

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2211/2017-CR, por el que se propone una Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promueve su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.

## COMISIÓN DE DESCENTRALIZACIÓN, REGIONALIZACIÓN, GOBIERNOS LOCALES Y MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ESTADO

PERIODO ANUAL DE SESIONES 2018 – 2019

### Señor Presidente:

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado, la siguiente iniciativa legislativa.

- **Proyecto de Ley 2211/2017-CR**, presentado por el Grupo Parlamentario de la Alianza para el Progreso, a iniciativa del congresista Richard Acuña Núñez, el que propone Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promueve su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.

La Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado, en la ..... sesión ordinaria, celebrada el ..... del 2018, del período anual de sesiones 2018 – 2019, acordó por ..... de los presentes ..... el texto sustitutorio del dictamen recaído sobre el **Proyecto de Ley 2211/2017-CR**, con el voto favorable de los congresistas presentes.

### I. SITUACIÓN PROCESAL

El Proyecto de Ley **2211/2017-CR**, ingresó al Área de Trámite Documentario el 5 de diciembre del 2017 y fue remitido a la Comisión de Transporte y Comunicaciones, como primera comisión y, a la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado, como segunda comisión, mediante decreto de envío del 11 de diciembre de 2017.

#### 1.1. Pedidos de Opinión

Se han remitido a las entidades involucradas, pedidos de opinión, bajo el siguiente detalle:

- Presidencia del Consejo de Ministros, mediante Oficio N° 851-2017-2018/CDRGLMGE-CR del 26 de diciembre de 2017.
- Municipalidad Metropolitana de Lima, mediante Oficio N° 852-2017-2018/CDRGLMGE-CR del 26 de diciembre de 2018
- Municipalidad de San Isidro, mediante Oficio N° 853-2017-2018/CDRGLMGE-CR del 26 de diciembre de 2017.
- Municipalidad de Miraflores, mediante Oficio N° 854. -2017-2018/CDRGLMGE-CR del 26 de diciembre de 2017.
- Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE), mediante Oficio N° 855-2017-2018/CDRGLMGE-CR del 26 de diciembre de 2017.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2211/2017-CR, por el que se propone una Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promueve su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.

## 1.2 Opiniones recibidas

La Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado, ha recibido las siguientes opiniones:

**La Municipalidad de San Isidro**, alcanza opinión mediante Oficio 041-2018-0200-GM/MSI que concluye con opinión técnica legal **VIABLE**, y formula aportes respectivamente.

- Respecto al **Artículo 2: Acción de Promoción**; *“Respecto a dicho ítem, al considerar que la movilidad demanda de una política transversal para su implementación podemos afirmar que la presencia del Estado en todos los niveles de gobierno resulta ser el principal promotor para su ejecución a través de la Implementación de Infraestructura Ciclista como Ciclovías y Parquederos. Igualmente, el Estado debe invitar, incentivar para que las empresas privadas puedan implementar políticas que incentiven la movilidad en bicicleta a sus trabajadores”*.
- Respecto al **Artículo 3: Obligación del Titular del Cicloestacionamiento**; *“Respecto a dicha propuesta sugerimos considerar el siguiente tenor: el titular del servicio de estacionamientos públicos como privados **debe** destinar espacios o áreas para el uso exclusivo de bicicletas, **garantizando la integridad de la misma**”*.
- Respecto al **Artículo 4: Servicio de estacionamientos para bicicletas**; *“Respecto a dicha propuesta sugerimos considerar el siguiente tenor: Las entidades públicas ofrecen de manera gratuita el servicio de estacionamiento de bicicletas en centros de empleo, comerciales, culturales, de salud, educativos, **de recreación y espacios públicos***

*En Estacionamientos privados, el cobro por el servicio **se registrará por medio de la oferta y demanda dado que nos encontramos en una economía de libre mercado. Sin embargo, consideramos pertinente que se debe manejar tarifas competitivas para incentivar el uso de la bicicleta**”*.

**La Municipalidad de Miraflores**, alcanza opinión mediante Oficio 140-2018-SG/MM, que incluye los Informes N° 04 y 16 -2018-SMUSV-GSC/MM de la Subgerencia de Movilidad Urbana y Seguridad Vial, Memorandum N° 18-2018-GAC-MM de la Gerencia de Autorización y Control, así como el Memorandum N° 034-2018-GDUMA/MM de la Gerencia de Desarrollo urbano, el mismo que contiene el Informe Legal N° 02-2018-CI/MM e Informe de Opinión Técnica de fecha 30 de enero de 2018, y el Informe Legal N° 061-2018-GAJ/MM de la Gerencia de Asesoría Jurídica.

Respecto al proyecto **RESULTA VIABLE**, siempre que se desarrolle dentro del concepto de movilidad sostenible y la jerarquía en que se sustenta. Y considera que no se contraponen con lo que se viene solicitando, respecto a los estacionamientos requeridos de acuerdo a sus parámetros, sino que lo propuesto son adicionales, por lo que deberá ofrecerse incentivos administrativos para los conductores de estacionamientos privados existentes, a efectos de que, motivados por dichos incentivos, de manera autónoma dispongan habilitar cicloestacionamientos en parte de sus instalaciones, pues a la fecha el T.U.O de la ley Marco de Licencias de

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2211/2017-CR, por el que se propone una Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promociona su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.**

Funcionamiento aprobado con D.S N° 046-2017-PCM, no contempla disposiciones en cuanto a cicloestacionamientos.

Finalmente considera necesario establecer roles para cada uno de los actores involucrados en la implementación de los cicloestacionamientos, con la finalidad de definir políticas, programas, planes y proyectos para el desarrollo del transporte no motorizado, así como para determinar el rol de dichos actores respecto al financiamiento de estos.

**La Municipalidad Metropolitana de Lima**, alcanza opinión mediante Oficio 162-2018-MML/SGC, que incluye los Informes del Proyecto Especial Metropolitano No Motorizado de la Gerencia de Transporte Urbano (N° 001-2018-MML-GTU-PEMTNM-CUM; y la Gerencia de Asuntos Jurídicos (N° 209-2018-MML-GAJ).

- El Proyecto Especial Metropolitano No Motorizado de la Gerencia de Transporte Urbano considera **VIABLE** el proyecto de Ley y recomienda que el texto del Proyecto de Ley N° 2211-2017-CR, debe ser sustituido considerando las observaciones señaladas en el **Artículo 3: Obligación del Titular del Estacionamiento de Bicicletas**; *“Al respecto es necesario precisar que el termino puede no implica obligatoriedad, por lo que debe de cambiarse a dicho termino por el de debe es decir debe estar obligado a hacerlo”*.
- La Gerencia de Asuntos Jurídicos, concluye informe emitiendo **OPINIÓN FAVORABLE** al Proyecto de Ley y recomienda sustituciones conforme a las observaciones allí reseñadas.

## **II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA**

El **Proyecto de Ley 2211/2017-CR**, consta de tres artículos y tres disposiciones complementarias finales y tiene como objetivo lo siguiente:

- Facilitar el uso de las bicicletas como medio alternativo de transporte, además plantea que el Estado promueva la implementación de Cicloestacionamiento en espacios públicos y privados, para lo cual se propone establecer que los titulares del servicio de estacionamientos disponga de un área para el aparcamiento exclusivo de bicicletas, en razón a que proporcionar una infraestructura y servicios que promuevan el uso de la bicicleta en nuestro país es fundamental, más aun si es en espacios de alta demanda y de gran importancia, como los estacionamientos comerciales, universidades, colegios, oficinas, ferias, concierto, etc.
- Faculta la obligación del servicio de estacionamiento vehicular de titularidad público o privada deberán reservar espacios exclusivos para las bicicletas en sus áreas respectivas.
- Plantea en el caso de los cicloestacionamiento públicos, el servicio proporcionado debe ser gratuito, debido a que su implementación genera una infraestructura adecuada para los usuarios de bicicletas. Sin embargo, en el caso del estacionamiento en áreas privadas, se propone que el costo por el servicio de aparcamiento de bicicletas sea de manera proporcional al de la tarifa total del servicio de estacionamiento para autos y/o vehículos motorizados.

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2211/2017-CR, por el que se propone una Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promueve su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.**

- Ordena al Poder Ejecutivo, dictar las disposiciones reglamentarias para la aplicación de la Ley, en un plazo que no excederá de sesenta (60) días calendario contados a partir de la entrada en vigencia.
- Autoriza a realizar modificaciones de las licencias de funcionamiento que se requieran de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la presente propuesta. Asimismo, exonera del pago de tasas de la licencia a los titulares del servicio de estacionamiento, previo acuerdo del consejo provincial o distrital.

### **III. MARCO NORMATIVO**

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización.
- Ley 28976, Ley Marco de Licencia de Funcionamiento.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 29461, Ley que Regula el Servicio de Estacionamiento Vehicular.
- Ley 29593, Ley que Declara de Interés Nacional el Uso de la Bicicleta y Promueve su Utilización como Medio de Transporte Sostenible.
- Decreto Supremo 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos.
- Decreto Supremo 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito.

### **IV. ANALISIS DE LA PROPUESTA**

#### **Análisis de la problemática de la Ley 29593**

El Proyecto de Ley materia del presente dictamen fundamenta su propuesta en una ley aprobado en el año 2010 en donde se aprobó la Ley N° 29593, “Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte”, estableciéndose en su artículo 2° inciso c) que el Estado entre sus acciones de promoción, debe promover la construcción de infraestructura que facilite el uso y el estacionamiento de la bicicleta como medio de transporte.

Si bien es cierto, la bicicleta como medio de transporte en el Perú ya tiene una norma legal que respalde su uso, observamos que ocho años después, esta ley aún no se ha reglamentado, es decir, no ha sido desarrollada en este caso por la autoridad competente, conforme la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones<sup>1</sup>.

Entre los primeros problemas que se presentaron en este caso, es la falta de coordinación por parte de los municipios distritales para integrar políticas públicas de transporte sostenible en lo relacionado al uso de la bicicleta en Lima Metropolitana. Lima es una ciudad topográficamente plana y no tiene climas extremos, pero menos del 1% de

<sup>1</sup> Ciclovías en Lima, problemática-tareas, Por JOSÉ PIZARRO PADILLA - Instituto de Transporte de la UCSS, ITUCSS

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2211/2017-CR, por el que se propone una Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promociona su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.**

los viajes diarios se realizan en bicicleta, un medio de transporte que no emite gases tóxicos, contribuye a la salud de las personas y puede ser más rápido que el auto en algunos tramos, pero a pesar de ello, las autoridades involucradas no asumen su rol correspondiente para promover su uso. Además de ellos pocas municipalidades distritales del interior del Perú no han implementado esta Ley en su jurisdicción tomando un total desinterés a promover el uso de las bicicletas por la falta de la reglamentación del sector.

En lo que respecta a la ciudad de Lima, el uso poco masificado de la bicicleta se debe a que la red de Ciclovías en la ciudad está desintegrada: hay más de 50 tramos exclusivos para ciclistas habilitados a lo largo de 14 distritos de Lima, pero muy pocos han sido construidos contemplando el traslado entre un distrito y otro.

Según un sondeo de Ipsos el 80% de limeños iría a trabajar o estudiar en bicicleta si existieran ciclovías adecuadas, lo que muestra el interés de los ciudadanos, a esto habría que agregarle el incremento de la delincuencia que desincentiva su uso y los accidentes de tránsito que se han convertido en nuevo fenómeno de violencia social en nuestro país.

En la ciudad de Lima existen cerca de 180 kilómetros de vías exclusivas para ciclistas, pero al final solo el 0,8% de viajes de la población económicamente activa (PEA) hacia el trabajo o centro de estudios se hace en bicicleta; es decir, 40.000 personas de un total de 5,7 millones las utilizan al día.

El parque automotor en la ciudad de Lima ha crecido 63% en los últimos 10 años, y el tráfico vehicular es cada vez peor. Integrar y mejorar las ciclovías permitiría darnos más tiempo, dinero y tranquilidad y poder generar nuevos cambios en los paradigmas respecto a la seguridad vial y la educación vial, que esta venida a menos por nuestras autoridades y muy poco se ha hecho para lograr una actitud preventiva en los usuarios de las vías públicas.

### **Legislación Comparada**

En lo que respecta a este punto existen diferentes ciudades del mundo que han adoptado medidas para promover el uso de la bicicleta. A continuación, consideran algunas experiencias más recientes:

#### **▪ ECUADOR:**

La Constitución de la República del Ecuador en el Art. 415, dispone que “los gobiernos autónomos descentralizados incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial, mediante el establecimiento de ciclo vías.”

Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo;

Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías, y espacios similares.

Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondientes, para el parqueo de las bicicletas en los Terminales Terrestres, Estaciones de Trolebús, Metrovía y similares

#### **▪ COLOMBIA:**

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2211/2017-CR, por el que se propone una Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promociona su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.**

De acuerdo con la Ley 1811, los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

Los empleados de empresas privadas o mixtas podrán adoptar el mismo "esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales".

Además, la norma estipula que, en un plazo no superior a dos años desde la expedición de la ley, las entidades públicas deberán establecer esquemas de estacionamiento adecuados, seguros y que respondan a la demanda de bicicletas.

Los organismos estatales deberán habilitar "como mínimo el 10% de los cupos destinados para los vehículos automotores que tenga la entidad".

Antes de que se cumpla un año de la promulgación de la norma, el ministerio de Industria tendrá que implementar un programa que incentive la "producción y la adquisición" de bicicletas en todo el país. Se estima que tan solo en Bogotá se realizan a diario más de 575.000 viajes en este tipo de vehículo.

#### **a. Antecedentes Legislativos**

Conforme a los registros consignados del Congreso, existen como antecedentes relacionados con la iniciativa legislativa, las siguientes propuestas:

- El **Proyecto de Ley 191/2017-CR**, Ley que modifica el artículo 4° de la Ley 29461, Ley que regula el servicio de estacionamiento vehicular a fin de implementar áreas de parqueo para bicicletas, la cual fue decretada a la comisión de Transportes y Comunicaciones y Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado el 8 de setiembre del 2016.
- El **Proyecto de Ley 2946/2017-CR**, Ley que promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible-Ley pro bici, la cual fue decretada a la comisión de Transportes y Comunicaciones el 4 de junio del 2018.
- El **Proyecto de Ley 3138/2017-CR**, Ley que modifica la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible, la cual fue decretada a la comisión de Transportes y Comunicaciones el 16 de agosto del 2018.
- El **Proyecto de Ley 3140/2017-CR**, Ley que modifica la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible, la cual fue decretada a la comisión de Transportes y Comunicaciones el 16 de agosto del 2018.

#### **b. Análisis de la propuesta**

A partir del estudio y análisis realizados por esta comisión, así como las opiniones recibidas y reuniones realizadas, reuniones de trabajos, con los actores que intervienen en el proceso conjuntamente se plantea analizar artículo por artículo y presentar un texto sustitutorio en donde se ha encontrado consenso por lo que se presentan las siguientes modificaciones:

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2211/2017-CR, por el que se propone una Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promociona su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.

Proyecto de Ley 2211/2016- CR	Texto Sustitutorio
<p><b>Artículo 1º.- Objeto de la Ley</b></p> <p>El objeto de la presente ley es modificar el artículo 2º e incorporar los artículos 3º y 4º a la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de trabajo sostenible, con el fin de otorgar facilidades a los usuarios de bicicletas mediante la implementación de cicloestacionamientos en espacios públicos y privados.</p>	<p><b>Artículo 1º.- Objeto de la Ley</b></p> <p>El objeto de la presente ley es modificar el artículo 2º e incorporar los artículos 3º y 4º a la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de trabajo sostenible, con el fin de otorgar facilidades a los usuarios de bicicletas mediante la implementación de <b><u>estacionamiento de bicicletas</u></b> en espacios públicos y privados.</p>

**Análisis:** Teniendo como premisa que a través de una ley se busca regular un aspecto de sociedad que requiere o exige ser normado, ya sea por la necesidad de modificar el ordenamiento vigente o llenar un vacío en la legislación. La propuesta presenta el proceso actual, de la bicicleta como actor económico y de bienestar social en búsqueda de una mejor calidad de vida, analizando ventajas, desventajas, su demanda potencial y comparando la situación actual del transporte en bicicleta en el interior del país.

Proyecto de Ley 2211/2016- CR	Texto Sustitutorio
<p><b>Artículo 2º.- Modificaciones del artículo 2º de la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible</b></p> <p>Modificase el artículo 2º de la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible, el mismo que quedara redactado de la siguiente manera:</p> <p><b>“Artículo 2º.- Acción de promoción</b></p> <p>Con el objeto de dar cumplimiento a lo señalado en el artículo 1º, se establecen las siguientes acciones:</p> <p>a) El Estado promueve y difunde el uso de la bicicleta</p>	<p><b>Artículo 2º.- Modificaciones del artículo 2º de la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible</b></p> <p>Modificase el artículo 2º de la Ley 29593, <b>el mismo que quedara redactado de la siguiente manera:</b></p> <p><b>“Artículo 2º.- Acción de promoción</b></p> <p>Con el objeto de dar cumplimiento a lo señalado en el artículo 1º, se establecen las siguientes acciones:</p> <p>a) El Estado promueve y difunde el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible.</p> <p>b) El Estado, en todos sus</p>

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2211/2017-CR, por el que se propone una Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promociona su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.**

<p>como medio alternativo de transporte sostenible.</p> <p>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.</p> <p>c) El Estado promueve la construcción de infraestructura que facilite el uso <b>de la bicicleta y la implementación de cicloestacionamientos como medio alternativo de transporte, en espacios públicos y privados.</b></p> <p>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.</p> <p>e) Los establecimientos públicos y privados e instituciones educativas promueven el uso de la bicicleta</p> <p><b>Artículo 3º.- Incorporación de los artículos 3º y 4º de la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible</b></p> <p>Incorpórese los artículos 3º y 4º de la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible, los mismos que quedara redactado de la</p>	<p>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.</p> <p>c) El Estado promueve la construcción de infraestructura que facilite el uso <b>de la bicicleta y la implementación de estacionamientos de bicicletas, en espacios públicos y privados.</b></p> <p>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.</p> <p>e) Los establecimientos públicos y privados e instituciones educativas promueven el uso de la bicicleta</p> <p><b>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES</b></p> <p><b>Primera: Adecuación</b> Adecuase en el plazo de sesenta días el Reglamento de la Ley.</p> <p><b>Segunda: Norma derogatoria</b> Deróguese o déjese sin efecto, según corresponda, las normas que se opongan al contenido de la presente Ley.</p>
--	---



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2211/2017-CR, por el que se propone una Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promueve su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.

siguiente manera:

**Artículo 3.- Obligación del titular del cicloestacionamiento**

**El titular del servicio de estacionamiento público como privados puede destinar espacios o áreas para el uso exclusivo de bicicletas**

**Artículo 4.- Servicios de estacionamiento para bicicletas**

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

**Disposiciones Complementarias Finales**

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

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

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

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2211/2017-CR, por el que se propone una Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promueve su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.**

**Análisis:** En este punto podemos indicar que el artículo 8 de la Ley 27783<sup>2</sup>, establece que *“la autonomía es del derecho y la capacidad efectiva del gobierno en sus tres niveles, de normar, regular y administrar los asuntos públicos de su competencia”*.

Entre los beneficios que indica la propuesta en la **modificación del inciso c) del artículo 2º**, uno de los más relevantes para impulsar el uso de la bicicleta como medio de transporte es la creación y/o adecuación de una infraestructura adecuada para la bicicleta, esto incluye: estacionamientos, señalización, ciclorutas, separadores, puentes, iluminación, entre otros y su respectivo mantenimiento. Como segunda medida, pero igual de importante es la garantía de la seguridad en el sistema. Seguridad ante la delincuencia y ante el tráfico vehicular que amenaza los desplazamientos de los ciclistas.

Sobre este punto la Municipalidad Metropolitana de Lima en su informe señala **acertada la propuesta**, y que la iniciativa permite un adecuado servicio del estacionamiento vehicular para bicicletas al garantizar su uso y/o desplazamiento mediante la reserva exclusiva de áreas de estacionamientos, su gratuidad es espacios públicos y el cobro de un servicio justo, accesible y equitativo en áreas de estacionamientos privadas.

Sin embargo, revisada su redacción recomendamos la eliminación de la frase “() como medio alternativo de transporte ()”, por no estarse refiriendo únicamente a la bicicleta que en si es el medio alternativo, sino a la construcción de infraestructura e implementación de estacionamientos para bicicletas.

En cuanto a la propuesta de **inclusión del artículo 3º**, al respecto, debe tenerse en cuenta que los gobiernos locales tienen como función exclusiva el normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, conforme lo señala el inciso 1), numeral 1.6 del artículo 81º de la Ley 27972<sup>3</sup>.

Para establecer una correcta infraestructura se debe tener en cuenta<sup>4</sup>:

- ✓ Planeación y diseño: El aprovechamiento de los nuevos diseños y tecnologías se basa en los lineamientos que tienen en cuenta los medios de transporte alternativos.
- ✓ Localización: La ubicación está en función del espacio urbano y la población.
- ✓ Acceso: Para la coordinación de los componentes del sistema éstos deben ser viables.

Por ello a manera de conclusión podríamos decir que los gobiernos locales deberían imponer más y mayores impuestos a los conductores de vehículos automotores, de manera que se pueda invertir en los daños que éstos generan y otro aspecto importante es el reconocimiento por parte de los sectores comerciales que sean conscientes, que al proporcionar facilidades de estacionamiento para las bicicletas o cierre de vías, podrían aumentar su clientela y por lo tanto sus ingresos.

Esta comisión previo análisis de los artículos 3º y 4º que desean ser incorporados respecto al servicio de estacionamientos de bicicletas, está ya ha sido comprendido

<sup>2</sup> Ley 27783, Ley de Bases de Descentralización

<sup>3</sup> Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades

<sup>4</sup> Lowe, M.D. (1989), The bicycle: Vehicle for a small planet, Worldwatch Paper, #90, 62.

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2211/2017-CR, por el que se propone una Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promueve su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.**

en el Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 191/2016-CR, que modifica el artículo 4 de la Ley 29461, Ley que regula el servicio de estacionamiento vehicular a fin de implementar áreas de parqueo para bicicletas, aprobado en la sexta sesión ordinaria, celebrada el 26 de octubre de 2016, del período anual de sesiones 2016 – 2017, acordó por **MAYORÍA** la aprobación del texto sustitutorio del dictamen recaído en el Proyecto de Ley **191/2016-CR**<sup>5</sup>. Por lo tanto, quedarían excluidos en el presente dictamen.

## V. IMPACTO NORMATIVO EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta modifica la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su uso como medio de transporte sostenible, modificando el artículo 2º e incorporando los artículos 3º y 4º, con el objeto de incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte sostenible en todo el territorio nacional; incrementado el número de viajes de bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

La presente propuesta legislativa se enmarca en la política 19 del Estado del Acuerdo Nacional: Desarrollo sostenible y gestión ambiental, *“en la cual se compromete a integrar la política nacional ambiental con las políticas económicas, sociales, culturales y de ordenamiento territorial, para contribuir a superar la pobreza y lograr el desarrollo sostenible del Perú. Nos comprometemos también a institucionalizar la gestión ambiental, pública y privada, para proteger la diversidad biológica, facilitar el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, asegurar la protección ambiental y promover centros poblados y ciudades sostenibles; lo cual ayudará a mejorar la calidad de vida, especialmente de la población más vulnerable del país.*

Con ese objetivo el Estado: (a) fortalecerá la institucionalidad de la gestión ambiental optimizando la coordinación entre la sociedad civil, la autoridad ambiental nacional, las sectoriales y los niveles de gestión descentralizada, en el marco de un sistema nacional de gestión ambiental; **(b) promoverá la participación responsable e informada del sector privado y de la sociedad civil en la toma de decisiones ambientales y en la vigilancia de su cumplimiento, y fomentará una mayor conciencia ambiental;** (c) promoverá el ordenamiento territorial, el manejo de cuencas, bosques y zonas marino costeras así como la recuperación de ambientes degradados, considerando la vulnerabilidad del territorio; (d) impulsará la aplicación de instrumentos de gestión ambiental, privilegiando los de prevención y producción limpias; (e) incorporará en las cuentas nacionales la valoración de la oferta de los recursos naturales y ambientales, la degradación ambiental y la internalización de los costos ambientales; **(f) estimulará la inversión ambiental y la transferencia de tecnología para la generación de actividades industriales, mineras, de transporte, de saneamiento y de energía más limpias y competitivas, así como del aprovechamiento sostenible de los recursos forestales, la biotecnología, el biocomercio y el turismo;** (g) promoverá y evaluará permanentemente el uso eficiente, la preservación y conservación del suelo, subsuelo, agua y aire, evitando las externalidades ambientales negativas; (h) reconocerá y defenderá el conocimiento y la cultura tradicionales indígenas, regulando su protección y

<sup>5</sup> La propuesta legal añade el literal g al artículo 4 de la Ley 29461, *Ley que regula el servicio de estacionamiento vehicular*, a fin de establecer como obligación disponer en los locales destinados al servicio de estacionamiento un área destinada al parqueo de bicicletas.

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2211/2017-CR, por el que se propone una Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promueve su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.**

*registro, el acceso y la distribución de beneficios de los recursos genéticos; (i) promoverá el ordenamiento urbano, así como el manejo integrado de residuos urbanos e industriales que estimule su reducción, reuso y reciclaje; (j) fortalecerá la educación y la investigación ambiental; (k) implementará el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental para asegurar la participación ciudadana, la coordinación multisectorial y el cumplimiento de las empresas de los criterios y condiciones de protección ambiental; (l) regulará la eliminación de la contaminación sonora; (m) cumplirá los tratados internacionales en materia de gestión ambiental, así como facilitará la participación y el apoyo de la cooperación internacional para recuperar y mantener el equilibrio ecológico; y (n) desarrollará la Estrategia Nacional de Comercio y Ambiente.” (énfasis nuestro)*

## **VI. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO**

La propuesta legislativa no genera aumento de gasto público. No ocasiona egresos adicionales al Estado, por el contrario, fortalece la promoción del uso de las bicicletas como medio alternativo de transporte en las ciudades del interior del Perú. Ya que obligara a que se reserven espacios de estacionamientos para el parqueo exclusivo de bicicletas que sean más seguros y adecuados para los usuarios. Además, permitirá el mayor uso de bicicletas, las cuales contribuyen al cuidado del medio ambiente de las ciudades.

### **COSTOS**

- No es respetada en muchos lugares por los automovilistas, ni tampoco por los estacionamientos vehiculares.
- Es fácil objeto de robo.
- No hay una ley de tránsito para el uso de la bicicleta.
- Quien la usa no tiene el respaldo de un reglamento de derechos y obligaciones sobre uso.
- Quien la usa no posee un seguro contra robos o por accidente.

### **BENEFICIOS**

- Reducción del dióxido de carbono, los automóviles también emiten otros gases de invernadero, sustancias que entorpecen la formación de ozono, hidrocarburos y partículas finas<sup>6</sup>.
- Contaminantes como el monóxido de carbono y los óxidos de nitrógeno y azufre limitan la fotosíntesis en las plantas, proceso que consume dióxido de carbono y emite oxígeno, purificando el aire.
- Se gastaría menos dinero en el combustible, ya que la mayoría de los viajes en auto dentro de la ciudad recorren 5 kilómetros o menos, distancias que podrían ser transitadas en bicicleta.
- Se tendría una ciudad más limpia y más disfrutable, ya que son varios los municipios que han apostado a zonas libres de autos, con planes e infraestructura amigables con las bicicletas para disminuir la contaminación en el aire y reducir el tiempo que toma en trasladarse<sup>7</sup>.
- Además de evitar los molestos embotellamientos, un centro libre de autos ayuda a reducir la contaminación acústica, que en las ciudades más pobladas supera los 65 decibeles, nivel que supera los 50 decibels recomendados por la OMS.

<sup>6</sup> <http://piap.msb.gob.pe/webbici/bici-con-beneficios.html>

<sup>7</sup> <http://fonamperu.org.pe/transporte-no-motorizado/>

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2211/2017-CR, por el que se propone una Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promueve su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.**

- Al usar la bicicleta, también se estaría ahorrando dinero, pues se evita desembolsos impuestos, gasolina, parqueaderos, peajes, gastos de mantenimiento, pago de pasajes de servicio de transporte público, etc.

Por lo tanto, el uso de la bicicleta es sin duda una buena opción que contribuye al ahorro, combate la contaminación y el tráfico y es recomendable como ejercicio. Por eso es importante comenzar a formarse una cultura sobre su uso y los cambios se verían manera sorprendente en la ciudad.

## **VII. CONCLUSION**

Por las razones expuestas, la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado, con ajuste al artículo 70, literal b), del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACION** del Proyecto de Ley **2211/2017-CR** con el siguiente texto sustitutorio.

### **TEXTO SUSTITUTORIO**

#### **LEY QUE OTORGA FACILIDADES A LOS USUARIOS DE BICICLETAS Y PROMUEVE SU USO COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE.**

##### **Artículo 1º.- Objeto de la Ley**

El objeto de la presente ley es modificar 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 trabajo sostenible, con el fin de otorgar facilidades a los usuarios de bicicletas mediante la implementación de **estacionamiento de bicicletas** en espacios públicos y privados.

##### **Artículo 2º.- Modificación del 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**

Modifícase el literal c) del artículo 2 de la Ley 29593, el mismo que quedara 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:

(...)

- c. El Estado promueve la construcción de infraestructura que facilite el uso **de la bicicleta y la implementación de estacionamientos de bicicletas, en espacios públicos y privados.**

(...)

### **DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL**

**Única. Norma reglamentaria**

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2211/2017-CR, por el que se propone una Ley que otorga facilidades a los usuarios de bicicletas y promueve su uso como medio de transporte sostenible en espacios públicos y privados.**

El Poder Ejecutivo emite las normas reglamentarias correspondientes en el plazo de sesenta días calendario.

Dese cuenta.  
Sala de Comisiones  
Lima, de 2018.