

Proyecto de Ley N° 3309/2018-CR

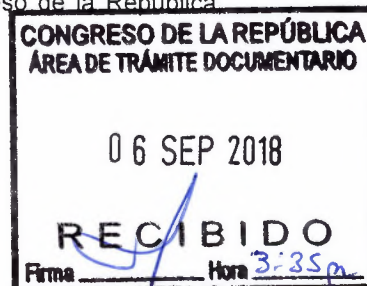
La Congresista de la República que suscribe, **LUCIANA LEÓN ROMERO**, integrante de la Célula Parlamentaria Aprista, en ejercicio del derecho de iniciativa en la formación de las leyes que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y los artículos 74° y 75° del Reglamento del Congreso de la República pone a consideración el siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Congreso de la República

Ha dado la siguiente Ley:

**LEY DE FOMENTO Y USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE
TRANSPORTE SOSTENIBLE**



Artículo 1°.- Objeto de la Ley.

El objeto de la presente Ley es fortalecer el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible, autónomo, seguro, popular, inclusivo, ecológico, económico, saludable y no contaminante, a efectos de implementar un sistema público de bicicletas, con principios, requerimientos y objetivos que fortalezcan la seguridad vial, reduzcan la congestión vehicular y contribuyan a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero; que no solo garanticen la plena participación de la ciudadanía en todas las etapas de este proceso sino también mejore la salud, la economía y el bienestar físico y/o psíquico de nuestra población; en concordancia con la Constitución Política del Estado, la Resolución N° 72/272 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la Ley N° 29593, Ley que declara interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible, y la normatividad vigente.

Artículo 2°.- Sistema Público de Bicicletas.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones como ente rector, en coordinación con los gobiernos regionales, provinciales, distritales y las organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la materia, elabora e implementa el Sistema Público de Bicicletas, con cargo al presupuesto institucional de dicho sector, sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

Artículo 3°.- Finalidad del Sistema Público de Bicicletas.

El Sistema Público de Bicicletas comprende los siguientes objetivos y/o lineamientos:

- a) El Estado incorpora como política nacional el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, autónomo, seguro, popular, inclusivo, ecológico, económico, saludable y no contaminante;
- b) El Estado asegura la gestión integrada, inclusiva, participativa y multisectorial para implementar y fortalecer las diferentes acciones en favor del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante, así como de los ciclistas y ciudadanía en general;
- c) El Estado promueve la participación de la empresa privada en proyectos de infraestructura y circulación vial, con especial énfasis a la destinada para la recreación y/o deporte, que asegure espacios para el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante;
- d) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con las organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la materia, promueve y difunde políticas públicas de movilidad urbana, de diseño y ejecución de obras de infraestructura y circulación vial, con especial énfasis a la destinada para la recreación y/o deporte, de facilitación del transporte intermodal, de rehabilitación y mantenimiento de ciclovías, de construcción de estacionamientos para bicicletas cerca de o en las estaciones de transporte público masivo, así como de monitoreo y seguimiento en tiempo real, y difusión de avances, a favor del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante;
- e) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, promueve y difunde políticas públicas de planificación urbana y rural u ordenamiento territorial a favor del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante;
- f) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con los gobiernos regionales, provinciales y distritales, garantiza, en un plazo no mayor de tres (03) años, la adecuación progresiva de la infraestructura urbana y rural y de transporte existente, para facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante; debiendo presupuestarse los recursos necesarios para su ejecución al momento de formular sus planes e inversiones multianuales;
- g) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con los gobiernos regionales, provinciales y distritales, garantiza la habilitación de



espacios y estructuras seguras para el traslado o transbordo de bicicletas, mediante la instalación y uso de portabicicletas u otros, en todos los medios de transporte público masivo del país;

- h) El Ministerio de Educación garantiza el acceso a las aulas a los estudiantes de las zonas rurales alejadas y de escasos recursos a través del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante; así como incorpora en el currículo nacional el curso de movilidad sostenible, ciclismo urbano y seguridad vial; además, de implementar campañas de concientización y sensibilización destinadas a la sociedad, respecto a la necesidad de proteger a los ciclistas y a la observancia irrestricta de las normas de tránsito vigentes;
- i) El Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las empresas, promueve beneficios y facilidades para los trabajadores del sector público y privado que utilicen como medio transporte la bicicleta para acudir a sus centros de labores;
- j) Los gobiernos regionales, provinciales y distritales incorporan el uso de la bicicleta en las acciones de movilidad urbana, de planificación urbana y rural, de ordenamiento territorial, de diseño y ejecución de obras de infraestructura y circulación vial, con especial énfasis a la destinada para la recreación y/o deporte, de facilitación del transporte intermodal, de rehabilitación y mantenimiento de ciclovías, de construcción de estacionamientos para bicicletas cerca de o en las estaciones de transporte público masivo, así como de monitoreo y seguimiento en tiempo real, de difusión de avances, y de señalización y semaforización de vías, puntos de referencia y de guía, según sus competencias;
- k) Los gobiernos regionales, provinciales y distritales están autorizados a utilizar el mecanismo de obras por impuestos, regulado por la Ley N° 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado, así como las asociaciones públicas-privadas, prevista en el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, a efectos de garantizar, en un plazo no mayor de tres (03) años, la adecuación progresiva de la infraestructura urbana y rural y de transporte existente, para facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante;

- l) Los gobiernos regionales, provinciales y distritales, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la materia, implementan un sistema de préstamo y/o alquiler de bicicletas, debiendo ser gratuito para la intermodalidad a los sistemas de transporte masivo, así como en zonas rurales o de pobreza y pobreza extrema, a efectos de incentivar el uso de la bicicleta entre nuestra población, sin demandar recursos adicionales al tesoro público;
- m) Las instituciones educativas de nivel básico y superior, públicas y/o privadas, en coordinación con las organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la materia, promueven y difunden jornadas de sensibilización y/o capacitación en educación vial con la finalidad de que el alumnado conozca sobre el uso adecuado de las normas de tránsito aplicables al momento de conducir una bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante;
- n) Las entidades públicas y/o privadas adecúan sus espacios para estacionamiento de bicicletas, en una proporción de hasta el diez por ciento (10%) del área que destinan a los vehículos automotores, haciéndolo un servicio justo, accesible y equitativo en favor de los ciclistas; siendo las municipalidades provinciales y distritales las encargadas de velar por el cumplimiento de esta norma en las nuevas construcciones, bajo sanción administrativa; y,
- o) Otros que determine el reglamento.

El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente artículo acarrea, para las autoridades y/o funcionarios públicos responsables, las sanciones administrativas, civiles o penales a que hubiera lugar.

Artículo 4°.- Derecho a la movilidad del ciclista.

Esta Ley garantiza el derecho de toda persona a la movilidad, a través del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante, en las vías públicas del territorio nacional con apego a las normas de tránsito y circulación vial vigentes.

Artículo 5°.- Ámbito de aplicación.

El ámbito de aplicación de la presente Ley comprende a todas las entidades del sector público nacional, regional y local que ejercen prerrogativas, atribuciones y funciones respecto a la gestión y promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante; así como a las personas naturales o jurídicas, públicas y/o

privadas, que intervengan en dicha gestión o se movilicen en bicicleta, en cualquier parte del territorio nacional.

Artículo 6°.- Principios.

Para efectos de la presente Ley, los principios aplicables son:

- a) Principio de Accesibilidad: Garantiza el acceso de las personas a acceder a medios de transporte alternativos, seguros, económicos y no contaminantes en las vías de tránsito a nivel nacional, regional, provincial y distrital.
- b) Principio de Inclusión Social: Todas las personas tienen el derecho a la participación directa no solo para acceder a la movilidad intermodal sino también en la toma de decisiones que beneficien y mejoren el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante.
- c) Principio de Seguridad: Garantiza la seguridad de los ciclistas en las ciclovías y vías en general, mediante mecanismos de fiscalización y control a fin de que se respeten todas las formas de transporte, así como los derechos del peatón y población, que permita la generación de exigencias mínimas que conviertan a la bicicleta en un medio de transporte dirigido a mejorar las condiciones ambientales y de circulación vial, la salud y la calidad de vida de los ciudadanos.
- d) Principio de Sostenibilidad: La promoción, el fomento y la difusión del uso de la bicicleta debe coadyuvar al derecho de las personas a vivir en un ambiente saludable, equilibrado y adecuado, de manera coherente y progresivo, en cumplimiento de las normas nacionales y los tratados internacionales vigentes relativos a la preservación del clima y medio ambiente.

Artículo 7°.- Componentes de la Política Pública.

La política pública para el uso masivo de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante, debe tener como mínimo los siguientes componentes:

- a) El modelo de ciudad, el cual debe estar plasmado en documentos de políticas generales como planes de ordenamiento, planes maestros de movilidad, planes de gobierno u otros; que reconozcan y garanticen a las personas a acceder a medios de transporte alternativos, en condiciones adecuadas y seguras;
- b) Infraestructura y circulación vial, con especial énfasis a la destinada para la recreación y/o deporte, que permita al ciclista su movilidad segura por la

ciudad; incluyendo servicios y mecanismos complementarios, como estacionamientos seguros para bicicletas, sistemas de bicicleta pública o préstamo, bicitaxis u otros;

- c) Regulación e instituciones que tiendan a incorporar políticas ciclo-inclusivas con un presupuesto público que permita la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante;
- d) Promoción y educación, a través de estrategias educativas y de promoción de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante; y,
- e) Monitoreo y seguimiento en tiempo real, así como difusión de avances, a efectos de contar con indicadores sobre rutas, frecuencia de uso, demanda de viajes, número de usuarios, la percepción ciudadana, o los ahorros que su uso trae al Estado, entre otros.

Artículo 8°.- Creación del Plan Nacional de Promoción del Uso de la Bicicleta.

Créase el Plan Nacional de Promoción del Uso de la Bicicleta, el cual tiene condición de Plan Especial Multisectorial y es de aplicación obligatoria en todos los sectores involucrados en la promoción del uso de la bicicleta, como ministerios, servicios, organismos u oficinas del Estado en sus tres niveles de Gobierno, según sus competencias y bajo responsabilidad funcional.

La elaboración, aprobación, implementación, ejecución y control del Plan se financia con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

Este Plan contendrá obligatoriamente los siguientes lineamientos:

- a) Diagnósticos sobre el estado actual del uso de la bicicleta en nuestro país;
- b) Mecanismos para implementar la infraestructura vial o de ciclovías en las ciudades, con especial énfasis a la destinada para la recreación y/o deporte, para mejorar el uso de la bicicleta;
- c) Planes de mantenimiento y/o rehabilitación a la red de infraestructura vial o de ciclovías en las ciudades, con especial énfasis a la destinada para la recreación y/o deporte;

- d) Actividades de promoción y fomento para el uso de la bicicleta y de la intermodalidad vial; y,
- e) Otros que determine el reglamento.

Artículo 9°.- Derechos de los Ciclistas.

Son derechos de los ciclistas:

- a) Transitar de manera libre por las vías públicas del país, con respeto y seguridad, exceptuando aquellas vías que pongan en riesgo su integridad y/o vida, en concordancia con el Reglamento Nacional de Tránsito y demás normas sobre la materia.
- b) Disponer de vías de circulación preferente dentro de las ciudades, sobre los vehículos automotores en los cruces e intersecciones de avenidas principales, calles y jirones, que permitan el uso, tránsito y disfrute de los ciclistas, en concordancia con el Reglamento Nacional de Tránsito y demás normas sobre la materia.
- c) Disponer de suficientes espacios para el estacionamiento de bicicletas, tanto en establecimientos públicos y/o privados a nivel nacional.
- d) Uso gratuito de estacionamientos públicos para bicicletas.
- e) Tener días u horas de circulación semanal exclusiva en el área urbana, en trayectos determinados por las municipalidades competentes, que incrementen la tenencia de bicicletas, fortalezcan el hábito de uso y sirva como mecanismo para la recuperación de los derechos ciudadanos en la vía pública.

Artículo 10°.- Obligaciones de los Ciclistas

Son Obligaciones de los Ciclistas:

- a) Respetar las leyes y el Reglamento Nacional de Tránsito, así como las normas municipales sobre la materia.
- b) Respetar las órdenes y/o disposiciones de la Policía Nacional de Tránsito y/o de los Inspectores Municipales competentes en la materia.
- c) Respetar las zonas y áreas destinadas para el tránsito y circulación de personas con discapacidad y peatones en general.

- d) Hacer uso de la bicicleta de manera responsable y prudente, sin poner en riesgo su vida e integridad, ni la de terceros que lo acompañen.
- e) Utilizar la infraestructura vial o de ciclovía implementada para el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante.
- f) Utilizar los dispositivos de seguridad adecuados para el uso de la bicicleta en concordancia con el Reglamento Nacional de Tránsito y demás normas sobre la materia.
- g) No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello; ni transportar objetos que disminuya la visibilidad o que impida un tránsito seguro.
- h) Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril específico y no podrán utilizar vías exclusivas para el servicio de transporte público de personas.
- i) Respetar el derecho de preferencia del peatón.
- j) No hacer uso de la bicicleta en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas que pudiera alterar su conciencia.

Artículo 11°. – Infracciones de los ciclistas.

- a) Incumplir las leyes y el Reglamento Nacional de Tránsito, así como las normas municipales sobre la materia.
- b) Incumplir las órdenes y/o disposiciones de la Policía Nacional de Tránsito o de los Inspectores Municipales competentes en la materia.
- k) No utilizar los dispositivos de seguridad establecidos en el Reglamento Nacional de Tránsito y demás normas sobre la materia.
- c) Conducir en las zonas y áreas destinadas para el tránsito y circulación de personas con discapacidad y peatones.
- d) Conducir de manera irresponsable e imprudente, realizando maniobras bruscas o temerarias, que pongan en riesgo su vida e integridad, así como de terceros que lo acompañen.

- e) No utilizar la infraestructura vial o de ciclovía implementada para el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante.
- f) No respetar el derecho de preferencia del peatón.
- g) Circular con un número de personas que exceda el número de asientos y/o dispositivos incorporados para el transporte de personas.
- h) Hacer uso de la bicicleta en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas que pudiera alterar su conciencia.

Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, en relación al peligro, riesgo o daño efectivo que generen para la vida y la salud del ciclista y/o de terceros; criterios que son desarrollados en el reglamento de la presente Ley.

Artículo 12°. - Sanciones para los ciclistas.

Son sanciones aplicables por la comisión de infracciones por los ciclistas, las siguientes:

- a) Amonestación, por incurrir en infracciones leves;
- b) Multa, entre el cinco (5%) y el diez por ciento (10%) de una (01) Unidad Impositiva Tributaria (UIT), por incurrir en infracción grave; y,
- c) Multa, entre el once (11%) y el veinticinco por ciento (25%) de una (01) Unidad Impositiva Tributaria (UIT), por incurrir en infracción muy grave.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece en el reglamento de la presente Ley el régimen de infracciones y sanciones, que será de aplicación supletoria para los gobiernos locales, según corresponda.

Artículo 13°. - Informe Anual.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como la Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE) y la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales (ANGR), deben presentar en la primera quincena del mes de setiembre de cada año a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, un informe completo y detallado sobre la aplicación y avances en el cumplimiento de la presente ley, así como de la implementación y ejecución del Plan Nacional de Promoción de la Bicicleta.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Reglamentación.

En un plazo no mayor a ciento ochenta (180) días a partir de la vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobará su Reglamentación mediante Decreto Supremo.

SEGUNDA.- Derogación.

Deróganse o déjense sin efecto todas las normas que se opongan a la presente Ley

TERCERA.- Vigencia de la Ley.

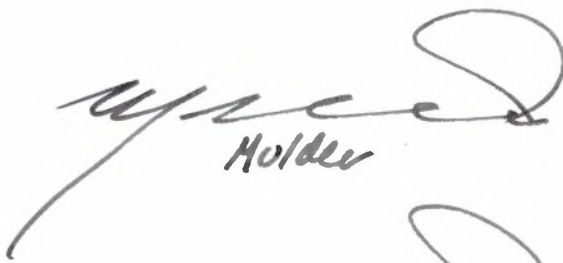
La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

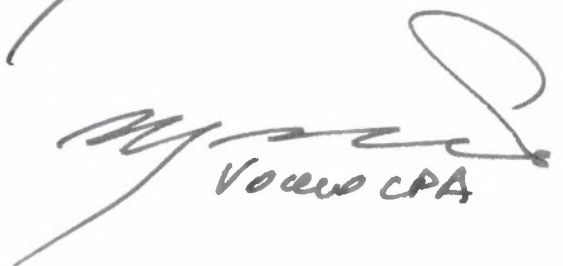
Comuníquese al Señor Presidente de la República para su promulgación.

Lima, 27 de agosto de 2018.


LUCIANA LEÓN ROMERO
Congresista de la República


ELÍAS RODRÍGUEZ ZAVALA
Congresista de la República


Holder



Viceroy CPA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima,10.....de.....SEPTIEMBRE.....del 2018.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el
Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la
República: pase la Proposición N° 3309 para su
estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES;
DESCENTRALIZACIÓN, REGIONALIZACIÓN,
GOBIERNOS LOCALES Y MODERNIZACIÓN
DE LA GESTIÓN DEL ESTADO. —



.....
JOSÉ ABANTO VALDIVIESO
Oficial Mayor (e)
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICION DE MOTIVOS

1. ANTECEDENTES.

En el año 2010 se promulgó la Ley N° 29593, Ley que Declara de Interés Nacional el Uso de la Bicicleta y Promociona su utilización como medio de transporte sostenible, de mi autoría, con la finalidad de declarar de interés nacional el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible, seguro, popular, ecológico, económico y saludable, y promover su utilización, así como establecer diversas disposiciones que permitan implementar y/o ejecutar su contenido por parte del Estado peruano.

2. FUNDAMENTOS.

Actualmente, la movilidad y accesibilidad en las ciudades son situaciones que están arriesgando la competitividad y sinergias de las urbes y que requieren, de forma urgente, acciones y/o medidas concretas por parte de los estados. Y es en este marco que ha aumentado el interés -de las instituciones públicas y privadas- en encontrar nuevos enfoques y/o soluciones que permitan dar mayor auge a los criterios de sostenibilidad y eficiencia en la planificación y circulación vial.

Más aún si tenemos en cuenta que la movilidad se refiere al movimiento físico, incluyendo el viaje realizado a pie, en bicicleta, transporte público, taxi, automóvil particular o cualquier otro modo motorizado; evaluándose, en términos de distancia recorrida y velocidad; es decir, mientras más viajes se hagan, se puede llegar a más destinos; y, en cambio, la accesibilidad es la habilidad de llegar a los bienes, servicios, actividades y destinos deseados; en otras palabras, implica una facilidad de acomodo o conexión dentro de un espacio; el acceso es la meta final de la transportación¹.

Es así que la posibilidad de lograr una transformación hacia ciudades saludables, equitativas, competitivas, sostenibles y eficientes está directamente vinculada con renunciar al *modelo urbano* de desarrollo que fomenta el uso indiscriminado del automóvil en detrimento de cualquier otra forma de transporte a nivel nacional; lo cual haría que, dentro de una gestión urbana ordenada, sea indispensable entender a la movilidad como un sistema y no como un conjunto de modalidades de transporte independientes unas de otras²; en beneficio de la ciudadanía en general.

¹ Ver en: <http://www.acervoyucatan.com/contenidos/ciclociudadestomo1.pdf>

² Ver en: <http://www.acervoyucatan.com/contenidos/ciclociudadestomo1.pdf>

Hoy, la bicicleta como modo de transporte sostenible, eficiente y no contaminante, así como democrática, equitativa, ecológica y saludable³, ofrece justamente ello; esto es, un transporte de puerta a puerta mucho más rápido y eficaz (como sistema), así como más responsable social y ambientalmente en comparación al transporte automotor; que es el que más externalidades negativas produce a la sociedad; convirtiendo a las ciudades en pocos atractivas para sus habitantes e inversiones.

La circulación en bicicleta no solo mantiene fluido el tráfico de las ciudades y previene o reduce la congestión, utilizando más eficientemente la infraestructura vial y de estacionamientos, sino también sirve para mejorar el entorno donde vive la gente y potencia la calidad de los espacios públicos en general; reafirmando como un medio de movilidad limpio, saludable y sostenible que permite transportarnos por la ciudad sin dañar, contaminar el ambiente, ni generar caos vehicular; en favor de nuestra salud y tranquilidad urbana y rural.

Asimismo, su utilización ha demostrado que en grandes zonas urbanas los tiempos de desplazamiento puerta a puerta en bicicleta son más bajos que cualquier otro modo de transporte para distancias de hasta 15 km., ya que no le afecta la congestión y no tiene problemas de estacionamiento. Igualmente, está vinculado el uso de la bicicleta con mejoras en la salud física y mental, así como la reducción de riesgo de enfermedades como la obesidad y la diabetes, y de infartos; esto debido, a que el uso de la bicicleta por sí sola eleva la esperanza de vida promedio en 1 a 2 años, además de mejorar sustancialmente la calidad de vida⁴.

En otras palabras, la bicicleta es una alternativa viable para mejorar y adecuar los desplazamientos urbanos, redefiniendo las ciudades en líneas generales. Este vehículo no motorizado ofrece la posibilidad de disponer de una alternativa eficiente de transporte, accesible para cualquier ciudadano, sin distinción de edad, género, nivel socioeconómico, empleo, vivienda y cultura. De esta manera, es un vehículo verdaderamente democrático. Así como le da fuerza, impulso y proyección a la ciudad para afrontar los problemas económicos, de provisión de combustible, de movilidad urbana y de inequidad social⁵.

Es en ese contexto, que a la administración pública (Estado) como a la sociedad civil le corresponde ser partícipes para la imposición de cambios (de paradigmas) en el entorno técnico, social y político del sistema de transporte integral, girando hacia el fortalecimiento del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante, tal como lo vemos en países de Europa, Asia y América Latina.

³ Ver en: <http://www.acervoyucatan.com/contenidos/ciclociudadestomo1.pdf>

⁴ Ver en: http://bicitekas.org/wp-content/uploads/2013/07/Bicitekas_Propuesta_al_GDF.pdf

⁵ Ver en: <http://www.acervoyucatan.com/contenidos/ciclociudadestomo1.pdf>

En Europa, tenemos respecto a esta temática que Holanda se encuentra ocupando un lugar muy alto en cuanto a cultura de bicicleta se refiere, cuenta con 10 millones de bicicletas (se tienen más bicicletas que autos), que equivalen al 83% de su población (16.8 millones de habitantes). Las políticas implementadas en ciudades como La Haya, Tilburg y Delft permitieron el uso de la bicicleta como medio de transporte. Además, existen carriles y señales de tránsito diseñadas especialmente para bicicletas, estacionamientos que cuentan con servicio de custodia, un sistema público de alquiler de bicicletas que se complementa con estaciones alrededor de toda la ciudad, así como una infraestructura que permite trasladarlas en subterráneos y trenes⁶.

En Dinamarca, el 36% de los residentes viaja en bicicleta hacia sus trabajos todos los días, pues se cuenta con una amplia red de 350 km de ciclovías y 20 km de biciesendas que, mediante una línea gruesa demarcada con pintura, establecen el lugar preferencial para las bicicletas. Ellos cuentan, además, con un sistema público denominado "Bike- SharingSystem" y en una de las ciudades pioneras en el movimiento "Cycle Chic", que intenta imponer la bicicleta como una tendencia glamorosa y sustentable. En la mencionada ciudad, asimismo, las bicicletas se integran a la red de trenes, lo que facilita un sistema de transporte híbrido. Igualmente, están desarrollando un sistema que interconecte las sendas de las bicicletas con greenways (vías verdes), las cuales permitirían un viaje seguro y placentero entre diferentes ciudades⁷.

Respecto a Asia, tenemos que China prevé contar con cincuenta mil (50,000) bicicletas para uso público. En los años 80, una de las reformas económicas más importantes de China se relacionó con el transporte; es decir, 8 de cada 10 ciudadanos de Pekín usaban la bicicleta como medio principal para viajes interurbanos. La creciente congestión de tránsito y la polución ambiental, se intenta revitalizar con la desafiante cultura de bicicletas que supo tener Pekín. Hace poco, la ciudad adoptó el plan Movimiento Verde con el objetivo de lograr que un cuarto de la población (17 millones de personas) vuelvan a montar sus bicicletas. Las 38 autoridades también se comprometieron a ofrecer, en un plazo de cinco (5) años, cerca de mil (1,000) estaciones de alquiler para 50.000 bicicletas⁸.

En América del Norte, Montreal (Canadá) es la primera ciudad en América que incorpora un sistema público de bicicletas; cuenta con un sistema de seiscientos cincuenta (650) km de carriles para bicicletas y cuatrocientos (400) km de bici sendas, el mismo que se articula con la red de transporte de colectivos y trenes. Asimismo, la

⁶ Ver en: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/620751/Tesis%20final%202025-05-2016.pdf?sequence=11&isAllowed=y>

⁷ Ver en: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/620751/Tesis%20final%202025-05-2016.pdf?sequence=11&isAllowed=y>

⁸ Ver en: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/620751/Tesis%20final%202025-05-2016.pdf?sequence=11&isAllowed=y>

ciudad, provee postes pensados especialmente para estacionar bicicletas, señales de tránsito marcadas en las calles y semáforos para los cruces de las bici sendas, y las estaciones para alquilar y cambiar de bicicleta se encuentran a una distancia de 300 metros entre sí⁹.

Por otro lado, en América del Sur, Colombia (llamada "Ámsterdam Latinoamericana"), tiene vías exclusivas para bicicletas se les conoce como Ciclorutas. El sistema de ciclorutas en Bogotá se ha convertido en una alternativa de transporte para muchos usuarios de la bicicleta en la ciudad, que cuentan con un espacio seguro y rápido. Actualmente el sistema, está conformado por más de trescientos (300) km, y se encuentra extendido en forma de red por toda la ciudad y zonificado por las futuras ciclo-estaciones que proporcionarán las funciones complementarias que dan soporte y refuerzan la movilidad a los corredores. El Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) es el encargado de brindar este servicio a los bogotanos y tiene, además, bicicletas que se prestan a grupos institucionales. En Medellín (Colombia), hay un circuito de carril bidireccional exclusivo para bicicletas de 2 m de ancho y se utilizan 33 km de vías públicas que se cierran para los demás vehículos y se usan como ciclovía los domingos y días festivos de 7:00 am a 1:00 pm y los martes y jueves de 8:00 a 10:00 pm. El tramo más largo, de 14 km, permite ir en bicicleta por el carril oriental de la Vía Paralela desde el sector de Solla en Bello y sigue por el norte de Medellín hasta la calle 12 Sur en la Autopista Surcambiar Sur¹⁰.

Aquí merece una mención aparte el concepto de "ciclo-inclusión"¹¹, el cual no solo va relacionado a las facilidades que se les puede dar a los ciclistas en vías o ciclovías sino también revela la importancia de conocer el porcentaje de viajes realizados en bicicleta, así como la cantidad de kilómetros de infraestructura de vías, las ciclovías y estacionamientos para bicicletas, entre otros.

Y sobre este último ítem, tenemos el estudio del BID¹², en el que evalúa cuáles son las mejores y las peores ciudades para ciclistas en América Latina; así tenemos:

" (...)

En los últimos años se ha vivido en todo el mundo un auténtico 'boom' por el ciclismo urbano como alternativa a la contaminación ambiental provocada principalmente por el intenso tránsito en las grandes urbes.

Para mucha gente, montar en bicicleta no solo es una alternativa al auto o al transporte público, sino que es una filosofía de vida. Dentro de este movimiento existen ciudades como Amsterdam (Holanda) o Copenhague (Dinamarca) que destacan por ser especialmente amigables para los ciclistas, gracias a una cultura muy respetuosa con

⁹ Ver en: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/620751/Tesis%20final%202025-05-2016.pdf?sequence=11&isAllowed=y>

¹⁰ Ver en: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/620751/Tesis%20final%202025-05-2016.pdf?sequence=11&isAllowed=y>

¹¹ Ver en: <http://www.todoautos.com.pe/portal/autos/172-noticias/11374-lima-ciclovias-ciclistas>

¹² Ver en: <http://www.todoautos.com.pe/portal/autos/172-noticias/11374-lima-ciclovias-ciclistas>

este medio de transporte y la existencia de infraestructura vial adaptada a los vehículos no motorizados como las bicicletas.

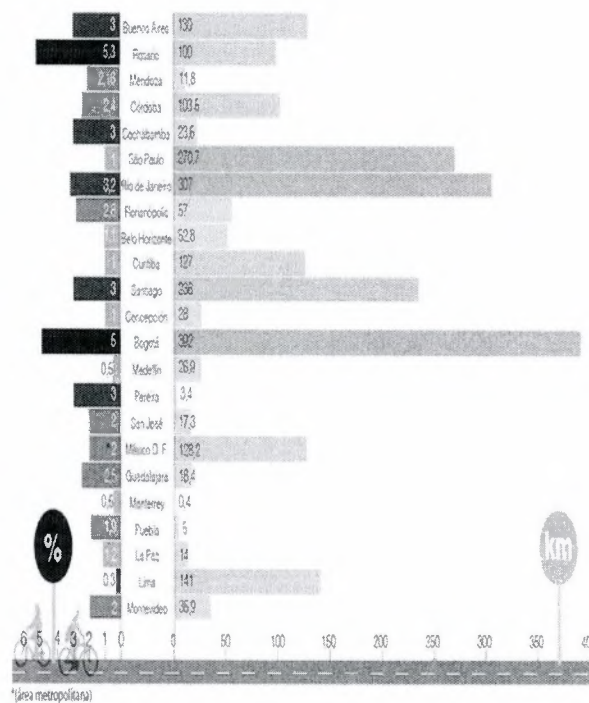


Gráfico 3. Porcentaje de viajes realizados en bicicleta y km de infraestructura ciclista.

Fuente: investigación BID.

Pero, ¿cuál es la situación en América Latina? ¿Se están construyendo ciclovías en las principales ciudades? ¿Cuál es el porcentaje de la población que se moviliza en bicicleta? ¿Cuántos trayectos en bici se hacen cada día?

Estas y otras preguntas se las formularon en el Banco Interamericano de Desarrollo, y de las respuestas obtenidas elaboraron el informe 'Ciclo-inclusión' que pone de manifiesto algunos datos y cifras bastante reveladoras.

Ciclovías en las ciudades latinas

El BID comparó la cantidad de kilómetros construidos de ciclovías entre 56 ciudades latinas y estos fueron los resultados:

1° La ciudad con más ciclovías es Bogotá, con 393 kilómetros de vías ciclistas, es la ciudad más bici-friendly del continente.

2° Rio de Janeiro: 307 km de ciclovía

3° Sao Paulo: 270.7 km

4° Santiago de Chile: 236 km

5° Lima: 141 km de ciclovía

6° Buenos Aires: 130 km

7° México DF: 128.2 km

8° Curitiba: 127 km

9° Córdoba: 103 km

10° Rosario: 100 km



- 11° Florianópolis: 57 km
- 12° Belo Horizonte: 52.8 km
- 13° Montevideo: 35.9 km
- 14° Concepción: 28 km
- 15° Medellín: 26.9 km
- 16° Cochabamba: 23.6 km
- 17° Guadalajara: 18.4 km
- 18° San José: 17.3 km
- 19° La Paz: 14 km
- 20° Mendoza: 11.8 km

Como se puede ver, **Lima se encuentra en el quinto puesto en cuanto a ciudades con más kilómetros de ciclovías construidos.** Visto así no parece un mal resultado, sin embargo, esto contrasta con el siguiente dato que veremos, que es el porcentaje de la población de cada una de las ciudades que utiliza la bicicleta a diario:

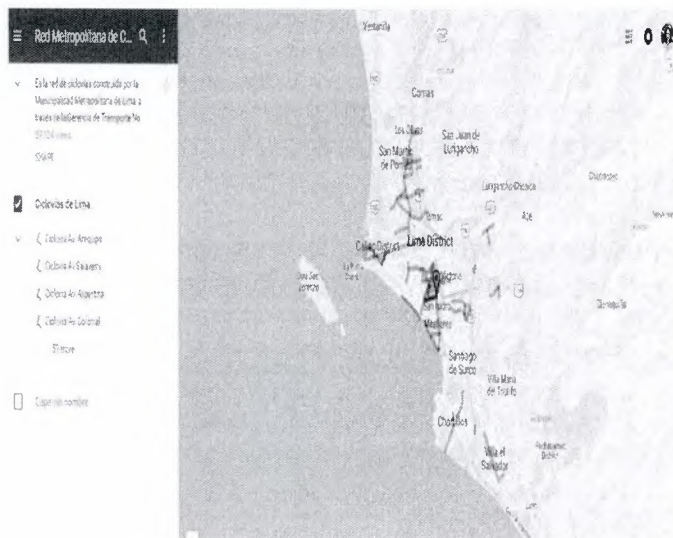
- 1° Rosario: La ciudad argentina es la ciudad latina con el porcentaje más alto de población (5.3%) que usa la bicicleta para transportarse.
- 2° Bogotá: el 5% de la población usa la bicicleta a diario. Se calcula que se hacen más de 611 mil viajes al día sobre dos ruedas.
- 3° Río de Janeiro: el 3.2% de la población es ciclista.
- 4° Buenos Aires: 3% ciclistas.
- 5° Cochabamba: 3% ciclistas
- 6° Santiago de Chile: 3% ciclistas. Se calculan unos 510 mil viajes en bici diarios.
- 7° Florianópolis: 2.8% ciclistas
- 8° Guadalajara: 2.5% ciclistas
- 9° Córdoba: 2.4% de ciclistas
- 10° Mendoza: 2.16% ciclistas
- 11° Montevideo: 2% de ciclistas
- 12° San José: 2% ciclistas
- 13° México DF: 2% ciclistas y 433 mil viajes en bici diarios.
- 14° La Paz: 1.2% ciclistas
- 15° Belo Horizonte: 1.1% ciclistas
- 16° Curitiba: 1% ciclistas
- 17° Concepción: 1% ciclistas
- 18° Sao Paulo: 1% ciclistas.
- 19° Medellín: 0.5% ciclistas
- 20° Lima: Tan solo el 0.3% de los habitantes de Lima utilizan la bicicleta a diario.

Como se aprecia, Lima está en el 5° lugar en cuanto a kilómetros de ciclovías pero en el último en cuanto a porcentaje de la población que hace uso de la bicicleta. **¿Por qué ocurre esto?**

En Lima hay unas 55 rutas de ciclovías repartidas entre los distritos de Chorrillos, Villa el Salvador, Santiago de Surco, Miraflores, San Isidro, La Victoria, Lima Rímac, Callao, San Martín de Porres, Los Olivos y Comas.

Sin embargo, el problema es que no están conectadas entre sí. Una mala planificación hace que estén desarticuladas y no sea un trazado práctico. Esta falta de previsión (como bien se puede apreciar en el mapa) desanima a muchos limeños a utilizar la bicicleta

pues no cuentan con rutas seguras y bien organizadas hacia sus lugares de estudios o trabajo.



Otros indicadores latinos

En cuanto al número de **bicicletas públicas disponibles**, Rio de Janeiro, es la ciudad con el número de bicicletas más alto, con 4 unidades por cada 10 mil habitantes. Le sigue Sao Paulo y México DF con 2 unidades, Guadalajara con 1.9, y Quito con 1.7 bicicletas públicas por cada 10,000 habitantes.

Sobre el número de estacionamientos para bicicletas, Perú no se tiene en cuenta para este estudio, pero somos testigos de los pocos espacios públicos disponibles para estacionar tu bicicleta en la capital peruana.

En Bogotá, el 9% de las estaciones de transporte masivo cuentan con cicloestacionamientos. Le sigue Santiago de Chile con el 8% y un poco más atrás Montevideo (3%) y Guayaquil (1%).



Figura 11. Número de bicicletas públicas disponibles por cada 10,000 habitantes

Fuente: Observatorio BID

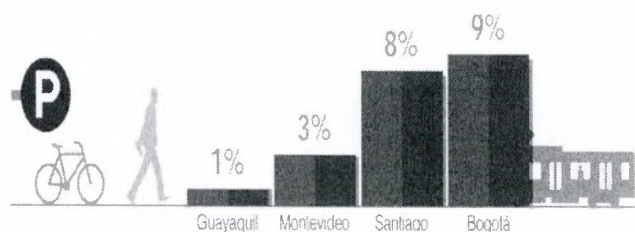


Gráfico 13. Porcentaje de cicloestacionamientos en estaciones de transporte masivo

Fuente: Investigación SIO

Más *TODOAutos.pe*" (la negrita, subrayado y cursiva es nuestra).

En nuestro país, como vemos, las cifras **no son tan alentadoras**, más aún si a ello le sumamos que: (i) menos del 1% de personas usa la bicicleta para ir a trabajar o al centro de estudio¹³; y, (ii) solo el 2% de limeños estaría dispuesto a cambiar su auto por una bicicleta¹⁴; lo cual se agrava si conforme al observatorio ciudadano Lima Como Vamos¹⁵, al pedir a los ciudadanos que indiquen cuál es su modo de viaje principal –lo que implica una priorización entre todos los modos que puede emplear para ir a su centro de trabajo o estudios–, tanto en Lima como en Callao el transporte público sigue siendo el principal modo de viaje. En ambas ciudades, los buses son el modo con mayor número de menciones (37.4% en Lima y 31.1% en Callao), aunque en la Provincia Constitucional el porcentaje de personas que usa combis o cústers es muy cercano al primer lugar, conforme se puede apreciar a continuación:

¿Cómo se moviliza principalmente para ir a su trabajo, oficina o centro de estudio?
Lima Metropolitana y Callao, 2017.

	Transporte colectivo		Transporte individual		Transporte no motorizado	
LIMA	73.4%		16.3%		8.9%	
	Bus	37.4%	Automóvil propio	10.4%	Caminata	8.1%
	Combi o cúster	28.3%	Mototaxi	2.8%	Bicicleta	0.8%
	Metropolitano	2.6%	Motocicleta	1.7%		
	Colectivo	2.2%	Taxi	1.4%		
	Corredores Complementarios	1.6%				
CALLAO	Metro de Lima	1.5%				
	67.5%		18.7%		13.8%	
	Bus	31.1%	Automóvil propio	9.6%	Caminata	12.4%
	Combi o cúster	30.1%	Mototaxi	3.8%	Bicicleta	1.4%
	Colectivo	5.3%	Taxi	2.9%		
	Metropolitano	1.0%	Motocicleta	2.4%		

Base: Total de entrevistados que estudia y/o trabaja fuera de casa

LIMA COMO VAMOS

Nota: Los porcentajes menores a 2.24% se encuentran dentro del margen de error. En Callao, los viajes principales en Metro de Lima y Corredores Complementarios no fueron mencionados como modo principal, lo que no implica que no se den, sino que se encuentran dentro del margen de error.

¹³ Ver en: <https://rpp.pe/lima/actualidad/menos-del-1-de-personas-usa-la-bicicleta-para-ir-a-trabajar-noticia-996854>

¹⁴ Ver en: <https://gestion.pe/tendencias/2-limeños-estaría-dispuesto-cambiar-auto-bicicleta-230747>

¹⁵ Ver en: http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2018/03/EncuestaLimaC%C3%B3moVamos_2017.pdf

Agregando, dicho estudio¹⁶ que, al ahondar en los distintos medios que las personas emplean para ir a su centro de trabajo y/o estudios, además de aquel que ha sido priorizado, se puede ver aquellos que son menos usados o no son considerados como el más importante, pero que impactan en gran medida en los viajes de las personas. Un ejemplo de ello sería la caminata, que se eleva hasta un 60.9% de menciones en Lima y 69.4% en Callao. En ambos casos, además, son las mujeres las que caminan en un mayor porcentaje –en Callao se registra hasta un 84.2%– mientras que el uso del auto privado se da principalmente por hombres.

Señalándose también, entre otros datos¹⁷, que el uso de mototaxis, llega a 13.3% en Lima y 11% en Callao, revelándose como un medio clave para articular los viajes, sobre todo en el nivel socioeconómico D/E y en Lima Este.

En un día regular, desde que sale de su casa, ¿cuáles son los modos de viaje que usa en su recorrido a su trabajo, oficina o centro de estudios?

	Transporte colectivo		Transporte individual		Transporte no motorizado	
LIMA	Bus	42.4%	Automóvil propio	11.3%	Caminata	60.9%
	Combi o cúster	38.0%	Mototaxi	13.3%	Bicicleta	1.5%
	Metropolitano	6.1%	Motocicleta	2.2%		
	Colectivo	8.1%	Taxi	6.0%		
	Corredores Complementarios	2.9%				
	Metro de Lima	4.1%				
CALLAO	Bus	39.7%	Automóvil propio	10.5%	Caminata	69.4%
	Combi o cúster	48.8%	Mototaxi	11.0%	Bicicleta	1.9%
	Colectivo	14.8%	Taxi	7.2%		
	Metropolitano	4.8%	Motocicleta	2.9%		
	Corredores Complementarios	4.3%				
	Metro de Lima	1.4%				

Base: Total de entrevistados que estudia y/o trabaja fuera de casa

LIMA CÓMO VAMOS

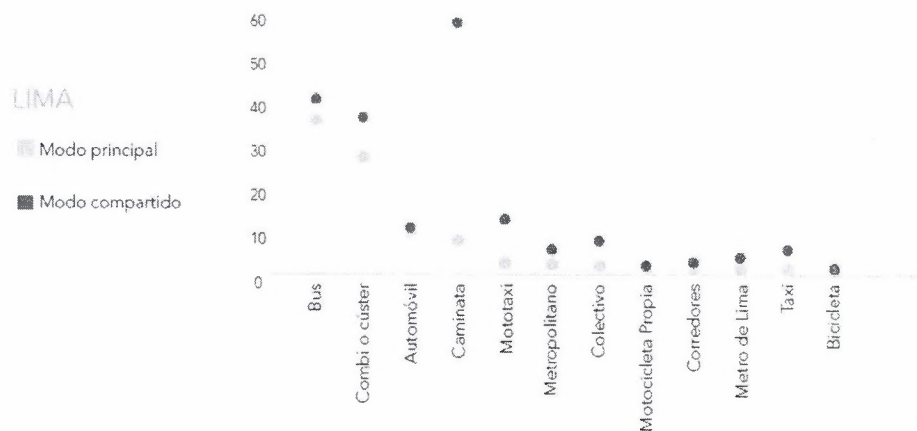
Finalmente, dicha asociación¹⁸ manifiesta que al comparar las cifras de aquellos modos indicados como modo principal con las cifras obtenidas en un viaje intermodal, se pueden identificar también aquellos modos que son usados principalmente como único modo, pues la variación entre los porcentajes es pequeña –como ocurre en los casos del auto privado, la motocicleta y la bicicleta– y los que tienen gran intercambio, como los modos de transporte público y la caminata.

¹⁶ Ver en: http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2018/03/EncuestaLimaC%C3%B3moVamos_2017.pdf

¹⁷ Ver en: http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2018/03/EncuestaLimaC%C3%B3moVamos_2017.pdf

¹⁸ Ver en: http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2018/03/EncuestaLimaC%C3%B3moVamos_2017.pdf

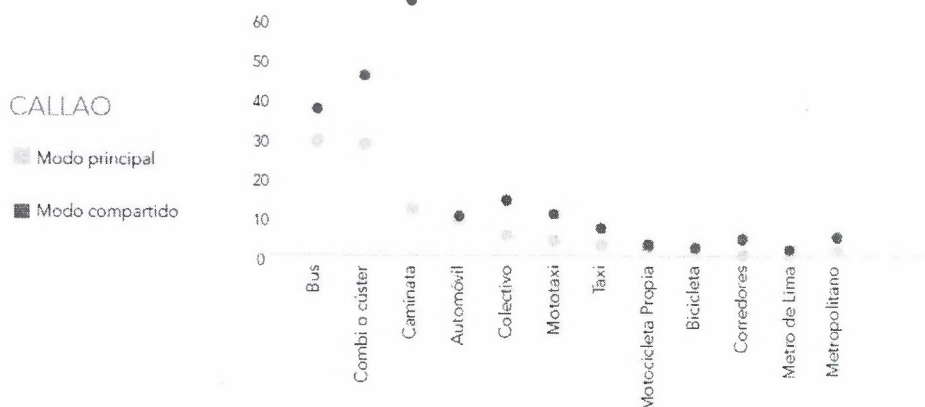
Modo principal vs. intermodalidad en viajes por trabajo y/o estudio. Lima Metropolitana, 2017.



Base: Total de entrevistados que estudia y/o trabaja fuera de casa

LIMA CÓMO VAMOS

Modo principal vs. intermodalidad en viajes por trabajo y/o estudio. Callao, 2017.



Base: Total de entrevistados que estudia y/o trabaja fuera de casa

LIMA CÓMO VAMOS

No obstante ello, las municipalidades de San Borja, San Isidro, Miraflores, Surco, Surquillo y Villa El Salvador, han adelantado esfuerzos para generar espacios y poder desarrollar un transporte sostenible a través del uso de la bicicleta. Para ello han desarrollado **programas de ciclovías recreativas y otros proyectos** que se enfocan en crear segmentos de ciclovías para desincentivar el uso del automóvil durante el recorrido de viajes cortos; con la finalidad de crear verdaderos espacios amplios, seguros y continuos que garantizan un tráfico fluido mediante el uso de la bicicleta, y con una infraestructura construida específicamente para tal fin¹⁹.

¹⁹ Ver en: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/620751/Tesis%20final%202025-05-2016.pdf?sequence=11&isAllowed=y>

Esto sabiendo que el uso de la bicicleta implica²⁰:

- Eficiencia Energética, de acuerdo al estudio de Worldwatch Institute²¹, una bicicleta consume 50 veces menos energía que un vehículo automotor;
- Economía, según la Organización Mundial de la Salud-OMS²², favorecer el uso de la bicicleta en el resto de capitales europeas imitando el modelo de Copenhague o Ámsterdam, permitiría crear al menos 76,000 puestos de trabajo;
- Promueve la equidad y la seguridad pública en las calles, ya que permite hacer un mejor uso del espacio vial, pues una bicicleta en circulación requiere únicamente 3m², mientras que un auto requiere 60m²²³;
- Salud, de acuerdo a la OMS, asegura que, con el uso de la bicicleta, los ciudadanos tendrían un mejor estado de salud derivado de una mayor actividad física, menor riesgo de accidentes de tráfico y una menor exposición al ruido y a una mala calidad del aire; y,
- Sociedad y el medio ambiente, ya que en ciudades cada vez más saturadas con vehículos a motor, se hace necesario el uso de un medio respetuoso que no emita gases ni ruidos ni despilfarre energía y combustible.

Así como ayuda a combatir algunos de estos problemas de salud que son muy graves²⁴:

- Depresión y estrés, producto de la soledad y las rutinas nocivas;
- Obesidad y sedentarismo (a toda edad);
- Alta incidencia de enfermedades cardiovasculares;
- Debilitamiento de las relaciones familiares y vecinales; y,
- Problemas de personalidad y convivencia en la niñez (muchas horas frente al televisor, el computador o los videojuegos).

Debiéndose tener en cuenta, además, que muchos ciudadanos y/o ciudadanas pueden prevenir estos males y mejorar su salud con actividad física moderada si es realizada por un buen número de horas. Para ello necesitan un espacio amplio y disponible

²⁰ Ver en: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/620751/Tesis%20final%202025-05-2016.pdf?sequence=11&isAllowed=y>

²¹ Cities Turning To Bicycles To Cut Costs, Pollution, And Crime, by Gary Gardner, versión digital del 12:00 Agosto 26, 1998-Worldwatch Institute, es una organización no gubernamental que investiga el impacto de las acciones del hombre sobre el medio ambiente y sobre la vida con rigurosidad científica

²² Mediante el estudio titulado "Desbloqueando Nuevas Oportunidades"

²³ Ver en: <http://www.acervoyucatan.com/contenidos/ciclociudadestomo1.pdf>

²⁴ Ver en: https://www.paho.org/per/index.php?option=com_content&view=article&id=2564:cicloviarias-recreativas-combaten-epidemia-inactividad-fisica&Itemid=900

durante un tiempo prolongado. Por esto las ciclovías recreativas en este aspecto tienen mayor alcance que un espacio deportivo (o recreativo) para actividades físicas intensas propias de deportistas, un sector menos numeroso de la ciudadanía²⁵.

Lo cual resulta siendo, a la larga, un cambio de paradigma de movilidad; requiriéndose, para ello, abordar los diversos frentes, tales como los aspectos meramente físicos, y los aspectos psicológicos de la población. Entendiendo que las acciones para fomentar el cambio se resumen en²⁶:

- Modificar el entorno urbano y hacerlo más amigable para la bicicleta, con el fin de que se convierta en una alternativa viable, cómoda y segura;
- Restringir los volúmenes y las velocidades de los vehículos automotores con el fin de aumentar la seguridad vial, fomentar una sana convivencia entre el transporte motorizado y no motorizado y hacer más atractivo el uso de la bicicleta comparada con el auto; y,
- Fomentar una cultura del uso de la bicicleta, a través de una planeación ciclo-incluyente, cuyo concepto está enfocado hacia la exigencia de una planeación ciclista que esté integrada en la corriente principal de planeación urbana y del transporte.

A continuación, veremos la red de ciclovías existentes solo en Lima Metropolitana²⁷:

CUADRO N° 01
RED DE CICLOVÍAS EXISTENTES EN LIMA

No	Nombre	Tipo de Ciclovía	Desde	Hasta	Long. (Km.)	Característica	Distrito
1	Ciclovía Av. Arequipa	Unidireccional/ Bidireccional	Av. 28 de Julio	Av. José Pardo	6.00	Segregada Berma Central (Sumergido/Peraltado)	Miraflores
2	Ciclovía Av. Salaverry	Bidireccional	Av. 28 de Julio	Av. Del Ejército	4.80	Segregada Berma Central (Sumergido/Peraltado)	Jesús María, Lince y San Isidro
3	Ciclovía Av. Argentina	Unidireccional	Jr. Cárcamo	Calle Monsefú	1.05	Segregada Lateral (Sumergido/Peraltado)	Cercado de Lima
4	Ciclovía Av. Colonial	Unidireccional	Av. Guardia Chalaca	Plaza Dos de Mayo	9.25	Segregada Lateral (Sumergido/Peraltado)	Callo, Bellavista Cercado
5	Ciclovía Guardia Chalaca	Bidireccional	Av. Argentina	Óvalo Saloom	1.55	Segregada Lateral (Sardinell Sumergido)	Callo, Bellavista
6	Ciclovía Av. Universitaria	Unidireccional	Av. Metropolitana	Av. Colonial	10.30	Segregada Lateral (Sardinell Peraltado)	Los Olivos, San Martín
7	Ciclovía Jr. Francisco Lazo	Bidireccional	Jr. Las Heras	Jr. Bartolomé Herrera	0.54	Segregada Lateral (Tachas, Pinturas)	Lince

²⁵ Ver en: https://www.paho.org/per/index.php?option=com_content&view=article&id=2564:ciclovias-recreativas-combaten-epidemia-inactividad-fisica&Itemid=900

²⁶ Ver en: <http://www.acervoyucatan.com/contenidos/ciclociudadestomo1.pdf>

²⁷ Ver en: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/620751/Tesis%20final%202025-05-2016.pdf?sequence=11&isAllowed=y>



No	Nombre	Tipo de Ciclovía	Desde	Hasta	Long. (Km.)	Característica	Distrito
8	Ciclovía Av. Alameda Sur	Bidireccional	Av. Huaylas	La Playa	2.76	Biciacera (Pintura)	Chorrillos
9	Ciclovía Av. Huarochiri	Bidireccional	Carretera Central (Nicolás Aylón)	Av. Huancara y (Metropolitana)	1.25	Segregada Bema Central (Sardine I Peraltado)	Santa Anita
10	Ciclovía Av. Huancaray (Av. Metropolitana)	Bidireccional	Av. Colectora	Av. Separador Industrial	2.10	Segregada Bema Central (Sardine I Peraltado)	Santa Anita
11	Ciclovía Av. Morales Duarez	Bidireccional	Fernando del Castillo	Av. Faucett	1.95	Segregada Lateral (Sardine I Peraltado)	Callao
12	Ciclovía Raúl Ferrero	Bidireccional	Av. Los Fresnos	Av. Rinconada Baja	1.58	Segregada Bema Central (Sardine I Peraltado)	La Molina
13	Ciclovía Av. Mariano Cornejo	Unidireccional	Av. Universitaria	Av. Colombia	2.10	Ciclo camil (Tachas, Pintura)	Pueblo Libre
14	Ciclovía Av. Colombia	Bidireccional	Av. Paseo de los Andes	Av. Brasil	1.15	Segregada Lateral (Tráfico Calmado)	Pueblo Libre
15	Ciclovía Av. Universitaria/ Sur	Bidireccional	Calle Santa Teodosia	Av. La Marina	2.10	Segregada Bema Central (Sardine I Peraltado)	Pueblo Libre, San Miguel
16	Ciclovía Av. Del Río/ Ugarteche	Bidireccional	Av. Ugarteche	Av. Colombia	1.10	Tráfico Calmado	Pueblo Libre
17	Ciclovía Av. Mello Franco/Garzón- Av. Canterac/Marquez	Unidireccional	Intersección Av. Mello Franco/Garzón- Av. Canterac/Marquez	Márquez/ Mello Franco	1.64	Asfalto (Tachones)	Jesús María
18	Ciclovía Av. José Leal	Bidireccional	Av. Prescott	Av. Arenales	1.38	Asfalto (Tachones)	Lince
19	Ciclovía Av. Gral. Trinidad Morán	Bidireccional	Av. Arequipa	Av. Nicaragua (Av. Alberto Alexander)	1.42	Segregada Lateral (Tachas/Pinturas)	Lince
20	Ciclovía Malecón de Miraflores	Bidireccional	Estadio "Manuel Bonilla"	Malecón Armendariz	4.95	Biciacera (Pintura)	Miraflores
21	Ciclovía José Pardo	Bidireccional	Av. Arequipa	Malecón Cisneros	1.55	Biciacera (Pintura)	Miraflores
22	Ciclovía Costa Verde	Bidireccional	Bajada Bertoloto	Bajada de Malecón	3.50	Segregada Lateral (Sardineles Peraltados)	San Miguel/ Magdalena
23	Ciclovía Av. Militar	Unidireccional/ Bidireccional	Jr. Tomás Guido	Emilio Franco	0.83	Segregada Lateral (Tachas/ Pintura)	Lince



No	Nombre	Tipo de Ciclovía	Desde	Hasta	Long. (Km.)	Característica	Distrito
24	Ciclovía Prolongación Bartolomé Herrera	Bidireccional	Jr. Francisco Lazo	Av. Paseo de La República	0.30	Segregada Lateral (Tachas/ Pintura)	Lince
25	Ciclovía Jr. Bartolomé Herrera- Belisario Flores	Bidireccional	Jr. Francisco Lazo	Jr. Pachacútec	1.68	Segregada Lateral (Tachas/ Pintura)	Lince
26	Ciclovía Av. Marátegui	Bidireccional	Av. Salaverry	Av. Brasil	2.10	Segregada Lateral (Tachas/ Pintura)	Jesús María
27	Ciclovía Tomás Valle	Bidireccional	Av. Túpac Amaru	Av. Faucett	6.10	Segregada Berma Central (Sardinel Peraltado)	San Martín/ Los Olivos
28	Ciclovía Av. Rinconada Baja	Bidireccional	Av. Raúl Ferrero	Club Rinconada	1.00	Segregada Berma Central (Sardinel Peraltado)	La Molina
29	Ciclovía Av. Las Américas	Unidireccional	Av. Nicolás Arriola	Av. Parinacochas	0.90	Ciclobanda	La Victoria
30	Ciclovía Los Corales/ Los Diamantes	Unidireccional	Av. Las Américas	Av. Las Américas	0.90	Ciclobanda	La Victoria
31	Ciclovía Av. Carlos Izaguirre	Bidireccional	Av. Túpac Amaru	Av. Alfredo Mendiola	1.10	Segregada Central (Sardinel)	Los Olivos
32	Ciclovía Av. Huaylas	Bidireccional	Alameda Sur	Guardia Civil	0.66	Segregada Lateral (Sardinel Peraltado)	Chorrillos
33	Ciclovía Sáenz Peña	Bidireccional	Av. Guardia Chalaca	Calle Adolfo King	2.30	Segregada Lateral (Tachas/ Pintura)	Callao
34	Ciclovía Av. Santa Rosa	Bidireccional	Av. Guardia Chalaca	Calle Boneimaishon	1.00	Segregada Lateral (Tachas/ Pintura)	Bellavista/ Callao
35	Ciclovía Guardia Chalaca	Bidireccional	Av. Santa Rosa	Av. Sáenz Peña	1.12	Segregada Lateral (Tachas/ Pintura)	Callao
36	Ciclovía República de Panamá	Unidireccional	Av. Guardia Chalaca	Av. República de Panamá	0.38	Segregada Lateral (Tachas/ Pintura)	Callao
37	Ciclovía Av. Pastor Sevilla/ 200 Millas	Bidireccional	Hospital de la Solidaridad	Parque Zonal Huasca	6.10	Segregada Berma Central (Sardinel Sumergido)	Villa El Salvador
38	Ciclovía Av. Los Alisos	Bidireccional	Av. Túpac Amaru	Av. Huandoy	2.96	Segregada Berma Central (Sardinel Sumergido)	Los Olivos

No	Nombre	Tipo de Ciclovía	Desde	Hasta	Long. (Km.)	Característica	Distrito
39	Ciclovía Angélica Gamarra	Bidireccional	Av. Tomás Valle	Av. Universitaria	1.00	Segregada Berma Central (Sardinel Sumergido)	Los Olivos
40	Ciclovía Av. Granda/ Av. Habich	Bidireccional	Av. Túpac Amaru	Av. Dominicos	4.75	Segregada Berma Central (Sardinel Sumergido)	San Martín de Porres
41	Ciclovía Av. A. Mayolo/ Av. Las Palmeras	Unidireccional	Av. Universitaria	Av. Naranjal	3.22	Segregada Lateral (Tachas/ Pintura)	Los Olivos
42	Ciclovía Campo de Marte	Bidireccional	Av. La Peruanidad	Jr. Nazca	2.10	Biciacera	Jesús María
43	Ciclovía Parque de la Muralla	Bidireccional	Jr. Amazonas	Puente Ricardo Palma	0.30	Segregada (Sardinel Sumergido)	Cercado de Lima
44	Ciclovía Parque Los Anillos	Bidireccional	Av. Separador Industrial	Av. Separador Industrial	0.55	Segregada (Sardinel Sumergido)	Santa Anita
45	Ciclovía Circuito Pentagonito	Bidireccional	Av. San Borja Sur	Av. Paseo del Bosque	4.10	Segregada Lateral (Tachas)	San Borja
46	Ciclovía los Recuerdos/ Esmeralda	Bidireccional	Av. Buena Vista	Av. Del Pilar	1.45	Segregada Lateral (Tachas)	San Borja
47	Av. San Borja Norte	Bidireccional	Jardín Paseo del Bosque	Jr. Fray Luis de León	2.49	Segregada Lateral (Tachas)	San Borja
48	Av. San Borja Sur	Bidireccional	Jardín Paseo del Bosque	Jr. Fray Luis de León	2.66	Segregada Lateral (Tachas)	San Borja
49	Ciclovía Velasco Astete / Bielovucic/ Esmeralda	Bidireccional	Av. Buena Vista	Av. Del Pilar	1.45	Segregada Lateral (Tachas)	San Borja
50	Av. Joaquín Madrid / Jardín Paseo del Bosque/ Sicilia	Bidireccional	Av. Aviación	Av. Del Pilar	1.81	Segregada Lateral (Tachas)	San Borja
51	Ciclovía Paseo del Bosque /Velasco Astete/ San Borja Norte	Bidireccional	Jr. 9	Av. De las Artes Norte	2.47	Segregada Lateral (Tachas)	San Borja
52	Ciclovía Arquitecto Enrique Seoane	Unidireccional	Av. Malachowsky	Paul Linder	0.38	Segregada (Pintura)	San Borja
53	Ciclovía Emilio Harth Terre	Unidireccional	Av. Malachowsky	Av. Angamos Este	0.32	Segregada (Pintura)	San Borja
54	Ciclovía Malachowsky	Unidireccional	Calle Emilio Harth Terre	Av. Angamos Este	0.47	Segregada (Pintura)	San Borja
55	Ciclovía Aviación	Unidireccional	Av. Angamos	Paul Linder	0.35	Segregada (Pintura)	San Borja

No	Nombre	Tipo de Ciclovía	Desde	Hasta	Long. (Km.)	Característica	Distrito
			Este				
56	Ciclovía Paul Linder	Unidireccional	Av. Aviación	Jr. Eduardo Ordoñez	0.52	Segregada (Pintura)	San Borja
57	Ciclovía Eduardo Ordoñez	Unidireccional	Av. Paul Linder	Jr. Eduardo Ordoñez	0.52	Segregada (Pintura)	San Borja
58	Ciclovía Alberto Barajas	Unidireccional	Francesco Redi	Jr. Prieto Marchand	0.13	Segregada (Pintura)	San Borja
59	Ciclovía Prieto Marchand	Unidireccional	Alberto Barajas	Av. San Borja Sur	0.33	Segregada (Pintura)	San Borja
60	Ciclovía Johannes Brahms/Liszt/Greco/Rousseau	Unidireccional	Av. San Luis	Av. San Borja Norte	1.23	Segregada (Pintura)	San Borja
61	Ciclovía Bronsino/Dominguez	Unidireccional	Av. Boulevard de Surco	Av. San Borja Norte	1.49	Segregada Lateral(Tachas)	San Borja
62	Ciclovía Berta Morisot/Bernini	Unidireccional	Av. San Borja Norte	Av. San Borja Norte	1.65	Segregada Lateral(Tachas)	San Borja
63	Ciclovía Prolongación Guardia Chalaca	Bidireccional	Óvalo Giribaldi	Puerto	0.20	Segregada Lateral(Tachas/Pintura)	Callao
64	Ciclovía Jr. Nicaragua	Bidireccional	Jr. Trinidad Morán	Av. Salaverry	0.75	Segregada Lateral(Tachas/Pintura)	Lince
65	Ciclovía Jr. Pachacútec	Bidireccional	Jr. Belisario Flores	Jr. Cayetano Heredia	0.31	Segregada Lateral(Tráfico Calmado)	Lince
66	Ciclovía Guardia Civil	Bidireccional	Av. Guardia Civil	Av. Huaylas	3.40	Segregada Lateral(Sardinela Sumergido)	Chorrillos-Surco
67	Ciclovía Las Gaviotas	Bidireccional	Av. Guardia Civil	Las Gaviotas	0.31	Segregada Lateral(Sardinela Sumergido)	Chorrillos
68	Ciclovía Prolongación Av. Pedro Miota	Unidireccional	Ciclovía M. de la Torre	Av. 1ero de Mayo	0.40	Segregada Lateral(Sardinela Peraltado)	Villa El Salvador
69	Ciclovía Av. Larco	Bidireccional	Jr. José Pardo	Malecón de la Reserva	1.37		Miraflores
70	Ciclovía Av. 2 de Mayo	Jr. Arequipa	Jr. Arequipa	Calle Los Castaños	1.88		San Isidro
TOTAL					137.81		

Fuente: Municipalidad Metropolitana de Lima (Gerencia de Transporte No Motorizado-Ciclo Lima- 2016). Elaboración Propia

Como se puede ver, entre Lima y Callao al año 2018, se contaría con más de 180 km de ciclovías, las cuales, lamentablemente, no están interconectadas entre sí (es decir, no responden a un sistema jerarquizado e integrado), presentando, además, los siguientes inconvenientes²⁸²⁹:

- Ausencia de Sistema o Plan de Acción Estratégico;
- Falta de Facilidades Complementarias (interconexiones modales);
- Seguridad; y,
- Mantenimiento y/o rehabilitación.

Siendo esta situación recogida por el Diario "Correo", en su publicación del 18 de abril del presente año, de acuerdo al siguiente detalle:

*"Mapa de ciclovías: **Conoce las rutas que existen en Lima para ir en bicicleta***

A pesar que existe una ordenanza municipal que indica que las empresas deben contar con estacionamiento para bicicletas, solo el 5% cumple esta normativa.

Por motivo del Día Mundial de la Bicicleta, damos a conocer las rutas para poder transportarse de manera más fácil en este transporte que cada vez más, tiene más adeptos.

Actualmente Lima cuenta con 55 ciclovías desconectadas a lo largo de 14 distritos de Lima. El 47,1% de la población demora en trasladarse a su trabajo entre 31 minutos y una hora y media, según la encuesta 'Lima Cómo Vamos'. Además del tráfico, la contaminación vehicular preocupa a 7 de cada 10 ciudadanos de Lima y El Callao.

"Es lamentable que en una ciudad como Lima donde el 80% de los ciclistas encuestados estaría dispuesto a movilizarse en bicicleta para ir a trabajar o estudiar no pueda por falta de ciclovías. Con esta iniciativa se busca que Lima sea una ciudad más sostenible, lejos del tráfico y la contaminación que daña la calidad de vida de los ciudadanos", explica Mariela Cánepa, directora de Cambio Climático de WWF-Perú.

Estacionamiento para bicicletas

A pesar que existe una ordenanza municipal 612-2004 que indica que entidades públicas o privadas, cuenten con estacionamiento para bicicletas, solo el 5% cumple esta normativa. Y como si fuera poco, estas no son respetadas.

Mapa de ciclovías

A pesar que estas ciclovías no estén conectados con otros distritos, cabe mencionar que algunas solo cuentan con áreas construidas y segregados laterales. Así como sardineles y otros más peligrosos, solo están marcados con pintura.

(...)" (la negrita, subrayado y cursiva es nuestra).

²⁸ Ver en: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/620751/Tesis%20final%202025-05-2016.pdf?sequence=11&isAllowed=y>
²⁹ Ver en: <http://camp.ucss.edu.pe/blog/ciclovias-lima-problematika-tareas/>

Lo cual nos reconfirma que hay mucho por hacer, para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante³⁰:

- Incentivar la movilidad urbana más amable con el medio ambiente y socialmente equitativa, priorizando caminar, la bicicleta y el transporte colectivo, por sobre el automóvil;
- El espacio urbano es de todos, y es obligación del gobierno y los ciudadanos, garantizar la protección de los más vulnerables;
- Caminar y andar en bici van íntimamente relacionados y exigen para su promoción, espacios públicos de calidad;
- La ciudad del futuro necesita una visión integral, pensada para la gente y su convivencia, y no solo un conjunto de obras aisladas e improvisadas;
- La bicicleta es un vehículo, el más compatible con la Ciudad, y su principal espacio de convivencia e interacción es la calle;
- El excesivo consumo de energía y las altas velocidades generan inequidad en la Ciudad y obstaculizan la promoción de la movilidad sustentable;
- Es preciso establecer leyes que se cumplan, haciendo efectivos los derechos de todos los usuarios de la vía pública, por el bien de la convivencia en la Ciudad;
- Los ciudadanos tenemos derecho a información en cantidad y calidad suficiente, para decidir y construir una ciudad mejor;
- La Ciudad la hacemos todos sus habitantes; sin la colaboración efectiva entre ciudadanos, iniciativa privada y gobierno, la Ciudad no tiene futuro; y,
- Para promover una Ciudad más humana, se requiere una función pública decidida y ciudadanos más conscientes.

En concordancia con la publicación del Diario "El Comercio" de fecha 27 de noviembre de 2017, que al preguntarse **¿Qué impide que limeños vayan a trabajar o a estudiar en bicicleta?**, reseña lo siguiente³¹:

"(...)

Encuesta de Ipsos Perú muestra que el 80% de limeños está dispuesto a movilizarse en bicicletas. En Lima hay 180 kilómetros de ciclovías pero desarticulada.

³⁰ Ver en: http://bicitekas.org/wp-content/uploads/2013/07/Bicitekas_Propuesta_al_GDF.pdf

³¹ Ver en: <https://elcomercio.pe/lima/transporte/impide-limenos-vayan-estudiar-bicicleta-noticia-476973>

Los medios de transporte alternativos al auto, como la bicicleta, cobran fuerza en Lima. Pero esta predisposición a viajar sobre dos ruedas se encuentra limitada por la escasa infraestructura vial para este medio de transporte.

Según la última encuesta de Ipsos Perú para El Comercio, realizada a inicios de noviembre, el 80% iría a trabajar o estudiar en bicicleta si existieran ciclovías adecuadas y viviera cerca de su centro de labores o estudio.

Del total de participantes en el estudio, aplicado en 30 distritos de Lima y Callao, el 67% asegura que no hay vías exclusivas para este medio de transporte cerca de su casa. En cambio, solo el 15% dijo que tiene una ciclovía a una distancia de una a cinco cuadras de su vivienda.

Hay varios **motivos** por los cuales, según la encuesta, los limeños no pueden ir a trabajar o estudiar en bicicleta. La razón más frecuente es el peligro que correrían los encuestados a ser atropellados. Esto fue contestado por el 50% de participantes. El 22% dijo que no se trasladaría en bicicleta por la posibilidad de llegar muy cansado, otro 22% no lo haría por temor a ser asaltado. El 21% no optaría por este medio de transporte porque no hay dónde dejar el vehículo; y un 20% afirma que no lo haría porque llegaría a su destino transpirando.

—Red desarticulada—

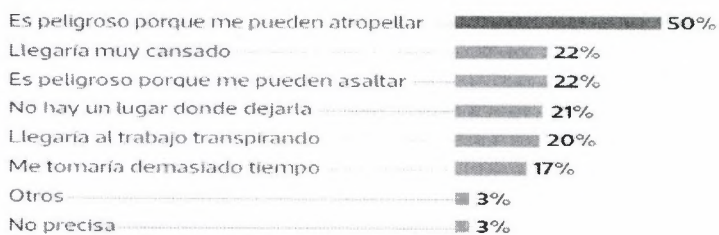
En la capital hay más de 50 accesos habilitados para bicicletas a lo largo de 14 distritos. Pero muy pocos de estos 180 kilómetros de vías han sido construidos de manera articulada.

Octavio Zegarra, presidente del colectivo CicloAxiom, considera que la Municipalidad de Lima es la responsable de impulsar la integración de todos estos circuitos. "Las grandes inversiones metropolitanas en materia vial no están bien dirigidas para quienes las necesitan. La función de una ciclovía es establecer un espacio seguro para el ciclista. No solo se trata de pintar una franja de la pista, sino segregarla de los autos, y también mantenerla y no dejarla abandonada", dice.

Según CicloAxiom, para integrar las ciclovías de Lima sería necesario construir unos 300 kilómetros más. De lograrse, 10% de los trayectos hacia el trabajo y el centro de estudios se realizaría en bicicleta.

Percepciones sobre el uso de la bicicleta

¿Qué dificultades crees que podrías tener en caso vayas a tu trabajo o lugar de estudio en bicicleta?



*Pregunta de respuesta múltiple

(Información: Encuesta Ipsos Perú)

Las consecuencias de la congestión

¿Cuáles son los impactos de la congestión en la vida de las personas? Según una investigación de El Comercio publicada en junio de este año, en base a datos de la Sunat, Waze e INEI, 900 mil limeños (el 15,7% de la población económicamente activa) permanecen en un medio de transporte público, solo en el tramo de ida, entre una y dos horas para llegar a su trabajo.

Los vehículos privados también pierden tiempo en el tráfico. Este Diario, en setiembre del 2016, recorrió ocho rutas de Lima en diferentes medios de transporte para comprobar cuál era más rápido. Se constató que, en ocasiones, viajar a pie o en bicicleta es más veloz que en automóvil.

Por ejemplo, el recorrido de dos kilómetros en el jirón Alonso de Molina, en Surco, demandó 19 minutos en vehículo motorizado y 22 minutos caminando". (la negrita, subrayado y cursiva es nuestra).

Es en este sentido, que la presente propuesta de ley plantea, como producto de diversas reuniones con representantes y/o funcionarios del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte No Motorizado de la Municipalidad Metropolitana de Lima, así como con otras instituciones vinculadas a la materia, lo siguiente:

- El objeto de la presente Ley es fortalecer el uso de la bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte sostenible, autónomo, seguro, popular, inclusivo, ecológico, económico, saludable y no contaminante, a efectos de implementar un sistema público de bicicletas, con principios, requerimientos y objetivos que fortalezcan la seguridad vial, reduzcan la congestión vehicular y contribuyan a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero; que no solo garanticen la plena participación de la ciudadanía en todas las etapas de este proceso sino también mejore la salud, la economía y el bienestar físico y/o psíquico de nuestra población; en concordancia con la Constitución Política del Estado, la Resolución N° 72/272 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la Ley N° 29593, Ley que declara interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte sostenible, y la normatividad vigente.
- Luego, se establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como ente rector, en coordinación con los gobiernos regionales, provinciales, distritales y las organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la materia, elabora e implementa el Sistema Público de Bicicletas, con cargo al presupuesto institucional

de dicho sector, sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

- Agregándose, que el Sistema Público de Bicicletas comprende los siguientes objetivos y/o lineamientos:
 - El Estado incorpora como política nacional el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, autónomo, intermodal, seguro, popular, inclusivo, ecológico, económico, saludable y no contaminante.
 - El Estado asegura la gestión integrada, inclusiva, participativa y multisectorial para implementar y fortalecer las diferentes acciones en favor del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante, así como de los ciclistas y ciudadanía en general.
 - El Estado promueve la participación de la empresa privada en proyectos de infraestructura y circulación vial, con especial énfasis a la destinada para la recreación y/o deporte, que asegure espacios para el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante.
 - El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con las organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la materia, promueve y difunde políticas públicas de movilidad urbana, de diseño y ejecución de obras de infraestructura y circulación vial, con especial énfasis a la destinada para la recreación y/o deporte, de facilitación del transporte intermodal, de rehabilitación y mantenimiento de ciclovías, de construcción de estacionamientos para bicicletas cerca de o en las estaciones de transporte público masivo, así como de monitoreo y seguimiento en tiempo real, y difusión de avances, a favor del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante.
 - El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Vivienda, Construcción y



Saneamiento, promueve y difunde políticas públicas de planificación urbana y rural u ordenamiento territorial a favor del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante.

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con los gobiernos regionales, provinciales y distritales, garantiza, en un plazo no mayor de tres (03) años, la adecuación progresiva de la infraestructura urbana y rural y de transporte existente, para facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante; debiendo presupuestarse los recursos necesarios para su ejecución al momento de formular sus planes e inversiones multianuales.
- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con los gobiernos regionales, provinciales y distritales, garantiza la habilitación de espacios y estructuras seguras para el traslado o transbordo de bicicletas, mediante la instalación y uso de portabicicletas u otros, en todos los medios de transporte público masivo del país.
- El Ministerio de Educación garantiza el acceso a las aulas a los estudiantes de las zonas rurales alejadas y de escasos recursos a través del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante; así como incorpora en el currículo nacional el curso de movilidad sostenible, ciclismo urbano y seguridad vial; además, de implementar campañas de concientización y sensibilización destinadas a la sociedad, respecto a la necesidad de proteger a los ciclistas y a la observancia irrestricta de las normas de tránsito vigentes.
- El Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las empresas, promueve beneficios y facilidades para los trabajadores del sector público y privado que utilicen como medio de transporte la bicicleta para acudir a sus centros de labores.



- Los gobiernos regionales, provinciales y distritales incorporan el uso de la bicicleta en las acciones de movilidad urbana, de planificación urbana y rural, de ordenamiento territorial, de diseño y ejecución de obras de infraestructura y circulación vial, con especial énfasis a la destinada para la recreación y/o deporte, de facilitación del transporte intermodal, de rehabilitación y mantenimiento de ciclovías, de construcción de estacionamientos para bicicletas cerca de o en las estaciones de transporte público masivo, así como de monitoreo y seguimiento en tiempo real, de difusión de avances, y de señalización y semaforización de vías, puntos de referencia y de guía, según sus competencias.
- Los gobiernos regionales, provinciales y distritales están autorizados a utilizar el mecanismo de obras por impuestos, regulado por la Ley N° 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado, así como las asociaciones públicas-privadas, prevista en el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, a efectos de garantizar, en un plazo no mayor de tres (03) años, la adecuación progresiva de la infraestructura urbana y rural y de transporte existente, para facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante.
- Los gobiernos regionales, provinciales y distritales, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la materia, implementan un sistema de préstamo y/o alquiler de bicicletas, debiendo ser gratuito para la intermodalidad a los sistemas de transporte masivo, así como en zonas rurales o de pobreza y pobreza extrema, a efectos de incentivar el uso de la bicicleta entre nuestra población, sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

- Las instituciones educativas de nivel básico y superior, públicas y/o privadas, en coordinación con las organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la materia, promueven y difunden jornadas de sensibilización y/o capacitación en educación vial con la finalidad de que el alumnado conozca sobre el uso adecuado de las normas de tránsito aplicables al momento de conducir una bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante.
- Las entidades públicas y/o privadas adecúan sus espacios para estacionamiento de bicicletas, en una proporción de hasta el diez por ciento (10%) del área que destinan a los vehículos automotores, haciéndolo un servicio justo, accesible y equitativo en favor de los ciclistas; siendo las municipalidades provinciales y distritales las encargadas de velar por el cumplimiento de esta norma en las nuevas construcciones, bajo sanción administrativa (como en Colombia).
- Otros que determine el reglamento.

El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente artículo acarrea, para las autoridades y/o funcionarios públicos responsables, las sanciones administrativas, civiles o penales a que hubiera lugar.

- Por otro lado, esta propuesta garantiza el derecho de toda persona a la movilidad, a través del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante, en las vías públicas del territorio nacional con apego a las normas de tránsito y circulación vial vigentes.
- Respecto al ámbito de aplicación de la norma, tenemos que ésta comprende a todas las entidades del sector público nacional, regional y local que ejercen prerrogativas, atribuciones y funciones sobre la gestión y promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante; así como a las personas naturales o jurídicas, públicas y/o privadas, que

intervengan en dicha gestión o se movilicen en bicicleta, en cualquier parte del territorio nacional.

- Asimismo, para efectos de la presente Ley, los principios aplicables son:
 - Principio de Accesibilidad: Garantiza el acceso de las personas a acceder a medios de transporte alternativos, seguros, económicos y no contaminantes en las vías de tránsito a nivel nacional, regional, provincial y distrital.
 - Principio de Inclusión Social: Todas las personas tienen el derecho a la participación directa no solo para acceder a la movilidad intermodal sino también en la toma de decisiones que benefician y mejoren el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante.
 - Principio de Seguridad: Garantiza la seguridad de los ciclistas en las ciclovías y vías en general, mediante mecanismos de fiscalización y control a fin de que se respeten todas las formas de transporte, así como los derechos del peatón y población, que permita la generación de exigencias mínimas que conviertan a la bicicleta en un medio de transporte dirigido a mejorar las condiciones ambientales y de circulación vial, la salud y la calidad de vida de los ciudadanos.
 - Principio de Sostenibilidad: La promoción, el fomento y la difusión del uso de la bicicleta debe coadyuvar al derecho de las personas a vivir en un ambiente saludable, equilibrado y adecuado, de manera coherente y progresivo, en cumplimiento de las normas nacionales y los tratados internacionales vigentes relativos a la preservación del clima y medio ambiente.
- Sobre los componentes de la Política Pública, se señalan los siguientes:
 - El modelo de ciudad, el cual debe estar plasmado en documentos de políticas generales como planes de

ordenamiento, planes maestros de movilidad, planes de gobierno u otros; que reconozcan y garanticen a las personas a acceder a medios de transporte alternativos, en condiciones adecuadas y seguras.

- Infraestructura y circulación vial, con especial énfasis a la destinada para la recreación y/o deporte, que permita al ciclista su movilidad segura por la ciudad; incluyendo servicios y mecanismos complementarios, como estacionamientos seguros para bicicletas, sistemas de bicicleta pública o préstamo, bicitaxis u otros.
 - Regulación e instituciones que tiendan a incorporar políticas ciclo-inclusivas con un presupuesto público que permita la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante.
 - Promoción y educación, a través de estrategias educativas y de promoción de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante.
 - Monitoreo y seguimiento en tiempo real, así como difusión de avances, a efectos de contar con indicadores sobre rutas, frecuencia de uso, demanda de viajes, número de usuarios, la percepción ciudadana, o los ahorros que su uso trae al Estado, entre otros.
- Igualmente, se crea el Plan Nacional de Promoción del Uso de la Bicicleta, el cual tiene condición de Plan Especial Multisectorial y es de aplicación obligatoria en todos los sectores involucrados en la promoción del uso de la bicicleta, como ministerios, servicios, organismos u oficinas del Estado en sus tres niveles de Gobierno, según sus competencias y bajo responsabilidad funcional.

La elaboración, aprobación, implementación, ejecución y control del Plan se financia con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin demandar recursos adicionales al tesoro público; el mismo que contendrá:

- Diagnósticos sobre el estado actual del uso de la bicicleta en nuestro país.

- Mecanismos para implementar la infraestructura vial o de ciclovías en las ciudades, con especial énfasis a la destinada para la recreación y/o deporte, para mejorar el uso de la bicicleta.
 - Planes de mantenimiento y/o rehabilitación a la red de infraestructura vial o de ciclovías en las ciudades, con especial énfasis a la destinada para la recreación y/o deporte.
 - Actividades de promoción y fomento para el uso de la bicicleta y de la intermodalidad vial.
 - Otros que determine el reglamento.
- Por otro lado, entre los derechos de los ciclistas se señala:
- Transitar de manera libre por las vías públicas del país, con respeto y seguridad, exceptuando aquellas vías que pongan en riesgo su integridad y/o vida, en concordancia con el Reglamento Nacional de Tránsito y demás normas sobre la materia.
 - Disponer de vías de circulación preferente dentro de las ciudades, sobre los vehículos automotores en los cruces e intersecciones de avenidas principales, calles y jirones, que permitan el uso, tránsito y disfrute de los ciclistas, en concordancia con el Reglamento Nacional de Tránsito y demás normas sobre la materia.
 - Disponer de suficientes espacios para el estacionamiento de bicicletas, tanto en establecimientos públicos y/o privados a nivel nacional.
 - Uso gratuito de estacionamientos públicos para bicicletas.
 - Tener días u horas de circulación semanal exclusiva en el área urbana, en trayectos determinados por las municipalidades competentes, que incrementen la tenencia de bicicletas, fortalezcan el hábito de uso y sirva

como mecanismo para la recuperación de los derechos ciudadanos en la vía pública.

- En relación a las obligaciones de los ciclistas, se establecen:
 - Respetar las leyes y el Reglamento Nacional de Tránsito, así como las normas municipales sobre la materia.
 - Respetar las órdenes y/o disposiciones de la Policía Nacional de Tránsito y/o de los Inspectores Municipales competentes en la materia.
 - Respetar las zonas y áreas destinadas para el tránsito y circulación de personas con discapacidad y peatones en general.
 - Hacer uso de la bicicleta de manera responsable y prudente, sin poner en riesgo su vida e integridad, ni la de terceros que lo acompañen.
 - Utilizar la infraestructura vial o de ciclovía implementada para el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante.
 - Utilizar los dispositivos de seguridad adecuados para el uso de la bicicleta en concordancia con el Reglamento Nacional de Tránsito y demás normas sobre la materia.
 - No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello; ni transportar objetos que disminuya la visibilidad o que impida un tránsito seguro.
 - Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril específico y no podrán utilizar vías exclusivas para el servicio de transporte público de personas.
 - Respetar el derecho de preferencia del peatón.
 - No hacer uso de la bicicleta en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas,

estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas que pudiera alterar su conciencia.

- En cuanto a las infracciones de los ciclistas, tenemos:
 - Incumplir las leyes y el Reglamento Nacional de Tránsito, así como las normas municipales sobre la materia.
 - Incumplir las órdenes y/o disposiciones de la Policía Nacional de Tránsito o de los Inspectores Municipales competentes en la materia.
 - No utilizar los dispositivos de seguridad establecidos en el Reglamento Nacional de Tránsito y demás normas sobre la materia.
 - Conducir en las zonas y áreas destinadas para el tránsito y circulación de personas con discapacidad y peatones.
 - Conducir de manera irresponsable e imprudente, realizando maniobras bruscas o temerarias, que pongan en riesgo su vida e integridad, así como de terceros que lo acompañen.
 - No utilizar la infraestructura vial o de ciclo vía implementada para el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y no contaminante.
 - No respetar el derecho de preferencia del peatón.
 - Circular con un número de personas que exceda el número de asientos y/o dispositivos incorporados para el transporte de personas.
 - Hacer uso de la bicicleta en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas que pudiera alterar su conciencia.

Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, en relación al peligro, riesgo o daño efectivo que generen para la vida

y la salud del ciclista y/o de terceros; criterios que son desarrollados en el reglamento de la presente Ley.

- En relación a las sanciones aplicables por la comisión de infracciones por los ciclistas, se determinan las siguientes:
 - Amonestación, por incurrir en infracciones leves;
 - Multa, entre el cinco (5%) y el diez por ciento (10%) de una (01) Unidad Impositiva Tributaria (UIT), por incurrir en infracción grave; y,
 - Multa, entre el once (11%) y el veinticinco por ciento (25%) de una (01) Unidad Impositiva Tributaria (UIT), por incurrir en infracción muy grave.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece en el reglamento de la presente Ley el régimen de infracciones y sanciones, que será de aplicación supletoria para los gobiernos locales, según corresponda.

- Asimismo, se dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como la Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE) y la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales (ANGR), deben presentar en la primera quincena del mes de setiembre de cada año a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, un informe completo y detallado sobre la aplicación y avances en el cumplimiento de la presente ley, así como de la implementación y ejecución del Plan Nacional de Promoción de la Bicicleta.
- Finalmente, se hace mención al plazo de reglamentación, a las disposiciones que derogaría y su vigencia.

Con lo cual, lo que esta iniciativa legal busca obtener son³²:

- Espacios urbanos eficientes, atractivos y seguros;
- Mayor equidad social en los espacios urbanos;
- Mejor movilidad, economía y salud individual;
- Cero emisiones; y,
- Menor inversión en infraestructura vial y de transporte para vehículos automotores.

³² Ver en: http://bicitekas.org/wp-content/uploads/2013/07/Bicitekas_Propuesta_al_GDF.pdf

Más aún si sabemos que la Municipalidad de Lima junto a otros municipios se han planteado en el corto y mediano plazo, que:

"MUNICIPIOS DE LIMA Y DE 42 DISTRITOS ACUERDAN SUMAR ESFUERZOS PARA DUPLICAR CICLOVÍAS.

*A finales del 2018, **Lima Metropolitana** contará con 200 kilómetros nuevos de ciclovías para el uso masivo de la bicicleta como un medio de transporte ecológico, no contaminante, económico e intermodal, anunció Jenny Samanez, jefa del Proyecto Metropolitano de Transporte No Motorizado de la comuna capitalina.*

A finales del 2018, Lima Metropolitana contará con 200 kilómetros nuevos de ciclovías para el uso masivo de la bicicleta como un medio de transporte ecológico, no contaminante, económico e intermodal, anunció Jenny Samanez, jefa del Proyecto Metropolitano de Transporte No Motorizado de la comuna capitalina.

La funcionaria indicó que Lima 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.

*Precisó que la nueva red de **ciclovías se interconectará con la infraestructura ciclovía ya existente**, para lo cual se continuará con las reuniones de trabajo con los municipios a fin de identificar las calles y avenidas adecuadas donde se puede acondicionar esta red vial.*

*Samanez refirió que **sólo el 1% de la población limeña, que equivale a 100 mil personas, utilizan la bicicleta como medio de transporte, por lo cual indicó que su proyección hasta finales del 2018, es aumentar esa cifra a 200 mil ciclistas.***

La funcionaria señaló que el proyecto de trabajo para aumentar las ciclovías contempla un plan de seguridad vial y de respeto al peatón y al ciclista.

Durante el evento se puso énfasis en la Ley 29593 que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y la Ordenanza Municipal 1851 que promueve la movilidad sostenible y el uso de los espacios públicos para el transporte no motorizado en bicicleta.

(...)" (la negrita, subrayado y cursiva es nuestra).

EFFECTOS DE LA INICIATIVA EN LA LEGISLACION NACIONAL

La presente iniciativa legislativa procura fortalecer el uso de la bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte sostenible, autónomo, seguro, popular, inclusivo, ecológico, económico, saludable y no contaminante, a efectos de implementar un sistema público de bicicletas, con principios, requerimientos y objetivos que fortalezcan la seguridad vial, reduzcan la congestión vehicular y contribuyan a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero; que no solo garanticen la plena participación de la ciudadanía en todas las etapas de este proceso sino también mejore la salud, la economía y el bienestar físico y/o psíquico de nuestra población; en concordancia con la Constitución Política del

Estado, la Resolución N° 72/272 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la Ley N° 29593, Ley que declara interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte sostenible, y la normatividad vigente.

ANALISIS COSTO BENEFICIO

La aprobación del presente proyecto de ley no genera ni implica ningún costo adicional para el erario nacional, ya que los gastos que se produzcan serán asumidos por el presupuesto de cada sector correspondiente.

RELACION DE LA INICIATIVA CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legal se enmarca en las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- Política de Estado N° 19: Desarrollo sostenible y gestión ambiental; y,
- Política de Estado N° 21: Desarrollo en infraestructura y vivienda.

Lima, 27 de agosto de 2018.



Lima, 27 de noviembre de 2018

Oficio N° 652-2018-2019-ADP-D/CR

Señor congresista

WULIAN MONTEROLA ABREGU

Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

Tengo el agrado de dirigirme a usted, por especial encargo del señor Presidente del Congreso de la República, para comunicarle que durante la sesión que el Pleno celebró el 22 de noviembre de 2018 se acumuló el Proyecto de Ley 3309/2018-CR, que propone la Ley de fomento y uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, al texto sustitutorio del dictamen de la comisión que preside recaído en los Proyectos de Ley 2211, 2946, 3138 y 3140/2017-CR, por el que se propone promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, que fue aprobado en primera votación en la sesión de Pleno celebrada en la referida fecha.

En consecuencia, la comisión que usted preside queda eximida de presentar dictamen sobre el Proyecto de Ley 3309/2018-CR.

Con esta ocasión reitero a usted, señor congresista, la expresión de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,

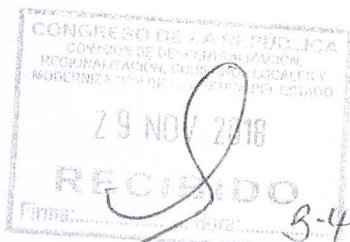
GIANMARCO PAZ MENDOZA
Oficial Mayor del Congreso de la República

GPM/jvch

c.c. Área de Trámite Documentario

P.V. 244162

272
269



Lima, 27 de noviembre de 2018

Oficio N° 653-2018-2019-ADP-D/CR

Señor congresista

CARLOS ALBERTO DOMÍNGUEZ HERRERA

Presidente de la Comisión de Descentralización, Regionalización,
Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado

Tengo el agrado de dirigirme a usted, por especial encargo del señor Presidente del Congreso de la República, para comunicarle que durante la sesión que el Pleno celebró el 22 de noviembre de 2018 se acumuló el Proyecto de Ley 3309/2018-CR, que propone la Ley de fomento y uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, al texto sustitutorio del dictamen de la comisión de Transportes y Comunicaciones recaído en los Proyectos de Ley 2211, 2946, 3138 y 3140/2017-CR, por el que se propone promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, que fue aprobado en primera votación en la sesión de Pleno celebrada en la referida fecha.

En consecuencia, la comisión que usted preside queda eximida de presentar dictamen sobre el Proyecto de Ley 3309/2018-CR.

Con esta ocasión reitero a usted, señor congresista, la expresión de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,

GIANMARCO PAZ MENDOZA
Oficial Mayor del Congreso de la República

GPM/jvch

c.c. Área de Trámite Documentario

RU. 244172

273
240