



**PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY
N° 29593, LEY QUE DECLARA DE INTERÉS
NACIONAL EL USO DE LA BICICLETA Y
PROMOCIONA SU USO COMO MEDIO DE
TRANSPORTE SOSTENIBLE**

La Congresista de la República que suscribe, **KARLA SCHAEFER CUCULIZA**, en el ejercicio del derecho de iniciativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y conforme a lo establecido en el artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, por intermedio del Grupo Parlamentario Fuerza Popular, propone el siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Congreso de la República

Ha dado la siguiente Ley:

LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 29593, LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL EL USO DE LA BICICLETA Y PROMOCIONA SU USO COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto modificar e incorporar normas específicas a la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su uso como medio de transporte sostenible, a fin de mejorar su aplicabilidad por parte de los diferentes niveles de gobierno, de acuerdo a sus funciones y competencias.

Artículo 2. Modificación del artículo 2° de la Ley N° 29593

Modifíquese el artículo 2° de la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promueve 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 adaptación gradual de las vías públicas existentes** y la construcción de infraestructura que facilite el uso y el estacionamiento de la bicicleta como medio alternativo de transporte.

- 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) El Estado promueve la adaptación de medidas para que edificios públicos y privados, así como centros de trabajo, centros educativos y recreativos, estaciones de transporte público, cuenten con espacios para el estacionamiento y guarda segura de bicicletas.
- f) El Estado promueve y apoya la participación de la sociedad, a través de los sectores público, privado y académico, para sustentar políticas y programas que estimulen el uso de la bicicleta como medio de transporte a efecto de fomentar la movilidad con medios no motorizados. "

Artículo 3. Incorporación de los artículos 3 y 4 a la Ley N° 29593

Incorpórese los artículos 3 y 4 a la Ley N° 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°. Implementación de estacionamientos

El Poder Ejecutivo mediante reglamento establecerá las edificaciones públicas y privadas en las cuales se implementará de forma progresiva los estacionamientos para bicicletas.


Artículo 4°. Obligación de informar al Congreso de la República

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, deberá informar a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, en el mes de setiembre de cada año, sobre las acciones tomadas respecto a la implementación de la presente Ley."

Artículo 4. Normas Administrativas

El Poder Ejecutivo dicta las normas administrativas pertinentes para la aplicación de la presente ley en un plazo máximo de sesenta (60) días contados a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Julio, 2018


MARTORELL


DIPAS

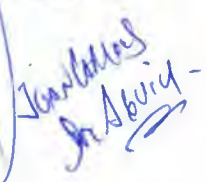


KARLA MELISSA SCHAEFER CUCULIZA
Congresista de la República



MARCO E. MIYASHIRO ARASHIRO
Congresista de la República

M. Valazar de la Torre
Portavoz (s)
Grupo Parlamentario Fuerza Popular


Valazar de la Torre

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En los últimos años se ha incrementado exponencialmente el uso de vehículos motorizados, resultando insuficiente el actual sistema vial, razón por la cual encontramos ciudades con problemas para satisfacer la demanda de desplazamientos, por la intensa congestión vehicular, lo que a su vez genera una tremenda contaminación ambiental la cual afecta la salud de las personas y su convivencia.

En ese sentido, la presente norma propone modificar la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su uso como medio de transporte sostenible, por la cual se declara de interés las condiciones para impulsar la sostenibilidad en la movilidad urbana, con la promoción del uso de la bicicleta y el impulso a los proyectos públicos o privados que permitan, ampliar, acondicionar, estimular, la infraestructura ciclovía y las actividades conexas.

Es importante resaltar que de esta forma estamos contribuyendo a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos, promoviendo actividades en beneficio de la salud, de la economía y el bienestar físico de las personas.

ANTECEDENTES:

La Política de Estado del Acuerdo Nacional 19 “Desarrollo sostenible y gestión ambiental”, propone integrar la política nacional ambiental con las políticas económicas, sociales, culturales y de ordenamiento territorial, para contribuir a superar entre otros, el desarrollo sostenible del Perú, institucionalizando también la gestión ambiental, pública y privada, para asegurar la protección ambiental y promover ciudades sostenibles que ayudarán a mejorar la calidad de vida de la población.

Al respecto, el numeral 22 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú, establece que toda persona tiene derecho a la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida; estableciendo el numeral 8 del artículo 195 de dicha norma que los gobiernos locales son competentes, entre otros para desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de medio ambiente, circulación y tránsito conforme a ley.

Por su parte, el artículo 194 establece que las Municipalidades provinciales y distritales son órganos de gobierno local y tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia; la misma que conforme el artículo II del Título Preliminar de la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico.

Adicionalmente, el numeral 2.2 del numeral 2 del artículo 73 de la Ley, señala que las municipalidades, tomando en cuenta su condición de municipalidad provincial o distrital, asumen las competencias y ejercen las funciones específicas señaladas en el capítulo II del Título V de la mencionada Ley, con carácter exclusivo o compartido, en materia de tránsito, circulación y transporte público.

De igual manera, el numeral 7.3 del artículo 7 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 la capacidad vial o en la preservación del ambiente, son materia de un trato preferencial de parte del Estado; siendo competencia de las municipalidades distritales en materia de transporte, entre otros, la regulación del transporte menor.

En ese sentido, como ya se ha dicho, mediante la Ley 29593, se declaró de interés nacional el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible, seguro, popular, ecológico, económico y saludable, promoviendo su utilización, indicándose en su artículo 2° como acciones de promoción:

- 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 dicha Ley;
- c) El Estado promueve la construcción de infraestructura que facilite el uso y el estacionamiento de la bicicleta como medio alternativo de transporte;
- 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; y
- e) Los establecimientos públicos y privados e instituciones educativas promueven el uso de la bicicleta.

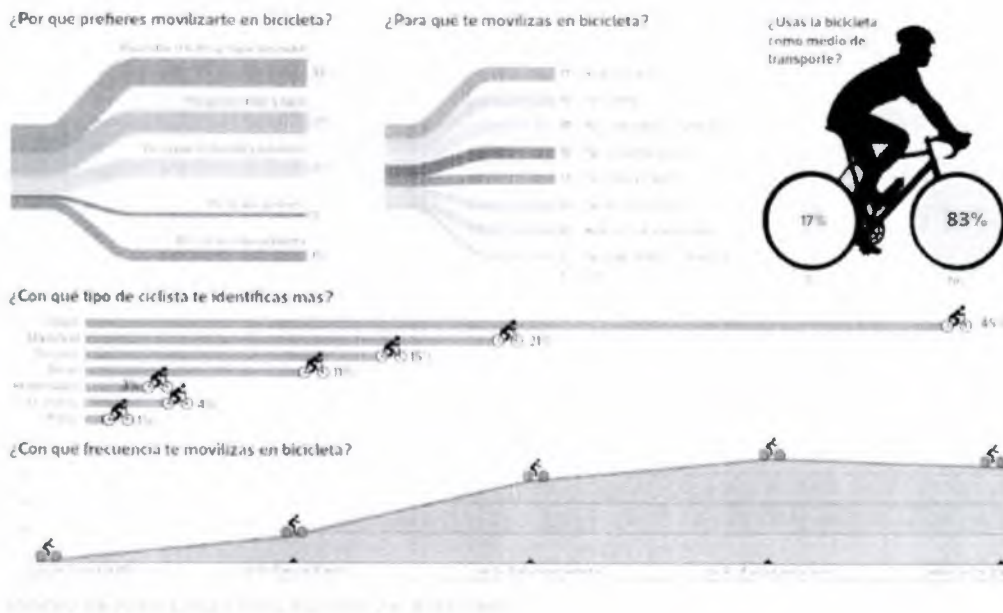
Cabe resaltar que son varios los Municipios que se han unido a esta importante tarea de fomentar y promover el uso de la bicicleta en sus distritos, tales como San Isidro, San Miguel, San Borja, Miraflores, Santiago de Surco, entre otros.

Sobre el particular, de acuerdo a un artículo elaborado por El Comercio el pasado 18 de febrero del presente año¹, los peruanos usamos más la bicicleta para ir a trabajar que para salir de paseo. Al respecto señala lo siguiente:

"El aumento del uso de la bicicleta no es exclusivo para fines de recreación. Un sondeo realizado en el ámbito nacional por la asociación Actibícimo en conjunto con el Foro Mundial de la Bicicleta revela que son más personas las que usan esta herramienta para ir a trabajar que aquellas que la emplean para pasear o hacer deporte.

El sondeo revela que, en suma, el 28% de ciclistas emplea las dos ruedas para dirigirse a su oficina o centro de estudios."

¹ <https://elcomercio.pe/lima/sucesos/peruanos-bicicleta-pasear-noticia-498166>



De igual manera, señala que, "aunque la bicicleta ha ido ganando terreno, los gobiernos y las regulaciones no han ido al mismo ritmo. En el 2010 se aprobó la Ley de la Bicicleta 29593, que declara de interés nacional el uso de este vehículo y lo promueve como medio de transporte. Establece que el Estado debe proveer la construcción de infraestructura que facilite el uso de este sistema y decretar derechos y deberes de los ciclistas.

Sin embargo, ocho años después, la ley aún no está reglamentada. "Las normas de tránsito solo consideran la bicicleta como un vehículo menor, pero no establecen deberes ni derechos para los usuarios. ¿Qué pasa cuando un ciclista quiere pasar a un carro? ¿Qué normas hay para la utilización de un carril compartido con autos? ¿Qué distancia debe mantener del ciclista? No hay nada explícito", dice Octavio Zegarra, miembro de la asociación de colectivos ciclistas Bici Red.

En el 2009 hubo una modificación en el Reglamento Nacional de Tránsito que únicamente establece la obligación del ciclista de usar casco. Pese a que la ley no ha sido aprobada, en estos ocho años ha habido algunos avances. Uno de ellos fue la iniciativa del Ministerio de Salud para otorgar un presupuesto adicional como incentivo a las municipalidades que instalen ciclovías recreativas. Otros avances son los sistemas de bicicletas públicas de San Borja y San Isidro. El problema que se mantiene, en el caso de Lima, es la desintegración y la falta de mantenimiento de ciclovías."

Por su parte, como se desprende del Análisis de la cantidad de ciclistas en el distrito de Miraflores, elaborado por el Área de Seguridad Vial de la Municipalidad Distrital de Miraflores, en marzo del año 2015, la problemática de la gran congestión vehicular es ocasionada no solo por el incremento del parque automotor, sino también por el incumplimiento de las normas de tránsito urbano, lo que genera una serie de problemas ya sea por el ruido proveniente de la circulación, el claxon de los vehículos, los estacionamientos inadecuados, lo que a su vez convierte a muchas de las calles y parques en grandes cocheras que impiden la libre circulación de vehículos y sobre todo de peatones, problemática que no solo contamina el medio ambiente

de las ciudades sino que afecta considerablemente la salud física y psicológica de los residentes, trabajadores y personas que circulan diariamente².

Ahora, algo a tener en cuenta, es que, si bien es importante la implementación de ciclovías, las que ya han sido y vienen siendo implementadas en varios distritos de Lima, éstas deben realizarse en coordinación con el Ministerio de Transporte y comunicaciones, al ser el rector en la materia.

Al respecto, de acuerdo a un artículo publicado por Andina, el pasado 21 de abril del presente año³, la misma Policía Nacional del Perú señala que no existe infraestructura adecuada para manejar bicicleta en Lima, en tanto la existencia de ciclovías que han sido implementadas en diferentes distritos de Lima de manera improvisada y sin respetar las normas de tránsito, no solo deja indefensos a los ciclistas sino que los convierte en potenciales víctimas de accidentes vehiculares en la capital, ello de acuerdo a declaraciones brindadas por el Coronel Franklin Barreto Verástegui, Jefe de la División de Investigación de Accidentes de Tránsito de la PNP, quien a su vez sostuvo que, de acuerdo a un estudio realizado en algunos distritos de Lima, han podido corroborar que no se respeta el Reglamento Nacional de Tránsito, en tanto si bien se han venido implementando ciclovías en el lado izquierdo de las vías, en Reglamento señala que los ciclistas deben circular por el lado derecho, lo mismo sucede con las señales preventivas.

Asimismo, manifestó que las municipalidades distritales han colocado en las ciclovías y en los cruces señales inventadas, copiadas y hasta recomendadas por el propio municipio, pero desconociendo el Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, que está aprobado por el MTC.

En ese sentido, partiendo que debe existir una coordinación entre las autoridades responsables, la PNP reveló que la Municipalidad Metropolitana de Lima, en su calidad de autoridad responsable de las vías de la capital, no ha autorizado la implementación de las ciclovías que existen en varios distritos, es más, ni siquiera tiene una clara idea de lo que es una ciclovía, ya que ha implementado un circuito en la berma central de la avenida Arequipa, pero sin permitir a los ciclistas dirigirse, de manera segura, hacia los distritos adyacentes, como Lince y Jesús María.

Frente a esto, el Coronel Barreto invocó a los municipios distritales a respetar la autoridad del MTC sobre el empleo y uso de señales en los aspectos de tránsito y vialidad, a fin de no poner en riesgo la vida de los ciclistas y peatones.

EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

Como se ha visto, siendo que los peatones y los ciclistas se ven constantemente afectados en su movilidad, tanto por el diseño de la infraestructura que les priva de sus espacios y que promueve el aumento del tráfico automotriz, hasta la negación de las actividades relacionadas con la vía pública lo que se traduce en tener un espacio de convivencia, intercambio y recreación en calles, parques y plazas, hemos visto conveniente presentar este proyecto que complementa el ya

² "Análisis sw la cantidad de ciclistas en Miraflores", Área de Seguridad Vial SMUSV, marzo 2015.

³ <http://andina.pe/agencia/noticia-pnp-no-existe-infraestructura-adeuada-para-manejar-bicicleta-lima-707377.aspx>

presentado por el congresista Acuña, de manera que sean beneficiados no sólo aquellas personas que optan por este transporte, las que son más cada día, sino también la población en general por todos los beneficios que esto implica, ya sea de salud, ambiental, entre otros.

Por ello, resulta indispensable que el Poder Ejecutivo, a través de la autoridad correspondiente, realice todas las coordinaciones necesarias con las autoridades responsables, los Municipios, al ser estos los que vienen implementando y fomentando el uso de bicicletas en sus distritos y se dicten las normas administrativas pertinentes. A su vez, que esta autoridad, en este caso el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, acuda al Congreso de la República a efectos de informar sobre los avances en cuanto a las coordinaciones e implementación de la ley y las normas administrativas conexas.

Asimismo, es necesario que todas aquellas construcciones a realizar o edificaciones ya existentes, públicas como privadas, entiéndase como tal aquellas estructuras arquitectónicas que requieren cumplir condiciones mínimas de habitabilidad para albergar a las personas en el desarrollo de cualquiera de sus actividades⁴, ya sean edificios de departamentos, quintas, casas en copropiedad, centros y galerías comerciales o campos feriales, entre otras, tal como lo establece la Ley 27157, con capacidad para más de 50 personas, contemplen la implementación de estacionamientos para bicicletas y duchas, de ser el caso; para lo cual, las Municipalidades, a través de sus Gerencias de Planeamiento Urbano, deberán tener en cuenta lo señalado al momento de otorgar las licencias del caso.

Es por ello que edificaciones que albergan gran cantidad de personas, cuenten con los espacios necesarios para que las personas que optan por medios de transporte como son las bicicletas, tengan espacios acordes a sus necesidades, por lo que resulta necesario que las autoridades que otorgan las licencias para estas construcciones tengan esto presente.

Al respecto, como lo señalé en el Proyecto de Ley 210/2016-CR, proyecto de mi autoría, por el cual propongo se promueva la adquisición y utilización de medios de transporte ecológico:

"...esta iniciativa dará pie a plantear la promoción y fomento de otros medios de transporte como las bicicletas y similares, que contribuyan a mejorar el ambiente y la salud de las personas, como política pública a ser utilizada a todo nivel de ejecución gubernamental. Como se afirma en un Foro Económico y Ambiental internacional⁵, el transporte ecológico se constituye en un reto del nuevo milenio. En efecto, el Foro recoge las siguientes afirmaciones:

Durante el pasado siglo XX los seres humanos evolucionaron de manera veloz en lo referente a los modos de transportarse. En menos de tres décadas los vehículos de tracción animal dieron paso a los automóviles de motor de combustión, lo cual trajo consigo el gigantesco consumo planetario de gasolina y otros derivados del petróleo, así como la propagación de carreteras y vías de todo tipo destinadas a la circulación de los automotores.

⁴ Definición contemplada en el Decreto Supremo N° 035-2006-VIVIENDA, por el cual se aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento de la Ley 27157, Ley de regularización de edificaciones, del procedimiento para la declaratoria de fábrica y del régimen de unidades inmobiliarias de propiedad exclusiva y de propiedad común.

⁵ <http://www.ecoestrategia.com/articulos/trlimpio/articulos/trlimpio01.html>

Contaminación atmosférica y calentamiento del planeta, debido a las emisiones de los vehículos, y destrucción de zonas naturales para la expansión de las vías de circulación, son los principales efectos negativos que ha traído consigo el advenimiento de la era del automóvil. ¿Es posible entonces desarrollar sistemas de transporte limpio o ecológico que hagan compatible la movilización de las personas y la preservación del medio ambiente?

Según el prestigioso Instituto Tecnológico de Massachussets (MIT), el desarrollo de un transporte limpio y ambiental depende de la adopción de soluciones relacionadas con los siguientes temas puntuales:

- Fortalecer y reorientar el servicio de transporte público.
- Mejorar la infraestructura vial.
- Reducir las emisiones de los vehículos.

(...)"

Al respecto, no debe perderse de vista el compromiso del país para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) adoptados en setiembre de 2015 por la Asamblea General de Naciones Unidas; enmarcándose la presente iniciativa, en especial, en el referido a Salud y Bienestar (ODS 3), Ciudades y Comunidades Sostenibles (ODS 11), Acción por el Clima (ODS 13); entre otros.

Cabe señalar que en la presente legislatura el congresista Richard Acuña ha presentado el Proyecto de Ley 2211/2017-CR, Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promueve su uso como medio de transporte sostenible, con el fin de otorgar facilidades a los usuarios de bicicletas, mediante la implementación de ciclo estacionamientos en espacios públicos y privados, proyecto que ha sido decretado a la Comisión de Transporte y comunicaciones y la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO.

Los involucrados en la propuesta legislativa y los efectos que tendría sobre estos, de aprobarse, se presentan en el cuadro siguiente:

Con la propuesta	Sin la propuesta
Se facilitará la aplicación de lo contemplado en la Ley 29593, promoviendo su cumplimiento y mejorando su contenido.	Se continuará con la escasa aplicación de la Ley antedicha, sin mayor conocimiento de su potencial eficacia, y no se contará con las normas complementarias y administrativas que faciliten su cumplimiento.
El Poder Ejecutivo a través de sus distintos niveles de gobierno y en el marco de sus funciones y competencias, tendrán normas específicas de respaldo para cumplir con su deber de resguardar el tránsito ordenado y	Las normas se verán incompletas y con poca toma de conciencia sobre sus alcances y sobre las distintas formas de cumplir con la obligación del estado de garantizar los derechos indicados.



positivo así como el derecho de todas las personas a la salud y a un ambiente sano y equilibrado.	
Se contará con la promoción de la participación de la sociedad civil, el sector privado y las instituciones académicas para fomentar el uso de la bicicleta.	No se contará con normas directas y específicas para promover el mencionado nivel de participación.
Se incorporará el mecanismo de control político a través de la rendición de cuentas del rector del sector transportes ante la Comisión Especializada del Congreso de la República sobre el cumplimiento de la norma.	Permanecerá ausente la rendición de cuentas aludida.