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible

© **El Litigio Estratégico por los derechos de los ciclistas en el Perú**

© **Henry Oleff Carhuatocto Sandoval**

Participó en la elaboración de demandas y elaboración del texto Marcela Fernanda Gómez Carhuatocto

**Consejo Directivo de IDLADS PERÚ:**

Yanua Atamain Awari, Presidenta;  
Lilyan Delgadillo Hinostroza, Vicepresidenta;  
Amparo Córdova Berrocal, Secretaria;  
Bianca Centeno Calderón, Tesorera;  
Carla Rodríguez Lázaro, Vocal  
Marcela Gómez Carhuatocto, Vocal.

**Imagen de Portada:**

Henry Paul

**Imagen de Contraportada:**

Henry Oleff Carhuatocto Sandoval

**Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible - IDLADS PERÚ**

Dirección: Av. Tingo María N° 495, Breña, Lima - Perú

Correo electrónico: instituto.idlads@gmail.com

Web: [www.idladsperu.org.pe](http://www.idladsperu.org.pe)

RUC: 20451598091

Teléfono: 987182023

Segunda edición: enero 2025

Tiraje: 500 ejemplares

© Derechos de Autor Reservados conforme a Ley  
Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca  
Nacional del Perú: 2025-00365

Impreso por:

IDLADS PERÚ

Av. Tingo María 495 Breña-Lima

Enero 2025

# Índice

---

Introducción.....	11
<b>Capítulo I</b> Acción de cumplimiento de la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936 (Exp. 04800-2023-0-1801-JR-DC-07).....	17
1.1. Antecedentes: La Bicicleta un medio de transporte sostenible en el Perú.....	18
1.2. Sentencia favorable sobre lineamientos para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta.....	29
1.3. Sentencia favorable de 2da Instancia sobre lineamientos para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta .....	36
<b>Capítulo II</b> Acción de Cumplimiento de la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936 (Exp. 04788-2023- 0-1801-JR-DC-01).....	45
2.1. Sentencia declarando fundada la acción de cumplimiento por la Única Disposición Complementaria Transitoria Del Reglamento de la Ley N° 30936- Decreto Supremo N° 012-2020-MTC .....	57
2.2. Sentencia de 2da Instancia declarando sobre la acción de cumplimiento por la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936.....	62
<b>Capítulo III</b> Acción de cumplimiento de la Segunda Disposición complementaria del Reglamento de la Ley N° 30936 (Exp. 04694-2023-0-1801-JR-DC-02).....	67

3.1. Sentencia de primera instancia que declara fundada la acción de cumplimiento por la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC referida a la aprobación de los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en vías no urbanas.....	79
<b>Capítulo IV</b> Acción de Cumplimiento de los artículos 6.2 y 6.3 del Reglamento de la Ley N° 30936 (Exp. N° 6327-2023-0-1801-JR-DC-09) .....	87
4.1. Sentencia de primera instancia que declara fundada en parte la acción de cumplimiento por los artículos 6.2 y 6.3 del Reglamento de la Ley N° 30936 (Día de la Bicicleta).....	95
<b>Capítulo V</b> Acción de Cumplimiento por la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936 (Expediente N° 04791-2023-0-1801-JR-DC-03).....	101
5.1. Introducción.....	104
5.2. Análisis .....	105
5.3. Conclusiones .....	120
5.4. Sentencia sobre los parámetros técnicos para la implementación de los cicloparqueaderos de transferencia modal ubicados en los sistemas integrados de transporte.....	121
5.5. Sentencia de Segunda Instancia sobre los parámetros técnicos para la implementación de los cicloparqueaderos de transferencia modal ubicados en los sistemas integrados de transporte .....	128
Conclusiones .....	137





6 Piezas + 4 Nuggets + 1 Papa cajín familiar  
popeyes  
puntov

Tu financiamiento económico y +Fácil  
Pandero CASA  
Adquiere tu departamento o local comercial  
Amplía o remodela tu vivienda  
JMT

Foto de Paolo Bustamante

# Introducción

---

El 24 de abril del 2019 se aprobó la Ley No 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible estableciendo que la autoridad que debe implementar las políticas públicas para el uso de la bicicleta era el Ministerio de Transporte y Comunicaciones<sup>1</sup> así como se declaró que el 3 de junio de cada año sea el Día de la Bicicleta, debiendo los organismos públicos y privados realizar actividades para conmemorar la fecha y crear conciencia de la necesidad del uso de la bicicleta; concordante con el establecido por la Asamblea General de las Naciones Unidas en la Resolución N° 72/272.<sup>2</sup>

Se suponía que el Ministerio de Educación, *“a través de las instituciones educativas públicas y privadas de primaria y secundaria de todo el territorio nacional, establece actividades promocionales de educación vial con la finalidad de que los alumnos conozcan el uso adecuado de las normas de tránsito aplicables en la conducción de la bicicleta, como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente. Para tal efecto, el Ministerio de Educación coordina con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las normas de tránsito y otros aspectos que son materia de las actividades*

---

1 Artículo 2 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

2 Artículo 3 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

*promocionales de educación.*”<sup>3</sup> Sin embargo, la realidad es que poco ha hecho el sector educación por promover el uso de la bicicleta y todo lo contrario su desidia llama poderosamente la atención.

Por su parte, los gobiernos locales, “*en el marco de sus programas municipales de educación, cultura y ciudadanía ambiental, o los que hagan sus veces, desarrollan acciones de comunicación y sensibilización ambiental sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible eficiente y que contribuye con la preservación del ambiente,*”<sup>4</sup> lo que tampoco ha venido ocurriendo pese a que los ciclistas han aumentado después de la pandemia y producto de la crisis económica.

Recordemos que el Estado de Emergencia Sanitaria del 2020-21 en el Perú ocasionó un crecimiento en el uso de la bicicleta puesto que evitaba el contagio por la aglomeración de personas en los paraderos o en los autobuses, lo que impulsó que las autoridades municipales empezaran a implementar ciclovías, donde históricamente nunca habían existido, como por ejemplo en la Av. La Marina o Av. Javier Prado, pero ni bien se inmunizó a las personas y el tráfico de vehículos automotores se normalizó estas se fueron desinstalando o simplemente desaparecieron. De allí, que parezca anecdótico que se haya establecido “*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.*”<sup>5</sup> Sin que esto se vea concretado en la realidad y todo lo contrario desaparezcan las ciclovías que se hicieron en la pandemia.

Se suponía que la bicicleta se integraría al transporte público y privado puesto que la ley estableció “que las autoridades de los tres niveles de gobierno implementan medidas que faciliten el transporte intermodal, con la finalidad de

3 Artículo 4.1 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

4 Artículo 4.4 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

5 Artículo 5.1. de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

que el ciclista conecte su trayecto con otros medios de transporte; asimismo, habilitan espacios y estructuras seguras para el estacionamiento de bicicletas en las estaciones de los medios de transporte masivo.”<sup>6</sup> Lo cierto es que los continuos atropellos de ciclistas en los últimos años, así como el robo de sus bicicletas son asuntos que evidencian el incumplimiento de estas garantías de los derechos de los ciclistas.

El legislador imagino que se implementarían progresivamente estacionamiento para bicicletas por parte de “entidades públicas y privadas, en un plazo no mayor de tres años contados a partir de la publicación de la presente ley, independientemente de su reglamentación, adecúan sus espacios para estacionamientos de bicicletas, en una proporción del cinco por ciento del área que destinan a los vehículos automotores.”<sup>7</sup> En el año 2024 han transcurrido ya cuatro años sin que existan estacionamientos de bicicletas modernos, seguros y suficientes en establecimientos públicos y privados, sin que las autoridades locales y regionales competentes<sup>8</sup> o el Poder Ejecutivo haya hecho un compromiso político para cambiar este panorama.

Probablemente, uno de las pocas obligaciones que se ha intentado cumplir con limitaciones es la implementación de un sistema de bicicleta pública según el cual *“los gobiernos locales implementan, con sus recursos disponibles, sistemas de bicicleta pública, consistente en préstamo o alquiler de bicicletas, priorizando este servicio para la intermodalidad a los sistemas de transporte masivo, con la finalidad de incentivar el uso de la bicicleta en la ciudadanía.”*

<sup>9</sup> El problema con estos sistemas municipales de prestamos de bicicleta es que suelen ser demasiados costosos o solo se permite su uso aquellos que

---

6 Artículo 6.1 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

7 Artículo 7.1 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

8 Artículo 7.3 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible: *“Las municipalidades provinciales y distritales son las responsables de cautelar la ejecución y establecer la obligatoriedad de la aplicación de esta norma en las existentes y nuevas construcciones.”*

9 Artículo 8 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

son residentes en el ámbito territorial de la municipalidad impidiendo que otras personas que estén en tránsito por el distrito puedan hacer uso de ellas, todo un despropósito.

Advirtamos que son derechos de los ciclistas:<sup>10</sup>

- 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. En ese orden de ideas, es necesario implementar ciclovías a lo largo de las carreteras del Perú para efecto de salvaguardar la vida y salud de los ciclistas, lo que no ha ocurrido, pese a los constantes fallecimientos de ciclistas producto de la falta de ciclovías.
- b) Disponer de vías de circulación preferente dentro de las ciudades, como ciclovías u otros espacios similares.
- c) Disponer de suficientes espacios para el estacionamiento de bicicletas, tanto en espacios públicos como privados.
- d) Derecho de preferencia del ciclista en la vía o circulación en los desvíos de avenidas, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías sobre el tránsito vehicular, después del peatón.
- e) Uso gratuito de estacionamientos públicos para bicicletas.
- f) Tener días u horas de circulación preferente en el área urbana, en trayectos determinados.

El 30 de junio del 2020 se aprueba el Reglamento de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC donde identificamos disposiciones que tenían un plazo de cumplimiento tales como:

- **Los artículos 6.2 y 6.3 del Reglamento de la Ley N° 30936**, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, **Decreto Supremo N° 012-2020-MTC** señalan que todos los

---

10 Artículo 10 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

31 de julio se deben realizar actividades con la finalidad de contribuir al diseño, monitoreo y evaluación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones debe publicar datos en el Portal Nacional de Datos Abiertos, sobre las acciones adoptadas por cada entidad pública y esto no se ha cumplido hasta la fecha.

- **Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936:** “Elaboración de parámetros técnicos en vías no urbanas. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dentro de los doscientos 140 días calendario siguientes a la vigencia del Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, define los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas” dicha obligación se encuentra incumplida a la fecha.
- **La Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936,** señala que en un plazo de noventa (90) días calendario siguientes a la vigencia del Reglamento, el MINEDU debió aprobar los lineamientos para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en las instituciones educativas públicas y privadas de educación básica de los niveles primaria y secundaria; así como, en las instituciones educativas de educación técnico-productiva y superiores, públicas y privadas, de todo el territorio nacional; asimismo, debió determinar la forma, duración, periodicidad, sistemas de seguimiento o evaluación de las medidas de promoción de educación vial y uso de la bicicleta. Lamentablemente estas obligaciones nunca se materializaron.
- **La Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC,** referido a la elaboración y aprobación de los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial, se señala: *“en un plazo no mayor de 60 días calendario computado desde el día siguiente de la publicación del presente Reglamento, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal o la que haga sus veces, mediante resolución directoral, establece el cronograma de aprobación de los Manuales para la Gestión de la infraestructura vial*

*de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 del Reglamento*". Sin embargo, dicha obligación legal no se ha cumplido hasta la fecha.

La Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley No 30936, referido a los parámetros técnicos para la implementación de los ciclos parqueaderos de transferencia modal ubicados en los sistemas integrados de transporte, cuyo cumplimiento se consiguió con la interposición de la demanda de cumplimiento.

En ese sentido, IDLADS PERÚ, con el apoyo de Marcela Gómez Carhuatocto, identificó la necesidad de interponer cinco acciones de cumplimiento para poder implementar las disposiciones legales incumplidas y a la vez generar mejores condiciones necesarias para el goce efectivo de los derechos de los ciclistas que sin infraestructura adecuada corren el grave riesgo de ser atropellados debido a la falta de ciclovías con un mantenimiento adecuado y a la falta de una sensibilización sobre el respeto al uso de la bicicleta.

Lima, 11 de abril de 2024

**IDLADS PERÚ**

# Capítulo I

## ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LA TERCERA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL DEL REGLAMENTO DE LA LEY N° 30936 (EXP. 04800-2023-0-1801-JR-DC-07)

### LINEAMIENTOS PARA LA PROMOCIÓN DE LA EDUCACIÓN VIAL Y DEL USO DE LA BICICLETA

Jueza Malbina Saldaña Villavicencio - Especialista Maurila Muñoz Carranza

#### REPORTE DE EXPEDIENTE

**Expediente N°:** 04800-2023-0-1801-JR-DC-07

**Órgano Jurisdiccional:** 7° JUZGADO CONSTITUCIONAL **Distrito Judicial:** LIMA

**Juez:** SALDAÑA VILLAVICENCIO MALBINA **Especialista Legal:** MUÑOZ CARRANZA MAURILA

**Fecha de Inicio:** 22/08/2023 **Proceso:** CONSTITUCIONAL

**Observación:** El usuario, no registró el arancel judicial-El usuario, no registró el depósito judicial- **Especialidad:** DERECHO CONSTITUCIONAL

**Materia(s):** ACCION DE CUMPLIMIENTO **Estado:** TRAMITE

**Etapas Procesales:** GENERAL **Fecha Conclusión:**

**Ubicación:** DESPACHO JUDICIAL **Motivo Conclusión:** .....

**Sumilla:** ACCION DE CUMPLIMIENTO DE LA TERCERA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL DEL REGLAMENTO DE LA LEY 30936, DECRETO SUPREMO 012-2020-MTC

#### PARTES PROCESALES

Parte	Tipo de Persona	Apellido Paterno / Razón Social	Apellido Materno	Nombres
DEMANDANTE	JURIDICA	ASOCIACIÓN INSTITUTO DE DEFENSA LEGAL DEL AMBIENTE Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE PERU - IDLADS PERU		
DEMANDADO	JURIDICA	MINISTERIO DE EDUCACION		

#### SEGUIMIENTO DEL EXPEDIENTE

## 1.1. Antecedentes: La Bicicleta un medio de transporte sostenible en el Perú

El uso de la bicicleta supone muchos beneficios, contribuye a la salud de los usuarios, es un medio de transporte económico, es eficiente y es amigable con el medio ambiente porque no emite gases nocivos ni contaminación sonora. El uso de las bicicletas siempre será una recomendación, pero se debe garantizar que ese medio de transporte tenga condiciones seguras, asequibles y sostenibles a través de la acción ciudadana y una gestión eficiente del Gobierno. La pandemia otorga una oportunidad única para repensar las prioridades del país en términos de transporte, pero se deben tomar acciones efectivas para mitigar los riesgos propios de nuestra realidad.<sup>11</sup>

Antes de la COVID-19, la fotografía del uso de la bicicleta era diferente. En 2019, el Observatorio Lima Como Vamos (LCV) publicó su informe anual sobre las percepciones de la calidad de vida de los ciudadanos de Lima y Callao. Respecto a los modos de transporte, el informe destacó que solo el 1.5% de ciudadanos usaba la bicicleta como medio de traslado principal al trabajo o centro de estudios, aspecto que contrasta con la tenencia de este vehículo. Según la Encuesta Nacional Demográfica y de Salud Familiar (INEI, 2018) el 17.8% de los hogares de Lima y Callao tienen al menos una bicicleta. Se trata de una brecha que se mantiene en los últimos años.<sup>12</sup>



11 Universidad del Pacífico. Enlace: <https://cers.up.edu.pe/blog/la-bicicleta-un-medio-de-transporte-sostenible-y-con-desafios-por-resolver/>

12 Universidad del Pacífico. Enlace: <https://cers.up.edu.pe/blog/la-bicicleta-un-medio-de-transporte-sostenible-y-con-desafios-por-resolver/>

La crisis sanitaria requirió privilegiar el uso de los vehículos individuales como la bicicleta para cumplir con el distanciamiento social. Otro cambio positivo es el incremento de la predisposición de los ciudadanos para usar la bicicleta. En un reciente sondeo, IPSOS señala que el 80% de limeños estaría dispuesto a transportarse en bicicleta para asistir a sus centros laborales o estudios con condiciones adecuadas y seguras.<sup>13</sup>

#	Ciclovía o recreativas o Carril compartido	Distrito	Periodo	Tipo de ciclovía	Tipo de vía	Responsabilidad	Motivo	Extensión (m aprox)	Extensión (km aprox)
1	Costanera	San Miguel	2014-2023	Recreativa	Arterial	MuniLima	Dividida	524	0.524
2	Los Insurgentes	San Miguel	2020-2023	Troncal	Colectora	MuniLima	Eliminada	985	0.985
3	Los Patriotas	San Miguel	2020-2023	Troncal	Colectora	MuniLima	Sin segregación	1390	1.39
4	Ramón Castilla	San Miguel	2020-2023	De aproximación	Colectora	MuniLima	Sin segregación	1010	1.01
5	Brigida Silva	San Miguel	2020-2023	Troncal	Colectora	MuniLima	Sin segregación	384	0.384
6	Manuel Estacio	San Miguel	2020-2023	De aproximación	Local	Muni San Miguel	Sin segregación	123	0.123
7	Cdte Ladislao Espinar	San Miguel	2020-2023	De aproximación	Local	Muni San Miguel	Olvidada / Sin conexión	387	0.387
8	Mariscal Cáceres	San Miguel	2020-2023	De aproximación	Local	Muni San Miguel	Sin segregación	169	0.169
9	María José de Arce	San Miguel		Carril compartido	Local	Muni San Miguel	Olvidada / Sin conexión	265	0.265
10	Domingo Choquehuanca	San Miguel		Carril compartido	Local	Muni San Miguel	Olvidada / Sin conexión	193	0.193
11	Pumacurco	San Miguel	2020-2023	De aproximación	Local	Muni San Miguel	Sin segregación	36	0.036
12	Sara Sara	San Miguel	2020-2023	De aproximación	Local	Muni San Miguel	Sin segregación	145	0.145
13	Pacamarca	San Miguel	2020-2023	De aproximación	Local	Muni San Miguel	Sin segregación	54	0.054
14	Pqe. Las Leyendas	San Miguel	2020-2023	De aproximación	Colectora	MuniLima	Sin segregación	102	0.102
15	Miguel Hidalgo	San Miguel	2020-2023	De aproximación	Local	Muni San Miguel	Sin segregación	313	0.313
16	Apacheta	San Miguel	2020-2023	De aproximación	Local	Muni San Miguel	Sin segregación	57	0.057
17	Pio XII	San Miguel	2020-2023	De aproximación	Colectora	MuniLima	Sin segregación	443	0.443
18	Aymaras	Ate	2022-2023	Carril compartido	Local	Muni Ate	Olvidada / Sin conexión	367	0.367
19	La Peruanidad	Jesús María	2022-2023	De aproximación	Local	Muni Jesús María	Olvidada / Sin conexión	152	0.152
20	Eugenio Garzón	Jesús María	2009-2023	Troncal	Colectora	MuniLima	Eliminada	825	0.825
21	28 de Julio	Miraflores	2015-2023	Troncal	Colectora	MuniLima	Eliminada	1060	1.06
22	Militar	Lince	2010-2023	De aproximación	Local	Muni Lince	Eliminada	616	0.616
23	Andrés Vesalio	San Borja	2020-2023	De aproximación	Local	Muni San Borja	Eliminada	865	0.865
24	San Borja Norte	San Borja	2021-2023	Troncal	Colectora	MuniLima	Eliminada	293	0.293
25	Angamos	San Borja	2021-2023	Troncal	Arterial	MuniLima	Sin segregación	709	0.709
26	Angamos	Surquillo	2021-2023	Troncal	Arterial	MuniLima	Eliminada	633	0.633
27	Primavera	Surco	2021-2023	Troncal	Arterial	MuniLima	Sin segregación	1592	1.592
28	Nicolás de Piérola	Barranco	2021-2023	Troncal	Local	Muni Barranco	Eliminada	460	0.46
29	Miguel Grau	Barranco	2021-2023	Troncal	Local	Muni Barranco	Sin segregación	585	0.585
30	Balta - Plaza Butters	Barranco	2020-2023	De aproximación	Local	Muni Barranco	Sin segregación	423	0.423
31	Nicolás Ayllón	Santa Anita	2019-2023	Troncal	Arterial	MuniLima / ATU	Olvidada / Dividida	4500	4.5
32	Emilio Cavenevia	San Isidro	2051-2023	Troncal	Local	Muni San Isidro	Eliminada	400	0.4
								<b>TOTAL KM</b>	<b>20.06</b>

Fuente: Red por la Convivencia Vial

Recordemos que según la Gerencia de Movilidad Urbana de la Municipalidad Metropolitana de Lima (GMU-MML), existen 332 kilómetros de ciclovías (carril de bicicletas). Sin embargo, hay ciudades en el continente que duplican o superan esta cifra como Bogotá (608 km) o Sao Paulo (700 km). Si hablamos de Europa, Holanda cuenta con más de 30.000 km. Mientras tanto, la actual gestión edil solo

proyecta aumentar 163 kilómetros más de ciclovías hacia el 2025. La comuna limeña entregó esta información a diversos colectivos de ciclistas, entre ellos, Vamos EnBici, una plataforma que busca promover la movilidad sostenible. Sin embargo, esta data no tiene el respaldo de ciclistas ya que señalan que este número no toma en cuenta si hay ciclovías desaparecidas o retiradas por las municipalidades, por lo que las cifras podrían ser mucho menores.<sup>14</sup>

Un caso que retrata muy bien las consecuencias de la falta de infraestructura para ciclistas es el siniestro que ocasionó la muerte de una ciclista que narra de manera excepcional Jair Sarmiento:<sup>15</sup>

*“Cecilia Melgar manejaba su bicicleta en medio de esa realidad. El martes 21 de marzo de 2023, Cecilia salió de su casa en Pueblo Libre con dirección a su trabajo, le envió un mensaje de buenos días a Jeffrey, su pareja. (...).*

*A las 8:40 a. m. en la cuadra 11 de la avenida 6 de agosto en el distrito de Jesús María, —una vía de dos carriles en donde autos adelantan a otros autos o ciclistas, donde pasan camiones grandes, y en donde los peatones tienen que cruzar corriendo debido a la alta velocidad a la que van los vehículos— Marco Perdomo Pérez conducía un camión volquete blanco de placa YIL-922 con el que recogería un desmante.*

*En ese momento, Cecilia, de 26 años, iba por delante del camión junto a otra ciclista en el carril derecho de dicha avenida. Según las normas de tránsito, un conductor de un vehículo solo puede adelantar a un ciclista por el carril izquierdo, pero Perdomo Pérez ignoró eso y adelantó a las ciclistas. En ese amague, el lado derecho delantero del camión impactó y arrolló a Cecilia y su bicicleta. Según testigos oculares, Cecilia se paró, alzó su bicicleta a modo de reclamo y se desvaneció a unas 10 cuadras del parque en donde aprendió a pedalear.*

*(...)*

*Jener Cáriga, abogado de la familia de la joven ciclista fallecida, señala que a pesar de que en un principio se hayan visto perjudicados*

14 Jair Sarmiento. **“El día que Ceci pedaleo contra ciudad peligro”** Enlace: <https://wayka.pe/el-dia-que-ceci-pedaleo-contra-ciudad-peligro/>

15 Jair Sarmiento. **“El día que Ceci pedaleo contra ciudad peligro”** Enlace: <https://wayka.pe/el-dia-que-ceci-pedaleo-contra-ciudad-peligro/>

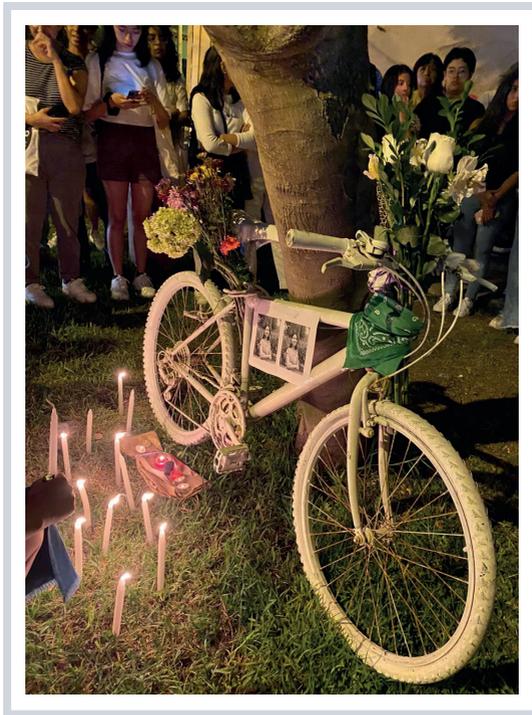
*por una tardía prueba de luminol —ya que el camión fue devuelto a su dueño y la policía realizó esta diligencia después de 2 meses, por lo que el vehículo estaba totalmente limpio—, están llevando a cabo una reconstrucción en 3D del siniestro a través de un perito que ellos mismos han conseguido puesto que en un inicio la Fiscalía les señaló que no había presupuesto para conseguir un perito de esa especialidad. Los videos de las cámaras de la Municipalidad de Jesús María y las de los vecinos también están siendo analizados por el Ministerio Público. Las investigaciones culminarán el 27 de marzo del 2024.*

*Mientras tanto, el chofer está libre. La Fiscalía ha solicitado comparecencia simple, pero para ello debe haber una audiencia que hasta el momento no se ha dado. “El conductor ha violado tres reglas de tránsito (art. 83, art. 90 y art. 160). Se le tendría que procesar por lo que señala el tercer párrafo del artículo 111 del Código Penal, el cual señala homicidio culposo”, indica el abogado.”*

En ese contexto, es difícil promover las medidas del uso de la bicicleta por los centros laborales entre las cuales se encuentra que los empleadores privados y públicos pueden incentivar en sus trabajadores el uso de la bicicleta como medio de transporte para llegar a su centro laboral a través de medidas tales como flexibilización de la hora de ingreso, días u horas libres, facilitación de duchas al interior del centro de trabajo, entre otros.<sup>16</sup> Esto no es posible sin un entorno seguro para los ciclistas, un horario al menos donde determinadas vías tenga prioridad el ciclista o al menos se haya educado a los conductores sobre como deben comportarse cuando encuentren un ciclista en una pista donde no existe ciclovia. Así se afecta el derecho de manera directa a los trabajadores públicos que usen bicicleta por el ambiente y para ahorrar recursos, así como para acceder a una jornada laboral libre remunerada por cada sesenta veces que certifiquen haber asistido al centro de labores en bicicleta; para lo cual, cada institución del sector público formula e implementa las medidas necesarias para su desarrollo y certificación.<sup>17</sup>

16 Artículo 9.1. de la Ley No 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

17 Artículo 9.2. de la Ley No 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible



Vigila por Cecilia. Una 'Ghost Bike' o bicicleta blanca representa una cicatriz dentro de la ciudad. Significa el luto por el fallecimiento de un o una ciclista, pero a la vez denuncia y exige una ciudad más segura. **Foto:** Cicloaxión

No queremos olvidar el terrible atropello de ciclistas del 23 de octubre del 2023, cuando alrededor del medio día un auto negro a toda velocidad impactó contra la parte trasera de la camioneta que con luces intermitentes y por el carril derecho de la autopista, era escolta de dos ciclistas que estaban a varios metros adelante, pero con la fuerza de la inercia se llevó por delante a Willian Mendoza y Carlos Apaza. Los dos fallecieron minutos después, mientras esperaban la ambulancia.<sup>18</sup>

18 Cfr, Bruno Amoretti. Siguiendo la pista. Hildebrandt en sus trece. Año 14. No 661. 10/11/2023. p.26

El chofer del auto que acabó con la vida de los ciclistas es Javier Reyes Huamán (45), un estibador de frutas que había recogido a su hija en Lurín para llevarla a la casa de su ex pareja en Santa Anita. Reyes circulaba por el carril izquierdo e invadió el carril derecho a toda velocidad para adelantar a un camión. La maniobra, prohibida, supuso que se empotrara contra el auto de Jonathan Alvarado, sobrino de los ciclistas. Reyes reconoció la negligencia fatal y está dispuesto a cumplir una condena de cuatro a cinco años de cárcel. La fiscal provincial adjunta Nancy Moreano Rozas acusó Alvarado de ir a menos de 50 km, velocidad mínima permitida en una autopista sin tener en cuenta que iba como vehículo de apoyo a los ciclistas. Felizmente, el Poder Judicial admitió la prisión preventiva por siete meses contra Reyes y le otorgó a Alvarado comparecencia restringida.<sup>19</sup>

## Dos ciclistas mueren atropellados por camioneta que fue impactada por auto en Villa El Salvador

Los fallecidos son Juan Carlos Ramírez Apaza y William Mendoza. Un amigo de los occisos indicó que el auto responsable del choque iba a excesiva velocidad.



<https://elcomercio.pe/lima/sucesos/dos-ciclistas-mueren-atropellados-por-camioneta-que-fue-impactada-por-auto-en-villa-el-salvador-panamericana-sur-ultimas-noticia/>

Lo cierto que el accidente tuvo una causa estructural, la ausencia de una ciclo vía en la autopista, y además de una adecuada educación vial del conductor responsable. Advierte Carlota Peryra, presidente de la Asociación de

Ciclistas del Perú (Aciper), que ella utiliza todas las semanas la Panamericana Sur para trasladarse de San Bartolo a Lima y muchas veces hace el trayecto sola. “No hay otra ruta por dónde ir. Tenemos el derecho de considerar a la bicicleta nuestro medio principal de transporte, y mientras tengamos todas las medidas de seguridad, nada nos impide circular por las autopistas.”<sup>20</sup>

Y es que efectivamente es un derecho de los ciclistas **transitar por las vías públicas del país**, con respeto y seguridad, especialmente si consideramos que para muchas personas es su transporte principal por razones de ética ambiental, salud, deporte o económicas. En ese sentido, es imperativo educar a los conductores de vehículos automotores para que respeten la integridad física de los ciclistas, así como implementar una infraestructura adecuada para brindar condiciones seguras para desarrollar el ciclismo en el país.



Fuente: Red por la Convivencia Vial

20 Bruno Amoretti. Siguiendo la pista. Hildebrandt en sus trece. Año 14. No 661. 10/11/2023. p.26

Recordemos que en los últimos cinco años 232 ciclistas murieron en accidentes de tránsito. Solo hasta noviembre del 2023, de acuerdo con cifras de la Aciper y del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 32 ciclistas han fallecido, la mitad de ellos en Lima. El riesgo en las calles de Lima es una sombra que acompaña a los ciclistas. La ciclovía de la avenida Universitaria, a la altura de la avenida Materiales (Cercado de Lima), tiene un bache de cinco metros que obliga a los ciclistas a entrar a la pista. La ciclovía de la avenida Insurgentes (San Miguel) ha desaparecido. Y la del jirón Abtao (La Victoria) es invadida por motos y autos aprovechando que no hay bolardos.<sup>21</sup>

Por eso no sorprende que “Cecilia muere porque un conductor no respetó el reglamento sobre como rebasar a un ciclista. Cualquier vehículo automotor, para adelantar a un ciclista, debe hacerlo por el carril izquierdo”, explica el activista Octavio Zegarra, fundador del colectivo Cicloaxión. “Lamentablemente es común que los autos nos cierren hasta para recoger a un pasajero,” añade.<sup>22</sup>

En ese contexto, **la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936**, estableció que en un plazo de noventa (90) días calendario siguientes a la vigencia del citado Reglamento, el **Ministerio de Educación** debía aprobar los lineamientos para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en las instituciones educativas públicas y privadas de educación básica de los niveles primaria y secundaria; así como, en las instituciones educativas de educación técnico-productiva y superiores, públicas y privadas, de todo el territorio nacional; asimismo, debió determinar la forma, duración, periodicidad, sistemas de seguimiento o evaluación de las medidas de promoción de educación vial y uso de la bicicleta. Lamentablemente estas obligaciones nunca se materializaron razón por la cual IDLADS decidió demandar al citado ministerio con el objeto que cumpla la norma especialmente considerando las protestas de los ciclistas por los atropellos que sufren por parte de malos conductores de vehículos.

21 Bruno Amoretti. Siguiendo la pista. Hildebrandt en sus trece. Año 14. No 661. 10/11/2023. p.27

22 Carlos Portugal. La pista de la muerte. Hildebrandt en sus trece. Año 13. No 629. 31/03/2023. p.23

Es por esto que mediante Carta de IDLADS del 27 de julio del 2023, solicitamos al Ministerio de Educación que dé cumplimiento a la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936. Sin embargo, transcurrido más de 10 días hábiles sin que la autoridad nos dé una respuesta y, teniendo en cuenta que el plazo para realizarlo se venció, interponemos la acción de cumplimiento un 22 de agosto del 2023. Posteriormente, el 25 de septiembre del 2023 se admitió la demanda y se fijó como fecha para la Audiencia Única, el 14 de mayo del 2024 a las 10 am. Finalmente, el 11 de junio del 2024 se emite la sentencia que declara fundada la demanda.

Lamentablemente, el Procurador del MINEDU apeló la sentencia el 24 de julio del 2024, realizándose la audiencia de segunda instancia el 26 de noviembre del 2024 y emitiéndose sentencia de segunda instancia el 27 de noviembre confirmándose la sentencia de primera instancia.

## **Admisorio de la demanda de cumplimiento de la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936**

**Séptimo Juzgado Constitucional de la Corte Superior de Lima  
Expediente N° 04800- 2023: -0-1801-JR-DC-07**

**Materia:** Acción de cumplimiento

**Juez:** Saldaña Villavicencio Malbina

**Especialista:** Muñoz Carranza Maurila

**Demandado:** Ministerio de Educación

**Demandante:** IDLADS PERU

### **RESOLUCIÓN NÚMERO UNO**

Lima, 25 de septiembre del

Dos mil veintitrés.-

Puesto a despacho el escrito de demanda y escrito de fecha 25 del presente mes y año, según consta del reporte general de expedientes del Sistema Integrado Judicial, se provee de inmediato. VISTO. El presente proceso de Acción de cumplimiento se interpone por violación de sus derechos constitucionales, la misma que se encuentra expedita para calificar la demanda.

### **CONSIDERANDOS:**

**PRIMERO:** Petitorio. Cumplan los demandados con la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC.

**SEGUNDO:** Objeto del Proceso de Cumplimiento. El artículo 200°, inciso 6) de la Constitución Política establece que la Acción de Cumplimiento procede contra cualquier autoridad o funcionario renuente a acatar una norma legal o acto administrativo. El artículo 65° inciso 1), del Nuevo Código Procesal Constitucional señala que: “Es objeto del proceso de cumplimiento ordenar que el funcionario o autoridad pública renuente. 1) Dé cumplimiento a una norma legal o ejecute un acto administrativo firme (...). El artículo 200°, inciso 6) de la Constitución Política establece que la Acción de Cumplimiento procede contra cualquier autoridad o funcionario renuente a acatar una norma legal o acto administrativo. Que, el artículo 65° inciso 1), del Nuevo Código Procesal Constitucional señala que: “Es objeto del proceso de cumplimiento ordenar que el funcionario o autoridad pública renuente: 1) Dé cumplimiento a una norma legal o ejecute un acto administrativo firme (...).

**TERCERO:** Fundamento.

- a) La Tutela Jurisdiccional efectiva constituye un derecho y un principio constitucional consagrado en el artículo 139° inciso tercero de la Constitución Política del Estado, para hacer efectiva la protección del individuo al libre acceso a la prestación jurisdiccional a través de un debido proceso, donde el justiciable tenga la oportunidad de discutir, probar y obtener del órgano jurisdiccional una resolución final ajustada a derecho. b) La calificación de la demanda es la facultad del Juez de analizar los requisitos de admisibilidad e improcedencia de la demanda; encontrándose dichos requisitos vinculados estrictamente con cuestiones de forma y capacidad procesal en el modo de interponer la demanda. c) Asimismo, la presente demanda reúne los presupuestos procesales y condiciones de acción, cumpliendo con los requisitos de admisibilidad y procedencia prescritos en los artículos 424° y 425° del Código Procesal Civil de aplicación subsidiaria y el artículo 2° del Nuevo Código Procesal Constitucional.
- d) Por otro lado, el artículo 69° del Nuevo Código Procesal Constitucional regula el requisito especial de la demanda: “Para la procedencia del proceso de cumplimiento se requerirá que el demandante previamente haya reclamado, por documento de fecha cierta, el cumplimiento del deber legal o administrativo, y que la autoridad se haya ratificado en su incumplimiento o no haya contestado dentro de los diez días útiles siguientes a la presentación de la solicitud”.
- e) Asimismo, el Tribunal Constitucional en STC N.° 016 8-2005-PC/TC de fecha 29 de setiembre del 2005; establece en su fundamento 14 que: “(...) el mandato contenido en aquellos deberá contar con los siguientes requisitos mínimos comunes: a) Ser un mandato vigente; b) Ser un mandato cierto y claro, es decir, debe inferirse indubitablemente de la norma legal o del acto administrativo; c)

No estar sujeto a controversia compleja ni a interpretaciones dispares; d) Ser de ineludible y obligatorio cumplimiento; y e) Ser incondicional”.

- f) Que, el artículo 6° del Nuevo Código Procesal Constitucional, prohíbe el rechazo liminar al prescribir que: “De conformidad con los fines de los procesos constitucionales de defensa de derechos fundamentales, en los procesos constitucionales de habeas corpus, amparo, habeas data y de cumplimiento no procede el rechazo liminar de la demanda”.
- g) Así también, el artículo 12° primer párrafo del Nuevo Código Procesal Constitucional señala: “En los procesos de amparo, habeas data y de cumplimiento, demanda interpuesta por el agraviado el juez señala fecha y hora para la audiencia única que tendrá lugar en un plazo máximo de treinta días hábiles. A la vez se emplaza al demandado para que conteste la demanda en el plazo de diez días hábiles”. DECISIÓN: Por estas consideraciones y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1°, 2°, 6°, 12, 65° y 69° del Nuevo Código Procesal Constitucional,

#### **SE RESUELVE:**

- 1. **ADMITASE** a trámite la presente demanda de Cumplimiento seguido por **INSTITUTO DE DEFENSA LEGAL DEL AMBIENTE Y EL DESARROLLO DEL SOSTENIBLE PERU – IDLASS PERU**, contra el **MINISTERIO DE EDUCACION**, con conocimiento de la **PROCURADURIA PUBLICA DEL MINISTERIO DE EDUCACION**. Al principal: Téngase presente el domicilio procesal y casilla electrónica que se indica y por ofrecidos los medios probatorios respectivos.
- 2. **CONCEDASE** el plazo de **DIEZ DÍAS** a la demandada, para que cumpla con contestar la demanda. Vencido el plazo sin la contestación respectiva se expedirá sentencia de conformidad con lo establecido en el artículo 12° del Nuevo Código Procesal Constitucional.
- 2. **FÍJESE** como fecha y hora para la **AUDIENCIA ÚNICA: Martes, 14 de mayo de 2024 · 10:00 – 11:00am**

**Zona horaria:** America/Lima Información para unirse con Google Meet

**Enlace de la videollamada:** <https://meet.google.com/hbk-maht-ddm>

- 3. Debiendo los abogados cumplir con proporcionar mediante Mesa de Partes Virtual del Poder Judicial su correo electrónico con extensión Gmail y número de celular que tenga acceso a WhatsApp, para los efectos de realizarse la audiencia programada.
- 4. **NOTIFÍQUESE** en estricta aplicación de lo dispuesto por el artículo 11° del Nuevo Código Procesal Constitucional. –

## 1.2. Sentencia favorable sobre lineamientos para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta

### CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

#### 1° JUZGADO CONSTITUCIONAL TRANSITORIO

**Expediente:** 04800-2023-0-1801-JR-DC-07

**Juez:** Meza Soria Sara Milka

**Materia:** Cumplimiento

**Demandante:** IDLADS – PERÚ

**Demandado:** Ministerio de Educación

### S E N T E N C I A

RESOLUCIÓN N° 06

Lima, 11 de junio de 2024

#### I. **VISTO:**

El escrito de demanda, obrante de fojas veinticinco a veintinueve, la parte demandante, INSTITUTO DE DEFENSA LEGAL DEL AMBIENTE Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE PERÚ - IDLADS, interpone DEMANDA DE CUMPLIMIENTO, contra el MINISTERIO DE EDUCACIÓN, solicitando se dé cumplimiento con la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2020 MINEDU.

#### I. **FUNDAMENTACIÓN FÁCTICA:**

La parte accionante fundamenta su demanda señalando que, ante la crisis sanitaria que se atravesó en el país con la finalidad de dar cumplimiento al distanciamiento social es que se requirió privilegiar el uso de vehículos individuales como la bicicleta para transportarse a sus centros laborales o estudios con condiciones adecuadas y seguras, emitiéndose el Reglamento de la Ley N° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, señalándose en su tercera disposición complementaria final que el Ministerio de Educación en un plazo de noventa días calendarios siguientes a la vigencia del Reglamento debió aprobar los lineamientos para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en las instituciones educativas públicas y privadas de educación básica de los niveles de primaria y secundaria, así como en las instituciones educativas de educación técnico productiva y superiores, públicas y privadas, de todo el territorio nacional; asimismo, debió determinar la forma, duración, periodicidad, sistemas de seguimiento o evaluación de las medidas de promoción de educación vial y uso de bicicleta; y que

habiendo transcurrido el plazo previsto para la aprobación de los lineamientos, es que presentó Carta de fecha 27 de julio de 2023 solicitando a la emplazada que dé cumplimiento a la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, sin embargo hasta la fecha de interposición de la demanda no hubo respuesta alguna por la entidad demandada.

## **II. TRÁMITE DEL PROCESO:**

- a. Mediante Resolución número uno, de fecha veinticinco de setiembre de dos mil veintitrés, que obra en autos de fs. 30 a 31, se ADMITE a trámite la demanda, disponiendo correr traslado a la parte emplazada y programa audiencia única.
- b. En mérito a la Resolución Administrativa N° 000316-2024-P-CSJLI-PJ de fecha 26 de abril del año en curso, se dispuso la creación del 1° y 2° Juzgado Constitucional Transitorios y la redistribución aleatoria de los expedientes en estado de trámite desde el 2°, 3°, 4°, 5°, 7°, 9° y 11 Juzgado Constitucional Permanente hacia el 1° y 2° Juzgado Constitucional Transitorios.
- c. A través de la resolución número tres, de fecha tres de junio de dos mil veinticuatro, que obra en autos de fojas 50 a 52, se tiene por no contestada la demanda y se reprograma la audiencia única.
- d. Habiéndose llevado a cabo la misma con la presencia de ambas partes, se evidencia que la presente causa se encuentra expedita para emitir pronunciamiento, por lo que este juzgado pasa a expedirla y;

## **III. CONSIDERANDO:**

**PRIMERO: OBJETO DE LAS ACCIONES DE GARANTIA:** Que, de conformidad a lo dispuesto por el artículo 200° inciso segundo de la Constitución Política del Estado, concordante con los artículos 1° y 2° del Código Procesal Constitucional, la finalidad de las Acciones de Garantía es la de proteger los derechos constitucionales, reponiendo las cosas al estado anterior a la violación o amenaza de violación de un derecho constitucional, o disponiendo el cumplimiento de un mandato legal o de un acto administrativo, asimismo, proceden, dichas acciones, cuando se amenace o viole los derechos constitucionales, por acción u omisión de actos de cumplimiento obligatorio, por parte de cualquier autoridad, funcionario o persona.

**SEGUNDO: DEL PROCESO DE CUMPLIMIENTO:** Conforme a lo dispuesto por el inciso 6° del Artículo 200° de la Constitución Política y el artículos 1° y 65° del Código Procesal Constitucional, las acciones de cumplimiento proceden contra cualquier autoridad o funcionario renuente a acatar una norma legal o ejecutar un acto administrativo firme o pronunciarse expresamente cuando las normas legales le ordenan emitir una resolución administrativa o dictar un reglamento; norma legal o acto administrativo que debe contener un mandato claro, cierto, expreso, vigente y exigible.

**TERCERO:** Asimismo, de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 69° del citado Código Adjetivo, para la procedencia del proceso de cumplimiento se requiere que el demandante previamente haya reclamado, por documento de fecha cierta, el cumplimiento del deber legal o administrativo, y que la autoridad se haya ratificado en su incumplimiento o no haya contestado dentro de los diez días útiles siguientes a la presentación de la solicitud, no siendo necesario agotar la vía administrativa que pudiera existir. En ese sentido, dicho presupuesto procesal persigue que se demuestre que no se trata de un simple letargo administrativo, sino que la autoridad responsable persiste en la inacción, pese a que la afectada en sus intereses legítimos le ha recordado que existe un mandato contenido en la ley o en un acto administrativo que aún no se ha cumplido; requisito que ha sido cumplido debidamente en el caso de autos, conforme se observa de la Impresión de la recepción de documentos a través de la Mesa de Partes Virtual de la entidad emplazada que obran en autos de fs. 22 que contiene la Carta N° 218-2023/IDLADSPERÚ, de fecha 27 de julio de 2023.

**CUARTO: ANÁLISIS OBJETO DE LA PRETENSIÓN:** Tal como fluye del tenor del petitorio, la parte demandante interpone Proceso Constitucional de Cumplimiento, para que la entidad emplazada cumpla lo establecido en la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley 30936, aprobada por Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, la cual señala que en un plazo no mayor de noventa (90) días calendarios siguientes a la vigencia del presente Reglamento, el Ministerio de Educación debió aprobar los lineamientos para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en las instituciones educativas públicas y privadas de educación básica de los niveles de primaria y secundaria, así como en las instituciones educativas de educación técnico-productiva y superiores, públicas y privadas, de todo el territorio nacional; asimismo, debió determinar la forma, duración, periodicidad, sistemas de seguimiento o evaluación de las medidas de promoción de educación vial y uso de bicicleta.

**QUINTO: DE LAS CARACTERÍSTICAS MINIMAS DEL PROCESO DE CUMPLIMIENTO:** Estando a la naturaleza y característica sumarisima del Proceso de Cumplimiento, éste mecanismo no es apropiado para discutir los contenidos de normas generales o actos administrativos, cuyos mandatos no son específicos o que se remiten a otras normas y éstas a su vez a otras, dado a que ello implica una actividad interpretativa compleja que requiere de otro tipo de litis, por lo que se exige como requisitos mínimos comunes: a) que sea un mandato vigente; b) que sea un mandato cierto y claro; c) que no esté sujeto a controversia compleja ni a interpretaciones dispares; d) que sea de ineludible y de obligatorio cumplimiento, y, e) que sea incondicional, excepcionalmente puede tratarse de un mandato condicional, siempre y cuando su satisfacción no sea compleja y no requiera de actuación probatoria; así lo ha establecido el Tribunal Constitucional en la STC No. 0168-2005-PC/TC, fallo que en atención al fundamento 24) es vinculante a todos los procesos de cumplimiento. Por consiguiente, a efectos de resolverse el presente proceso es menester apreciarse si lo pretendido por la actora

se encuadra dentro de los supuestos antes descritos. Expuesto ello, corresponde analizar si la pretensión de la demandante reúne los requisitos mínimos establecidos en la sentencia vinculante antes citada, de modo que se pueda establecer si el proceso constitucional de Cumplimiento es el pertinente para exigir el cumplimiento de la Séptima Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley Marco sobre Cambio Climático, Ley N° 30754.

**SEXTO.- Del requerimiento por documento de fecha cierta:** conforme a lo establecido en el TERCER considerando, se verifica:

- **La Carta N° 218-2023/IDLADSPERÚ**, (obrante de fojas 22 de autos), ingresado por la mesa de partes virtual del Ministerio de Educación de fecha veintisiete de julio de dos mil veintitrés, de la que se deja constancia que fue ingresada exitosamente conforme a la constancia de recepción adjunta a fs. 24, mediante la cual solicita el cumplimiento de la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936.

En ese sentido, dicho presupuesto procesal persigue que se demuestre que no se trata de un simple letargo administrativo, sino que la autoridad responsable persiste en la inacción, pese a que la afectada en sus intereses legítimos le ha recordado que existe un mandato contenido en la ley que aún no se ha cumplido; por lo que se advierte que el demandante si cumplió con solicitar previamente con documento de fecha cierta a la parte demandada.

**SÉPTIMO:** Asimismo, el artículo 65° del nuevo Código Procesal Constitucional, indica que es objeto del proceso de cumplimiento ordenar que el funcionario o autoridad pública renuente dé cumplimiento a una norma legal, en ese sentido corresponderá entrar al análisis de los requisitos para su procedencia establecidos en el precedente vinculante antes señalado.

## ANÁLISIS DEL CASO CONCRETO

**OCTAVO:** Aunado a lo antes indicado, es de advertir que serán objeto del proceso de cumplimiento solo la norma/ley con mandato vigente, cierto, claro, que no se encuentre sujeto a controversia compleja ni interpretaciones dispares, ineludible y de obligatorio cumplimiento e incondicional. Presupuestos que se cumplen en el presente caso ya que se desprende de la citada norma la elaboración de la propuesta general de gestión del riesgo ante los efectos del cambio climático, para lo cual se transcribe lo establecido en el Decreto Supremo N° 012-2020-MTC:

### TERCERA. Aprobación de los lineamientos por el Ministerio de Educación

El MINEDU, dentro de los noventa días calendario siguientes a la vigencia del presente Reglamento, aprueba los lineamientos para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en las instituciones educativas públicas y privadas de educación básica de los niveles primaria y secundaria; así como, en las instituciones educativas de educación técnico-productiva y superiores, públicas y privadas, de todo el territorio nacional; asimismo, determina la forma, duración, periodicidad, sistemas de seguimiento o evaluación de las medidas de promoción de educación vial y uso de la bicicleta.

**NOVENO:** De otro lado, es importante mencionar que la regulación contenida en el nuevo Código Procesal Constitucional respecto al proceso de cumplimiento debe ser comprendida en comunión con lo estatuido como precedente por este Tribunal en la STC 0168-2005-PC/TC, en tal sentido todo mandato cuyo cumplimiento que se pretenda debe reunir los requisitos indicados en tal sentencia. Mención aparte merecen los referidos a claridad, controversia compleja y obligatoriedad, y es que estos deberán ser analizados caso a caso, no siendo este uno en el que sea relevante efectuar el mismo, pues, como será expuesto a renglón seguido, el mandamus que se pretende materializar no adolece de tales requisitos.

**DÉCIMO:** Aunado al cumplimiento de los requisitos para su procedencia, la entidad emplazada ha reconocido que viene avanzando dicho mandato legal indicando que ha emitido: (i) la Resolución Viceministerial N° 100-2020 MINEDU que aprobó la Norma Técnica denominada “Criterios de Diseño para Institutos y Escuelas de Educación Superior Pedagógica” la cual propicia la incorporación de estacionamientos para bicicletas, y (ii) la Resolución Viceministerial N° 010-2020-MINEDU que aprobó la actualización de la Norma Técnica “Criterios Generales de Diseño para Infraestructura Educativa” en la que se contempla la reserva de un área para la implementación de estacionamientos para bicicletas en las Instituciones de Educación Superior Pedagógica.

Dichos dispositivos y las coordinaciones relacionadas al cumplimiento de la norma pretendida se encuentran sustentados en los Informes N° 385-2024 MINEDU/VMGP-DIGEBR, 565-2024-MINEDU/VMGP-DIGEDD-DIFOID y 292 2024-MINEDU/VMGP-DIGESUTPA-DISERTPA que contienen información sobre el estado de cumplimiento de la referida disposición (informes internos).

**DÉCIMO PRIMERO:** Sin perjuicio de lo antes expuesto, resulta importante señalar que la pretensión de la parte demandante en cuanto a la exigencia de los lineamientos para la promoción de educación vial y el uso de bicicleta en las instituciones, no solo se relaciona con el control de la inacción administrativa, sino, además con el derecho a gozar de un medio ambiente saludable y sostenible, fomentando el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible; de ahí que lo analizado en el caso de autos cobre mayor relevancia.

**DÉCIMO SEGUNDO:** Asimismo, el Tribunal Constitucional en un caso similar recaído en el Expediente N° 03595-2014-PC/TC ha señalado lo siguiente:

“9. Asimismo, tal y como fue señalado por este Tribunal en la sentencia recaída en el Expediente 02002-2006-PC/TC, en el ámbito de la Administración Pública, los actos de los funcionarios y autoridades públicas deben desarrollarse dentro del marco normativo que establece la Constitución y la ley, por lo que resulta arbitrario que se omita el cumplimiento de un mandato contenido en una ley, que se omita expedir un reglamento o que el cumplimiento se dé, pero de manera defectuosa, parcial o aparente. En directa relación con lo expuesto se encuentra el imperativo de que tales actos deban realizarse dentro de los plazos asignados, bajo responsabilidad de ley, o

incluso, de no mediar plazos, que aquellos se realicen dentro de plazos razonables, debiendo tenerse siempre en consideración el nivel de urgente atención que requieren los derechos fundamentales en los que se incida (fundamentos jurídicos 25 y 26).”

**DECIMO TERCERO:** No obstante, verificando la normativa que promueve y regula el uso de bicicleta en las instituciones, se tiene lo siguiente:

- Con fecha 03 de junio de 2020, mediante Decreto Supremo N° 012-2020 MTC se aprobó el Reglamento de la Ley N° 30936, disponiéndose en su Tercera Disposición Complementaria Final que en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (90) días hábiles siguientes a la vigencia del presente Reglamento, el Ministerio de Educación aprueba los lineamientos para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en las instituciones educativas públicas y privadas de educación básica de los niveles primaria y secundaria; así como, en las instituciones educativas de educación técnico-productiva y superiores, públicas y privadas, de todo el territorio nacional; asimismo, determina la forma, duración, periodicidad, sistemas de seguimiento o evaluación de las medidas de promoción de educación vial y uso de la bicicleta.
- El Ministerio de Educación aprobó la Norma Técnica denominada “Criterios de Diseño para Institutos y Escuelas de Educación Superior Pedagógica”, aprobada por Resolución Ministerial N° 100-2020-MINEDU la cual propicia la incorporación de estacionamientos para bicicletas.
- A través de la Resolución Viceministerial N° 010-2020-MINEDU se aprobó la actualización de la Norma Técnica “Criterios Generales de Diseño para Infraestructura Educativa” en la que se contempla la reserva de un área para la implementación de estacionamientos para bicicletas en las Instituciones de Educación Superior Pedagógica.

**DECIMO CUARTO:** Siendo ello así, se tiene acreditado que la demandada ha incumplido con lo dispuesto en la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, aprobada mediante Decreto Supremo N° 012 2020-MTC; habiéndose excedido en demasía el plazo señalado en dicha norma desde su publicación [03 de junio de 2020], lo que ha generado desprotección en materia ambiental y sostenible. Es así que, todo lo anterior constituye, en su conjunto, un hecho que amerita **estimar la presente demanda** por ser una norma que a la fecha se encuentra vigente y no ha sido sujeta a alguna clase de controversia que impida su adecuado cumplimiento, más aún cuando la disposición materia de análisis ha sido admitida por la entidad emplazada quien ha informado el estado de cumplimiento de la disposición pero que aún no se ha culminado con la aprobación de los lineamientos establecidos en la citada norma; debiéndose ordenar que la entidad demandada cumpla con la disposición materia de análisis.

**DECIMO QUINTO: DE LOS COSTOS DEL PROCESO:** Habiéndose estimado la demanda, corresponde ordenar que la parte demandada asuma el pago de los costos

procesales, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 28° del Nuevo Código Procesal Constitucional, los cuales deberán ser liquidados en la etapa de ejecución de la presente sentencia.

**DECISIÓN:**

Por tales consideraciones, de conformidad con las normas legales y constitucionales glosadas, concordante con los artículos VI del Título Preliminar, 1°, 65° y 66° del Nuevo Código Procesal Constitucional – Ley N° 31307, modificado por la Ley N° 31583, la Señora Jueza del Primer Juzgado Constitucional Transitorio de la Corte Superior de Justicia de Lima, impartiendo justicia en Nombre de la Nación, resuelve:

1. Declarar **FUNDADA** la demanda.
2. **ORDENAR** que el Ministerio de Educación - **MINEDU** cumpla con lo dispuesto en la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, aprobada por Decreto Supremo N° 012 2020-MTC, en un plazo no mayor de 10 días útiles, de conformidad con el artículo 72<sup>923</sup> del Nuevo Código Procesal Constitucional
3. Con costos del proceso.
4. Consentida la presente resolución. Archívese definitivamente.
5. Notificándose a las partes.

---

23 Artículo 72. Contenido de la sentencia fundada

La sentencia que declara fundada la demanda se pronunciará preferentemente respecto a:

- 1) La determinación de la obligación incumplida;
- 2) la orden y la descripción precisa de la conducta a cumplir;
- 3) el plazo perentorio para el cumplimiento de lo resuelto, que no podrá exceder de diez días;
- 4) la orden a la autoridad o funcionario competente de iniciar la investigación del caso para efecto de determinar responsabilidades penales o disciplinarias, cuando la conducta del demandado así lo exija.

### 1.3. Sentencia favorable de 2da Instancia sobre lineamientos para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta

#### CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA SEGUNDA SALA CONSTITUCIONAL

<b>Expediente N°</b>	: 04800-2023-0-1801-JR-DC-07
<b>Demandante</b>	: Asociación Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible del Perú – IDLADS PERÚ
<b>Demandado</b>	: Ministerio de Educación
<b>Materia</b>	: Proceso de Cumplimiento
<b>Juzgado</b>	: 6° Juzgado Constitucional Transitorio
<b>Vista de causa</b>	: 17.11.2024 (17)

#### RESOLUCIÓN NÚMERO ONCE

Lima, veintisiete de noviembre  
del dos mil veinticuatro. –

#### I. VISTO

Habiéndose analizado y debatido la causa, conforme lo prescriben los Artículos 131° y 133° de la Ley Orgánica del Poder Judicial, este colegiado integrado por los señores Jueces Superiores: Vílchez Dávila, Romero Roca, quien interviene como ponente, y Suarez Burgos, emiten la siguiente decisión judicial.

#### II. ASUNTO

Es materia de grado la sentencia contenida en la resolución N° 06 de fecha 11 de junio de 2024<sup>24</sup>, que declara fundada la demanda, en consecuencia, ordena al Ministerio de Educación que cumpla con lo dispuesto en la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, aprobada por el Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, en un plazo no mayor de 10 días útiles, de conformidad con el artículo 72.1 del Nuevo Código Procesal Constitucional, más costos del proceso.

#### III. FUNDAMENTOS DE LOS RECURSOS DE APELACIÓN

La demandada, Ministerio de Educación, representada por su Procurador Público, precisa como agravio que para el cumplimiento de la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, está sujeto a condición, ello porque conforme se ha establecido en la STC N° 853-2015-PA/TC de fecha 14 de marzo de 2017, el acceso a la educación (servicio público) es progresivo sobre todo en las zonas

24 Ver página 94.

rurales, motivo por el cual los lineamientos y políticas que deban efectuarse para todo el territorio nacional sobre el uso de bicicletas, también siguen el mismo sentido, para poder emitir un lineamiento que abarque a todas las instituciones educativas a nivel nacional demarca o requiere un análisis para delimitar la realidad nacional y con ello emitir un marco normativo adecuado, lo que no puede realizarse en el plazo de 10 días hábiles conforme lo ha ordenado la Judicatura.

Ante la complejidad del marco normativa que se requiere, se evidencia que no ha existido motivación alguna sobre los requisitos establecidos en el precedente N° 168-2005-PHC/TC, porque de lo contrario la judicatura hubiera observado esta condición que conlleva a la imposibilidad material de atender el mandato judicial en el tiempo señalado, motivo por el cual, deberá declararse fundado su recurso de apelación.

#### **IV. ANTECEDENTE DE LO ACTUADO EN EL PROCESO**

**4.1** La demandante, Asociación Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible Perú – IDLADS PERÚ, interpone demanda de proceso de cumplimiento contra el Ministerio de Educación, con el objeto de que se cumpla con la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC.

Señala que el uso de la bicicleta supone muchos beneficios, contribuye a la salud de los usuarios, es un medio de transporte económico, es eficiente y amigable con el medio ambiente porque no emite gases nocivos ni contaminación sonora.

Al inicio de la flexibilización de las medidas de confinamiento para determinados sectores productivos y oficios, muchos peruanos salieron a las calles. Ante el hecho de que el transporte público es una de las principales fuentes de contagio de la COVID-19, algunos ciudadanos se animaron a usar la bicicleta para trasladarse a sus destinos. El resultado de esa primera semana fue que en un solo día dos ciclistas fallecieron víctimas de los accidentes de tránsito de la ciudad.

La inseguridad, vial y personal es otro aspecto a considerar. Solo en 2018 se registraron más de 23,000 víctimas de siniestros viales en Lima Metropolitana y Callao, sus principales causas obedecen a imprudencias humanas como el exceso de velocidad. La inseguridad también se expresa a través del robo de vehículos o sus partes, delitos con los que los ciclistas tienen que lidiar a diario en circunstancias normales.

Es por esta razón que mediante Carta de IDLADS de fecha 27 de julio del 2023, solicitaron al Ministerio de Educación que dé cumplimiento a la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936.

Habiendo transcurrido más de 10 días hábiles sin que la autoridad les dé una respuesta ni haya dado cumplimiento a la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, y, teniendo en cuenta que el plazo para realizarlo se encuentra vencido, interponiendo la presente acción de cum-

plimiento, a fin de que en la vía judicial se ordene al Ministerio de Educación cumplir la mencionada norma.

- 4.2** Cabe precisar que la demandada, Ministerio de Educación, no contestó la demanda dentro del plazo establecido por ley, conforme lo establece la resolución N° 03 de fecha 03 de junio de 2024<sup>25</sup>.

## V. CONSIDERANDO

### Sobre el proceso de cumplimiento

- 5.1** De conformidad con el artículo 200° inciso 6) de la Constitución Política del Estado, el proceso de cumplimiento procede contra cualquier autoridad o funcionario renuente a acatar una norma legal o un acto administrativo. Asimismo, el artículo 65° inciso 1) del Nuevo Código Procesal Constitucional, precisa que constituye objeto del proceso de cumplimiento ordenar que el funcionario o autoridad renuente dé cumplimiento a una norma legal o ejecute un acto administrativo firme.
- 5.2** El Tribunal Constitucional, con relación a estos lineamientos normativos, en la sentencia dictada en el expediente N° 168-2005-PC/TC, publicada en el diario oficial “El Peruano” el 29 de septiembre de 2005, precisó con carácter vinculante, los requisitos mínimos comunes que debía tener todo mandato contenido en una norma legal y un acto administrativo para que sea exigible a través del proceso constitucional indicado, lo cuales son tenidos en cuenta para resolver la presente controversia.
- 5.3** Al respecto, en el fundamento 14 de la Sentencia dictada en el expediente 0168-2005-PC/TC, que, para que se cumpla el objetivo de todo proceso de cumplimiento, el mandato cuya eficacia se exige debe reunir los siguientes requisitos: a) ser un mandato vigente; b) ser un mandato cierto y claro; c) no estar sujeto a controversia compleja ni a interpretaciones dispares; d) ser de ineludible y obligatorio cumplimiento; e) ser incondicional, salvo cuando su satisfacción no sea compleja y no requiera de actuación probatoria. Tratándose del cumplimiento de actos administrativos, adicionalmente a los requisitos ya señalados, el mandato deberá: f) reconocer un derecho incuestionable del reclamante; y g) permitir individualizar al beneficiario.
- 5.4** En relación con los requisitos establecidos por el precitado precedente, la Ley N° 31307, en su artículo 66° ha previsto las siguientes reglas:

“Reglas aplicables para resolver la demanda: **“1) Cuando el mandato sea genérico o poco claro, el juez, previa interpretación de la norma legal o del acto administrativo firme, entra a resolver el fondo del asunto, debiendo**

25 Ver página 50.

observar las siguientes reglas: 1.1) Para la interpretación de la norma legal, el juez utiliza los métodos clásicos de interpretación jurídica; debiendo su resultado respetar lo que establecen las leyes de la materia y la propia Constitución. 1.2) La interpretación del acto administrativo firme debe respetar los principios generales del Derecho Administrativo; la jurisprudencia de los órganos administrativos correspondientes, así como la del Tribunal Constitucional. **2) Cuando el mandato esté sujeto a controversia compleja o a interpretaciones dispares**, el juez, previo esclarecimiento de la controversia, entra a resolver el fondo del asunto. Para ello, deberá observar las siguientes reglas: 2.1) El juez aplica una mínima actividad interpretativa para superar la controversia, atendiendo a los métodos clásicos de interpretación jurídica, y aplicando los criterios de especialidad, cronológico y jerárquico. 2.2) Asimismo, y de ser necesario, el juez aplica una mínima actividad probatoria que, sin comprometer la finalidad urgente y perentoria del proceso de cumplimiento, permita confirmar la veracidad del mandato. **3) Cuando, para determinar la obligatoriedad o cuestionabilidad del mandato contenido en una norma legal o acto administrativo firme resulte necesario entrar fondo del asunto, el Juez admite a trámite la demanda, y esclarecerá la controversia.** **4) Cuando el mandato, no obstante ser imperativo, sea contrario a la ley o a la Constitución**, el juez debe así declararlo, y, en consecuencia, desestimar la demanda.”

Estos requisitos se justifican porque el proceso de cumplimiento, diseñado por nuestra Constitución y el Nuevo Código Procesal Constitucional, dado su carácter sumario y breve, no es el adecuado para discutir los contenidos de normas generales cuyos mandatos no tienen las características mínimas a que hemos hecho referencia, o de normas legales superpuestas que remiten a otras, y estas a su vez a otras, lo cual implica una actividad sujeta a controversia compleja que requiera actividad probatoria, en rigor, debe llevarse a cabo a través de las vías procedimentales específicas.

Sin embargo, el nuevo Código Procesal Constitucional dispone que en los procesos de cumplimiento se puede emitir decisión de fondo cuando el mandato sea genérico o poco claro, previo esclarecimiento de la controversia. Asimismo, se precisa que en ellos los derechos del demandante deben ser prácticamente incuestionables, de modo que, comprobada la renuencia y el incumplimiento de la norma legal o el acto administrativo, conforme a las pautas descritas, de ineludible cumplimiento, corresponderá amparar la demanda.

### **Sobre la procedencia de cumplimiento**

**5.5** En el presente caso, a través de la Carta N° 218-2023/IDLADSPERÚ recepcionado con fecha 27 de julio de 2023<sup>26</sup>, el demandante solicitó a la entidad demanda que cumpla con la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 0 12-2020-MTC. Por su parte la entidad demanda no dio respuesta al pedido del demandante; siendo ello, se verifica el cumplimiento del requisito especial de procedibilidad de la demanda de proceso de cumplimiento, previsto en el artículo 69° de la Ley N° 31307<sup>27</sup> - Nuevo Código Procesal Constitucional.

### **Sobre la disposición materia de cumplimiento**

**5.6** Mediante Decreto Supremo N° 012-2020-MTC de fecha 03 de junio de 2020, se 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, cuya Tercera Disposición Complementaria Final a la letra establece lo siguiente:

#### **“DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES (...)**

#### **TERCERA. Aprobación de los lineamientos por el Ministerio de Educación**

El MINEDU, dentro de los noventa días calendario siguientes a la vigencia del presente Reglamento, aprueba los lineamientos para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en las instituciones educativas públicas y privadas de educación básica de los niveles primaria y secundaria; así como, en las instituciones educativas de educación técnico-productiva y superiores, públicas y privadas, de todo el territorio nacional; asimismo, determina la forma, duración, periodicidad, sistemas de seguimiento o evaluación de las medidas de promoción de educación vial y uso de la bicicleta.

**5.7** Esta disposición establece un mandato claro, expreso, cierto y concreto para el Ministerio de Educación (MINEDU), quien es la entidad responsable en cumplirlo, es decir, debe de Aprobar los lineamientos para la promoción de la educación vial

26 Ver página 22

27 Artículo 69. Requisito especial de la demanda. “Para la procedencia del proceso de cumplimiento se requerirá que el demandante previamente haya reclamado, por documento de fecha cierta, el cumplimiento del deber legal o administrativo, y que la autoridad se haya ratificado en su incumplimiento o no haya contestado dentro de los diez días útiles siguientes a la presentación de la solicitud. Aparte de dicho requisito, no será necesario agotar la vía administrativa que pudiera existir”.

y el uso de la bicicleta, cuyo ámbito de aplicación son las instituciones educativas públicas y privadas de educación básica (primaria y secundaria), educación técnico productiva y superior en todo el territorio nacional. Asimismo, respecto al contenido de los lineamientos, deben incluir la forma, duración, periodicidad, y sistemas de seguimiento o evaluación de las medidas de promoción.

El MINEDU tiene un plazo de noventa días calendario desde la vigencia del Reglamento para cumplir con este mandato. Este plazo a la fecha ha excedido largamente, encontrándose en situación de morosidad desde mucho antes del requerimiento de cumplimiento de fecha 27 de julio de 2023, por lo que el agravio, referido a que se le otorga un plazo muy breve para aprobar el lineamiento carece de sustento fáctico y legal.

El Colegiado constitucional advierte que la disposición materia de cumplimiento no está condicionada, es decir, no establece requisitos o circunstancias adicionales que deban cumplirse para que el mandato sea ejecutable. Por el contrario, el mandato es claro y expreso, indicando que dentro de los noventa días calendario siguientes a la entrada en vigor del Reglamento, el MINEDU debe aprobar los lineamientos mencionados. Se trata de una obligación cierta que debe ser cumplida dentro del plazo especificado, sin posibilidad de interpretación o aplazamiento. El plazo de noventa días establece una línea temporal clara para la acción requerida por la ley, asegurando que haya una fecha límite para la implementación de tales medidas.

### **Del análisis del caso concreto**

- 5.8** Respecto del cumplimiento de la ley, se advierte que mediante Informe N° 00565-2024-MINEDU/VMGP-DIGEDD-DIFOID de fecha 22 de mayo de 2024<sup>28</sup>, la entidad demandada, para dar cumplimiento de lo solicitado en la presente demanda, señala que:

*“El Ministerio de Educación, a través de la DIFOID, está facultado para proponer y evaluar los lineamientos de política para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en los Institutos y Escuelas de Educación Superior Pedagógica públicas y privadas públicas y privadas, a fin de dar cumplimiento con lo dispuesto en la Ley N° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, y su reglamento.”*

En este informe, si bien para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, recomendó sugerir al Viceministerio de Educación

Superior Pedagógicas la conformación de una Comisión con la participación de la DIFOID; sin embargo, lo deja a criterio de la Dirección General de Desarrollo Docente para que de atención a lo solicitado y sin dar un plazo determinado, ni menos aún dispone que se cumpla con lo expresamente mandado por la ley.

Es decir, el Ministerio de Educación a través de la Dirección de Formación Inicial Docente (DIFOID) reconoce que tiene la facultad de proponer y evaluar los lineamientos para el uso de las bicicletas, y por ello a través de la Resolución Viceministerial ° 100-2020-MINEDU se aprobó la Norma Técnica “Criterios de Diseño para Institutos y Escuelas de Educación Superior Pedagógicas”, la cual propicia la incorporación de estacionamientos para bicicletas en las institucionales.

- 5.9** De la revisión de autos, también se advierte que, a la fecha la demandada ni durante el trámite del presente proceso, la entidad demandada no ha demostrado haber cumplido con aprobar los lineamientos, dentro del plazo específico establecido por la ley, para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en las instituciones educación pública y privada, de educación básica de los niveles primaria y secundaria, así como las instituciones educativas de educación técnico-productiva y superiores, públicas y privadas de todo el territorio nacional, tal como lo ordena la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 0 12-2020-MTC.

Así, el no haber cumplido el Ministerio de Educación con aprobar los lineamientos para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en las instituciones educativas, y en la forma expresamente establecida por la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936 materia del presente proceso de cumplimiento, significa el incumplimiento o negativa de la demandada para dar cumplimiento de lo dispuesto expresamente por una norma (Decreto Supremo) y dentro del plazo establecido.

- 5.10** Conforme a lo expuesto, el Reglamento de la Ley N° 30936 contempla el derecho a la seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto, al promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en las instituciones educativas en todo el territorio nacional. En efecto, se advierte que la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936 cumple con los requisitos mínimos comunes para que sea exigible en la presente vía del proceso de cumplimiento, más aún cuando se ha demostrado de los informes presentados a lo largo de la presente demanda, que el Ministerio de Educación viene realizando las gestiones necesarias para cumplir en la brevedad posible con dicha norma, sin embargo, **se encuentra en una situación de morosidad al haber excedido largamente el plazo dispuesto para que cumpla con su obligación de expedir el Lineamiento en referencia.**

En ese sentido, corresponde desestimar los agravios invocados por el MINE-DU, estimar la demanda y exhortar a las autoridades correspondientes a que cumplan con el deber legal de aprobar los lineamientos exigido por la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, que es materia de pretensión en este proceso de cumplimiento.

- 5.11** Por último, se constata que se ha obligado a la demandante a interponer una demanda, ocasionándosele gastos que lo perjudican económicamente. En consecuencia, corresponde a la parte vencida el pago de los costos procesales, conforme lo establece el artículo 28° del nuevo Código Procesal Constitucional, los cuales deberán ser establecidos en la etapa de ejecución de la presente sentencia.

## **VI. DECISIÓN**

Por los fundamentos expuestos, este Colegiado, con la autoridad que le confiere el artículo 138° de la Constitución Política del Perú y la Ley, impartiendo justicia en nombre de la Nación, resolvieron CONFIRMAR la sentencia contenida en la resolución N° 06 de fecha 11 de junio de 2024, que declara fundada la demanda, en consecuencia, ordena al Ministerio de Educación que cumpla con lo dispuesto en la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, aprobada por el Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, en un plazo no mayor de 10 días útiles, de conformidad con el artículo 72.1 del Nuevo Código Procesal Constitucional, más costos del proceso. Notifíquese y devuélvase. En los seguidos por la Asociación Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible Perú contra el Ministerio de Educación sobre proceso de cumplimiento.

VILCHEZ DAVILA  
ROMERO ROCA  
SUAREZ BURGOS



Foto: Henry Paul

# Capítulo II

## ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LA ÚNICA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA DEL REGLAMENTO DE LA LEY N° 30936 (EXP. 04788-2023- 0-1801-JR-DC-01)

### MANUAL DE DISEÑO GEOMÉTRICO PARA INFRAESTRUCTURA CICLOVIAL PARA VÍAS URBANAS

Juez Juan Carlos Nuñez – Especialista Deysy Montesinos Baca

---

#### Jesús María: ciclista fallece tras ser impactada por volquete

Cecilia Doris Melgar Bravo, de 26 años, sufrió el accidente cuando transitaba por la cuadra 11 de la calle 6 de Agosto, a las 8 y 30 de la mañana.



Fuente: El Comercio **Enlace:** <https://elcomercio.pe/lima/jesus-maria-ciclista-muere-tras-chocar-contra-un-volquete-cecilia-doris-melgar-bravo-camion-accidente-no>

Una de las principales causas por las cuales se producen los atropellos de ciclistas son la falta de ciclovías, así como la escasa educación vial y ausencia de sensibilización de aquellos que conducen vehículos especialmente aquellos que son de gran envergadura como autobuses, camiones o camionetas. Así por ejemplo el accidente que le quita la vida a la activista ambiental Cecilia Melgar Bravo fue una imprudencia de un conductor de volquete que intento superar a una ciclista sin considerar que puede atropellarla por falta de cuidado al maniobrar como ocurrió. De allí que las notas de prensa indiquen lo siguiente: “Según testigos, la mujer iba por delante del camión cuando este, en su intento se sobrepasarla, la golpeó. Segundos después, Melgar Bravo se levantó y le reclamó al chofer, luego se desmayó y no volvió a pararse.”<sup>29</sup>



Jair Sarmiento en su artículo **“El día que Ceci pedaleó contra ciudad peligro”** (2024) hace una extraordinaria descripción de la activista y su amor por la bicicleta:<sup>30</sup>

29 El Comercio. Jesús María: ciclista fallece tras ser impactada por volquete. Enlace: <https://elcomercio.pe/lima/jesus-maria-ciclista-muere-tras-chocarcontra-un-volquete-cecilia-doris-melgar-bravo-camion-accidente-no>

30 Jair Sarmiento. **“El día que Ceci pedaleo contra ciudad peligro”** Enlace: <https://wayka.pe/el-dia-que-ceci-pedaleo-contra-ciudad-peligro/>

*“Cecilia tuvo muchos accidentes que le provocaron miedos intermitentes, pero hubo uno que la alejó de la bici por un buen tiempo. En el 2017 manejaba por la avenida Bolívar, donde no existe una ciclovía, y un conductor abrió la puerta del piloto. Cecilia salió disparada hacia el pavimento. Silvia, su hermana mayor, había llegado de viaje y corrió a la clínica. “Felizmente no se hizo nada grave, le dije que debía dejar de manejar bicicleta porque es muy peligroso en Perú, pero ella me dijo que no lo dejaría, que para ella era muy importante”, recuerda Silvia. Cecilia quería seguir pedaleando, pero sintió un miedo desconocido, guardó la bicicleta, pero también entendió que si quería iniciar un cambio radical no podía dejarse intimidar. El miedo es algo con lo que Cecilia se acostumbró a vivir. Todos aquellos que usan la bicicleta en la capital del Perú viven así, despidiéndose de amigos o seres queridos pensando en que hay una posibilidad de que no vuelvan a casa.*

*Cecilia lo tenía claro. Por eso decidió incentivar el uso de la bicicleta en la urbe de Lima. En 2019, organizó el Foro Mundial por la Bicicleta, donde conoció a muchos líderes del ciclismo. También fue miembro de “Mesa Bici”, un espacio de articulación para promover una política en favor de la bicicleta y la movilidad sostenible creado por el colectivo ciudadano “Lima Cómo Vamos”. (...) La joven activista vivía a dos ruedas cuando salía de casa. Aquel vehículo era como una parte más de su cuerpo. Caminar o quedarse en casa era triste para Cecilia, pero si manejaba y podía estar en contacto con el viento, el sol, la lluvia y la ciudad, era una dicha.”*

Y es que andar en bicicleta es una forma de vida que tiene grandes beneficios para la salud física, mental y social de las personas, así como es bueno para la conservación del medio ambiente que tiene menores emisiones de gases efecto invernadero por lo que resulta prioritario garantizar los derechos de los ciclistas, así como hacerle justicia aquellos que tuvieron que pagar el costo de no contar con una ciudad que sea segura para los ciclistas.

Según el Banco Mundial, Lima necesita por lo menos mil kilómetros de ciclovías interconectadas con transporte público. Oficialmente la capital cuenta con 332 kilómetros de ciclovías sin planificación alguna. José Carlos Soldevilla,

urbanista y docente universitaria dice que los alcaldes no implementan una red de ciclovías porque no atrae votos. “En nuestro país las ciclovías no son atractivas porque hay un espacio público mal diseñado. Y también es cierto que no tenemos una educación vial. Por un lado, debemos mejorar en infraestructura, pero en paralelo necesitamos mucha sensibilización, “sostiene el especialista.<sup>31</sup>

Las ciclovías que se implementaron en Lima durante la pandemia y que todavía existen no reciben mantenimiento. En provincias simplemente las están eliminando. Francisco Irigoyen, un reconocido ciclista chiclayano, afirma que las nuevas autoridades han retirado 21 kilómetros de ciclovías que se habían habilitado el 2021. “El año 2022 murieron 3 personas en Chiclayo, pero las autoridades ahora dicen que ya no hay crisis sanitaria y por eso ya no son necesarias. Los más interesados en retirarlas ha sido los transportistas y colectiveros” afirma Irigoyen.<sup>32</sup>

En Huánuco, Javier Ponce, otro líder ciclista, afirma que el gobierno local tenía planeado implementar 27 kilómetros de ciclovías desde que inició la pandemia. Finalmente se construyeron sólo 8km y ahora están destrozados con agua empozada y sin señalización. A fines del 2021 la Municipalidad de Lima consiguió un presupuesto privado de 20 millones de euros del banco alemán KfW para implementar 114 kilómetros de ciclovías en toda la ciudad.<sup>33</sup>

En ese contexto, se hace imperativo que se cumpla la **Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC**, referido a la elaboración y aprobación de los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial, se señala: “en un plazo no mayor de 60 días calendario computado desde el día siguiente de la publicación del presente Reglamento, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal o la que haga sus veces, mediante resolución directoral, establece el cronograma de aprobación de los Manuales para la Gestión de la infraestructura vial de

31 Bruno Amoretti. Siguiendo la pista. Hildebrandt en sus trece. Año 14. No 661. 10/11/2023. p.27

32 Bruno Amoretti. Siguiendo la pista. Hildebrandt en sus trece. Año 14. No 661. 10/11/2023. p.27

33 Bruno Amoretti. Siguiendo la pista. Hildebrandt en sus trece. Año 14. No 661. 10/11/2023. p.27

acuerdo a lo establecido en el artículo 20 del Reglamento” dentro de los cuales se encuentra el **Manual de Diseño Geométrico para infraestructura ciclovial para Vías Urbanas**. Sin ser limitativos, los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial son:

### **20.1. Manuales para Carreteras Los Manuales para Carreteras son los siguientes:**

- a. Manual de Diseño Geométrico para Carreteras.
- b. Manual de Mantenimiento o Conservación Vial para Carreteras.
- c. Manual de Seguridad Vial para Carreteras.
- d. Manual de Suelos y Pavimentos para Carreteras.
- e. Manual de Hidrología, Hidráulica y Drenaje para Carreteras.
- f. Manual de Especificaciones Técnicas Generales para Construcción de Carreteras.
- g. Manual de Geología y/o Geotecnia para Carreteras.

### **20.2. Manuales para Vías Urbanas Los Manuales para Vías Urbanas son los siguientes:**

- a. **Manual de Diseño Geométrico para infraestructura ciclovial para Vías Urbanas**.
- b. Manual de Especificaciones Técnicas Generales de Construcción para Vías Urbanas.
- c. Manual de Mantenimiento o Conservación Vial para Vías Urbanas.
- d. Manual de Seguridad Vial para Vías Urbanas.
- e. Manual de Diseño Geométrico para los Sistemas Integrados de Transporte para Vías Urbanas.

### **20.3. Manuales para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas Los Manuales para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas son los siguientes:**

- a. Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor.
- b. Manual de Ensayo de Materiales.
- c. Manual de Capacidad Vial.

- d. Manual de Sistemas Inteligentes de Transporte para la Infraestructura Vial.
- e. Manual de Building Information Modeling para la gestión de la Infraestructura Vial.
- f. Manual de Inventarios Viales.

#### **20.4. Manuales de Puentes para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas**

Los Manuales de Puentes para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas son los siguientes:

- a. Manual de Puentes.
- b. Manual de Especificaciones Técnicas para Construcción de Puentes.
- c. Manual de Mantenimiento o Conservación de Puentes.

#### **20.5. Manuales de Túneles para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas**

Los Manuales de Túneles para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas son los siguientes:

- a. Manual de Túneles, Muros y Obras Complementarias
- b. Manual de Especificaciones Técnicas para Construcción de Túneles.
- c. Manual de Mantenimiento o Conservación de Túneles

Por esta razón, mediante Carta de IDLADS de fecha **27 de julio del 2023**, solicitamos al Ministerio de Transporte y Comunicaciones que dé cumplimiento a la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936.

## PNP asegura que no hay infraestructura adecuada para manejar bicicleta en Lima

Municipios deben respetar manual del MTC sobre control de tránsito en calles



**Fuente:** Correo. **Enlace:** [https://diariocorreo.pe/edicion/lima/no-hay-infraestructura-adecuada-para-manejar-bicicleta-en-lima-814717/#google\\_vignette](https://diariocorreo.pe/edicion/lima/no-hay-infraestructura-adecuada-para-manejar-bicicleta-en-lima-814717/#google_vignette)

51

Habiendo transcurrido más de 10 días hábiles sin que la autoridad nos dé una respuesta ni haya **dado cumplimiento a la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936**, y, teniendo en cuenta que el plazo para realizarlo se encuentra vencido, interponemos una acción de cumplimiento el 22 de agosto del 2023.

Posteriormente es admitida por el Primer Juzgado Constitucional de Lima, el 1 de septiembre del 2023, siendo contestada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, el 18 de septiembre del 2023, fijándose como fecha de audiencia única, el 19 de marzo del 2023.

En la contestación de la demanda el Ministerio de Transporte y Comunicaciones señala que no es renuente a cumplir con el mandato legal exigido pues mediante Oficio N° 0787-2023- MTC/18, de fecha 1 de septiembre de 2023, se dio respuesta a los requerimientos del demandante solicitados mediante Carta N° 215-2023/IDLADS-PERÚ (E-384848-2023) y Carta N° 213-2023/IDLADS-PERÚ (E-385632-2023). Sin embargo, omite señalar que ha superado

el plazo de 10 días hábiles para hacerlo y con posterioridad a la presentación de la demanda de cumplimiento.<sup>34</sup>

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones señala que “no se ha cumplido uno de los presupuestos señalados en el Código Procesal Constitucional, **referidos a la renuencia o no atención** o si existe una respuesta del funcionario o autoridad pública en la que expresamente se niega a cumplir, situación que no se ha configurado, para interponer válidamente la demanda de proceso de cumplimiento.”<sup>35</sup> Sin embargo, no se trata de responder extemporáneamente el requerimiento de IDLADS para demostrar que no se renuentes ha cumplir el mandato legal incumplido sino cuando han acatado la norma exigida cuestión que no ha ocurrido por lo tanto se acredita la renuencia de manera irrefutable.

### **Rol del MTC en la promoción y regulación del uso de la bicicleta; y el cumplimiento de la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento.**

En efecto, el artículo 3<sup>a</sup> de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que 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.<sup>36</sup>

En ese contexto, el MTC promovió e impulso la aprobación de la Ley N° 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Sostenible, que establece medidas de promoción y regulación del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente en el uso de la capacidad vial y en la preservación del ambiente.<sup>37</sup>

En esa línea, con fecha 3 de junio de 2020 (durante la emergencia sanitaria por la pandemia del Covid 19) el MTC emitió el D.S. N° 012-2020-MTC, que aprueba el reglamento de la Ley N° 30936, estableciendo disposiciones sobre regulación del uso de la bicicleta, así como modificando el Reglamento

34 Punto 3.1.10 de la Contestación de la Demanda del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

35 Punto 3.1.11 de la Contestación de la Demanda del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

36 Punto 3.1.12 de la Contestación de la Demanda del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

37 Punto 3.1.13 de la Contestación de la Demanda del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Nacional de Transito, aprobado por D.S. N° 033-2001- MTC, y el Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, estableciendo disposiciones respecto a la definición de pautas para las normas técnicas que permitan la implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible, los que deben incluirse en el planeamiento de la gestión de la infraestructura vial.<sup>38</sup>

La Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento, está referida al establecimiento, por parte del MTC mediante Resolución Directoral, del cronograma de aprobación de los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 del presente Reglamento, según corresponda.<sup>39</sup>

Como se podrá advertir, la gama de manuales que el MTC debe aprobar son de diversa índole técnica que requiere un planeamiento con diversas entidades internas y externas al MTC, como son las municipalidades provinciales, las regiones, la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU), la academia y los colegios de profesionales como de ingeniería, arquitectura y ambiente.<sup>40</sup>

En ese contexto, formular un cronograma de aprobación de los 22 manuales requiere de un equipo multidisciplinario, que el MTC viene implementando. Es decir, antes de la aprobación del cronograma es necesario previamente establecer el contenido técnico de cada manual, la conformación del recurso humano y el planeamiento sobre su ejecución si será por administración directa o a través de consultorios externas.<sup>41</sup>

Sin perjuicio de ello, dice el MTC, al demandante se le informó en el Oficio N° 0787-2023-MTC/18, que como parte de las funciones de la Dirección de Políticas y Normas de Transporte Vial del MTC, en cumplimiento a la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936, de la Ley 30936, viene desarrollando la Modificatoria del Manual de Dispositivos

38 Punto 3.1.14 de la Contestación de la Demanda del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

39 Punto 3.1.15 de la Contestación de la Demanda del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

40 Punto 3.1.17 de la Contestación de la Demanda del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

41 Punto 3.1.18 de la Contestación de la Demanda del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

de Control de Tránsito para Carreteras y Calles. Asimismo, se le informó que se publicó<sup>42</sup> **el proyecto de “Manual de Parámetros Técnicos de Ciclo parqueaderos en Vía Pública, Estaciones de Transferencia Modal, Edificaciones Públicas y Privada”**; y el proyecto de “Manual para la Elaboración de Planes Reguladores de Ruta”, las cuales se encuentran en etapa de levantamiento de observaciones y comentarios emitidos por entidades públicas, privadas y ciudadanía en general.<sup>43</sup>



El Congreso de la República promulgó el 2019 la ley N° 30936 que dispone el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente para la preservación del medio ambiente. | Fuente: Andina

Adviértase que el Procurador del MTC sostiene de manera errónea que “el demandante no ha fundamentado cual es la tutela urgente constitucional en el cual se basa su petitorio para un pronunciamiento del Juez, respecto del cumplimiento por parte del MTC de la Única Disposición Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936, en consecuencia, la demanda deviene en improcedente.” Sin embargo, pasa por alto no solo que estamos ante proceso de cumplimiento, sino que la norma exigida tenía un plazo legal para cumplir las obligaciones contenidas en ella y este ha vencido sin que el Ministerio de

42 Mediante Resolución Directoral N° 002-2023-MTC/18, se publicó en la página web del MTC, el proyecto Manual de Ciclo parqueaderos.

43 Punto 3.1.19 de la Contestación de la Demanda del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Transporte y Comunicaciones la haya observado y ni siquiera propuesto en su contestación de demanda un cronograma de trabajo o un plazo razonable para cumplir con la norma exigida por lo que debe declararse fundada la demanda.

De lo expuesto por el Procurador ha quedado acreditado que no han cumplido en el plazo establecido la obligación legal establecida en la **Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC**, , referido a la elaboración y aprobación de los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial, la cual señala que: “en un plazo no mayor de 60 días calendario computado desde el día siguiente de la publicación del presente Reglamento, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal o la que haga sus veces, mediante resolución directoral, establece el cronograma de aprobación de los Manuales para la Gestión de la infraestructura vial de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 del Reglamento.” En consecuencia, corresponde declarar fundada la demanda y ordenar cumpla el sector transporte con la obligación legal incumplida dentro de un plazo razonable bajo supervisión del juzgado constitucional bajo apercibimiento de aplicarse el artículo 27 del Nuevo Código Procesal Constitucional.

La demanda fue declarada fundada, el 27 de marzo del 2024, notificada el 1 de abril del 2024; en consecuencia, se ORDENO que el MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, CUMPLA con lo dispuesto en la Única Disposición Complementaria Transitoria Del Reglamento de la Ley N° 30936- Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, en un plazo no mayor de 10 días útiles de conformidad con el artículo 72° del Código Procesal Constitucional. Con costos.

El 7 de noviembre del 2024, la Tercera Sala Constitucional de la Corte Superior de Lima confirmó la sentencia de primera instancia.

## Admisorio de la demanda de cumplimiento de la Única Disposición Complementaria Transitoria Del Reglamento de la Ley N° 30936- Decreto Supremo N° 012-2020-MTC

### Primer Juzgado Especializado en lo Constitucional de Lima

<b>Expediente</b>	: 04788-2023-0-1801-JR-DC-01
<b>Materia</b>	: Acción de Cumplimiento
<b>Juez</b>	: Nuñez Matos Juan Carlos
<b>Especialista</b>	: Montesinos Baca, Deysy
<b>Demandado</b>	: Ministerio de Transporte y Comunicaciones
<b>Demandante</b>	: Asociación Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible Perú- IDLADS PERÚ

### RESOLUCIÓN No. UNO.

Lima, treinta y uno de agosto de dos mil veintitrés.

AUTOS Y VISTOS la demanda a través del Sistema (SIJ) en la fecha. Al principal: con la copia de documento de identidad, carta de requerimiento y demás anexos recaudados; y, ATENDIENDO;

**Primero:** A que, toda persona tiene derecho a la tutela Jurisdiccional efectiva en virtud a lo previsto por el artículo 139 inciso 3° de la Constitución y artículo I del Título preliminar del Código Procesal Civil, por lo que, en atención a lo establecido por el artículo 1° del nuevo Código Procesal Constitucional -Ley 31307-, procede recurrir a la justicia constitucional a fin de solucionar un conflicto de intereses con relevancia constitucional;

**Segundo:** A que, la demanda interpuesta reúne los requisitos que establece el artículo 2 del nuevo Código Procesal Constitucional, así como los requisitos especiales que prevén los artículos 68 y 69 del Código acotado, por lo que, en concordancia con lo previsto en el artículo 6° del mismo Código;

### **SE RESUELVE:**

ADMITIR a trámite el **PROCESO CONSTITUCIONAL DE CUMPLIMIENTO** interpuesto por **ASOCIACIÓN INSTITUTO DE DEFENSA LEGAL DEL AMBIENTE Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE PERÚ**, contra el **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**; en consecuencia, en conformidad con lo dispuesto por el artículo 5 del Código acotado: SE CONFIERE TRASLADO DE LA DEMANDA POR DIEZ DÍAS HÁBILES al PROCURADOR PÚBLICO DE DICHA CARTERA MINISTERIAL, debiendo notificarse con la demanda a la misma entidad emplazada; se hace presente que, si bien, conforme a lo previsto en el artículo 12 del actual Código Procesal Constitucional, correspondería fijar fecha y hora para audiencia única; sin embargo, la Judicatura ha advertido que en diversos procesos judiciales que se vienen tramitando en el juzgado

se están frustrando las audiencias por dificultades presentadas en los emplazamientos a las partes procesales, por lo que a fin de evitar mayores dilaciones y que la fijación de fechas de audiencias sean efectivas, se dispone que se fijará fecha de audiencia única una vez que la parte emplazada conteste la demanda; agregándose a los autos los documentos recaudados a la demanda.

## **2.1. Sentencia declarando fundada la acción de cumplimiento por la Única Disposición Complementaria Transitoria Del Reglamento de la Ley N° 30936- Decreto Supremo N° 012-2020-MTC**

### **Primer Juzgado Especializado en lo Constitucional de Lima**

<b>Expediente</b>	: 04788-2023-0-1801-JR-DC-01
<b>Materia</b>	: Acción de Cumplimiento
<b>Juez</b>	: Nuñez Matos Juan Carlos
<b>Especialista</b>	: Montesinos Baca, Deysy
<b>Demandado</b>	: Ministerio de Transporte y Comunicaciones
<b>Demandante</b>	: Asociación Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible Perú- IDLADS PERÚ

### **S E N T E N C I A**

#### **RESOLUCIÓN No. SEIS.**

Lima, 27 de marzo de 2023.-

#### **VISTOS:**

El proceso seguido por **ASOCIACION INSTITUTO DE DEFENSA LEGAL DEL AMBIENTE Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE PERU - IDLADS PERU**, contra **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**,

#### **RESULTA DE AUTOS:**

**De la demanda:** Mediante escrito de fecha 22 de agosto de 2023, **ASOCIACION INSTITUTO DE DEFENSA LEGAL DEL AMBIENTE Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE PERU - IDLADS PERU** interpone **PROCESO DE CUMPLIMIENTO** contra **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**, para que: Se cumpla con el mandato establecido en la única disposición complementaria transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC.

El demandante expone como fundamentos de su pretensión lo siguiente:

- 1) Que, actualmente vamos en camino a un aumento de 3° C., muy por encima del máximo de 2° C. contemplado por los Acuerdos de París sobre cambio climático. Un máximo que, según los científicos, parece además cada vez menos deseable, y el tiempo para actuar se nos está acabando, conforme lo aseguran

en el informe del IPCC, informe que ha sido descrito como «un último llamado» para salvar a la Tierra y sus habitantes de una inminente catástrofe ambiental;

- 2) Que, mediante Carta de IDLASDS de fecha 27 de julio del 2023, solicitaron al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que se cumpla con lo dispuesto en la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936;
- 3) Que, pese a haber transcurrido el plazo establecido por la norma, la demandada no ha cumplido con darle respuesta alguna respecto de lo solicitado.

Del trámite del proceso: Por resolución número uno, de fecha 31 de agosto de 2023, se admite a trámite la demanda, y se confiere traslado a la entidad emplazada por el plazo de diez días. Mediante escrito de fecha 18 de setiembre de 2023, La Procuraduría Pública Adjunta del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se apersona al proceso, y absuelve la demanda, alegando entre otros conceptos como argumentos de contradicción los siguientes:

- 1) Que, se ha venido cumpliendo con la promoción y regulación del uso de la bicicleta, así como con la adecuación de normas conexas que tienen que ver con el uso de la bicicleta en forma integral, como es el Reglamento Nacional de Transito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, y el Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, definiendo las pautas para las normas técnicas que permitan la implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible, los que deben incluirse en el planteamiento de la gestión de la infraestructura vial, en el contexto de una movilidad urbana sostenible;
- 2) Que, la obligación que nace de la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento es establecer el cronograma de aprobación de los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 del presente Reglamento, según corresponda;
- 3) Que, no es cierto que no se haya dado respuesta a la solicitud de la demandante, ya que mediante Oficio N° 0787-2023-MTC/18, se dio respuesta a los requerimientos;
- 4) Que, con fecha 3 de junio de 2020 se emitió el D.S. N° 012-2020-MTC, que aprueba el reglamento de la Ley N° 30936, estableciendo disposiciones sobre regulación del uso de la bicicleta, así como modificando el Reglamento Nacional de Transito, aprobado por D.S. N° 033-2001-MTC, y el Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, estableciendo disposiciones respecto a la definición de pautas para las normas técnicas que permitan la

- implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible, los que deben incluirse en el planeamiento de la gestión de la infraestructura vial;
- 5) Que, la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento, está referida al establecimiento, mediante Resolución Directoral, del cronograma de aprobación de los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 del presente Reglamento;
  - 6) Que, formular un cronograma de aprobación de los 22 manuales requiere de un equipo multidisciplinario, el cual se viene implementando. Es decir, antes de la aprobación del cronograma es necesario previamente establecer el contenido técnico de cada manual, la conformación del recurso humano y el planeamiento sobre su ejecución si será por administración directa o a través de consultorios externas.

De la audiencia única: La audiencia única se desarrolló en fecha 19 de marzo de 2024, oportunidad en la que las partes expusieron sus fundamentos. Siendo el estado del proceso el de emitir sentencia.

#### **CONSIDERANDO:**

##### **PRIMERO: Del proceso de cumplimiento:**

El artículo 200, inciso 6 de la Constitución Política establece que la acción de cumplimiento procede contra cualquier autoridad o funcionario renuente a acatar una norma legal o un acto administrativo. Por su parte, el artículo 65 del Código Procesal Constitucional, dispone que el Proceso de Cumplimiento tiene por objeto ordenar que el funcionario o autoridad pública renuente, dé cumplimiento a una norma legal o ejecute un acto administrativo firme, ó se pronuncie expresamente cuando las normas legales le ordenan emitir una resolución administrativa o dictar un reglamento.

En este tipo de procesos el funcionario o autoridad pública tiene un deber absoluto de acatamiento de la norma legal o del administrativo, no siendo posible ningún tipo de discrecionalidad de su parte. Asimismo, en ellos los derechos de la demandante son prácticamente incuestionables, de tal modo que, comprobada la renuencia y el incumplimiento de la norma legal o el acto administrativo, conforme a las pautas descritas, de ineludible cumplimiento, corresponderá amparar la demanda.

**SEGUNDO: De las características mínimas del proceso de cumplimiento:** Estando a la naturaleza y característica sumarisima del Proceso de Cumplimiento, éste mecanismo no es apropiado para discutir los contenidos de normas generales o actos administrativos, cuyos mandatos no son específicos o que se remiten a otras normas y éstas a su vez a otras, dado a que ello implica una actividad interpretativa compleja que requiere de otro tipo de litis, por lo que se exige como requisitos mínimos comunes: a) que sea un mandato vigente; b) que sea un mandato cierto y claro; c) que no esté sujeto a controversia compleja ni a interpretaciones dispares; d) que sea de ineludible y de obligatorio cumplimiento, y, e) que sea incondicional,

excepcionalmente puede tratarse de un mandato condicional, siempre y cuando su satisfacción no sea compleja y no requiera de actuación probatoria; así lo ha establecido el Tribunal Constitucional en la STC No. 0168- 2005-PC/TC<sup>44</sup> , fallo que en atención al fundamento 24) es vinculante a todos los procesos de cumplimiento. Por consiguiente, a efectos de resolverse el presente proceso es menester apreciarse si lo pretendido por los actores se encuadra dentro de los supuestos antes descritos.

**TERCERO: El caso concreto:** Tal como fluye del petitorio, el recurrente interpone Proceso Constitucional de Cumplimiento, para que la demandada cumpla con lo dispuesto en la única disposición complementaria transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC; siendo ello así, corresponde al Juzgador verificar si la pretensión del accionante reúne los requisitos mínimos establecidos en la sentencia vinculante antes aludida, de modo que se pueda establecer si la vía del proceso constitucional es pertinente para exigir el cumplimiento de la citada norma legal.

**CUARTO:** Del Reglamento de la Ley N° 30936- Decreto Supremo N° 012-2020- MTC, establece lo siguiente:

**“DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA**

**ÚNICA. De la elaboración y aprobación de los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial**

*En un plazo no mayor de sesenta días calendario computado desde el día siguiente de la publicación del presente Reglamento, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal o la que se haga a sus veces, mediante resolución directoral, establece el cronograma de aprobación de los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 del presente Reglamento, según corresponda.”*

44 14. Para que el cumplimiento de la norma legal, la ejecución del acto administrativo y la orden de emisión de una resolución sean exigibles a través del proceso de cumplimiento, además de la renuencia del funcionario o autoridad pública, el mandato contenido en aquellos deberá contar con los siguientes requisitos mínimos comunes: a) Ser un mandato vigente. b) Ser un mandato cierto y claro, es decir, debe inferirse indubitadamente de la norma legal o del acto administrativo. c) No estar sujeto a controversia compleja ni a interpretaciones dispares. d) Ser de ineludible y obligatorio cumplimiento. e) Ser incondicional. Excepcionalmente, podrá tratarse de un mandato condicional, siempre y cuando su satisfacción no sea compleja y no requiera de actuación probatoria. Adicionalmente, para el caso del cumplimiento de los actos administrativos, además de los requisitos mínimos comunes mencionados, en tales actos se deberá: f) Reconocer un derecho incuestionable del reclamante. g) Permitir individualizar al beneficiario.

**QUINTO:** Cabe señalar, que en los fundamentos 14, 15 y 16 de la Sentencia expedida en el Expediente N° 0168-2005-PC/TC, que constituyen precedente vinculante, se han consignado los requisitos mínimos que deben concurrir para que la norma legal o acto administrativo sea pasible de dilucidarse a través del proceso de cumplimiento, no siendo posible recurrir a esta vía cuando el mandato no cumple con los requisitos mínimos comunes.

**SEXTO:** Es así, que en el caso de autos se advierte, lo que pretende el accionante es que se dé cumplimiento a lo dispuesto en la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936- Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, mandato que se encuentra vigente, por cuanto no ha sido revocado; es cierto y claro, toda vez que el mandamus es innegable y señala la obligación que la demandada debe realizar; además no se encuentra sujeto a controversia compleja ni a interpretaciones dispares, ya que es la misma norma que señala el deber de la demandada MINAM, la misma que ha reconocido que viene avanzando dicho mandato legal; además es ineludible y de obligatorio cumplimiento, razones por las que se concluye cumple con los requisitos establecidos en la STC N° 0168-2005-PC/TC para su procedibilidad.

**SEPTIMO:** Siendo así, se tiene acreditado que la demandada ha incumplido con lo dispuesto en la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936- Decreto Supremo N° 012-2020-MTC. Habiendo excedido en demasía el plazo de sesenta días calendario señalada en dicha norma, debiendo, por tanto, estimarse la demanda.

**OCTAVO:** De otro lado, se aprecia de los anexos de la demanda, la accionante adjunta copia de la solicitud de fecha 27 de julio de 2023, por la cual requirió a la demandada el cumplimiento Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936- Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, asimismo, remite copia de la captura de recepción de la misma, con lo que se acredita que cumplió el requisito especial de la demanda, según lo prescribe el artículo 69° del Código Procesal Constitucional.

**SÉTIMO: En relación a los costos:**

El Estado sólo puede ser condenado al pago de costos en atención al artículo 28° del Código Procesal Constitucional; por tanto, la demandada debe cumplir con el pago de los costos del proceso.

**FALLO:**

**DECLARANDO FUNDADA** la demanda **DE CUMPLIMIENTO** incoada de fecha 22 de agosto de 2023 **INSTITUTO DE DEFENSA LEGAL DEL AMBIENTE Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE PERU - IDLADS PERU**; en consecuencia, **ORDENO** que el **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**, CUMPLA con lo dispuesto en la Única Disposición Complementaria Transitoria Del Reglamento de la Ley N° 30936- Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, en un plazo no mayor de 10 días útiles de conformidad con el artículo 72° del Código Procesal Constitucional. Con costos.

## 2.2. Sentencia de 2da Instancia declarando sobre la acción de cumplimiento por la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936

### Corte Superior de Justicia de Lima Tercera Sala Constitucional

**Expediente:** 04788-2023-0-1801-JR-DC-01

**Materia:** Acción de Cumplimiento

**Demandado:** Ministerio de Transporte y Comunicaciones

**Demandante:** IDLADS PERU

#### RESOLUCIÓN N° 04

Lima, nueve de agosto del dos mil veintitrés.-

**VISTOS;** Interviniendo como Juez Superior Ponente el Magistrado Velarde Acosta.

#### MATERIA DEL RECURSO

Viene en apelación la Sentencia contenida en la Resolución N° 06, de fecha 27 de marzo del 2023 -obrante de fojas 60 a 65-, que declaró Fundada la demanda de fojas 25 a 30, y en consecuencia ordena que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cumpla con lo dispuesto en la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, en un plazo no mayor de 10 días útiles, de conformidad con el Artículo 72° del Código Procesal Constitucional; con costos.

#### FUNDAMENTOS DE LA APELACIÓN

Los agravios invocados por el demandado Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su recurso impugnatorio obrante de fojas 63 a 78, son básicamente los siguientes: (i) que no se cumple con el requisito de la renuencia, pues el Ministerio de Transportes y Comunicaciones viene cumpliendo con la promoción y regulación del uso de la bicicleta, y con la adecuación de normas conexas que tiene que ver con el uso de la bicicleta en forma integral, como el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001 MTC, y el Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, definiendo las pautas para las normas técnicas que permitan la implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible, que deben incluirse en el planeamiento de la gestión de la infraestructura vial, en el contexto de una movilidad urbana sostenible; (ii) que la obligación que nace de la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento -cuyo cumplimiento se demanda- es establecer el cronograma de aprobación de los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial de acuerdo a lo establecido en el Artículo 20 del presente Reglamento, según corresponda; señalando el demandante que el Ministerio recurrente no ha dado cumplimiento al requerimiento, pese a haber transcurrido los diez días de cursada la carta respectiva, lo que no es totalmente correcto, toda vez que mediante Oficio N° 0787-2023-MTC/18, de fecha 01 de septiembre del 2023, se dio respuesta a sus requerimientos solicitados me-

dante Carta N° 215-2023/ IDLADS-PERÚ y Carta N° 213-2023/IDLADS-PERÚ, no habiéndose cumplido con el presupuesto de renuencia; **(iii)** que la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento, está referida al establecimiento, por parte del MTC mediante resolución directoral, del cronograma de aprobación de los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial de acuerdo a lo establecido en el Artículo 20° del presente Reglamento, según corresponda; empero la gama de 22 manuales que el Ministerio demandado debe aprobar son de diversa índole técnica que requiere un planeamiento con diversas entidades internas y externas al ministerio, como las municipalidades provinciales, las regiones, la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU), la academia y los colegios de profesionales de ingeniería, arquitectura y ambiente; **(iv)** que en tal sentido, formular un cronograma de aprobación de los 22 manuales requiere de un equipo multidisciplinario, que el ministerio viene implementando; es decir que antes de la aprobación del cronograma es necesario previamente establecer el contenido técnico de cada manual, la conformación del recurso humano y el planeamiento sobre su ejecución si será por administración directa o a través de consultorios externa; **(v)** que el accionante pide que se cumpla con la Única Disposición Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936, pero sin fundamentar la tutela urgente en la cual basa su petitorio para un pronunciamiento en la vía constitucional, por lo que la demanda deviene en improcedente, al no cumplirse con las condiciones de fondo que acreditan la vulneración de su derecho; y **(vi)** que el juzgado no da respuesta a los argumentos expuestos en su contestación de demanda, dejando incontestada su pretensión vulnerándose su derecho al contradictorio, por cuya razón la sentencia apelada incurre en vicios de motivación.

#### **CONSIDERANDO:**

**PRIMERO:** El Proceso de Cumplimiento procede contra cualquier autoridad o funcionario renuente a acatar una norma legal o un acto administrativo, de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 65° del Código Procesal Constitucional, que resulta reglamentario del inciso 6) del Artículo 200° de la Constitución Política del Estado.-

**SEGUNDO:** Del escrito de demanda obrante de fojas 25 a 30, se aprecia que la pretensión del accionante se encuentre dirigida a que el órgano jurisdiccional ordene al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que cumpla con lo establecido en la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC.-

**TERCERO:** Es necesario tener en consideración que los Jueces y Tribunales interpretan y aplican las leyes y toda norma con rango de ley y los reglamentos respectivos según los preceptos y principios constitucionales, conforme a la interpretación de los mismos que resulte de las resoluciones dictadas por el Tribunal Constitucional en todo tipo de procesos, bajo responsabilidad, tal como establece la Primera Disposición Final de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional.-

**CUARTO:** Al respecto es pertinente precisar que el Supremo Intérprete de la Constitución, en su sentencia recaída en el Expediente N° 168-2005-PC/TC, publicada en el diario oficial "El Peruano" el 07 de octubre del 2005, estableció con carácter vinculante los requisitos mínimos comunes que se deben cumplir para que el man-

dato contenido en una norma legal o en un acto administrativo firme sea exigible a través del proceso constitucional de cumplimiento, tales como: a) ser un mandato vigente; b) ser un mandato cierto y claro, es decir, que se infiera indubitadamente de la norma legal; c) no estar sujeto a controversia compleja ni a interpretaciones dispares; d) ser de ineludible y obligatorio cumplimiento, y e) ser incondicional; pudiendo excepcionalmente, tratarse de un mandato condicional, siempre y cuando su satisfacción no sea compleja y no requiera de actuación probatoria. Adicionalmente, para el caso del cumplimiento de los actos administrativos, además de los requisitos mínimos comunes mencionados, se deberá reconocer un derecho incuestionable del reclamante, y permitir individualizar al beneficiario.-

**QUINTO:** En los fundamentos 14, 15 y 16 de la sentencia precitada, que constituyen precedente vinculante conforme a lo previsto por el Artículo VI del Título Preliminar del Código Procesal Constitucional se han consignado tales requisitos, estableciéndose que éstos, en concurrencia con la demostrada renuencia del funcionario o autoridad pública, determinan la exigibilidad de una norma legal o acto administrativo en el proceso de cumplimiento, no siendo posible recurrir a esta vía para resolver controversias complejas.-

**SEXTO:** En tal sentido, y a fin de resolver el fondo de la cuestión controvertida, se debe tener en cuenta que la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936, aprobado por Decreto Supremo N° 012 2020-MTC, establece lo siguiente:

**“DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA ÚNICA.**

**De la elaboración y aprobación de los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial**

En un plazo no mayor de sesenta días calendario computado desde el día siguiente de la publicación del presente Reglamento, **el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal o la que haga sus veces, mediante resolución directoral, establece el cronograma de aprobación de los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial** de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 del presente Reglamento, según corresponda”. (Los resaltados y subrayados son agregados).-

**SÉTIMO:** En el presente caso, se advierte que la pretensión de la institución recurrente es que se cumpla con lo dispuesto en la glosada disposición normativa, apreciándose que mediante carta de fecha 27 de julio del 2023 (fojas 22 a 23), se requirió al ministerio demandado el cumplimiento del mandato contenido en la norma materia de la demanda incoada, verificándose el requisito especial de procedencia exigido por el Artículo 69° del Código Procesal Constitucional, acreditándose fehacientemente la renuencia de la entidad ministerial demandada.-

**OCTAVO:** En virtud de lo expuesto, y de conformidad con la norma glosada precedentemente, resulta claro para esta Sala Superior que el mandato contenido en la mencionada Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936, aprobado por Decreto Supremo N° 012 2020-MTC, cumple con los requisitos

mínimos comunes para que sea exigible en la presente vía constitucional de proceso de Cumplimiento, debiendo precisarse que el agravio por el cual se sostiene que no se habría verificado el presupuesto de la renuencia para la dilucidación de la presente controversia en la presente vía constitucional del proceso de cumplimiento, carece de todo asidero fáctico y legal, desde que –como se tiene dicho-, la renuencia de la demandada ha sido debidamente corroborada con la falta de atención al requerimiento formulado por la institución demandante mediante su carta de fojas 22 y 23, la misma que no ha tenido respuesta de parte del ministerio emplazado; siendo pertinente puntualizar que el Oficio N° 0787-2023-MTC/18, de fecha 01 de setiembre del 20123 (fojas 38), hace referencia a las Cartas N° 215-2023/DLADSPERU (E-384848-2023) y N° 213-2023/DLADSPERU (E 385632-2023), documentos distintos a la que es materia del presente proceso de cumplimiento.-

**NOVENO:** Por lo tanto, habiéndose verificado la concurrencia de los requisitos exigidos por el precedente vinculante contenido en la STC N° 168-2005-PC/ TC, para la configuración válida del “mandamus”, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones debe dar cumplimiento al mandato contenido en la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, y establecer mediante la resolución directoral correspondiente el cronograma de aprobación de los manuales para la gestión de la infraestructura vial, de acuerdo a lo establecido en Artículo 20° del mencionado Reglamento.-

**DÉCIMO:** Finalmente, de la revisión integral de la sentencia impugnada, se aprecia con claridad que la misma se encuentra debidamente motivada, ya que expresa las razones de hecho y los fundamentos de derecho que sustentan la decisión allí adoptada, en estricta observancia de los Artículos 50° inciso 6) y 122° incisos 3) y 4) del Código Procesal Civil, no debiendo perderse de vista que el hecho que el apelante tenga una valoración de los hechos y una interpretación jurídica discrepante a la plasmada en la sentencia que se cuestiona, no constituye en modo alguno vicio de nulidad, ni afectación del derecho la debida motivación, ni tampoco implica la existencia de una motivación insuficiente, aparente, como erróneamente parece entender el actor. Por consiguiente, este agravio tampoco puede prosperar, debiendo desestimarse.-

## DECISIÓN

**CONFIRMARON** la Sentencia contenida en la Resolución N° 06, de fecha 27 de marzo del 2023 -obrante de fojas 60 a 65-, que declaró **FUNDADA** la demanda de fojas 25 a 30, y en consecuencia **Ordena** que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones **cumpla** con lo dispuesto en la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, en un plazo no mayor de 10 días útiles, de conformidad con el Artículo 72° del Código Procesal Constitucional; con costos. **DISPUSIERON** la publicación de la presente sentencia con arreglo a la Tercera Disposición Complementaria Final del Nuevo Código Procesal Constitucional. En los seguidos por el Instituto de Defensa Legal del Ambiente y Desarrollo del Sostenible Perú (IDLADS Perú) con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sobre Proceso de Cumplimiento. **Notifíquese y devuélvase.-**

SS.

PAREDES FLORES

VELARDE ACOSTA

CABRERA GIURISICH



Foto de Paolo Bustamante

# Capítulo III

## ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LA SEGUNDA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEL REGLAMENTO DE LA LEY N° 30936 (EXP. 04694-2023-0-1801-JR-DC-02)

### PARÁMETROS TÉCNICOS PARA LA CIRCULACIÓN DE CICLOS EN LAS VÍAS NO URBANAS

Juez Alexis Johan Anicama Budiel - Especialista legal Sandra Abal Abarca



REPORTE DE EXPEDIENTE				
<b>Expediente N°:</b>	04694-2023-0-1801-JR-DC-02			
<b>Órgano Jurisdiccional:</b>	2° JUZGADO CONSTITUCIONAL	<b>Distrito Judicial:</b>	LIMA	
<b>Juez:</b>	OSORIO SOSA ANA DEL ROSARIO	<b>Especialista Legal:</b>	ANICAMA BUDIEL, ALEXIS JOHAN	
<b>Fecha de Inicio:</b>	21/08/2023	<b>Proceso:</b>	CONSTITUCIONAL	
<b>Observación:</b>	El usuario, no registró el arancel Judicial-El usuario, no registró el depósito judicial-		<b>Especialidad:</b>	DERECHO CONSTITUCIONAL
<b>Materia(s):</b>	ACCION DE CUMPLIMIENTO	<b>Estado:</b>	EN TRAMITE(Pendiente)	
<b>Etapas Procesal:</b>	GENERAL	<b>Fecha Conclusión:</b>		
<b>Ubicación:</b>	POOL ASIST. JUDICIAL	<b>Motivo Conclusión:</b>	.....	
<b>Sumilla:</b>	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO POR LA SEGUNDA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL DEL REGLAMENTO DE LA LEY 30936, DECRETO SUPREMO 012-2020-MTC			
PARTES PROCESALES				
Parte	Tipo de Persona	Apellido Paterno / Razón Social	Apellido Materno	Nombres
DEMANDANTE	JURIDICA	ASOCIACION INSTITUTO DE DEFENSA LEGAL DEL AMBIENTE Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE PERU - IDLADS PERU		
DEMANDADO	JURIDICA	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES		

### **¿Por qué moverse en bicicleta? Según la ONU**

Practicar actividades deportivas de intensidad moderada, como caminar, montar en bicicleta o hacer deporte, tiene grandes beneficios para la salud. El deporte no tiene edad. Los beneficios son mayores que los posibles daños. Realizar cualquier tipo de actividad física es mejor que nada. Mantenerse activo a lo largo del día ayuda a mantener y alcanzar los niveles de actividad recomendados. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), ofrecer una infraestructura segura para las actividades físicas, como cambiar o andar en bicicleta, es el camino para alcanzar una mayor equidad en materia de salud. Para los sectores urbanos más pobres, que no pueden permitirse vehículos propios, ir a pie o en bici se puede convertir en su medio de transporte. Al mismo tiempo pueden reducir el riesgo de contraer enfermedades cardíacas, accidentes cerebrovasculares, ciertos tipos de cáncer, diabetes e incluso la muerte. La mejora del transporte activo (caminar, montar en bicicleta o usar el transporte público) no es por tanto solo una cuestión de salud, puede suponer una mayor equidad y eficacia en cuanto a los costes también.<sup>45</sup>

Un sistema de transporte sostenible que promueva el crecimiento económico, reduzca las desigualdades y refuerce la lucha contra el cambio climático es fundamental para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible. El 15 de marzo de 2022, la Asamblea General adoptó la resolución sobre la integración del uso generalizado de la bicicleta en los sistemas de transporte público a favor del desarrollo sostenible. Al mismo tiempo, pone de relieve que la bicicleta es un instrumento de transporte sostenible y transmite un mensaje positivo para fomentar el consumo y la producción sostenibles, y repercute beneficiosamente en el clima.<sup>46</sup>

Reconociendo la singularidad, la longevidad y la versatilidad de la bicicleta, que lleva en uso dos siglos, y que constituye un medio de transporte sostenible, sencillo, asequible, fiable, limpio y ecológico que contribuye a la gestión ambiental y beneficia la salud, la Asamblea General decidió declarar el 3 de junio como Día Mundial de la bicicleta. Alienta a los interesados a poner de

45 ONU. *¿Por qué moverse en bicicleta?* Enlace: <https://www.un.org/es/observances/bicycle-day>

46 ONU. Enlace: <https://www.un.org/es/observances/bicycle-day>

relieve y promover el uso de la bicicleta como medio para fomentar el desarrollo sostenible, reforzar la educación de los niños y los jóvenes, incluida la educación física, promover la salud, prevenir las enfermedades, fomentar la tolerancia, el entendimiento y el respeto y facilitar la inclusión social y la cultura de paz. La Asamblea General valora positivamente la organización de marchas de bicicletas para fortalecer la salud física y mental y el bienestar, y desarrollar, así, una cultura de la bicicleta en la sociedad.<sup>47</sup>

Recordemos que la falta de parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas no garantiza el derecho a un ambiente adecuado y equilibrado de los ciclistas, así como expone su salud y vida a los accidentes de tránsito por lo que implementar la norma antes mencionada es crucial para un ambiente seguro para los ciclistas del Perú.

**SOCIEDAD** 31 MAR 2023 | 19:56 H

## Conductor de volquete que atropelló a joven ciclista fue liberado por informe policial incompleto

La joven ciclista **Cecilia Melgar** falleció debido a la imprudencia de **Marco Perdomo Pérez**. El conductor del volquete fue capturado horas después, pero lo liberaron por un informe policial que omitía información vital para su detención.

Fallece escolar que resultó herido tras accidente automovilístico en Carabayllo  
Padres van a la morgue a reconocer el cadáver de su hija y descubren que estaba viva



Marcos Perdomo, conductor del volquete que atropelló a Cecilia Melgar. Foto: Mary Luz Aranda/URPI-GLR/ composición LR

**Fuente:** La República **Enlace:** <https://larepublica.pe/sociedad/2023/03/31/conductor-de-volquete-que-atropello-a-joven-ciclista-fue-liberado-por-informe-policial-incompleto-jesus-maria-accidente-de-transito-ciclista-ciclovias-2046806>

El atropello de Cecilia Melgar se debió a causas estructurales de una ciudad que no cuenta con espacios seguros para los ciclistas como suficientes ciclovías o estacionamientos gratuitos para bicicletas, pero sobre todo educación vial para los conductores de vehículos ni autoridades que en sus exámenes de manejo ni en su formación educativa básica consta el tema de la importancia de la bicicleta en una sociedad sostenible y saludable. En el futuro debería estarlo empezando por contar la historia de esta ciclista:<sup>48</sup>

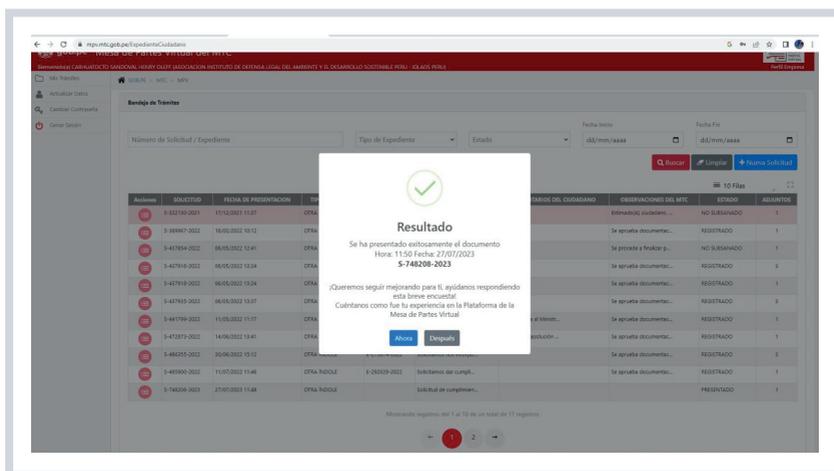
*“A Cecilia Melgar Bravo, joven ciclista de 26 años, le fascinaba Vincent Van Gogh, y a pesar de que solo fuera por el arte, el ciclismo también estaba ahí, intrínseco. No hay registro histórico o biográfico sobre si Vincent Van Gogh manejaba bicicleta, pero el ilustrador iraní Alireza Karimi Moghaddam lo dibujó en una viñeta montando a dos ruedas entre una pradera de girasoles. El pintor sin la oreja izquierda nació en Holanda, un país en donde las empresas les pagan por cada kilómetro a sus trabajadores que pedalean hasta la oficina. En Brabante, lugar donde nació el artista de las 900 pinturas, hay una ciclovía que homenajea una de sus conocidas obras: La noche estrellada. Según sus conocidos, a Cecilia le hubiese gustado vivir en la espesura de esas acuarelas postimpresionistas.*

*Para un William Kamkwamba de 14 años, una bicicleta significó un molino de viento que salvó a su pueblo africano Malawi de una sequía y una hambruna terrible. A Haifaa al-Mansour, una bicicleta verde le permitió contar la resistencia de las mujeres saudíes frente a las prohibiciones de un estado ultraconservador como Arabia Saudita. Albert Einstein reconoció que algunas de sus ideas más trascendentales las concibió sobre su bicicleta. Ernest Hemingway decía que una bicicleta permitía conocer los contornos de un país. En la cinta italiana “Ladri di biciclette» un obrero ve su vida destruida luego de que un ladrón le robara su principal herramienta de trabajo: una bicicleta.*

48 Jair Sarmiento. **“El día que Ceci pedaleo contra ciudad peligro”** Enlace: <https://wayka.pe/el-dia-que-cecii-pedaleo-contra-ciudad-peligro/>

*Cecilia consideraba que una bicicleta era el pilar de una rebelión en una ciudad con un déficit de ciclovías dominada por autos con conductores formales e informales que pisan el acelerador, cual personaje de Mad Max, liberando veneno a base de petróleo que ha colocado a la capital del Perú como una de las ciudades con peor calidad del aire. Todo esto ocurre, sobre todo en festividades o partidos de fútbol, ante los ojos y narices de alcaldes, funcionarios y entidades de transporte.”*

En ese contexto, hemos identificado que la **Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936** referida a la “Elaboración de parámetros técnicos en vías no urbanas” señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dentro de los doscientos 140 días calendario siguientes a la vigencia del Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, **define los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas**”, obligación que a la fecha se encuentra incumplida. Por esta razón, IDLADS PERÚ el 27 de julio del 2023, solicitó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que dé cumplimiento a la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936.



Posteriormente, transcurrido 10 días hábiles sin que nos responda dicho requerimiento procedimos a interponer una acción de cumplimiento el 21 de agosto del 2023 en el Segundo Juzgado Constitucional de Lima.



El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Ministerio de Educación y Gobiernos Locales tienen que entender que la educación vial no se trata solo de hacer afiches para compartir en redes sociales, sino que implica fundamentalmente un proceso educativo de sensibilización que debe iniciarse en escuelas continuarse en centros técnicos y universitarios, así como centros laborales, para que de esta forma las ciudades sean conscientes de la importancia de un transporte sostenible y saludable como la bicicleta y lo puedan cuidar, así como proteger.

El 19 de abril del 2024 se admite la demanda y se fija como fecha de audiencia única el 10 de septiembre del 2024. Posteriormente, el 15 de mayo del 2024, el expediente se redistribuye al Segundo Juzgado Constitucional Transitorio de Lima.

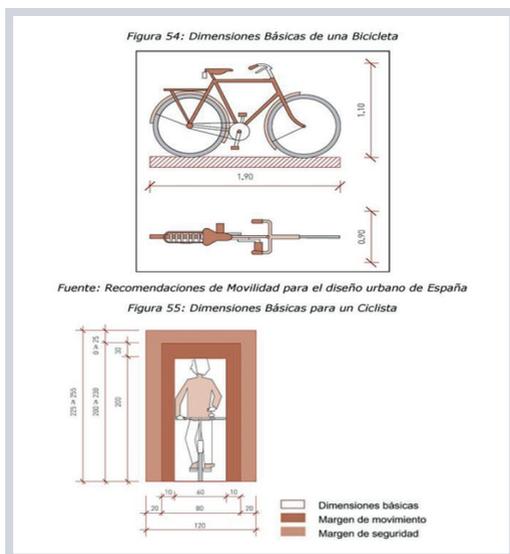
Si bien la audiencia única fue dejada sin efecto y se puso los autos a despacho para sentenciar, el 18 de noviembre del 2024, IDLADS absolvió la contestación de la demanda en los siguientes términos:

- En el punto 3.1.7 de la Contestación de la demanda del MTC reconoce el petitorio de la demanda de cumplimiento que tiene por objeto que se dé cumplimiento a la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, establece lo siguiente: “*Elaboración de parámetros técnicos en vías no urbanas. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dentro de los doscientos cuarenta días calendario siguientes a la vigencia del presente Decreto Supremo **define los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas.***”
- Se ha vencido el plazo establecido se cumplió el **30 de enero del 2021** sin que el MTC haya definido los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas lo causa grave desprotección al ambiente y la salud pública.
- Con relación al punto 3.1.10 y 3.1.11 de la contestación de la demanda del MTC debemos indicar que no se relacionan al presente caso ni la Resolución Directoral N° 002-2023 MTC/18, que dispuso la publicación del proyecto de “Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas” y ni la Resolución Directoral N° 026-2023- MTC/18 de fecha 21 de diciembre de 2023, que publicó el “Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas” que si se relacionan con el cumplimiento a la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N°30936 y el Decreto

Supremo N°012-2020-MTC, Reglamento de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, que fue motivo de una acción de cumplimiento que terminó a favor de IDLADS en el expediente Exp.: 04791-2023-0-1801-JR-DC-03.

- Es consciente el MTC como lo revela en su punto 3.1.13 de su contestación de la demanda que “la construcción de los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas” a que se alude en el reglamento de la Ley, tiene como objetivo establecer medidas técnicas para los ciclos, pero en vías no urbanas” asunto en lo que el MTC no ha realizado ningún avance.
- Ya el MTC sabía de la necesidad de la importancia de **definir los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas** cuando advierte que ya desde el 2008 sabía que en el “Manual de Seguridad Vial” en la sección A4.10.2 sobre BICICLETAS (pág. 412) destaca que la incorporación de bicicletas al tráfico vehicular, causa moderación de la velocidad vehicular pues modifica el comportamiento de los conductores de vehículos motorizados. También puede ser un instrumento de gran utilidad a la hora de plantear cambios en la sección vial que podrían contribuir con la amortiguación del tráfico.<sup>49</sup>
- El MTC tiene conciencia en el Manual de Seguridad Vial del 2008 de la importancia de definir **los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas** para resguardar el derecho a un ambiente adecuado y equilibrado y la salud pública evitando que los ciclistas sean atropellados y mejorando la seguridad vial y **pese a ello no los aprueba dentro del plazo establecido.**

49 Punto 3.1.18 de la Contestación de la demanda del MTC



- El MTC sabe que **sin definir los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas** se desprotegen valores como el ambiente adecuado y equilibrado, la vida y salud de los ciclistas y la seguridad vial por eso es que resulta grave que pese a la presente acción de cumplimiento no los apruebe pese al incremento de accidentes de tránsito por falta de ciclovías con parámetros técnicos para la circulación de bicicletas en las vías no urbanas.

75



**Fuente:** <https://rpp.pe/peru/la-libertad/nino-campeon-de-ciclismo-murio-atropellado-en-panamericana-norte-en-viru-noticia-1173661>

- El MTC es consciente de la desprotección ambiental que viene generando el incumplimiento normativo en que esta incurso como se aprecia en su contestación de la demanda a continuación:

“3.1.20. De la misma manera, el Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, aprobado por R.D. N° 016-2016-MTC/14, en la Sección 4.2 (pág. 468) tiene por finalidad establecer los dispositivos de control de tránsito que debe tener las ciclovías, **a fin de que los usuarios de la misma transiten con seguridad y comodidad.**

3.1.21. En el contenido de este Manual se establece el modo de empleo de los diferentes dispositivos de control del tránsito, en cuanto se refiere a su clasificación, funcionalidad, color, tamaño, formas y otros, a utilizarse en las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras, así como de las vías urbanas.

3.1.22. En tal sentido, de acuerdo a lo establecido en el presente Manual y demás normatividad aplicable, debe diseñarse e implementarse en forma integral y de acuerdo a la particularidad de cada ciclovía, los dispositivos de control del tránsito necesarios, los cuales básicamente están conformados por señalización vertical, demarcaciones en el pavimento tanto planas como elevadas, señalización informativa y demás dispositivos de control correspondientes. **Los dispositivos de control del tránsito, abarcan su implementación en la infraestructura de las ciclovías propiamente dichas,** sus zonas de estacionamiento y las vías de su entorno en forma integral.”

Nada de lo que dice el MTC es posible de implementar adecuadamente si primero no apruebas la definición de **los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas** que es objeto de la presente acción de cumplimiento que de declararse fundada se protegerá valores como el ambiente adecuado y equilibrado, la vida y salud de los ciclistas y la seguridad vial.

- **El MTC no ha mostrado en la presenta acción de cumplimiento la aprobación de los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas** que no es lo mismo que mostrar el **“Manual de Seguridad Vial”** forma parte de los **Manuales de Carreteras establecidos por el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por D.S. N° 034-2008-MTC** y la norma exigida es vigente desde junio del 2020 por tanto este Manual no se puede considerar como parte del cumplimiento de la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2020-MTC.
- Lo mismo ocurre con el **Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, aprobado por R.D. N° 016-2016-MTC/14, en la Sección 4.2, que es del 2016,** que es anterior a la norma exigida es vigente desde junio del 2020 por tanto este Manual no se puede considerar como parte del cumplimiento de la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2020-MTC.
- El caso de la Resolución Directoral N° 026-2023- MTC/18 de fecha 21 de diciembre de 2023, que publica el **“Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas”**, es distinto, porque si bien es posterior a la norma que se exige esta vinculada a otra disposición, específicamente a la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N°30936 y el Decreto Supremo N°012-2020-MTC, Reglamento de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.
- En el punto 3.1.25 de la contestación de la demanda reconoce lo evidente: “Por lo demás, mediante Oficio N° 0958-2023-MTC/18, de fecha 24 de octubre de 2023, se dio respuesta al oficio de la demandante informándole que **la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial viene desarrollando conjuntamente con la Cooperación Técnica Alemana (GIZ) el Manual de Infraestructura Ciclovial (Manual de Diseño Geométrico de Infraestructura Ciclo-**

**vial)**, el mismo que será socializado con la comunidad ciclista.” Esto es un reconocimiento expreso que no han cumplido a la fecha con la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, esto es no aprobó ***los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas dentro del plazo establecido*** que venció el 30 de enero del 2021.

- La ausencia de estos parámetros técnicos para la circulación de bicicletas en las vías no urbanas esta generando una grave desprotección al ambiente y la vida de las personas como se muestra a continuación:

### Ica: camioneta atropella y mata a joven ciclista en la panamericana sur

Franco Landa Aldave (28), manejaba su bicicleta por la vía, cuando es impactado por un Toyota Hilux, perdiendo la vida en el acto



Actualizado el 10/05/2024, 06:56 a.m. [REDACCIÓN DIARIO CORREO](#)

Otra tragedia en la carretera panamericana sur, en la provincia de Ica, donde un joven de 28 años [perdió la vida](#), cuando iba en su bicicleta, siendo impactado brutalmente por una camioneta, cayendo al pavimento, donde tuvo un [deceso instantáneo](#).

Fuente: <https://diariocorreop.pe/edicion/ica/ica-camioneta-atropella-y-mata-a-joven-ciclista-en-la-panamericana-sur-noticia/>

**Vio morir a su tío, pero iría a prisión: revelador testimonio del amigo de los ciclistas atropellados en Lurín**

Jonathan Alvarado manejaba en la Panamericana Sur una camioneta con la que escoltaba a los dos deportistas. Otro vehículo lo chocó a toda velocidad y provocó la tragedia

Por: Jordan Arce  
25 Oct, 2023 11:05 p.m. PE

Guardar



Caso de prisión para escolta de ciclistas que fallecieron en accidente automovilístico. Latina

La muerte por accidente de tránsito de dos ciclistas a la altura del kilómetro 17 de la Panamericana Sur, en Lurín, abrió la puerta a un caso que podría tener un giro inexplicable. Sin embargo, el reciente testimonio del amigo de una de las víctimas, expuesto por las redes sociales, da luces de la realidad de los hechos.

Fuente: <https://www.infobae.com/peru/2023/10/26/accidente-en-panamericana-sur-el-inaudito-caso-de-dos-ciclistas-arrollados/>

### 3.1. Sentencia de primera instancia que declara fundada la acción de cumplimiento por la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC referida a la aprobación de los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en vías no urbanas

#### CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA SEGUNDO JUZGADO ESPECIALIZADO EN LO CONSTITUCIONAL TRANSITORIO

**Expediente** : 04694-2023-0-1801-JR-DC-02.

**Demandante:** IDLADS PERU.

**Demandado:** Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

**Materia:** Proceso de Cumplimiento.

**Juez:** Anicama Budiel, Alexis Johan

**Especialista:** Abal Abarca Sandra Yunelly

## SENTENCIA

### RESOLUCIÓN NUMERO OCHO

Lima, trece de diciembre del dos mil veinticuatro.

**VISTO**, el presente expediente y, disponiendo que el presente caso se encuentra expedito para emitir la Resolución Final (sentencia), dando cuenta conforme lo ordenado en autos, se tiene lo siguiente:

**A. De la demanda:**

- Asociación Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible Perú presenta su demanda de amparo mediante escrito de fecha 21 de agosto de 2023, y la dirige contra la Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- La parte demandante solicita cumpla con lo establecido en la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC.

**B. De la calificación de la demanda:**

- Mediante Resolución N° 02 de fecha 19 de abril de 2024, se admitió a trámite la demanda y se corrió traslado a las entidades emplazadas.

**C. De la contestación de demanda:**

- Mediante escrito de fecha 24 de octubre de 2024, la demandada Ministerio de Transportes y comunicaciones, se apersonó al proceso mediante su Procurador Público, y contesto la demanda, solicitando se declare improcedente y/o infundada la demanda.

### Y CONSIDERANDO:

**Del proceso de Cumplimiento:**

1. Del inciso 6, del artículo 200° de la Constitución Política del Estado, se desprende que la Acción de Cumplimiento, procede contra cualquier autoridad o funcionario renuente a acatar una norma legal o un acto administrativo, sin perjuicio de las responsabilidades de ley.
2. Asimismo, ello tiene relación con lo establecido el artículo 65° del Nuevo Código Procesal Constitucional, que indica: “Es objeto del proceso de cumplimiento ordenar que el funcionario o autoridad pública renuente: **Dé cumplimiento a una norma legal o ejecute un acto administrativo firme**; o se pronuncie expresamente cuando las normas legales le ordenan emitir una resolución administrativa o dictar un reglamento. (...).

No es objeto del proceso de cumplimiento el acto administrativo que contenga el reconocimiento o pago de devengados ni de obligaciones que deben deter-

minarse en órgano jurisdiccional especializado o estación probatoria distinta a los juzgados especializados en lo constitucional.

**Del requisito especial del proceso de Cumplimiento:**

3. Que, el Nuevo Código Procesal Constitucional, en su artículo 69°, señala que para la procedencia del proceso de cumplimiento se requerirá que el demandante previamente haya reclamado, por documento de fecha cierta, el cumplimiento del deber legal o administrativo, y que la autoridad se haya ratificado en su incumplimiento o no haya contestado dentro de los diez días útiles siguientes a la presentación de la solicitud. Aparte de dicho requisito, no será necesario agotar la vía administrativa que pudiera existir.
4. Al respecto, la parte demandante anexa documento de fecha cierta, en el cual, a través de una **Carta Notarial de fecha 27 de julio de 2023**, presento su solicitud ante la parte demandada. Entonces sí ha dado cumplimiento al requisito establecido en el Nuevo Código Procesal Constitucional, en su artículo 69, por lo que corresponde dilucidar la materia controvertida

**De los requisitos del mandato previsto en la ley o en el acto administrativo:**

5. Que, mediante la sentencia emitida con calidad de precedente en el Expediente N° 00168-2005-PC/TC, el Tribunal Constitucional precisó los requisitos mínimos que debe cumplir una norma legal o acto administrativo para ser exigible mediante el proceso de cumplimiento.
6. Asimismo, el Nuevo Código Procesal constitucional, en su artículo 66°, respecto a las reglas aplicables para resolver la demanda, con un criterio más tutelar establece lo siguiente:
  - 1) Cuando el mandato sea genérico o poco claro, el juez, previa interpretación de la norma legal o del acto administrativo firme, entra a resolver el fondo del asunto, debiendo observar las siguientes reglas:
    - 1.1) Para la interpretación de la norma legal, el juez utiliza los métodos clásicos de interpretación jurídica; debiendo su resultado respetar lo que establecen las leyes de la materia y la propia Constitución.
    - 1.2) La interpretación del acto administrativo firme debe respetar los principios generales del Derecho Administrativo; la jurisprudencia de los órganos administrativos correspondientes, así como la del Tribunal Constitucional.
  - 2) Cuando el mandato esté sujeto a controversia compleja o a interpretaciones dispares, el juez, previo esclarecimiento de la controversia, entra a resolver el fondo del asunto. Para ello, deberá observar las siguientes reglas:
    - 2.1) El juez aplica una mínima actividad interpretativa para superar la controversia, atendiendo a los métodos clásicos de interpretación jurídica, y aplicando los criterios de especialidad, cronológico y jerárquico.**

- 2.2) Asimismo, y de ser necesario, el juez aplica una mínima actividad probatoria que, sin comprometer la finalidad urgente y perentoria del proceso de cumplimiento, permita confirmar la veracidad del mandato.
- 3) Cuando, para determinar la obligatoriedad o incuestionabilidad del mandato contenido en una norma legal o acto administrativo firme resulte necesario entrar al fondo del asunto, el juez admite a trámite la demanda, y esclarecerá la controversia.
  - 4) Cuando el mandato, no obstante ser imperativo, sea contrario a la ley o a la Constitución, el juez debe así declararlo, y, en consecuencia, desestimar la demanda.
7. De conformidad con lo señalado por dicha norma se verifica que los fundamentos de la demandada, en el sentido de que el mandato no podría ser ejecutable al no ser claro y de interpretación diversa; en ese sentido, debe advertirse que la regulación actual permite al Juez poder esclarecer la controversia de resultar necesario, utilizando los métodos clásicos de interpretación jurídica, y aplicando los criterios de especialidad, cronológico y jerárquico. Por tanto, se puede decir que precedente constitucional invocado por la demandada, ha sido superado por lo estipulado en la norma citada, permitiendo que el juez pueda interpretar, evaluar hasta determinar si el corresponde amparar la pretensión demandada.

#### **Análisis del caso:**

8. De la revisión de los autos, lo que pretende el demandante es que se disponga el CUMPLIMIENTO de la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, el cual señala lo siguiente:

#### **“Segunda Disposición Complementaria Final. Elaboración de parámetros técnicos en vías no urbanas.**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dentro de los doscientos cuarenta días calendario siguientes a la vigencia del presente Decreto Supremo, define los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas” plazo vencido el 30 de enero de 2021.

9. Por su parte la parte demandada, mediante escrito de fecha 24 de octubre de 2024, ha señalado que, se debe de tener en cuenta que los compromisos que nacen del Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, si bien tienen plazos establecidos, son compromisos condicionados por el cumplimiento de otras entidades del MTC, por otro lado, señalo que, dentro de las competencias asignadas, el MTC ha emitido las disposiciones legales correspondientes y necesarias, por lo que no se puede atribuir al MTC una conducta renuente o de inactividad administrativa y menos una omisión lesiva. Asimismo, señala haber emitido instrumentos legales afines a lo que se pretende, como la Resolución Directoral

N° 002-2023-MTC/18, “Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas” y Resolución Directoral N° 026-2023- MTC/18 de fecha 21 de diciembre de 2023, “Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas.”

10. Al respecto, se debe acotar que la Resolución Directoral N° 002-2023 MTC/18 y la Resolución Directoral N° 026-2023- MTC/18, no están relacionadas de manera directa a lo pretendido en la demanda, sino al cumplimiento de la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N°30936 y el Decreto Supremo N°012-2020-MTC, Reglamento de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.
11. Por otro lado, se observa que la pretensión no está referida únicamente a la inacción de la administración para la aprobación de los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas, sino también con el derecho constitucional de todos los ciudadanos a gozar de un medio ambiente sostenible, fomentando el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible; de ahí que lo discutido en el caso de autos cobre mayor relevancia.
12. Asimismo, el Tribunal Constitucional en un caso similar recaído en el Expediente N° 03595-2014-PC/TC ha señalado lo siguiente: “9. Asimismo, tal y como fue señalado por este Tribunal en la sentencia recaída en el Expediente 02002-2006-PC/TC, en el ámbito de la Administración Pública, los actos de los funcionarios y autoridades públicas deben desarrollarse dentro del marco normativo que establece la Constitución y la ley, por lo que resulta arbitrario que se omita el cumplimiento de un mandato contenido en una ley, que se omita expedir un reglamento o que el cumplimiento se dé, pero de manera defectuosa, parcial o aparente. En directa relación con lo expuesto se encuentra el imperativo de que tales actos deban realizarse dentro de los plazos asignados, bajo responsabilidad de ley, o incluso, de no mediar plazos, que aquellos se realicen dentro de plazos razonables, debiendo tenerse siempre en consideración el nivel de urgente atención que requieren los derechos fundamentales en los que se incide (fundamentos jurídicos 25 y 26).”
13. Es de observar que, a pesar de que la demandada ha emitido un marco normativo referente a la protección de los derechos de los ciclistas y su circulación, NO ha cumplido con la elaboración de los Parámetros Técnicos en Vías no Urbanas. Siendo ello así, desde la fecha de entrada en vigencia del Decreto Supremo N° 012 2020-MTC han transcurrido casi 04 años y desde la interposición de la demanda (21 de agosto de 2023) más de 01 año, por lo que se puede determinar que se ha generado una desprotección de los derechos de los ciclistas, entre los que se encuentra el derecho a la salud, tanto más que el estado de emergencia nacional sanitaria generada por el Covid-19 fue el motivo de su creación. Es así que, todo lo anterior constituye, en su conjunto, un hecho que amerita estimar

la presente demanda por ser una norma que a la fecha se encuentra vigente y no ha sido sujeta a alguna clase de controversia que impida su adecuado cumplimiento. Es de señalar además que la demandada no ha podido probar de manera idónea (por medio de oficios, cartas y/o cualquier documento) las labores de coordinación con otras entidades públicas y/o privadas con la finalidad de contribuir a la elaboración de los Parámetros Técnicos dispuesto en la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC. Siendo ello así, corresponde amparar la demanda.

Por las razones expuestas, el Segundo Juzgado Constitucional Transitorio de Lima, con las facultades establecidas en el Nuevo Código Procesal Constitucional, RESUELVE:

**RESUELVE:**

- 1) Declarar FUNDADA la demanda interpuesta por Asociación Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible Perú contra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con los argumentos expuesto en la parte considerativa de la presente resolución.
- 2) Se ordena a la demandada que CUMPLA con lo dispuesto en la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC.
- 3) DISPONER el pago de los costos del proceso.





# Capítulo IV

## ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LOS ARTÍCULOS 6.2 Y 6.3 DEL REGLAMENTO DE LA LEY N° 30936 (EXP. N° 6327-2023-0-1801-JR-DC-09)

### PROMOCIÓN DEL DÍA NACIONAL DE LA BICICLETA

Juez Anicama Budiel, Alexis - Especialista Pinedo Meza, Ashley  
Segundo Juzgado Constitucional Transitorio de Lima

---

En 2018, la Asamblea de Naciones Unidas declaró el 3 de junio como el día Mundial de la Bicicleta, una fecha enmarcada en el Calendario de la sostenibilidad para subrayar la importancia de este medio de transporte por su contribución en el cuidado de la salud de los ciudadanos y la del planeta. Con la celebración del Día de la Bicicleta, la ONU anima a los países miembros a promover el uso de la bicicleta para fomentar el desarrollo sostenible, promover el ejercicio físico, prevenir enfermedades relacionadas con la contaminación o con el sedentarismo y convertirse en una alternativa viable a medios de transporte contaminantes. Para ello, es preciso desarrollar infraestructuras y planes de seguridad vial que permitan circular por las ciudades de una forma segura a este medio limpio, sostenible, económico y saludable. Sin embargo, en el Perú los ciclistas vienen siendo atropellados, este ha sido el caso de Daisy Alvarado Pantoja (47), ciclista que perdió la vida en el kilómetro 12.2 de la Carretera Central en Ate, luego de ser atropellada por un taxi plomo, el 13 de agosto del 2023.



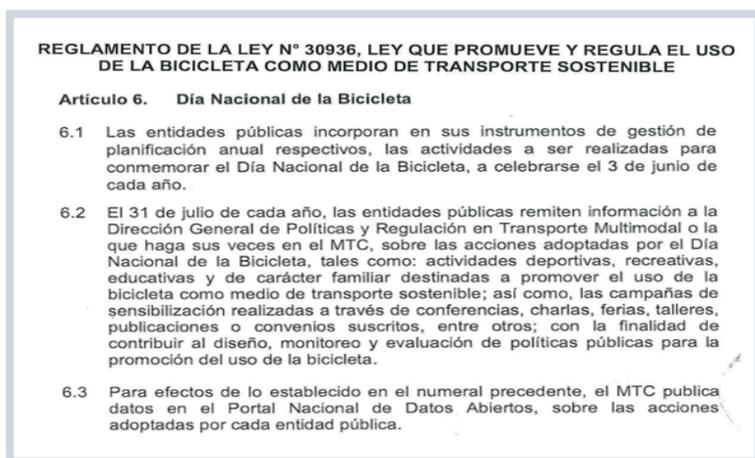
Recientemente, el 25 de marzo del 2024, un bus que atropelló y mató a ciclista en Surco, el mismo que no tenía revisión técnica y acumulaba multas por más de 7 mil soles. La unidad pertenece a la empresa Holding Real Express, que sería la nueva denominación de la ‘desaparecida’ empresa ‘Consortio Grupo Orión’, que llegó a deber al Estado más de 7 millones de soles en papeletas por infracciones de tránsito.<sup>50</sup>



Un bus de la empresa Holding Real Express (HRE) mató a un ciclista en el Óvalo Higuiereta (Surco) pese a que no debería estar circulando por carecer de revisión técnica y acumular más de 7 mil soles en multas. (Foto: Andina)

50 Renato Silva. Infobae. Bus que atropelló y mató a ciclista en Surco no tiene revisión técnica y acumula multas por más de 7 mil soles. Enlace: <https://www.infobae.com/peru/2024/03/26/bus-que-atropello-y-mato-a-ciclista-en-surco-no-tiene-revision-tecnica-y-acumula-multas-por-mas-de-7-mil-soles/>

En ese contexto, los artículos 6.2 y 6.3 del Reglamento de la Ley N° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC señalan que todos los 31 de julio se deben realizar actividades con la finalidad de contribuir al diseño, monitoreo y evaluación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta y el MTC debe publicar datos en el Portal Nacional de Datos Abiertos, sobre las acciones adoptadas por cada entidad pública y esto no se ha cumplido hasta la fecha.



El 27 de julio del 2023, mediante CARTA N° 215-2023/IDLADSPERÚ, requerimos al Ministerio de Transportes y Comunicaciones **el cumplimiento a los artículos 6.2 y 6.3 del Reglamento de la Ley N° 30936**, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, **Decreto Supremo N° 012-2020-MTC**, asignándole el Expediente N° E-384848-2023.

Posteriormente, mediante Oficio N° 0787-2023-MTC/18, del 01 de septiembre del 2023, suscrito por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, respondió que *“respecto los ítem 6.2 y 6.3 del Artículo 6, Día Nacional de la Bicicleta, del Reglamento de Ley 30936, esta Dirección **viene recabando los informes relacionado a las actividades deportivas, recreativas, educativas y de carácter familiar destinadas a promover el uso de la bicicleta**, realizadas por las instituciones públicas, enmarcadas en el Día Nacional de la Bicicleta, las cuales serán publicadas en el Portal Nacional*

de Datos Abiertos.” En otras palabras, **se ha dejado constancia que la autoridad demandada es renuente** a cumplir las normas antes señaladas que ya han sido incumplidas durante los años 2021, 2022 y 2023.

Esta es la razón por la que el día 23 de agosto del 2023, IDLADS interpuso la acción de cumplimiento contra el Ministerio de Transporte y Comunicaciones para que se efectivicen **los artículos 6.2 y 6.3 del Reglamento de la Ley N° 30936**, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, que actualmente está a cargo del 2° Juzgado Constitucional Transitorio de Lima. Posteriormente, el 16 de noviembre se admite la demanda y se fija como fecha de Audiencia Única el 9 de agosto de 2023 a las 10 am.

Advirtamos que dice el Ministerio de Transporte y Comunicaciones en su contestación de la demanda sobre la promoción y regulación del uso de la bicicleta en cumplimiento del Reglamento:<sup>51</sup>

*“3.1.21. En efecto, a partir de la publicación de la Ley N° 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta como medio de transporte sostenible, que se realizó en el 2019, el MTC a través de la Dirección de Seguridad Vial ha realizado una serie de acciones en bienestar del uso de bicicleta.*

*3.1.22. Como se recuerda en marzo del 2020, llegó al país el Virus del COVID-19, que trajo consigo una serie de restricciones de movilidad, sin perjuicio de ello, considerando el contexto de emergencia sanitaria, se optó por desarrollar eventos virtuales de capacitación a usuarios de las vías a través de la plataforma zoom. En ese sentido, el 24 de abril se realizó el Conversatorio Virtual “Hacia una Movilidad Activa y Segura”, dirigido a gobiernos locales y la ciudadanía en general, a fin de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible durante la pandemia. Así también, el 22MAY2020, se realizó el conversatorio virtual, sobre las buenas prácticas en el equipamiento de ciclo vías seguras, con*

51 Páginas 8 al 11 de la Contestación de la Demanda del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el Expediente N° 6253-2023-0-1801-JR-DC-11

la participación GIROD, quien brindó una ponencia para el caso de Francia (22/05/2020), ver imagen:



3.1.23. Seguidamente se diseñaron políticas e intervenciones en la materia, así como la difusión de prácticas en seguridad vial para el desplazamiento de usuario/as de bicicletas, por lo que se organizó el Taller Virtual “Viajar Seguro en Bicicleta” realizado el 15 de octubre del 2020 conjuntamente con la Municipalidad Provincial de Cajamarca y el Taller Virtual “Movilidad Urbana Sostenible en la Región Cusco” el día 17 de noviembre conjuntamente con el Consejo Regional de Seguridad Vial Cusco. Ver imagen:



- 3.1.24.** Se realizaron talleres de Capacitación sobre Movilidad Sostenible Segura y Normativa sobre Reglamento de Ciclistas a la PNP durante el mes de agosto del 2021. En el siguiente enlace se puede encontrar la nota de prensa relacionada: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/510658-mtc-capacito-a-miembros-de-lapnp-para-fortalecer-el-control-de-transito-a-los-ciclistas>
- 3.1.25.** El objetivo principal de los talleres fue reforzar los conceptos, la labor preventiva y de control de la norma que reglamenta el uso de la bicicleta (Ley N° 30936), la misma que establece medidas de promoción y regulación del vehículo no motorizado como medio de transporte sostenible y eficiente.
- 3.1.26.** La jornada de capacitación estuvo dirigida a los policías que realizan actividades de prevención y fiscalización de tránsito en la ciudad de Lima Metropolitana. Contó con la participación del jefe de Tránsito de la PNP y el MTC -Dirección de Seguridad Vial.
- 3.1.27.** Con motivo de la conmemoración del Día Mundial de la Bicicleta, el MTC realizó un evento en la Alameda 28 de Julio (Cercado de Lima), dirigida a los usuarios conductores ciclistas que circulan en dicha avenida, teniendo un alcance de aproximadamente 300 ciclistas.
- 3.1.28.** Durante la actividad se repartieron volantes con consejos de seguridad vial para una adecuada convivencia vial entre ciclistas y conductores de vehículos de movilidad personal (VMP) con vehículos automotores y peatones.
- 3.1.29.** Del mismo modo, se repartió información sobre el uso de cintas reflectivas de manera obligatoria para bicicletas y VPM. A fin de incentivar el cumplimiento de la norma, se repartió gratuitamente cintas reflectivas, gracias a la colaboración de la empresa privada y se mostró a los usuarios la forma correcta de colocarlas en sus bicicletas.
- 3.1.30.** Con fecha 03 de junio de 2021, el MTC organizó el Webinar “Movilidad activa, sostenible y segura. Conoce los avances y retos para la promoción del uso de la bicicleta”, a efectos de brindar a la población los avances y retos para la promoción del uso de la

bicicleta, donde se abordaron temas como i) Movilidad activa en bicicleta en cifras, ii) Retos y desafíos del transporte no motorizado, iii) Fortaleciendo el marco institucional del transporte en ciclos y iv) Compartiendo experiencias en ciudades del país.

**3.1.31.** En el 2022, las restricciones sanitarias empezaban a flexibilizarse, por lo que empezaron a retomarse las actividades presenciales, así como la normalización de los aforos en el transporte público, entre otros, en ese sentido, el MTC el 03JUN2023, llevó a cabo el conversatorio por el día mundial y nacional de la bicicleta, donde participó la Alta Dirección del MTC.

**3.1.32.** En el referido conversatorio, convocó a diferentes gremios de ciclistas, así como representantes de entidades vinculadas a la promoción de la bicicleta, para socializar un proyecto de Decreto Supremo, que tenía por objeto derogar las multas a ciclistas. Asimismo, se presentaron datos sobre la movilidad creciente en bicicletas, así como la información de siniestralidad vial abordando la problemática sobre esta modalidad de transporte. Ver imagen:

93

**Imagen 08:** Conversatorio por el día Mundial de la Bicicleta, 2022



**3.1.33.** En el año de 2023, en el Día Mundial de la Bicicleta el MTC, a través de la Dirección de Seguridad Vial, organizó un conversatorio con colectivos de ciclistas y autoridades competentes. Se discutieron las cifras de siniestralidad vial, acciones para promover la movilidad segura y perspectivas de promoción del uso de la bicicleta. Ver imagen:



**3.1.34.** Como se podrá observar de la información expuesta, el MTC viene cumpliendo con la promoción y regulación del uso de la bicicleta, así como con la adecuación de normas conexas que tiene que ver con el uso de la bicicleta en forma integral, como es el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por D.S. N° 033-2001-MTC, y el Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, definiendo las pautas para las normas técnicas que permitan la implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible, los que deben incluirse en el planeamiento de la gestión de la infraestructura vial, en el contexto de una movilidad urbana sostenible.”

La contestación de la demanda del Ministerio de Transporte y Comunicaciones ha permitido que se realice de facto una rendición de cuentas de lo que viene haciendo sobre la promoción y regulación del uso de la bicicleta, y lo que se observa del balance es demasiado poco para la envergadura de la problemática de las protección de los derechos de los ciclistas, empezando por el sencillo hecho que no ha cumplido con los artículos 6.2 y 6.3 del Reglamento de la Ley N° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, promoviendo que todos los 31 de julio se realicen actividades con la finalidad de contribuir al diseño, monitoreo y evaluación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta y las que el MTC debe publicar en datos en el Portal Nacional de Datos Abiertos, sobre

las acciones adoptadas por cada entidad pública y esto no se ha cumplido hasta la fecha.

El 09 de agosto del 2024 a las 10 am se llevó a cabo la Audiencia única ante el Segundo Juzgado Constitucional Transitorio de Lima. Posteriormente, el 07 de febrero del 2025 se declara fundada en parte la demanda y se ordena al MTC publicar en el Portal Nacional de Datos abiertos las acciones adoptadas por entidades públicas para promover el uso de la bicicleta como transporte sostenible.

#### **4.1. Sentencia de primera instancia que declara fundada en parte la acción de cumplimiento por los artículos 6.2 y 6.3 del Reglamento de la Ley N° 30936 (Día de la Bicicleta).**

##### **CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA SEGUNDO JUZGADO CONSTITUCIONAL TRANSITORIO**

**EXPEDIENTE** : 06327-2023-0-1801-JR-DC-09  
**DEMANDANTE** : IDLADS PERÚ  
**DEMANDADO** : MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
**MATERIA** : PROCESO DE CUMPLIMIENTO  
**JUEZ** : ANICAMA BUDIEL, ALEXIS JOHAN  
**ESPECIALISTA** : PINEDO MEZA, ASHLEY

95

##### **SENTENCIA**

##### **RESOLUCIÓN NÚMERO SIETE**

Lima, siete de febrero De dos mil veinticinco.-

**VISTO** el presente expediente, con los documentos presentados por las partes, se ha podido determinar que el presente caso se encuentra expedito para emitir la Resolución Final (sentencia), dando cuenta conforme lo ordenado en autos, se tiene lo siguiente:

##### **A. Demanda:**

- El Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible Perú (en adelante, IDLADS PERÚ) interpone Proceso de Cumplimiento mediante escrito de fecha 26 de octubre de 2023 y la dirige contra el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** (en adelante, **MTC**).
- Que, la parte demandante **solicita** se dé cumplimiento a los artículos 6.2 y 6.3 del Reglamento de la Ley N° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, **Decreto Supremo N° 012-2020-MTC**.

**B.- Calificación de la Demanda:**

- Mediante Resolución N° 01 de fecha 10 de noviembre de 2023, se admitió a trámite la demanda y se corrió traslado a la entidad emplazada.

**C.- Contestación de la Demanda:**

- Mediante escrito de fecha 04 de diciembre de 2023, la Procuradora Pública Adjunta del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en representación de la parte demandada se apersonó al proceso, planteó la excepción de litispendencia; y, contestó la demanda.

**D.- Auto de Saneamiento:**

- Con Resolución N° 06 de fecha 03 de febrero se resolvió infundada la excepción planteada por la demandada y se tuvo por saneado el proceso, en consecuencia se pasó a Despacho para emitir el pronunciamiento de fondo.

**Y CONSIDERANDO:**

1. Que, el Artículo 1° del Nuevo Código Procesal Constitucional (Ley 31307) señala que: “Los procesos a los que se refiere el presente título tienen por finalidad proteger los derechos constitucionales, ya sean de naturaleza individual o colectiva, reponiendo las cosas al estado anterior a la violación o amenaza de violación de un derecho constitucional, o disponiendo el cumplimiento de un mandato legal o de un acto administrativo”.
2. En el presente caso, es preciso señalar que el objeto del demandante en el presente proceso constitucional consiste en que la demandada dé cumplimiento a los artículos 6.2 y 6.3 del Reglamento de la Ley N° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, **Decreto Supremo N° 012-2020-MTC**.
3. Siendo ello así, corresponde tener en cuenta que el marco normativo para evaluar y resolver la controversia planteada se encuentra previsto en el Artículo 200°, inciso
- 6) de la Constitución Política del Estado, que establece que el Proceso de Cumplimiento procede contra cualquier autoridad o funcionario renuente a acatar una norma legal o un acto administrativo.
4. En base a ello, se debe mencionar que el Artículo 65°, inciso 1) del Nuevo Código Procesal Constitucional (Ley 31307) establece que:

**Artículo 65. Objeto**

Es objeto del proceso de cumplimiento ordenar que el funcionario o autoridad pública renuente:

Dé cumplimiento a una norma legal o ejecute un acto administrativo firme (...).

5. Entonces, es objeto del proceso de cumplimiento ordenar que el funcionario o autoridad pública renuente: **1) Dé cumplimiento a una norma legal o ejecute un acto administrativo firme**; o 2) se pronuncie expresamente cuando las normas legales le ordenan emitir una resolución administrativa o dictar un reglamento.
6. Que, previo realizar el respectivo análisis de fondo, corresponde verificar si la presente demanda cumple con el requisito especial de procedencia establecido en el artículo 69° del Nuevo Código Procesal Constitucional, el mismo que a la letra señala lo siguiente:

**Artículo 69. Requisito especial de la demanda**

Para la procedencia del proceso de cumplimiento se requerirá que el demandante previamente haya reclamado, por documento de fecha cierta, el cumplimiento del deber legal o administrativo, y que la autoridad se haya ratificado en su incumplimiento o no haya contestado dentro de los diez días útiles siguientes a la presentación de la solicitud. Aparte de dicho requisito, no será necesario agotar la vía administrativa que pudiera existir.

7. Siendo así, vistos los anexos del escrito de demanda, se observa que el recurrente ha cumplido con el referido requisito especial de procedencia por cuanto ha adjuntado la Carta N° 215-2023/IDLADSPERÚ de fecha 27 de julio de 2023 dirigida al Ministerio de Transportes y Comunicaciones-MTC, respondida por dicha entidad con fecha 01 de setiembre de 2023, mediante el Oficio N° 0787-2023-MTC/18.
8. Asimismo, se debe de tener en cuenta lo establecido por el Tribunal Constitucional en la STC N° 0168-2005-PC/TC, publicada en el diario oficial El Peruano el 7 de octubre de 2005, en el marco de su función de ordenación que le es inherente y en la búsqueda del perfeccionamiento del proceso de cumplimiento, ha precisado, con carácter de precedente vinculante, los requisitos mínimos comunes que debe cumplir el mandato contenido en una norma legal y en un acto administrativo para que sea exigible a través del proceso constitucional indicado.
9. A mayor abundamiento, en los fundamentos 14 al 16 de la sentencia precitada, que constituye precedente vinculante, conforme a lo previsto por el Artículo VII del Título Preliminar del Código Procesal Constitucional, el Tribunal Constitucional ha señalado que para que mediante un proceso de la naturaleza que ahora toca resolver, se pueda expedir una sentencia estimatoria, es preciso que, además de la renuencia del funcionario o autoridad pública, el mandato previsto en la ley o en un acto administrativo reúna determinados requisitos, a saber:

- a) ser un mandato vigente;
- b) ser un mandato cierto y claro, es decir, debe inferirse indubitablemente de la norma legal;
- c) no estar sujeto a controversia compleja ni a interpretaciones dispares;
- d) ser de ineludible y obligatorio cumplimiento; y
- e) ser incondicional, permitiéndose excepcionalmente que pueda tratarse de un mandato condicional, siempre y cuando su satisfacción no sea compleja y no requiera de actuación probatoria.

Adicionalmente, para el caso del cumplimiento de los actos administrativos, además de los requisitos mínimos comunes mencionados, en tales actos se deberá:

- f) reconocer un derecho incuestionable del reclamante, y,
  - g) permitir individualizar al beneficiario.
10. Que, en el presente caso, el demandante pretende que se cumplan los artículos 6.2° y 6.3° del Reglamento de la Ley 30936, los mismos que a la letra indican lo siguiente:

**“Artículo 6. Día Nacional de la Bicicleta (...)**

6.2 El 31 de julio de cada año, las entidades públicas remiten información a la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal o la que haga sus veces en el MTC, sobre las acciones adoptadas por el Día Nacional de la Bicicleta, tales como: actividades deportivas, recreativas, educativas y de carácter familiar destinadas a promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible; así como, las campañas de sensibilización realizadas a través de conferencias, charlas, ferias, talleres, publicaciones o convenios suscritos, entre otros; con la finalidad de contribuir al diseño, monitoreo y evaluación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta.

6.3 Para efectos de lo establecido en el numeral precedente, el MTC publica datos en el Portal Nacional de Datos Abiertos, sobre las acciones adoptadas por cada entidad pública.”

11. Ahora bien, respecto del Artículo 6.2°, se verifica que es un mandato vigente, cierto y claro; no obstante, el mandato está dirigido a ser cumplido por parte de las entidades públicas distintas o ajenas al MTC. Es decir, en cuanto al mandato expresado en el artículo 6.2 del Reglamento de la Ley 30936, el MTC es un sujeto pasivo, dado que solo se encarga de la recepción de información sobre las acciones adoptadas por el Día Nacional de la Bicicleta; mientras que la obligación de remitir dicha información, corresponde a las entidades públicas como sujetos activos. En tal sentido, no se ha probado mediante este proceso de cumplimiento que el MTC se haya negado a recibir la información remitida por

las entidades públicas; motivo por el cual, dicha pretensión resulta improcedente atenderse en la vía constitucional a través de un proceso de cumplimiento.

12. Respecto del artículo 6.3°, se verifica que es un mandato vigente, cierto, claro, no se encuentra a controversia compleja, ni a interpretaciones dispares, y aunque la información se encuentre supeditada a lo que las entidades públicas remitan, no deja de ser obligatorio que se sistematice y publique los datos en el Portal Nacional de Datos Abiertos, máxime si la demandada ha señalado en su Oficio N° 0787- 2023-MTC/18 que ***“(…) viene recabando los Informes relacionado a las actividades deportivas recreativas, educativas y de carácter familiar destinadas a promover el uso de la bicicleta, realizadas por las instituciones públicas, enmarcadas en el Día Nacional de la Bicicleta (…)”*** incluso añade que dicha información será publicada en el Portal Nacional de Datos Abiertos, extremo que a la fecha no ha acreditado la demandada, pese a que las entidades públicas deberían remitir la información cada 31 de julio como lo especifica el artículo 6.2° del Reglamento de la Ley N° 30936; por lo mismo, debe declararse fundada la demanda en este extremo y por ende darse cumplimiento.

Por las razones expuestas, el Segundo Juzgado Constitucional Transitorio de Lima, con las facultades establecidas en el Nuevo Código Procesal Constitucional, **RESUELVE:**

- 1) Declarar **FUNDADA EN PARTE** la demanda interpuesta por el **Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible Perú (IDLADS)** contra el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)**, al haberse acreditado la renuencia de la demandada de dar cumplimiento al Artículo 6.3° del Reglamento de la Ley N° 30396.
- 2) Declarar **IMPROCEDENTE** la demanda en el extremo de solicitar el cumplimiento del Artículo 6.2° del Reglamento de la Ley N° 30396.
- 3) Cumpla la entidad demandada (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) en el plazo de ley con dar cumplimiento al Artículo 6.3° del Reglamento de la Ley N° 30396.

Notifíquese=====



# Capítulo V

## ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO POR LA PRIMERA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL DEL REGLAMENTO DE LA LEY N° 30936

### (EXPEDIENTE N° 04791-2023-0-1801-JR-DC-03)

#### LOS PARÁMETROS TÉCNICOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS CICLO PARQUEADEROS DE TRANSFERENCIA MODAL UBICADOS EN LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE

Primer Juzgado Constitucional Transitorio de Lima  
Jueza Sara Milka Meza Soria

---

**Una tragedia para** la familia del ciclista **Fredy Mamani** de 44 años de edad. Mientras conducía su bicicleta en Paucarpata (Arequipa) a las 3:00 a.m., **no logró observar la cercanía de un rompemuelle que le hizo perder el control y caer al pavimento.** Vecinos de la avenida Túpac Amaru notaron el accidente y **fueron al auxilio del ciclista.** Una ambulancia llegó posteriormente al lugar para trasladar a la víctima al hospital Honorio Delgado, pero en el nosocomio solo se certificó su fallecimiento. El gerente de Seguridad Ciudadana de Paucarpata, Alfonso Aguirre, explicó que el rompemuelle medía aproximadamente 12 centímetros. La caída del ciclista fue por la velocidad en la que iba, y que **el rompemuelle no contaba con la señalización debida para prevenir a los conductores.** Vecinos indicaron que no es la primera vez que ocurre un accidente a raíz de este rompemuelle sin pintado adecuado.<sup>52</sup>

---

52 El buho. Arequipa: Ciclista fallece en rompemuelle, familiares culpan a la comuna de Paucarpata. Enlace: <https://elbuho.pe/2024/06/arequipa-ciclista-fallece-en-rompemuelle-familiares-cul->



Fuente: El Búho

Una de las principales falencias de las ciudades en el Perú es que no cuentan con debida señalización y ciclovías adecuadas, no solo porque no se les realiza mantenimiento sino porque muchas han desaparecido luego de la pandemia y otras pese a tener buen mantenimiento no están conectadas a otras ciclovías para permitir convertir a la bicicleta en un transporte sostenible a lo largo de los diversos distritos e incluso nuestras áreas protegidas famosas por la practica del ciclismo como la Reserva Nacional de Paracas no cuentan con ciclovías ni lugares para hidratar a los ciclistas que hacen la desértica travesía.

La Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, señala que *“en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días calendario siguientes a la vigencia del Reglamento de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones debe aprobar los parámetros técnicos para la implementación de los Ciclo parqueaderos de Transferencia Modal ubicados en los Sistemas Integrados de Transporte.”* Lamentablemente vencido dicho plazo legal no había cumplido su obligación dicha entidad pública razón por la cual IDLADS el 27 de julio del 2023 requiere al MTC dé cumplimiento a la

mencionada disposición legal. Posteriormente, habiendo transcurrido 10 días hábiles sin que se dé respuesta al referido requerimiento se interpone la acción de cumplimiento correspondiente el 22 de agosto del 2023.

El 28 de noviembre del 2023 el Poder Judicial admite la demanda de cumplimiento. Posteriormente, el 21 de diciembre de 2023, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones aprueba la Resolución Directoral N° 026-2023-MTC/18 aprobó el **“Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas”**. Esto es con posterioridad a la interposición de la demanda y su admisión.

Recordemos lo dispuesto por el artículo 1 del Nuevo Código Procesal Constitucional, segundo párrafo, señala que: **“Si luego de presentada la demanda, cesa la agresión o amenaza por decisión voluntaria del agresor, o si ella deviene en irreparable, el juez, atendiendo al agravio producido, declarará fundada la demanda** precisando los alcances de su decisión, disponiendo que el emplazado no vuelva a incurrir en las acciones u omisiones que motivaron la interposición de la demanda, y que si procediere de modo contrario se le aplicarán las medidas coercitivas previstas en el artículo 27 del presente código, sin perjuicio de las responsabilidades que correspondan.”

En ese sentido, habiendo cumplido el demandante con la norma exigida con posterioridad a la interposición de la demanda no quedaba otra que declarar fundada la demanda de conformidad con segundo párrafo del artículo 1 del Nuevo Código Procesal Constitucional.

Más adelante, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones-MTC contesta la demanda el 08 de abril del 2024, desarrollándose la audiencia única el 27 de mayo del 2024 y declarándose fundada la demanda mediante sentencia del 28 de mayo del 2024. Lamentablemente, el MTC apeló la sentencia el 13 de junio del 2024 y se fijó fecha de audiencia de segunda instancia el 22 de octubre del 2024 a las 10 am. en la Segunda Sala Constitucional de Lima.

## EL DERECHO A UN AMBIENTE EQUILIBRADO Y ADECUADO Y LA IMPLEMENTACIÓN DE CICLOPARQUEADORES DE TRANSFERENCIA MODAL EN LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE (EXP. N° 04791-2023-0-1801-JR-DC-03)

### 5.1. Introducción

El 24 de abril del 2019 se aprobó la Ley N° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible estableciendo que la autoridad que debe implementar las políticas públicas para el uso de la bicicleta era el Ministerio de Transporte y Comunicaciones<sup>53</sup> así como se declaró que el **3 de junio** de cada año sea el Día de la Bicicleta, debiendo los organismos públicos y privados realizar actividades para conmemorar la fecha y crear conciencia de la necesidad del uso de la bicicleta; concordante con el establecido por la Asamblea General de las Naciones Unidas en la Resolución N° 72/272.<sup>54</sup>

Se suponía que el Ministerio de Educación, *“a través de las instituciones educativas públicas y privadas de primaria y secundaria de todo el territorio nacional, establece actividades promocionales de educación vial con la finalidad de que los alumnos conozcan el uso adecuado de las normas de tránsito aplicables en la conducción de la bicicleta, como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente. Para tal efecto, el Ministerio de Educación coordina con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las normas de tránsito y otros aspectos que son materia de las actividades promocionales de educación.”*<sup>55</sup> Sin embargo, la realidad es que poco ha hecho el sector educación por promover el uso de la bicicleta y todo lo contrario su desidia llama poderosamente la atención en un escenario donde las ciclovías han empezado a desaparecer y los atropellos de ciclistas empiezan a ser cada vez más frecuentes.

53 Artículo 2 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

54 Artículo 3 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

55 Artículo 4.1 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

Por su parte, los gobiernos locales, “en el marco de sus programas municipales de educación, cultura y ciudadanía ambiental, o los que hagan sus veces, desarrollan acciones de comunicación y sensibilización ambiental sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible eficiente y que contribuye con la preservación del ambiente,”<sup>56</sup> lo que tampoco ha venido ocurriendo pese a que los ciclistas han aumentado después de la pandemia y producto de la crisis económica.

## 5.2. Análisis

La pandemia debido a la necesidad de implementar medidas de distanciamiento social obligó a integrar a la bicicleta al transporte público y privado así se estableció “que las autoridades de los tres niveles de gobierno implementan medidas que faciliten el transporte intermodal, con la finalidad de que el ciclista conecte su trayecto con otros medios de transporte; asimismo, habilitan espacios y estructuras seguras para el estacionamiento de bicicletas en las estaciones de los medios de transporte masivo.”<sup>57</sup> Lo cierto es que los continuos atropellos de ciclistas en los últimos años, así como el robo de sus bicicletas son asuntos que evidencian el incumplimiento de estas garantías de los derechos de los ciclistas.

El legislador imagino que se implementarán progresivamente estacionamiento para bicicletas por parte de “entidades públicas y privadas, en un plazo no mayor de tres años contados a partir de la publicación de la presente ley, independientemente de su reglamentación, adecúan sus espacios para estacionamientos de bicicletas, en una proporción del cinco por ciento del área que destinan a los vehículos automotores.”<sup>58</sup> En el año 2024 han transcurrido ya cuatro años sin que existan estacionamientos de bicicletas modernos, seguros y suficientes en establecimientos públicos y privados, sin que las autoridades locales y

56 Artículo 4.4 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

57 Artículo 6.1 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

58 Artículo 7.1 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

regionales competentes<sup>59</sup> o el Poder Ejecutivo haya hecho un compromiso político para cambiar este panorama.

Dimensiones de los vehículos bicicleta y vehículos de movilidad personal						
Nombre	Configuración	Número de ejes	Largo	Ancho	Altura**	Radio de giro
Bicicleta convencional		2	162	65	178	665°
Bicicleta plegable		2	143	54	179	810°
Bicicleta recumbente		2	192	70	144	750°
Bicicleta con remolque		3	308	65	177	1081°
Bicicleta tándem		2	244	55	182	1200°
Cuadríciclo		2	196	128	157	1353°

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas. p. 12

Una de las principales falencias de las ciudades en el Perú es que no cuentan con debida señalización y ciclovías adecuadas, no solo porque no se les realiza mantenimiento sino porque muchas han desaparecido luego de la pandemia y otras pese a tener buen mantenimiento no están conectadas a otras ciclovías para permitir convertir a la bicicleta en un transporte sostenible a lo largo de los diversos distritos e incluso nuestras áreas protegidas famosas por la práctica del ciclismo como la Reserva Nacional de Paracas no cuentan con ciclovías ni lugares para hidratar a los ciclistas que hacen la desértica travesía. Probablemente, uno de las pocas obligaciones que se ha intentado cumplir con limitaciones es la implementación de un sistema de bicicleta pública según el cual “los gobiernos locales implementan, con sus recursos disponibles,

59 Artículo 7.3 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible: “Las municipalidades provinciales y distritales son las responsables de cautelar la ejecución y establecer la obligatoriedad de la aplicación de esta norma en las existentes y nuevas construcciones.”

sistemas de bicicleta pública, consistente en préstamo o alquiler de bicicletas, priorizando este servicio para la intermodalidad a los sistemas de transporte masivo, con la finalidad de incentivar el uso de la bicicleta en la ciudadanía.”<sup>60</sup> El problema con estos sistemas municipales de préstamos de bicicleta es que suelen ser demasiados costosos o solo se permite su uso aquellos que son residentes en el ámbito territorial de la municipalidad impidiendo que otras personas que estén en tránsito por el distrito puedan hacer uso de ellas, todo un despropósito. Advertimos que son derechos de los ciclistas:<sup>61</sup>

- 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. En ese orden de ideas, es necesario implementar ciclovías a lo largo de las carreteras del Perú para efecto de salvaguardar la vida y salud de los ciclistas, lo que no ha ocurrido, pese a los constantes fallecimientos de ciclistas producto de la falta de ciclovías.
- b) Disponer de vías de circulación preferente dentro de las ciudades, como ciclovías u otros espacios similares.
- c) Disponer de suficientes espacios para el estacionamiento de bicicletas, tanto en espacios públicos como privados.
- d) Derecho de preferencia del ciclista en la vía o circulación en los desvíos de avenidas, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías sobre el tránsito vehicular, después del peatón.
- e) Uso gratuito de estacionamientos públicos para bicicletas.
- f) Tener días u horas de circulación preferente en el área urbana, en trayectos determinados.

60 Artículo 8 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

61 Artículo 10 de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

Rampas ciclistas en escaleras			
Tipo	Elevación frontal	Elevación lateral	Dimensiones
Barandal	<p>1,20 m (máximo)</p> <p>0,20 m 0,10 m</p>	<p>0,090 m</p> <p>0,20 m</p>	<p>Se usa en escaleras con un ancho máximo de 1,20 m.</p> <p>Se deben colocar piezas metálicas en forma de «L» o «U» de 10cm de lado, ancladas a los costados de la misma</p>
Canaleta	<p>De 1,20 hasta 2,10 m</p> <p>0,20 m 0,10 m</p> <p>0,025 m 0,03 m</p>	<p>0,090 m</p> <p>0,20 m</p>	<p>Se usa en escaleras con un ancho entre 1,20 y 2,10m.</p> <p>Se deben colocar canaletas integradas al costado de la misma, el ancho del canal debe ser de 75cm</p>

**Fuente:** Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas. p. 25

Sin duda, la construcción de rampas de ciclistas en escaleras y puentes peatonales deben ser implementadas en los próximos años por parte de los municipios porque ello es vital para promover un transporte sostenible a nivel nacional además de prevenir accidentes de tránsito. Recordemos que muchos ciclistas de la tercera edad ante la imposibilidad de cargar su bicicleta por una escalera peatonal pueden verse tentados a cruzar una carretera con grave riesgo para su salud y vida. En ese sentido, una ciudad sostenible e inclusiva debe contemplar ciclovías, rampas para bicicletas y cicloparqueaderos para garantizar el derecho a un ambiente equilibrado y adecuado de sus ciudadanos que opten por usar como medio de transporte a la bicicleta.

El 30 de junio del 2020 se aprueba el Reglamento de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC donde se consagra la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, señala que “en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días calendario siguientes a la vigencia del Reglamento de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC debe aprobar los parámetros técnicos para la implementación de los Ciclo parqueaderos de Transferencia Modal ubicados en los Sistemas Integrados de Transporte.” Lamentablemente vencido dicho

plazo legal no había cumplido su obligación dicha entidad pública razón por la cual IDLADS el 27 de julio del 2023 requiere al MTC dé cumplimiento a la mencionada disposición legal. Posteriormente, habiendo transcurrido 10 días hábiles sin que se dé respuesta al referido requerimiento se interpone la acción de cumplimiento correspondiente el 22 de agosto del 2023.

El 28 de noviembre del 2023 el Poder Judicial admite la demanda de cumplimiento. Posteriormente, el 21 de diciembre de 2023, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones aprueba la Resolución Directoral N° 026-2023-MTC/18 aprobó el “**Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas**”. Esto es con posterioridad a la interposición de la demanda y su admisión.

En ese contexto, se expide la Sentencia del Primer Juzgado Constitucional Transitorio de Lima, suscrita por la jueza **Meza Soria Sara Milka**, recaída en el Expediente No 04791-2023-0-1801-JR-DC-03, el 28 de mayo del 2024, que declaró fundada la demanda en los siguientes términos:

“**OCTAVO:** Aunado a lo antes indicado, es de advertir que serán objeto del proceso de cumplimiento sólo la norma/ley con mandato vigente, cierto claro, que no se encuentre sujeto a controversia compleja ni interpretaciones dispares, ineludible y de obligatorio cumplimiento e incondicional. Presupuestos que se cumplen en el presente caso ya que se desprende de la cita norma la aprobación de parámetros técnicos de los Cicloparqueaderos en la vía pública, para lo cual se transcribe lo establecido en el Decreto Supremo N° 012-2020 MTC: “El MTC, dentro de los 240 días calendario siguientes a la vigencia del presente Reglamento, aprueba los parámetros técnicos para la implementación de los Cicloparqueaderos de Transferencia Modal, ubicados en los sistemas integrados de transporte”

**NOVENO:** De otro lado, es importante mencionar que la regulación contenida en el nuevo Código Procesal Constitucional respecto al proceso de cumplimiento debe ser comprendida en comunión con lo estatuido como precedente por este Tribunal en la STC 0168-2005-PC/TC, en tal sentido todo mandato cuyo cumplimiento que

se pretenda debe reunir los requisitos indicados en tal sentencia. Mención aparte merecen los referidos a claridad, controversia compleja y obligatoriedad, y es que estos deberán ser analizados caso a caso, no siendo este uno en el que sea relevante efectuar el mismo, pues, como será expuesto a renglón seguido, el mandamus que se pretende materializar no adolece de tales requisitos.

**DÉCIMO:** Cabe indicar que, **la parte demandada no ha cuestionado ningún extremo de la demanda**, esto es, coincide con que el mandato contenido en la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936 cumple con las exigencias de la promoción y regulación del uso de la bicicleta, la cual ha exigido un trabajo conjunto para la adecuación con el Reglamento Nacional de Tránsito y el Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial, y que más bien no existe renuencia por su parte, al haber dado cumplimiento a lo exigido en dicha disposición con la publicación del “Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas”, mediante Resolución Directoral N° 026-2023-MTC/18 de fecha 21 de diciembre de 2023.

**DÉCIMO PRIMERO:** Sin perjuicio de lo antes expuesto, resulta importante señalar que la pretensión de la parte demandante en cuanto a **la exigencia de la aprobación de los parámetros técnicos de los Cicloparqueaderos, no solo se relaciona con el control de la inacción administrativa, sino, además con el derecho a gozar de un medio ambiente sostenible, fomentando el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible**; de ahí que lo analizado en el caso de autos cobre mayor relevancia.

**DÉCIMO SEGUNDO:** Asimismo, el Tribunal Constitucional en un caso similar recaído en el Expediente N° 03595-2014-PC/TC ha señalado lo siguiente: “9. Asimismo, tal y como fue señalado por este Tribunal en la sentencia recaída en el **Expediente 02002-2006-PC/TC**, en el ámbito de la Administración Pública, los actos de los funcionarios y autoridades públicas deben desarrollarse dentro del marco normativo

que establece la Constitución y la ley, **por lo que resulta arbitrario que se omita el cumplimiento de un mandato contenido en una ley, que se omita expedir un reglamento o que el cumplimiento se dé, pero de manera defectuosa, parcial o aparente.** En directa relación con lo expuesto se encuentra el imperativo de que **tales actos deban realizarse dentro de los plazos asignados, bajo responsabilidad de ley, o incluso, de no mediar plazos, que aquellos se realicen dentro de plazos razonables,** debiendo tenerse siempre en consideración el nivel de urgente atención que requieren los derechos fundamentales en los que se incida (fundamentos jurídicos 25 y 26).”

**DECIMO TERCERO:** No obstante, verificando la normativa que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, se tiene que:

- Con fecha 03 de junio de 2020, mediante Decreto Supremo N° 012-2020 MTC se aprobó el Reglamento de la Ley N° 30396, 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. (...)
- Por Resolución Directoral N° 026-20232-MTC/18 de fecha 21 de diciembre de 2023 el Ministerio de Transporte y Comunicaciones publicó el **“Manual de parámetros técnicos de cicloparqueadores en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas”**.

**DECIMO CUARTO:** Es de advertir de que a pesar que se haya dado cumplimiento de la norma por parte del Ministerio demandado conforme al considerando anterior, es necesario dejar sentado que, no puede soslayarse que **desde la fecha de entrada en vigencia del Decreto Supremo N° 012-2020-MTC transcurrieron casi cuatro años y desde la interposición de la demanda** (22 de agosto de 2023) cuatro meses, **lo que ha generado desprotección en materia ambiental y desarrollo sostenible,** lo que además se encuentra relacionado con el derecho a la salud, por el cual en el estado de emergencia nacional sanitaria generada por el Covid-19 fue el motivo de su creación. Es así que, todo lo anterior constituye, en su conjunto, un hecho

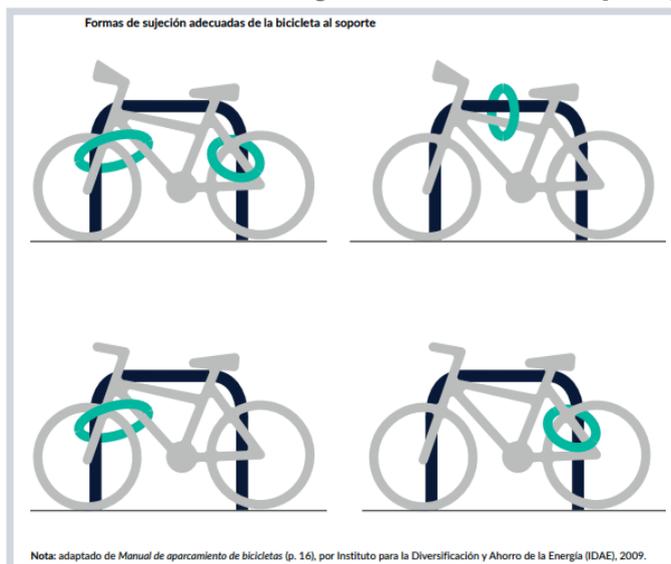
que amerita estimar la presente demanda por ser una norma que a la fecha se encuentra vigente y no ha sido sujeta a alguna clase de controversia que impida su adecuado cumplimiento, más aún cuando la disposición materia de análisis ha sido admitida y cumplida por la entidad emplazada.”

Advertimos que la Sentencia tiene la virtud de centrar la atención en la infracción normativa que implica no haber aprobado en el plazo establecido los parámetros técnicos de los Cicloparqueadores lo que sin duda retrasa las inversiones públicas y privadas para su adecuada implementación en instalaciones del Estado y de empresas causando un perjuicio a los ciclistas a nivel nacional. Así las cosas, hace evidente que se está afectando el derecho a un ambiente equilibrado y adecuado de los ciudadanos que utilizan bicicletas como un transporte sostenible al no contar con lugares adecuados para estacionar su vehículo impidiendo que puedan desarrollar libremente su personalidad.

El derecho a un ambiente equilibrado y equilibrado en una sociedad debe permitir que los ciudadanos que se desplazan en una bicicleta no solo cuenten con una ciclovía, señalización adecuada, educación vial para los conductores de vehículos automotores, así como Cicloparqueadores solo de esta forma se puede garantizar que cuenten con las condiciones adecuadas para poder desarrollar su personalidad con dignidad.

Por otra parte, la jueza no se equivoca cuando advierte que **resulta arbitrario que se omita el cumplimiento de un mandato contenido en una ley, y se descate mandatos imperativos que deban realizarse dentro de los plazos asignados, bajo responsabilidad de ley, o incluso, de no mediar plazos, que aquellos se realicen dentro de plazos razonables**, considerando la desprotección que los derechos constitucionales que en este caso traería a los ciclistas sobre sus derechos tales como proteger su propiedad mediante la existencia de cicloparqueaderos o el derecho a un ambiente adecuado que lleva implícito el deber del Estado de promover condiciones adecuadas para la promoción del uso de la bicicleta brindando la infraestructura necesaria para su desarrollo.

Ciertamente, no cumplir con una obligación legal por parte del sector transportes y comunicaciones, gobiernos regionales y gobiernos municipales trae como consecuencia una responsabilidad administrativa, civil y penal producto de la conducta omisiva continua y permanente que no contempla eximentes ni justificaciones pues en el presente caso puesto no existió ni caso fortuito ni fuerza mayor que les impida concretar la aprobación de los parámetros técnicos para la implementación de los Ciclo parqueaderos de Transferencia Modal ubicados en los Sistemas Integrados de Transporte. Y es seguramente por esta razón que el 21 de diciembre de 2023, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones aprueba la Resolución Directoral N° 026-2023-MTC/18 aprobó el “**Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas**” con posterioridad a la interposición de la demanda de cumplimiento. Esta conducta tardía del sector transporte y comunicaciones no subsana los cuatro años de incumplimiento y desprotección que sufrieron los ciclistas al no poder contar con la norma técnica que permita promover la construcción de cicloparqueaderos en vía pública y edificaciones privadas para poder desarrollar actividades ciclistas integradas al sistema de transporte público.



Recordemos lo dispuesto por el artículo 1 del Nuevo Código Procesal Constitucional, segundo párrafo, señala que: “Si luego de presentada la demanda, cesa la agresión o amenaza por decisión voluntaria del agresor, o si ella deviene en irreparable, el juez, atendiendo al agravio producido, declarará fundada la demanda precisando los alcances de su decisión, disponiendo que el emplazado no vuelva a incurrir en las acciones u omisiones que motivaron la interposición de la demanda, y que si procediere de modo contrario se le aplicarán las medidas coercitivas previstas en el artículo 27 del presente código, sin perjuicio de las responsabilidades que correspondan.” En ese sentido, habiendo cumplido el demandante con la norma exigida con posterioridad a la interposición de la demanda correspondía declarar fundada la demanda de conformidad con el segundo párrafo del artículo 1 del Nuevo Código Procesal Constitucional.

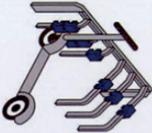
La jueza del caso por eso acierta cuando advierte que a pesar que se haya dado cumplimiento de la norma por parte del Ministerio demandado, no puede soslayarse que desde la fecha de entrada en vigencia del Decreto Supremo N° 012-2020-MTC transcurrieron casi **cuatro años** y desde la interposición de la demanda (22 de agosto de 2023) **cuatro meses**, lo que ha generado desprotección en materia ambiental y desarrollo sostenible. Es así que, que decide estimar la demanda advirtiendo al sector transporte que no vuelva a incurrir en las acciones que motivaron la interposición de la demanda.

Ahora la pregunta que cabe por hacernos es que consecuencias prácticas tendrá la sentencia pues podríamos agruparlas en ocho:

- a) **Se materializan los parámetros técnicos para cicloparqueaderos en vía pública.** El estacionamiento de bicicletas que se ubica en las calles es el tipo más común y tiene por objetivo que **las/los ciclistas que tienen como destino comercios, servicios o edificaciones privadas encuentren un sitio accesible para aparcar su bicicleta.** Al estar en un espacio público es responsabilidad de las municipalidades brindar este servicio y son los/las ciclistas quienes llevan el sistema de seguridad para anclar su vehículo. Las especificaciones del candado con los que cuentan las/los usuarios son básicas para evitar el robo de la bicicleta.<sup>62</sup>

62 Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas. p.

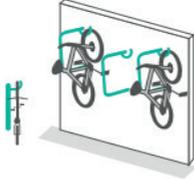
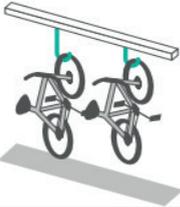
REPORTE DE EXPEDIENTE		
<b>Expediente N°:</b>	<b>04800-2023-0-1801-JR-DC-07</b>	
<b>Órgano Jurisdiccional:</b>	7° JUZGADO CONSTITUCIONAL	<b>Distrito Judicial:</b>
<b>Juez:</b>	SALDAÑA VILLAVICENCIO MALBINA	<b>Especialista I:</b>
<b>Fecha de Inicio:</b>	22/08/2023	<b>Proceso:</b>
<b>Observación:</b>	El usuario, no registró el arancel judicial-El usuario, no registró el depósito judicial-	<b>Especialidad:</b>
<b>Materia(s):</b>	ACCION DE CUMPLIMIENTO	<b>Estado:</b>
<b>Etapas Procesales:</b>	GENERAL	<b>Fecha Conclusiva:</b>
<b>Ubicación:</b>	DESPACHO JUDICIAL	<b>Motivo Conclusivo:</b>
<b>Sumilla:</b>	ACCION DE CUMPLIMIENTO DE LA TERCERA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL DEL DECRETO SUPREMO 012-2020-MTC	
PARTES PROCESALES		
<b>Tipo de</b>		<b>Análisis Detallado /</b>

VMP	Castillero	Horizontal alto y bajo	Poste y anillo	Nombre
				Tipo de soporte
✓	✓	✓	✓	Vía pública
✓	✓	✓	✓	Edificaciones (exterior)
✓	✓	✓	✓	Edificaciones (interior)
✓	✓	✓	✓	Paradero de bus
✓	✓	✓	✓	Estaciones de transporte público

**Fuente:** Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas. p. 30-31

41. Enlace: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4051952/Proyecto%20de%20Manual%20de%20par%C3%A1metros%20t%C3%A9cnicos%20de%20cicloparqueaderos.pdf?v=1674056315> (Consultado el 16 de agosto del 2024)

- b) **Se concretan especificaciones técnicas para diferentes cicloparqueaderos en edificaciones.** Los cicloparqueaderos deberán tomar en cuenta los distintos requerimientos de tiempo de estancia de las personas que podemos distinguir entre los que son residentes los cuales estacionan por un tiempo prolongado y los visitantes quienes los hacen por un periodo corto.<sup>63</sup>

Nombre	Tipo de soporte	Vía pública	Edificaciones (exterior)	Edificaciones (interior)	Paradero de bus	Estaciones de transporte público
Soporte de pared tipo U		X	X	✓	X	✓
Soportes de pared para almacenamiento horizontal		X	X	✓	X	✓
Soporte vertical a través de ganchos		X	X	✓	X	✓

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas. p. 32

- c) **Establecimiento de señalización para cicloparqueaderos.** La adecuada identificación de los soportes, la ruta para llegar a ellos desde el emplazamiento hacia el acceso a las edificaciones, así como indicaciones para

63 Cfr, Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas.p.55

el uso de soportes o alguno de los servicios, deben ser considerados como parte del proceso del diseño.<sup>64</sup> La información adecuada para poder gozar de un ambiente adecuado para el uso de la bicicleta son claves para poder darle seguridad, sostenibilidad y aceptación social.

Señales para utilizar en cicloparqueaderos		
Nombre	Señal	Descripción
Señal informativa del servicio de estacionamiento de bicicletas		Permite identificar el sitio donde se encuentran los espacios para el estacionamiento de bicicletas
Señal informativa del servicio de estacionamiento de bicicletas de carga		Muestra el lugar donde se encuentran los espacios para el estacionamiento de bicicletas de carga.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas. p. 27

- d) **Asegura rutas seguras y accesibles al cicloparqueadero.** El tramo desde que se concluye el viaje en bicicleta dentro de la vereda, hasta llegar al sitio donde se encuentra el cicloparqueadero y, de éste, hasta la puerta del destino, debe promover la eficiencia y contribuir a una adecuada experiencia en el usuario/a.
- e) **Promueve la interconexión entre ciclovías y paraderos de buses.** Los cicloparqueaderos en las paradas de las rutas de autobuses que atienden a zonas residenciales en áreas urbanas periféricas deben considerarse como puntos prioritarios, sobre todo si hay ciclovías que se interconectan con el sistema de transporte público. Brindar ciclo-

64 Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas.p.27

parqueaderos trae como beneficio que la bicicleta se convierta en un sistema alimentador con una captación de hasta diez veces la recibida por viajes en caminata, aumentando la movilidad de las personas que no cuentan con un automóvil, en consecuencia, se reduce la necesidad de adquirir un vehículo motorizado.<sup>65</sup>

- f) **Servicio mecánico básico en cicloparqueaderos.** Un cicloparqueadero en vía pública, dentro del edificio o local donde se encuentra el emplazamiento, se puede colocar una columna de herramientas para que las/ los usuarios puedan hacer reparaciones pequeñas de sus vehículos. Su implementación es obligatoria en sitios con más de cincuenta espacios de estacionamiento.<sup>66</sup>



65 Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas.p.71

66 Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas.p.79

- g) **Servicios sanitarios y bebederos en cicloparqueaderos.** Se debe proporcionar instalaciones sanitarias al final del viaje contribuye a elevar el número de personas que deseen realizar traslados en bicicletas, por lo que los cicloparqueaderos de larga distancia de un tamaño considerable al interior de edificaciones y aquellos que se encuentren en estaciones de transporte público deben ofrecer baños, así como bebederos ubicados afuera de los servicios higiénicos, donde las/los usuarios puedan rellenar sus botellas con agua.<sup>67</sup>
- h) **Almacenamiento de objetos personales.** Cuando en los cicloparqueaderos se ofrece el servicio de casilleros, es posible que las/los usuarias disponen de un espacio para guardar uno o varios cambios de ropa y una pequeña bolsa de viaje. En caso de que haya duchas, se vuelve necesario un espacio con el objetivo de guardar toallas y objetos para el aseo personal.<sup>68</sup>

La aprobación tardía de los parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas queda claro ha desprotegido el derecho a un ambiente equilibrado y adecuado de los ciclistas para que puedan desarrollar sus actividades puesto que para convertir en un medio de transporte sostenible a la bicicleta no solo se requiere de ciclovías y rampas sino de cicloparqueaderos que permitan una integración al transporte público así como garantizar las condiciones necesarias para parquear la bicicleta, repararla, bebederos, baños y servicio de almacenamiento de objetos personales cuestión que en los últimos cuatro años no se ha implementado ni en las estaciones de tren eléctrico ni en el metropolitano ni sus alimentadores lo que debe cambiar a partir de la aprobación de la norma técnica como consecuencia de la Sentencia recaída en el proceso de cumplimiento del Expediente N° 04791-2023-0-1801-JR-DC-03.

67 Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas.p.80

68 Ibidem

### 5.3. Conclusiones

El derecho a un ambiente equilibrado y adecuado históricamente se concibió como la protección de bosques y diversidad biológica, luego se asoció a la adopción de medidas de prevención y mitigación frente a la contaminación derivada de la actividad industrial o extractiva en zonas rurales y urbanas, así como la protección de la cultura y ambiente de las poblaciones originarias. Sin embargo, el derecho a un ambiente adecuado y equilibrado en el siglo XXI ha ampliado su territorio a garantizar las condiciones necesarias para que las personas puedan desarrollar su personalidad como por ejemplo permitiendo que en establecimientos públicos y privados, una persona invidente pueda desplazarse con su perro guía, se proteja a los animales domésticos y de compañía, se mantenga la cobertura de parques municipales así como garantizar que la ciudad sea sostenible mediante la promoción de un transporte público amigable con el ambiente como sería impulsando el uso de energías renovables, la disminución del uso de vehículos particulares así como la integración de la bicicleta en el transporte público. En ese orden de ideas, aparece la Sentencia recaída en el proceso de cumplimiento del Expediente N° 04791-2023-0-1801-JR-DC-03 que robustece el derecho a un ambiente equilibrado y adecuado al fortalecer las condiciones necesarias para la promoción de la bicicleta debido no solo a sus conocidos beneficios a la salud pública sino porque permite un transporte público con mayor sostenibilidad. Así podemos concluir que en el catálogo de derechos ambientales de un ciudadano en un contexto de cambio climático se encuentra el derecho a que se le brinden las condiciones necesarias para usar una bicicleta debiendo garantizar el Estado no solo que existencia y mantenimiento de ciclovías y rampas sino cicloparqueaderos integrados al transporte público que cuenten con servicio mecánico básico, bebederos, baños y almacenamiento de objetos personales.

#### **5.4. Sentencia sobre los parámetros técnicos para la implementación de los cicloparqueaderos de transferencia modal ubicados en los sistemas integrados de transporte**

### **CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA**

#### **1° JUZGADO CONSTITUCIONAL TRANSITORIO**

**Expediente:** 04791-2023-0-1801-JR-DC-03

**Jueza:** Meza Soria Sara Milka

**Materia:** Cumplimiento

**Demandante:** IDLADS – PERÚ

**Demandado:** Ministerio de Transporte y Comunicaciones

### **S E N T E N C I A**

#### **RESOLUCIÓN N° 07**

Lima, 28 de mayo de 2024

#### **I. VISTO:**

El escrito de demanda, obrante de fojas veintiocho a treinta y dos, la parte demandante, **INSTITUTO DE DEFENSA LEGAL DEL AMBIENTE Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE PERÚ - IDLADS**, interpone **DEMANDA DE CUMPLIMIENTO**, contra el **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - MTC**, solicitando se dé cumplimiento con la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, aprobada por Decreto Supremo N° 012-2020-MTC:

#### **I. FUNDAMENTACIÓN FÁCTICA:**

La parte accionante fundamenta su demanda, señalando que mediante Resolución Directoral n° 0021-2023-MTC/18, del dieciocho de enero de dos mil veintitrés se dispuso la publicación del proyecto “Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas” en el Portal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y que habiendo transcurrido el plazo previsto de 20 días hábiles para su aprobación, es que presentó Carta de fecha 27 de julio de 2023 solicitando a la emplazada que dé cumplimiento a la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, sin embargo hasta la fecha de interposición de la demanda no hubo respuesta alguna por la entidad demandada.

## **II. CONTESTACION DE DEMANDA:**

El Procurador Público a Cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se apersona al proceso señalando que la demanda deviene en improcedente al no cumplirse con los requisitos de procedencia establecidos por el Tribunal Constitucional.

Asimismo, refiere que su representada viene cumpliendo con la promoción y regulación del uso de la bicicleta, así como con la adecuación de normas conexas que tiene que ver con el uso de la bicicleta en forma integral, como el Reglamento Nacional de Tránsito y el Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial, mediante las cuales se ha ido definiendo las pautas para las normas técnicas que permitan la implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible; por lo que al haberse cumplido con todos los requerimientos exigidos por el ordenamiento interno del Ministerio de Transportes, mediante Resolución Directoral N° 026-2023-MTC/18 de fecha 21 de diciembre de 2023, se publicó el “Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas”.

Finalmente, arguye que la demanda deviene en improcedente al no haberse explicado ni fundamentado cual es la tutela urgente de su pretensión y más aún que al haber cumplido con la publicación del Manual de parámetros citado, se habría configurado la sustracción de la materia.

## **III. TRÁMITE DEL PROCESO:**

- a. Mediante Resolución número uno, de fecha dieciséis de noviembre de dos mil veintitrés, que obra en autos de fs. 33 a 35, se ADMITE a trámite la demanda, disponiendo correr traslado a la parte emplazada y programa audiencia única.
- b. Por escrito de fecha ocho de abril de dos mil veinticuatro, que obra en autos de fs. 130 a 137, el Procurador Público del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se apersona al proceso y contesta la demanda.
- c. A través de la resolución número dos, de fecha tres de mayo de dos mil veinticuatro, que obra en autos de fojas 138, se tiene por apersonada a la parte demandada con su domicilio electrónico, por contestada la demanda con los medios probatorios ofrecidos y a conocimiento de la parte demandante del escrito de contestación de demanda, para que en la audiencia única alegue lo que crea oportuno.
- d. En mérito a la Resolución Administrativa N° 000316-2024-P-CSJLI-PJ de fecha 26 de abril del año en curso, se dispuso la creación del 1° y 2° Juzgado Constitucional Transitorios y la redistribución aleatoria de los expedientes en estado de trámite desde el 2°, 3°, 4°, 5°, 7°, 9° y 11 Juzgado Constitucional Permanente hacia el 1° y 2° Juzgado Constitucional Transitorios. Razón por la que, al tomar conocimiento de la presente causa, esta Judicatura reprogramó la fecha de audiencia única, y habiéndose llevado a cabo la misma con la presencia de

ambas partes, se evidencia que la presente causa se encuentra expedita para emitir pronunciamiento, por lo que este juzgado pasa a expedirla y;

#### **IV. CONSIDERANDO:**

**PRIMERO: OBJETO DE LAS ACCIONES DE GARANTIA:** Que, de conformidad a lo dispuesto por el artículo 200° inciso segundo de la Constitución Política del Estado, concordante con los artículos 1° y 2° del Código Procesal Constitucional, la finalidad de las Acciones de Garantía es la de proteger los derechos constitucionales, reponiendo las cosas al estado anterior a la violación o amenaza de violación de un derecho constitucional, o disponiendo el cumplimiento de un mandato legal o de un acto administrativo, asimismo, proceden, dichas acciones, cuando se amenace o viole los derechos constitucionales, por acción u omisión de actos de cumplimiento obligatorio, por parte de cualquier autoridad, funcionario o persona.

**SEGUNDO: DEL PROCESO DE CUMPLIMIENTO:** Conforme a lo dispuesto por el inciso 6° del Artículo 200° de la Constitución Política y el artículos 1° y 65° del Código Procesal Constitucional, las acciones de cumplimiento proceden contra cualquier autoridad o funcionario renuente a acatar una norma legal o ejecutar un acto administrativo firme o pronunciarse expresamente cuando las normas legales le ordenan emitir una resolución administrativa o dictar un reglamento; norma legal o acto administrativo que debe contener un mandato claro, cierto, expreso, vigente y exigible.

**TERCERO:** Asimismo, de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 69° del citado Código Adjetivo, para la procedencia del proceso de cumplimiento se requiere que el demandante previamente haya reclamado, por documento de fecha cierta, el cumplimiento del deber legal o administrativo, y que la autoridad se haya ratificado en su incumplimiento o no haya contestado dentro de los diez días útiles siguientes a la presentación de la solicitud, no siendo necesario agotar la vía administrativa que pudiera existir. En ese sentido, dicho presupuesto procesal persigue que se demuestre que no se trata de un simple letargo administrativo, sino que la autoridad responsable persiste en la inacción, pese a que la afectada en sus intereses legítimos le ha recordado que existe un mandato contenido en la ley o en un acto administrativo que aún no se ha cumplido; requisito que ha sido cumplido debidamente en el caso de autos, conforme se observa de la Impresión de la recepción de documentos a través de la Mesa de Partes Virtual de la entidad emplazada que obran en autos de fs. 27.

**CUARTO: ANÁLISIS OBJETO DE LA PRETENSIÓN:** Tal como fluye del tenor del petitorio, la parte demandante interpone Proceso Constitucional de Cumplimiento, para que la entidad emplazada cumpla lo establecido en la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, aprobada por Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, la cual señala que en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días calendario siguientes a la vigencia del presente Reglamento, el MTC debe aprobar los parámetros técnicos para la implementación de los Ciclo parqueadores de Transferencia Modal ubicados en los Sistemas Integrados de Transporte.

**QUINTO: DE LAS CARACTERÍSTICAS MÍNIMAS DEL PROCESO DE CUMPLIMIENTO:**

Estando a la naturaleza y característica sumarisima del Proceso de Cumplimiento, éste mecanismo no es apropiado para discutir los contenidos de normas generales o actos administrativos, cuyos mandatos no son específicos o que se remiten a otras normas y éstas a su vez a otras, dado a que ello implica una actividad interpretativa compleja que requiere de otro tipo de litis, por lo que se exige como requisitos mínimos comunes: **a)** que sea un mandato vigente; **b)** que sea un mandato cierto y claro; **c)** que no esté sujeto a controversia compleja ni a interpretaciones dispares; **d)** que sea de ineludible y de obligatorio cumplimiento, y, **e)** que sea incondicional, excepcionalmente puede tratarse de un mandato condicional, siempre y cuando su satisfacción no sea compleja y no requiera de actuación probatoria; así lo ha establecido el Tribunal Constitucional en la STC No. 0168-2005-PC/TC, fallo que en atención al fundamento 24) es vinculante a todos los procesos de cumplimiento. Por consiguiente, a efectos de resolverse el presente proceso es menester apreciarse si lo pretendido por la actora se encuadra dentro de los supuestos antes descritos.

Expuesto ello, corresponde analizar si la pretensión de la demandante reúne los requisitos mínimos establecidos en la sentencia vinculante antes citada, de modo que se pueda establecer si el proceso constitucional de Cumplimiento es el pertinente para exigir el cumplimiento de la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936.

**SEXTO.- Del requerimiento por documento de fecha cierta:** conforme a lo establecido en el TERCER considerando, se verifica:

- La Carta N° 216-2023/IDLADSPERÚ, (obrante de fojas 25 a 26 de autos), ingresado por la mesa de partes virtual del Ministerio de Trabajo de fecha veintisiete de julio de dos mil veintitrés, de la que se deja constancia que fue ingresada exitosamente conforme a la captura de pantalla adjunta a fs. 27, mediante la cual solicita el cumplimiento de la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936

En ese sentido, dicho presupuesto procesal persigue que se demuestre que no se trata de un simple letargo administrativo, sino que la autoridad responsable persiste en la inacción, pese a que la afectada en sus intereses legítimos le ha recordado que existe un mandato contenido en la ley que aún no se ha cumplido; por lo que se advierte que el demandante si cumplió con solicitar previamente con documento de fecha cierta a la parte demandada.

**SÉPTIMO:** Asimismo, el artículo 65 del nuevo Código Procesal Constitucional, indica que es objeto del proceso de cumplimiento ordenar que el funcionario o autoridad pública renuente dé cumplimiento a una norma legal, en ese sentido corresponderá entrar al análisis de los requisitos para su procedencia establecidos en el precedente vinculante antes señalado.

## ANALISIS DEL CASO CONCRETO

**OCTAVO:** Aunado a lo antes indicado, es de advertir que serán objeto del proceso de cumplimiento solo la norma/ley con mandato vigente, cierto claro, que no se encuentre sujeto a controversia compleja ni interpretaciones dispares, ineludible y de obligatorio cumplimiento e incondicional. Presupuestos que se cumplen en el presente caso ya que se desprende de la cita norma la aprobación de parámetros técnicos de los Cicloparqueaderos en la vía pública, para lo cual se transcribe lo establecido en el Decreto Supremo N° 012-2020 MTC:

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

#### **PRIMERA. Aprobación de los parámetros técnicos de los Cicloparqueaderos de Transferencia Modal en los Sistemas Integrados del Transporte**

El MTC, dentro de los doscientos cuarenta días calendario siguientes a la vigencia del presente Reglamento, aprueba los parámetros técnicos para la implementación de los Cicloparqueaderos de Transferencia Modal ubicados en los Sistemas Integrados de Transporte.

**NOVENO:** De otro lado, es importante mencionar que la regulación contenida en el nuevo Código Procesal Constitucional respecto al proceso de cumplimiento debe ser comprendida en comunión con lo estatuido como precedente por este Tribunal en la STC 0168-2005-PC/TC, en tal sentido todo mandato cuyo cumplimiento que se pretende debe reunir los requisitos indicados en tal sentencia. Mención aparte merecen los referidos a claridad, controversia compleja y obligatoriedad, y es que estos deberán ser analizados caso a caso, no siendo este uno en el que sea relevante efectuar el mismo, pues, como será expuesto a renglón seguido, el mandamus que se pretende materializar no adolece de tales requisitos.

**DÉCIMO:** Cabe indicar que, la parte demandada no ha cuestionado ningún extremo de la demanda, esto es, coincide con que el mandato contenido en la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936 cumple con las exigencias de la promoción y regulación del uso de la bicicleta, la cual ha exigido un trabajo conjunto para la adecuación con el Reglamento Nacional de Tránsito y el Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial, y que más bien no existe renuencia por su parte, al haber dado cumplimiento a lo exigido en dicha disposición con la publicación del “Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas”, mediante Resolución Directoral N° 026-2023-MTC/18 de fecha 21 de diciembre de 2023.

**DÉCIMO PRIMERO:** Sin perjuicio de lo antes expuesto, resulta importante señalar que la pretensión de la parte demandante en cuanto a la exigencia de la aprobación de los parámetros técnicos de los Cicloparqueaderos, no solo se relaciona con el control de la inacción administrativa, sino, además con el derecho a gozar de un medio ambiente

sostenible, fomentando el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible; de ahí que lo analizado en el caso de autos cobre mayor relevancia.

**DÉCIMO SEGUNDO:** Asimismo, el Tribunal Constitucional en un caso similar recaído en el Expediente N° 03595-2014-PC/TC ha señalado lo siguiente: “9. Asimismo, tal y como fue señalado por este Tribunal en la sentencia recaída en el Expediente 02002-2006-PC/TC, en el ámbito de la Administración Pública, los actos de los funcionarios y autoridades públicas deben desarrollarse dentro del marco normativo que establece la Constitución y la ley, por lo que resulta arbitrario que se omita el cumplimiento de un mandato contenido en una ley, que se omita expedir un reglamento o que el cumplimiento se dé, pero de manera defectuosa, parcial o aparente. En directa relación con lo expuesto se encuentra el imperativo de que tales actos deban realizarse dentro de los plazos asignados, bajo responsabilidad de ley, o incluso, de no mediar plazos, que aquellos se realicen dentro de plazos razonables, debiendo tenerse siempre en consideración el nivel de urgente atención que requieren los derechos fundamentales en los que se incida (fundamentos jurídicos 25 y 26).”

**DECIMO TERCERO:** No obstante, verificando la normativa que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, se tiene que:

- Con fecha 03 de junio de 2020, mediante Decreto Supremo N° 012-2020 MTC se aprobó el Reglamento de la Ley N° 30396, 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.
- El 18 de enero de 2023 se dispuso la publicación del proyecto “Manual de parámetros técnicos de cicloparqueadores en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas” en el Portal del Ministerio de Transporte y Comunicaciones mediante Resolución Directoral N° 002-2023-MTC/18.
- Por Resolución Directoral N° 026-20232-MTC/18 de fecha 21 de diciembre de 2023 el Ministerio de Transporte y Comunicaciones publicó el “Manual de parámetros técnicos de cicloparqueadores en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas”.

**DECIMO CUARTO:** Es de advertir de que a pesar que se haya dado cumplimiento de la norma por parte del Ministerio demandado conforme al considerando anterior, es necesario dejar sentado que, no puede soslayarse que desde la fecha de entrada en vigencia del Decreto Supremo N° 012-2020-MTC transcurrieron casi cuatro años y desde la interposición de la demanda (22 de agosto de 2023) cuatro meses, lo que ha generado desprotección en materia ambiental y desarrollo sostenible, lo que además se encuentra relacionado con el derecho a la salud, por el cual en el estado de emergencia nacional sanitaria generada por el Covid-19 fue el motivo de su creación. Es así que, todo lo anterior constituye, en su conjunto, un hecho que amerita estimar la presente demanda por ser una norma que a la fecha se encuentra

vigente y no ha sido sujeta a alguna clase de controversia que impida su adecuado cumplimiento, más aún cuando la disposición materia de análisis ha sido admitida y cumplida por la entidad emplazada.

**DECIMO QUINTO: DE LOS COSTOS DEL PROCESO:** Habiéndose estimado en parte la demanda, corresponde ordenar que la parte demandada asuma el pago de los costos procesales, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 28 del Nuevo Código Procesal Constitucional, los cuales deberán ser liquidados en la etapa de ejecución de la presente sentencia.

**DECISIÓN:**

Por tales consideraciones, de conformidad con las normas legales y constitucionales glosadas, concordante con los artículos VI del Título Preliminar, 1°, 65° y 66° del Nuevo Código Procesal Constitucional – Ley N° 31307, modificado por la Ley N° 31583, la Señora Jueza del Primer Juzgado Constitucional Transitorio de la Corte Superior de Justicia de Lima, impartiendo justicia en Nombre de la Nación, resuelve:

1. Declarar **FUNDADA** la demanda.
2. **DISPONER** que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC, no vuelva a incurrir en las acciones que motivaron la interposición de la demanda.
3. Con costos del proceso.
4. Consentida la presente resolución. Archívese definitivamente.
5. Notificándose a las partes.

## 5.5. Sentencia de Segunda Instancia sobre los parámetros técnicos para la implementación de los cicloparqueaderos de transferencia modal ubicados en los sistemas integrados de transporte

### CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

#### SEGUNDA SALA CONSTITUCIONAL

**Expediente N°** : 04791-2023-0-1801-JR-DC-03

**Demandante:** Asociación Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible del Perú – IDLADS PERÚ

**Demandado:** Ministerio de Transporte y Comunicaciones

**Materia:** Proceso de Cumplimiento

**Juzgado:** 1° Juzgado Constitucional Transitorio

**Vista de causa** : 22.10.2024 (15)

#### RESOLUCIÓN NÚMERO DOCE

Lima, veintisiete de noviembre del dos mil veinticuatro. –

#### I. VISTO

Habiéndose analizado y debatido la causa, conforme lo prescriben los Artículos 131° y 133° de la Ley Orgánica del Poder Judicial, este colegiado integrado por los señores Jueces Superiores: Vílchez Dávila, Romero Roca, y Suarez Burgos quien interviene como ponente, emiten la siguiente decisión judicial.

#### II. ASUNTO

Es materia de grado la sentencia contenida en la resolución N° 07 de fecha 28 de mayo de 2024<sup>69</sup>, que declara fundada la demanda, y dispone que el Ministerio y Comunicaciones - MTC, no vuelva a incurrir en las acciones que motivaron la interposición de la demanda. Con costos del proceso.

#### III. FUNDAMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

La demandada, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, representada por su Procurador Público, expone que en el presente caso no se cumple con uno de los presupuestos señalados en el Código Procesal Constitucional, referido a la renuencia, no atención o la existencia de una respuesta del funcionario del MTC en la que expresamente se niega a cumplir, situación que no se ha configurado, para interpo-

---

69 Ver página 160.

ner válidamente la demanda de proceso de cumplimiento, circunstancia que no ha merecido pronunciamiento en la sentencia materia de apelación, vulnerándose con ello el derecho a una debida motivación, pues se deja incontestada su contradicción. Considera que el agravio es de naturaleza procesal, pues se vulnera el debido proceso, al no motivarse adecuadamente la decisión.

#### **IV. ANTECEDENTE DE LO ACTUADO EN EL PROCESO**

- 4.1** La demandante, Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible Perú – IDLADS PERÚ, interpone demanda de proceso de cumplimiento contra el Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC, con el objeto de que se cumpla con la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC.

Señala que el 18 de enero del 2023 se dispuso la publicación del proyecto de “Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en la vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas,” en el Portal del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, mediante resolución Directoral N° 002-2023-MTC/18. Sea vencido el plazo para realizarse aportes, que era de 20 días hábiles, sin que a la fecha se haya aprobado el referido documento con los aportes.

Es por esta razón que mediante Carta de IDLADS de fecha 27 de julio del 2023, solicitaron al Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC que dé cumplimiento a la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936.

Habiendo transcurrido más de 10 días hábiles sin que la autoridad les dé una respuesta ni haya dado cumplimiento a la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, y, teniendo en cuenta que el plazo para realizarlo se encuentra vencido, interponiendo la presente acción de cumplimiento, a fin de que en la vía judicial se ordene al Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC cumplir la mencionada norma.

- 4.2** El Procurador del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC, contestó<sup>70</sup> la demanda dentro del plazo establecido por ley, En el presente caso, no se cumple con el requisito de la renuencia al que se hace referencia en la aludida sentencia del Tribunal Constitucional, pues el MTC viene cumpliendo con la promoción y regulación del uso de la bicicleta, así como con la adecuación de normas conexas que tienen que ver con el uso de la bicicleta en forma integral, como es el Reglamento Nacional de Transporte, aprobado por D.S. N° 033-2001-MTC, y el Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N| 034-2008-MTC, definiendo las pautas para

70 Ver página 130

las normas técnicas que permitan la implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible, los que deben incluirse en el planeamiento de la gestión de la infraestructura vial, en el contexto de una movilidad urbana sostenible.

Mediante Resolución Directoral N° 026-2023-MTC/18 de fecha 21 de diciembre del 2023 el MTC publicó el “Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en la vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas,” el accionante no está cumpliendo con las condiciones de fondo que acredite la vulneración del contenido constitucionalmente protegido. Cabe precisar que en una situación en la cual los hechos que sustentaban la pretensión han sufrido un cambio tal que la continuación de su sustanciación carece de objeto, se habría producido la sustracción de la materia o sustracción de la pretensión del ámbito jurisdiccional.

Por escrito de fecha 08/05/2024 la parte demandante, solicita que se declare fundada la demanda en aplicación del segundo párrafo del artículo 1 del CPC, pues señala, al haberse cumplido la demandada con la norma exigida con posterioridad a la interposición de la demanda debe declararse fundada la demanda conforme a la norma acotada.

## V. CONSIDERANDO

### Sobre el proceso de cumplimiento

- 5.1 De conformidad con el artículo 200° inciso 6) de la Constitución Política del Estado, el proceso de cumplimiento procede contra cualquier autoridad o funcionario renuente a acatar una norma legal o un acto administrativo. Asimismo, el artículo 65° inciso 1) del Nuevo Código Procesal Constitucional, precisa que constituye objeto del proceso de cumplimiento ordenar que el funcionario o autoridad renuente dé cumplimiento a una norma legal o ejecute un acto administrativo firme.
- 5.2 El Tribunal Constitucional, con relación a estos lineamientos normativos, en la sentencia dictada en el expediente N° 168-2005-PC/TC, publicada en el diario oficial “El Peruano” el 29 de septiembre de 2005, precisó con carácter vinculante, los requisitos mínimos comunes que debía tener todo mandato contenido en una norma legal y un acto administrativo para que sea exigible a través del proceso constitucional indicado, lo cuales son tenidos en cuenta para resolver la presente controversia.
- 5.3 Al respecto, en el fundamento 14 de la Sentencia dictada en el expediente 0168 2005-PC/TC, que, para que se cumpla el objetivo de todo proceso de cumplimiento, el mandato cuya eficacia se exige debe reunir los siguientes requisitos: a) ser un mandato vigente; b) ser un mandato cierto y claro; c) no estar sujeto a controversia compleja ni a interpretaciones dispares; d) ser de ineludible y obligatorio cumplimiento; e) ser incondicional, salvo cuando su satisfacción no

sea compleja y no requiera de actuación probatoria. Tratándose del cumplimiento de actos administrativos, adicionalmente a los requisitos ya señalados, el mandato deberá: f) reconocer un derecho incuestionable del reclamante; y g) permitir individualizar al beneficiario.

**5.4** En relación con los requisitos establecidos por el precitado precedente, la Ley N° 31307, en su artículo 66° ha previsto las siguientes reglas:

“Reglas aplicables para resolver la demanda: “1) Cuando el mandato sea genérico o poco claro, el juez, previa interpretación de la norma legal o del acto administrativo firme, entra a resolver el fondo del asunto, debiendo observar las siguientes reglas: 1.1) Para la interpretación de la norma legal, el juez utiliza los métodos clásicos de interpretación jurídica; debiendo su resultado respetar lo que establecen las leyes de la materia y la propia Constitución. 1.2) La interpretación del acto administrativo firme debe respetar los principios generales del Derecho Administrativo; la jurisprudencia de los órganos administrativos correspondientes, así como la del Tribunal Constitucional. 2) Cuando el mandato esté sujeto a controversia compleja o a interpretaciones dispares, el juez, previo esclarecimiento de la controversia, entra a resolver el fondo del asunto. Para ello, deberá observar las siguientes reglas: 2.1) El juez aplica una mínima actividad interpretativa para superar la controversia, atendiendo a los métodos clásicos de interpretación jurídica, y aplicando los criterios de especialidad, cronológico y jerárquico. 2.2) Asimismo, y de ser necesario, el juez aplica una mínima actividad probatoria que, sin comprometer la finalidad urgente y perentoria del proceso de cumplimiento, permita confirmar la veracidad del mandato. 3) Cuando, para determinar la obligatoriedad o cuestionabilidad del mandato contenido en una norma legal o acto administrativo firme resulte necesario entrar fondo del asunto, el Juez admite a trámite la demanda, y esclarecerá la controversia. 4) Cuando el mandato, no obstante ser imperativo, sea contrario a la ley o a la Constitución, el juez debe así declararlo, y, en consecuencia, desestimar la demanda.”

Estos requisitos se justifican porque el proceso de cumplimiento, diseñado por nuestra Constitución y el Nuevo Código Procesal Constitucional, dado su carácter sumario y breve, no es el adecuado para discutir los contenidos de normas generales cuyos mandatos no tienen las características mínimas a que hemos hecho referencia, o de normas legales superpuestas que remiten a otras, y estas a su vez a otras, lo cual implica una actividad sujeta a controversia compleja que requiera actividad probatoria, en rigor, debe llevarse a cabo a través de las vías procedimentales específicas.

Sin embargo, el nuevo Código Procesal Constitucional dispone que en los procesos de cumplimiento se puede emitir decisión de fondo cuando el mandato sea genérico o poco claro, previo esclarecimiento de la controversia. Asimismo, se precisa que en ellos los derechos del demandante deben ser prácticamente incuestionables, de modo que, comprobada la renuencia y el incumplimiento de la norma legal o el acto administrativo, conforme a las pautas descritas, de ineludible cumplimiento, corresponderá amparar la demanda.

### **Sobre la procedencia de cumplimiento**

**5.5** En el presente caso, a través de la Carta N° 216-2023/IDLADSPERÚ recepcionado con fecha 27 de julio de 2023<sup>71</sup>, el demandante solicitó a la entidad demanda que cumpla con la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC. Por su parte la entidad demanda no dio respuesta al pedido del demandante; siendo ello, se verifica el cumplimiento del requisito especial de procedibilidad de la demanda de proceso de cumplimiento, previsto en el artículo 69° de la Ley N° 31307<sup>72</sup> - Nuevo Código Procesal Constitucional.

### **Del análisis del caso concreto**

**5.6** En el presente caso, la demandante, Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo del Sostenible Perú – IDLADS Perú solicita el cumplimiento a lo dispuesto en la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936, Decreto Supremo N° 012-2020-MTC.

**5.7** Sobre la disposición materia de cumplimiento mediante Decreto Supremo N° 012-2020-MTC de fecha 03 de junio de 2020, se 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, cuya Primera Disposición Complementaria Final a la letra establece lo siguiente:

“DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES  
(...)”

71 Ver página 25.

72 Artículo 69. Requisito especial de la demanda. “Para la procedencia del proceso de cumplimiento se requerirá que el demandante previamente haya reclamado, por documento de fecha cierta, el cumplimiento del deber legal o administrativo, y que la autoridad se haya ratificado en su incumplimiento o no haya contestado dentro de los diez días útiles siguientes a la presentación de la solicitud. Aparte de dicho requisito, no será necesario agotar la vía administrativa que pudiera existir”.

PRIMERA. Aprobación de los parámetros técnicos de los Cicloparqueaderos de Transferencia Modal en los Sistemas Integrados del Transporte. El MTC, dentro de los doscientos cuarenta días calendario siguientes a la vigencia del presente Reglamento, aprueba los parámetros técnicos para la implementación de los Cicloparqueaderos de Transferencia Modal ubicados en los Sistemas Integrados de Transporte.”

- 5.8** Esta disposición establece un mandato claro, expreso, cierto y concreto para el Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC, quien es la entidad responsable en cumplirlo, es decir, debe de Aprobar los parámetros técnicos para la implementación de los Cicloparqueaderos de Transferencia Modal ubicados en los Sistemas Integrados de Transporte.

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC tiene un plazo de doscientos cuarenta días calendario desde la vigencia del Reglamento para cumplir con este mandato. Este plazo a la fecha ha excedido largamente, encontrándose en situación de morosidad desde mucho antes del requerimiento de cumplimiento de fecha 27 de julio de 2023.

El Colegiado constitucional advierte que la disposición materia de cumplimiento no está condicionada, es decir, no establece requisitos o circunstancias adicionales que deban cumplirse para que el mandato sea ejecutable. Por el contrario, el mandato es claro y expreso, indicando que dentro de los doscientos cuarenta días calendario siguientes a la entrada en vigor del Reglamento, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC debe aprobar los parámetros mencionados. Se trata de una obligación cierta que debe ser cumplida dentro del plazo especificado, sin posibilidad de interpretación o aplazamiento. El plazo de doscientos cuarenta días establece una línea temporal clara para la acción requerida por la ley, asegurando que haya una fecha límite para la implementación de tales medidas.

- 5.9** Al respecto, se advierte que luego de ser interpuesta la demanda de Acción de Cumplimiento, la entidad demandada en su contestación de la demanda, - Fs. 130, informa que ha dado cumplimiento a lo dispuesto por la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936 – D.S. N° 012-2020-MTC, esto es, la emisión de la Resolución Directoral N° 026-2023-MTC/18 de fecha 21 de diciembre de 2023 “Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas” produciendo la sustracción de la materia. Del mismo modo, la parte demandante mediante escrito de fecha 08/05/2024, - Fs. 143 señala que la entidad demandada ha cumplido con lo pretendido en su demanda de acción de cumplimiento, por lo que solicita la aplicación del artículo 1° del Código Procesal Constitucional. En otras palabras, la demanda de Acción de cumplimiento se habría desvanecido al haberse cumplido con lo dispuesto en las normas ma-

teria de acción de cumplimiento, produciéndose la sustracción del objeto de la pretensión.

- 5.10** Cabe señalar, que la finalidad de los procesos constitucionales, entre ellos la acción de cumplimiento, consiste en reponer las cosas al estado anterior a la violación o amenaza de violación de un derecho constitucional, o disponiendo el cumplimiento de un mandato legal, de acuerdo al artículo 1° del Nuevo Código Procesal Constitucional. Ante ello, dado que en el presente caso el presunto cumplimiento de lo solicitado por el actor habría cesado durante la tramitación del presente proceso, y estando a lo señalado en el citado artículo 1° del Nuevo Código Procesal Constitucional, que establece lo siguiente:

“Si luego de presentada la demanda, cesa la agresión o amenaza por decisión voluntaria del agresor, o si ella deviene en irreparable, el juez, atendiendo al agravio producido, declarará fundada la demanda precisando los alcances de su decisión, disponiendo que el emplazado no vuelva a incurrir en las acciones u omisiones que motivaron la interposición de la demanda, y que si procediere de modo contrario se le aplicarán las medidas coercitivas previstas en el artículo 27 del presente código, sin perjuicio de las responsabilidades que correspondan.”

- 5.11** En tal virtud, si bien se ha producido la sustracción de la materia, es innegable que se ha causado un perjuicio al recurrente, al no haberse dado cumplimiento lo dispuesto por la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley N° 30936 – D.S. N° 012-2020-MTC, en su oportunidad de la demora incurrida; esto es, desde 27/07/2023 (fecha de su solicitud de cumplimiento) hasta 21/12/2023 (fecha de publicación de la R.D. N° 026-2023-MTC/18<sup>73</sup>); en consecuencia, al caso corresponde aplicar lo establecido en el segundo párrafo del artículo 1° del Código Procesal Constitucional.
- 5.12** Por lo tanto, corresponde declarar fundada la demanda interpuesta y disponerse que no vuelva a incurrir en las acciones u omisiones que motivaron la interposición de la demanda, y que si procediere de modo contrario se le aplicarán las medidas coercitivas previstas en el artículo 27° del Código precitado, sin perjuicio de la responsabilidad a que hubiera lugar.
- 5.13** Por último, se constata que se ha obligado a la demandante a interponer una demanda, ocasionándosele gastos que lo perjudican económicamente. En consecuencia, corresponde a la parte vencida el pago de los costos procesales, conforme lo establece el artículo 28° del nuevo Código Procesal Constitucional,

73 Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas”

los cuales deberán ser establecidos en la etapa de ejecución de la presente sentencia.

## **VI. DECISIÓN**

Por los fundamentos expuestos, este Colegiado, con la autoridad que le confiere el artículo 138° de la Constitución Política del Perú y la Ley, impartiendo justicia en nombre de la Nación, resolvieron:

**CONFIRMAR** la sentencia contenida en la resolución N° 07 de fecha 28 de mayo de 2024, que declara fundada la demanda, en consecuencia, ordena al Ministerio de Transporte de Comunicación – MTC no vuelva a incurrir en las acciones que motivaron la interposición de la demanda, más costos del proceso. Notifíquese y devuélvase.

En los seguidos por el Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible Perú contra el Ministerio de Transporte de Comunicación - MTC sobre proceso de cumplimiento.

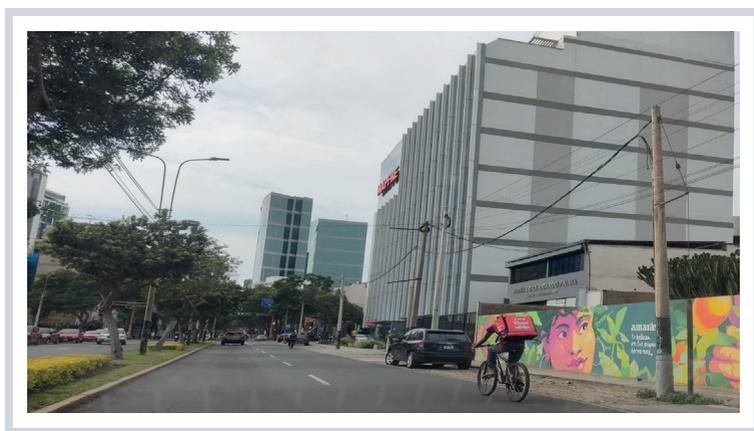
VILCHEZ DAVILA  
ROMERO ROCA  
**SUAREZ BURGOS**



# Conclusiones

---

1. El uso de la bicicleta en el Perú tuvo un incremento significativo en la época de pandemia, así como por el auge de aplicativos digitales relacionados a repartición de comida mediante uso de bicicletas que se sumaron a otras actividades laborales donde dicho medio de transporte ha sido utilizado históricamente como la jardinería, la gasfitería y la vigilancia. El éxito de la bicicleta se puede ver constatado en el existir de escuadrones de serenazgos y policías que utilizan de manera oficial bicicletas, así como en la promoción que desde el Estado se ha hecho a los trabajadores, al menos en el plano formal.



Sin embargo, más allá de sus beneficios a la salud y como medida de mitigación del cambio climático, además del uso recreacional y turístico de la bicicleta, debemos tener en cuenta que sin una infraestructura adecuada, señalización vial ni educación vial no podrá ser sostenible esa actividad pues implicara serios riesgos a la salud y la vida de los ciclistas, especialmente cuando la ciudad no ha sido acondicionada para poder desplazarse en bicicleta.



- 138
2. No es casualidad que, debido a la pandemia, su uso se masifico, no solo porque ahorra costos a los trabajadores sino porque les daba mucha autonomía y en ocasiones era un transporte eficiente y eficaz para llegar a centros de labores en menor tiempo y con menos riesgo de contraer enfermedades respiratorias propias de la aglomeración de las personas en paraderos, combis y buses.



3. Así las cosas, se requiere especialmente en una capital como la de Lima que contiene la tercera parte de la población del país garantizar no solo el transporte público tradicional como: de tren, buses, taxis, autos particulares y motos, sino también de un transporte mas modesto pero fundamental para el cuidado del ambiente, la salud de las personas y la sostenibilidad de la ciudad como es la bicicleta.
4. En ese contexto, IDLADS interpuso 5 acciones de cumplimiento tendientes a la efectivización del Reglamento de la Ley 30936, las cuales fueron las siguientes:
  - a. La acción de cumplimiento por la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley 30936, que estableció que en un plazo de noventa (90) días calendario siguientes a la vigencia del citado Reglamento, el Ministerio de Educación debía aprobar los lineamientos para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en las instituciones educativas públicas y privadas de educación básica de los niveles primaria y secundaria; así como, en las instituciones educativas de educación técnico-productiva y superiores, públicas y privadas, de todo el territorio nacional; asimismo, debió determina la forma, duración, periodicidad, sistemas de seguimiento o evaluación de las medidas de promoción de educación vial y uso de la bicicleta. En este caso, IDLADS obtuvo sentencias favorables en primera y segunda instancia por lo que, siendo mandato judicial con la calidad de cosa juzgada, el Ministerio de Educación deberá aprobar los lineamientos para la promoción de la educación vial en el uso de la bicicleta en educaciones públicas y privadas (Exp. N° 04800-2023-0-1801-JR-DC-07).



- b. La acción de cumplimiento por la Única Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de la Ley 30936, referida a la elaboración y aprobación de los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial, se señala: “en un plazo no mayor de 60 días calendario computado desde el día siguiente de la publicación del presente Reglamento, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal o la que haga sus veces, mediante resolución directoral, establece el cronograma de aprobación de los Manuales para la Gestión de la infraestructura vial de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 del Reglamento” dentro de los cuales se encuentra el Manual de Diseño Geométrico para infraestructura ciclovial para Vías Urbanas. En este caso, IDLADS gana las dos instancias judiciales por lo que ahora el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tendrá que cumplir sus obligaciones legales con ciclistas (Exp. N° 04788-2023- 0-1801-JR-DC-01).

- c. La acción de cumplimiento por la Segunda Disposición Complementaria del Reglamento de la Ley 30936, referida a la “Elaboración de parámetros técnicos en vías no urbanas” señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dentro de los doscientos 140 días calendario siguientes a la vigencia del Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, define los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas”. En este caso, IDLADS ha obtenido la victoria en primera instancia el 13 de diciembre del 2024, sin embargo, de manera sorprendente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones apelo esta sentencia demostrando su intención de no cumplir con dicha obligación legal (Exp. N° 04694-2023-0-1801-JR-DC-02).



- d. La acción de cumplimiento por los artículos 6.2 y 6.3 del Reglamento de la Ley 30936, que señala que las entidades públicas incorporan en sus instrumentos de gestión de planificación anual actividades para conmemorar el Día Nacional de la Bicicleta, ha

celebrarse el 3 de junio de cada año. Las entidades públicas cada 31 de julio deberán remitir información a la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal del MTC sobre las actividades que organizaron en dicho día. Lamentablemente el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no ha venido solicitando a las diversas entidades públicas información relacionada a las actividades deportivas, recreativas, educativas y de carácter familiar destinadas a promover el uso de la bicicleta, razón por la cual se le demandó y se obtuvo sentencia favorable de primera instancia que ordena el MTC publicar en el Portal Nacional de Datos Abiertos las acciones adoptadas por entidades públicas para promover el uso de la bicicleta como transporte sostenible.

- e. La acción de cumplimiento por la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de la Ley 30936, que señala que “en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días calendario siguientes a la vigencia del Reglamento de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones debe aprobar los parámetros técnicos para la implementación de los Ciclo parqueaderos de Transferencia Modal ubicados en los Sistemas Integrados de Transporte.”. En este caso, no solo se obtuvo sentencias favorables en primer y segunda instancia, sino que se obligó a que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobara la Resolución Directoral No 026-2023-MTC/18 sobre el “Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas”, con lo cual se obtuvo lo que se estaba buscando mediante el litigio estratégico (Exp. N° 04791-2023-0-1801-JR-DC-03).



5. En conclusión, el balance del litigio estratégico por los derechos de los ciclistas del 2023-2025 es favorable, sin embargo, la tarea recién empieza pues todavía hace falta ejecutar las sentencias que tienen la calidad de cosa juzgada, así como iniciar acciones legales contra las municipalidades que se niegan a implementar el Reglamento de la Ley que promueve y promulga el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, pero esa es una historia que dejaremos para otro libro.

