

Proyecto de Ley N° 2211/2017-CR



“Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promociona su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.”

El congresista que suscribe, **Richard Acuña Núñez**, miembro del Grupo Parlamentario de Alianza para el Progreso, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y según lo regulado por los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República el siguiente proyecto de Ley:

El Congreso de la República;

Ha dado la siguiente Ley:

“Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promociona su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados”.

Artículo 1°.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto modificar el artículo 2° e incorporar los artículos 3° y 4° a la ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible, con el fin de otorgar facilidades a los usuarios de bicicletas mediante la implementación de cicloestacionamientos en espacios públicos y privados.

Artículo 2°.- Modificación del artículo 2° de la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible

Modifícase el artículo 2° de la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible, el mismo que quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 2.- Acción de promoción

Con el objeto de dar cumplimiento a lo señalado en el artículo 1°, se establecen las siguientes acciones:

- a) El Estado promueve y difunde el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible.
- b) El Estado, en todos sus niveles de gobierno, provee las condiciones de seguridad vial y ciudadana para el uso de la bicicleta como medio

alternativo de transporte sostenible y seguro, y tiene el deber de informar anualmente a la ciudadanía sobre la aplicación de la presente Ley.

- c) El Estado promueve la construcción de infraestructura que facilite el uso **de la bicicleta y la implementación de cicloestacionamientos como medio alternativo de transporte, en espacios públicos y privados**".
- d) Los gobiernos locales promueven el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en sus planes directores de transporte y en sus planes de ordenamiento territorial de las grandes áreas metropolitanas, así como en los programas de salud de su competencia.
- e) Los establecimientos públicos y privados e instituciones educativas promueven el uso de la bicicleta."

Artículo 3°.- Incorporación de los artículos 3° y 4° a la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible

Incorpórese los artículos 3° y 4° a la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible, los mismos que quedarán redactados de la siguiente manera:

**"Artículo 3°.- Obligación del titular del cicloestacionamiento
El titular del servicio de estacionamientos públicos como privados puede destinar espacios o áreas para el uso exclusivo de bicicletas.**

**Artículo 4°.- Servicio de estacionamiento para bicicletas.
Las entidades públicas ofrecen de manera gratuita el servicio de estacionamiento de bicicletas en centros de empleo, comerciales, culturales, de salud y educativos. En estacionamientos privados, el cobro por el servicio de estacionamiento de bicicletas será proporcional a la tarifa fijada para el estacionamiento vehicular. "**

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo de sesenta (60) días, contados a partir de su vigencia.

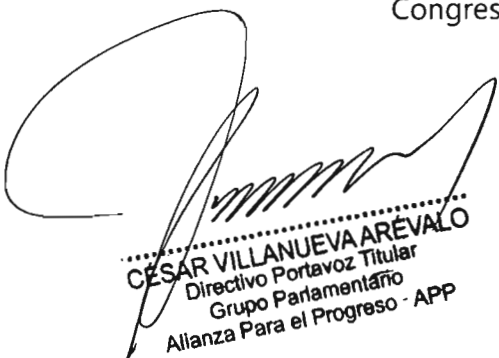
SEGUNDA.- Las modificaciones de las licencias de funcionamiento que se requieran de conformidad con lo establecido en el artículo 3° de la presente ley, estarán exoneradas del pago de la tasa de la licencia a los titulares del servicio de estacionamiento, previo acuerdo del consejo provincial o distrital.

TERCERA.- Derogase o déjese sin efecto, según corresponda, las normas que se opongan al contenido de la presente Ley.

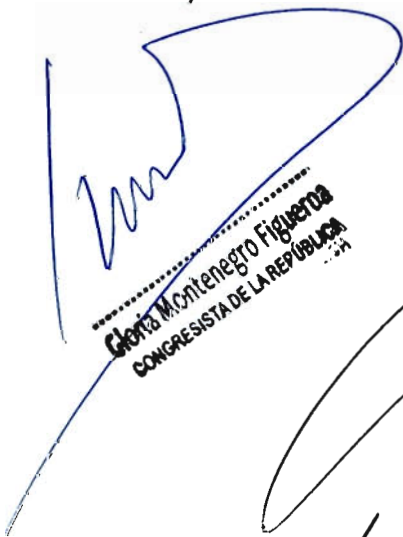
Lima, 03 de noviembre de 2017



Richard Acuña Núñez
Congresista de la República



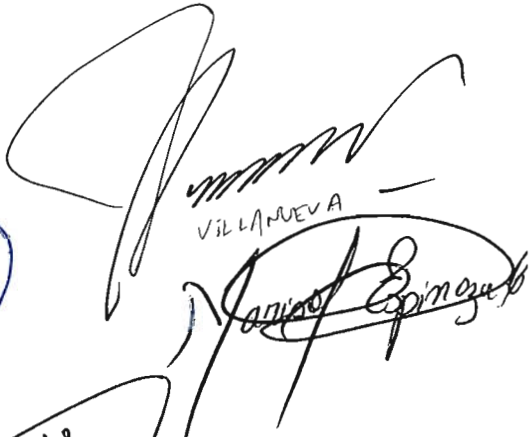
.....
CÉSAR VILLANUEVA AREVALO
Directivo Portavoz Titular
Grupo Parlamentario
Alianza Para el Progreso - APP



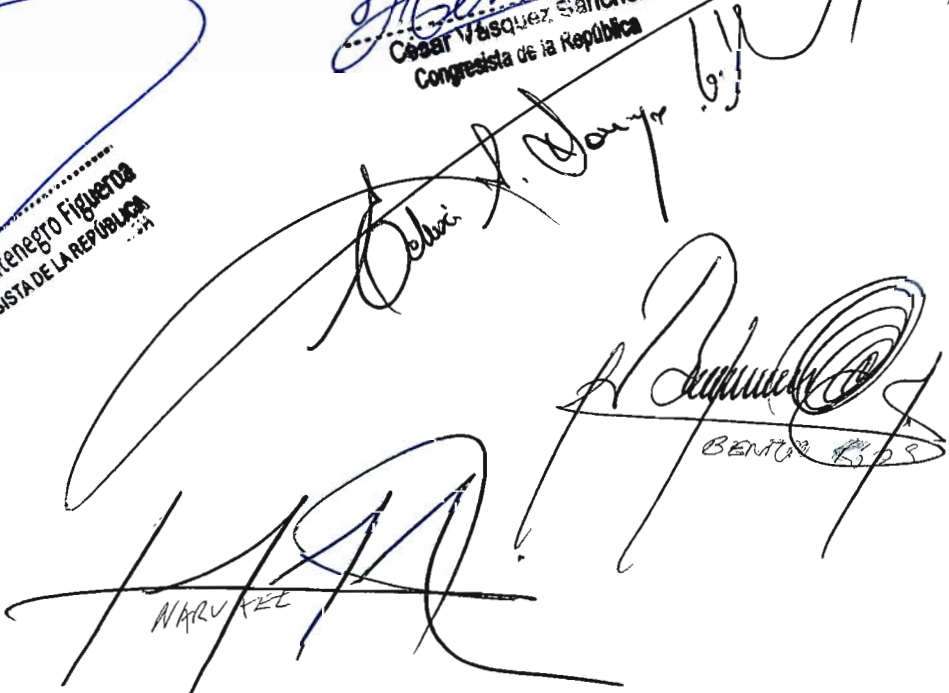
.....
Gloria Montenegro Figueroa
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



.....
César Vasquez Sánchez
Congresista de la República



VILLANUEVA
Manuel Espinoza



BENÍTEZ

Proyecto de Ley 2211/2017CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Lima, // de DICIEMBRE de 2017.

Según la consulta realizada de conformidad con el Artículo 77 del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición Nro. 2211 a las Comisiones de Transportes y Comunicaciones; Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado.

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

Antecedentes.

En nuestro país el uso de bicicletas se ha ido incrementando lentamente, por ejemplo en algunos distritos como San Isidro, Miraflores, Santiago de Surco y San Borja, existen más rutas de ciclovías en diversos tramos de las autopistas; sin embargo, su uso en el Perú no es considerado como un medio de transporte, mayormente es para fines recreativos. Por ello, el 08 de octubre de 2010 se publicó la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte sostenible, con el fin de regular las acciones de promoción por parte del Estado para promover el uso de las bicicletas.

Al respecto, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) realizó la publicación sobre la Ciclo-Inclusión en América Latina y el Caribe, una guía para la promoción de la bicicleta como medio de transporte urbano, la misma que se focaliza en cuatro aspectos: (i) infraestructura, (ii) participación ciudadana, (iii) aspectos normativos y regulatorios y (iv) de operación, con el fin de brindar lineamientos para fomentar una política ciclo-inclusiva en las ciudades¹; indicándose que el uso de la bicicleta como medio de transporte puede ayudar a mejorar la calidad de vida de las personas y convertirse en una solución a problemas de movilidad y de salud contemporáneos.

Asimismo, según lo anunciado por Jenny Samanez, jefa del proyecto Metropolitano de Transporte No Motorizado de la Municipalidad de Lima, esta ciudad cuenta con 150 kilómetros de ciclovías que se concentran en los distritos del Cercado, Miraflores, San Isidro, Los Olivos, San Martín de Porres, La Victoria, Chorrillos, entre otros; por esa razón se espera construir 200 kilómetros nuevos de ciclovías y duplicar número de ciclistas en la capital; motivo por el cual 43 distritos de Lima acordaron en construir 200 kilómetros nuevos de ciclovías, duplicando la infraestructura para el uso de bicicletas hasta el 2018². Ello, se debe al incremento del parque automotor, crecimiento demográfico, expansión de las ciudades, tráfico existente, tiempo trascendido en movilidad, entre otros aspectos.

Por tal motivo, el congresista Wuilian Monterola presentó el 01 de setiembre de 2016 el proyecto de Ley 191/2016-CR, el mismo que fue presentado también en el

¹ Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe. Guía para impulsar el uso de la bicicleta. 2015.

²http://elcomercio.pe/sociedad/lima/lima-43-distritos-acuerdan-duplicar-ciclovias-2018-noticia-1811773?ref=flujo_tags_25825&ft=nota_6&e=titulo, Consulta del 28 de marzo de 2017.

periodo legislativo pasado y que propone incorporar el inciso "g" en el artículo 4º de la Ley 29461, Ley que regula el servicio de estacionamiento vehicular, sobre la obligación del titular del estacionamiento de disponer en los estacionamientos áreas destinadas al parqueo de bicicletas de por lo menos el 5 % total de su área, obteniéndose dictamen favorable en la Comisión de Transporte y Telecomunicaciones y en la Comisión de Defensa al Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos en ese periodo legislativo.

Actualmente, dicho proyecto de ley fue decretado a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones como comisión principal y a la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización en la gestión del Estado. La primera Comisión dictaminó a favor con la opinión favorable del Ministerio de Transporte y estableció que si bien la Ley 29593, Ley que promueve el uso de las bicicletas no ha dispuesto reglamentación alguna, el texto legal queda solo a nivel de declaración expresa de derechos, obligando únicamente a los gobiernos locales a promover el uso de bicicletas. También la Comisión de Descentralización ha dictaminado a favor de esa iniciativa legislativa.

En tal sentido, aun cuando se promueva la creación y/o construcción de infraestructura para el uso de bicicletas como vías exclusivas, es importante que los ciclistas también cuenten con servicios complementarios para su uso, como es el caso de los cicloestacionamientos, siendo necesario modificar el marco legal existente a fin de fomentar el uso de las bicicletas, toda vez que favorecen la salud y bienestar de la población y desarrolla el respeto al medio ambiente.

Estacionamiento para bicicletas

Respecto al estacionamiento para bicicletas, gobiernos locales como la Municipalidad de Metropolitana de Lima, han propuesto normativas que promueven su uso, por ejemplo en el Centro Histórico, se han implementado 17 estacionamientos gratuitos para estos vehículos³. También mediante Resolución de Alcaldía N°096 de 22 de enero de 2003, se ha creado el Proyecto Especial Meotrpolitano de Transporte No Motorizado⁴ y con la Ordenanza 612° publicada el 28 de marzo de 2004 se establece el 5% de parqueo exclusivo de bicicletas en los locales destinados al estacionamiento de vehículos, centros laborales y educativos tanto públicos como privados y centros comerciales⁵. Igualmente, la Ordenanza N°185 de 28 de diciembre de 2014, dispone la permanencia del programa de ciclovías recreativas en Lima⁶.

³ Dictamen de la Comisión de Transporte y Telecomunicaciones del periodo anual de sesiones 2016-2017, de fecha 09 de noviembre de 2016, referido al Proyecto de Ley 191/2016-CR.

⁴ Resolución de Alcaldía N°096 de 22 de enero de 2003 de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

⁵ Ordenanza 612° de la Municipalidad Metropolitana de Lima del 28 de marzo de 2004.

⁶ Ordenanza 185° de la Municipalidad Metropolitana de Lima del 28 de diciembre de 2014.

Asimismo, existen ordenanzas que promueven el uso de la bicicleta por parte de las Municipalidades de San Isidro y Villa el Salvador, sin embargo tal como se menciona en el Diario Perú21⁷, en una publicación del 22 de marzo de 2015, tomando en consideración la guía publicada por el Banco Interamericano de Desarrollo sobre políticas de ciclovías inclusivas, la normativa que promueve el uso de bicicletas, como la Ley 29593, es escasa y de pobre ejecución, lo que sucede en el caso de la prestación de servicios estacionamiento para bicicletas, que si bien se viene adaptando diversos espacios para estos vehículos, tanto en zonas públicas como privadas, las empresas que brindan servicios de estacionamientos privados aún no se han concientizado con el propósito del numeral e) del artículo 2º de la Ley 29593, que señala que los establecimientos públicos y privados e instituciones educativas promueven el uso de la bicicleta.

Cabe agregar, que empresas como “Los Portales” tenían definido el cobro por estacionamiento de bicicletas de hasta S/. 2.40 soles por hora y S/. 0.04 soles por minuto; por el cobro de este servicio la empresa fue severamente criticada y días después resolvió suspender el cobro definitivamente.⁸

De igual forma, el Estado no promueve la implementación de aparcamiento para bicicletas en las vías y establecimientos públicos, aun cuando se tiene problemas de inseguridad ciudadana y delincuencia en nuestro país, por lo que debe proporcionarse áreas para que la población pueda estacionar sus bicicletas y así aumentar la frecuencia de estas. Además es necesario que se cuente con cicloestacionamientos en espacios claves como colegios, universidades, oficinas, entre otros.

Por lo tanto, no solo se debe promover la implementación del área para el parqueo exclusivo de bicicletas en espacios públicos y privados, sino que el Estado mediante sus entidades debe regular normativa para que los servicios de estacionamiento para bicicletas sean gratuitos en las áreas públicas con el fin de incentivar su uso. Un ejemplo de ello⁹, es la Municipalidad de Miraflores que contará con espacios gratuitos de estacionamiento para 1,300 bicicletas, como parte de su Plan Integral de Ordenamiento Vial (PIOV) y de su Plan Urbano Distrital – 2026, donde ve por conveniente la implementación de estacionamientos públicos para mil bicicletas, servicio que será gratuito y estará en las principales calles y avenidas.

⁷ <https://peru21.pe/economia/bicicletas-peru-4-pilares-promover-ciclismo-172662>

⁸ <http://elcomercio.pe/sociedad/lima/portales-suspension-cobro-parqueos-bicicletas-noticia-1964454>, consulta del 28 de marzo de 2017.

⁹ <https://peru21.pe/lima/pasa-voz-distrito-hay-estacionamiento-gratuito-1-300-bicicletas-85736>. Consulta del 14 de noviembre de 2017.

En virtud de lo señalado, se considera necesaria la dación de una Ley que promueva la implementación de cicloestacionamientos en espacios públicos y privados, así como se establezca la gratuidad del servicio de estacionamiento de bicicletas en las áreas públicas y el cobro justo y razonable por dicho servicio en las áreas privadas.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

Con el objeto facilitar el uso de las bicicletas como medio alternativo de transporte, se plantea que el Estado promueva la implementación de cicloestacionamientos en espacios públicos y privados, para lo cual se propone establecer que los titulares del servicio de estacionamiento dispongan de un área para el aparcamiento exclusivo de bicicletas, en razón a que proporcionar una infraestructura y servicios que promuevan el uso de bicicleta en nuestro país es fundamental, más aun si es en espacios de alta demanda y de gran importancia, como los establecimientos comerciales, universidades, colegios, oficinas, ferias, conciertos, etc.

Por ello, las municipalidades deben implementar normativa que prevea en sus planificaciones urbanas una reserva de un área mínima para el estacionamiento de bicicletas. De igual manera, las empresas privadas que brinden el servicio de estacionamiento deben adecuar sus áreas para el parqueo exclusivo de bicicletas, debiéndose tener en cuenta que diez plazas de bicicletas pueden ocupar el espacio de una plaza de auto y dos plazas de bicicletas ocupan el espacio de una plaza de moto¹⁰.

Las oficinas y zonas comerciales deben prever áreas de estacionamiento de bicicletas tanto para los clientes y trabajadores dentro o fuera del establecimiento para que su personal pueda utilizar la bicicleta como medio de transporte en su vida diaria. Igualmente, en los centros educativos es fundamental para los alumnos, profesores y padres de familia.

Siendo así, el servicio de estacionamiento vehicular de titularidad pública o privada debe reservar espacios exclusivos para las bicicletas, en zonas comerciales, oficinas, centros educativos, deportivos, culturales y recreativos (áreas verdes y zona costera), estaciones de transporte público; más aún si el artículo 3° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre señala que los medios de transporte que muestren mayor eficiencia en el uso de su capacidad vial o en la preservación del ambiente son materia de un trato preferencial por parte del Estado.

Por tal motivo, se plantea en el presente proyecto de ley que en el caso de los cicloestacionamientos públicos, el servicio proporcionado debe ser gratuito,

¹⁰ Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio del gobierno de España. Manual de aparcamiento de bicicletas, Madrid. Pág. 26.

debido a que su implementación genera una infraestructura adecuada para los usuarios de bicicletas.

Sin embargo, en el caso del estacionamiento en áreas privadas, se propone que el costo por el servicio de aparcamiento de bicicletas sea de manera proporcional al de la tarifa total del servicio de estacionamiento para autos y/o vehículos motorizados, ello en razón a que se busca generar confianza a los usuarios y consumidores con una prestación de servicio de estacionamiento efectivo y eficiente, donde se permita mantener la seguridad, vigilancia y custodia de las bicicletas, evitando el robo de dichos vehículos con un cobro justo y equitativo por dicho servicio.

La presente iniciativa legislativa permite entonces un adecuado servicio del estacionamiento vehicular para bicicletas al garantizar su uso y/o desplazamiento mediante la reserva exclusiva de áreas de estacionamiento, su gratuidad en espacios públicos y al cobro de un servicio justo, accesible y equitativo en áreas de estacionamiento privadas.

III. ANÁLISIS DE COSTO-BENEFICIO

La propuesta legislativa no irroga gasto alguno al erario nacional, por cuanto lo que se pretende es incentivar el uso y frecuencia de las bicicletas con la promoción e implementación de servicios complementarios, como es el de estacionamiento. Ello compromete al Estado y empresas privadas a brindar espacios y entornos que contengan cicloestacionamientos y así otorgar facilidades a los usuarios, trabajadores y ciudadanía en general.

Además, las bicicletas son un medio de transporte sostenible para todas las edades, accesibles y de bajo costo que evitan la contaminación ambiental y la contaminación sonora al no hacer ruido, así como mejoran la salud física y mental de las personas al contribuir a la actividad física. Es decir, su uso tiene múltiples ventajas sociales, ambientales y económicas que mejoran la calidad de vida de las personas.

Por lo que el proyecto debe ser considerado viable, toda vez que las bicicletas no requieren gran cantidad de espacio para su aparcamiento, siendo más factible la implementación de los cicloestacionamientos, más aun si es de bajo costo, favoreciéndose de esta manera a los consumidores, estudiantes y empleados en el caso de los centros comerciales, universidades o centros de empleo, al darles un mejor servicio y facilidades de acceso a dichos establecimientos, así como su implementación disminuye el tráfico existente y las probabilidades de que sucedan accidentes de tránsito en nuestro país.

Finalmente, regular el servicio de estacionamiento de bicicletas, fortalece el ordenamiento urbano y mantiene activa la participación de la sociedad civil y el sector privado al crear mayor conciencia ambiental en la sociedad y generar que el transporte urbano sea sostenible y seguro, pues los usuarios tendrán la posibilidad de ahorrar no solo dinero, sino tiempo en su desplazamiento.

IV. EFECTOS DE LA FUTURA LEY EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO NACIONAL

De ser aprobado y promulgado la propuesta de Ley, se generaría la modificación del artículo 2° y la incorporación de los artículos 3° y 4° a la Ley Núm. 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte sostenible, a fin de otorgar facilidades a los usuarios de bicicletas con la implementación de estacionamientos seguros y accesibles en espacios públicos y privados con la finalidad de promover el uso y la frecuencia de dichos vehículos, sin que ello contravenga o colisione con alguna otra norma del orden jurídico establecido.

V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se enmarca dentro de la Política de Estado N° 19 del Acuerdo Nacional sobre el “Desarrollo sostenible y gestión ambiental”, que implica políticas públicas que contribuyan el desarrollo sostenible del país y a promover la protección ambiental, más aún si del 22 al 26 de febrero de 2018 se celebrará en Lima el 7mo Foro Mundial de la Bicicleta.