

Lima, 26 de febrero de 2019

Oficio N° 073-2019-MATM/CR



Señor Congresista  
**WUILLIAN MONTEROLA ABREGÚ**  
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones  
Presente.-

Asunto: Remisión de información y conclusiones sobre Mesa de Trabajo

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de saludarlo cordialmente y comunicarme con usted en relación a la Ley PROBICI.

Antes que nada, quiero agradecer encarecidamente su presencia y la de los técnicos de la Comisión que preside, en la Mesa Técnica del día viernes último, que organicé en mi condición de autor de uno de los proyectos de Ley PROBICI: PL 2946/2018-CR.

Asimismo, de conformidad con los compromisos asumidos en dicha fecha, por medio del presente le remito, en calidad de insumo o material de trabajo, lo siguiente:

1. Lista de ministerios, entidades técnicas y colectivos sociales asistentes a la Mesa de Trabajo: "Evaluación de la observación del Poder Ejecutivo a la Autógrafa de la Ley PROBICI".
2. Informe: Antecedentes, aportes y conclusiones de la Mesa de Trabajo "Evaluación de la observación del Poder Ejecutivo a la Autógrafa de la Ley PROBICI".
3. Propuesta de fórmula legal de absolución de las observaciones del Poder Ejecutivo a la autógrafa de la Ley PROBICI.
4. Grabación en DVD de la Mesa de Trabajo.

Con la esperanza de que la información recibida, trabajada y remitida a usted pueda ser de gran utilidad para lograr sacar adelante la Ley PROBICI, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,



**MIGUEL ÁNGEL TORRES MORALES**  
Congresista de la República



### LISTA DE INSTITUCIONES PARTICIPANTES

<b>NOMBRE</b>	<b>ORGANIZACIÓN</b>
Luis Alberto Bravo . Barrientos	Ministerio de Ambiente
Miguel Pinedo	Ministerio de Trabajo y Promoción al Empleo
Jhon Chávez Ramos	Ministerio de Economía y Finanzas
Claudia Cornejo	Ministerio de Economía y Finanzas
Erika Tuesta Vela	Ministerio de Economía y Finanzas
Eda Adrianzen Persivale	Ministerio de Economía y Finanzas
Miguel Ángel Luque Oyarce	Ministerio de Economía y Finanzas
Paul David Agreda Zamudio	Ministerio de Economía y Finanzas
Fiorella Martos Soto	Ministerio de Educación
Carolina Tejada Pinto	Ministerio de Transporte y Comunicaciones
Karina Flores	Ministerio de Transporte y Comunicaciones
Virginia Meza	Ministerio de Vivienda
Jenny Samanez	Municipalidad de Lima
Durbert Diaz	Municipalidad de Lima
Jorge Marquina	Municipalidad de Lima
Henrik Laseur	Embajada de Holanda
Patricia Alata	Lima Cómo Vamos
Carlota Pereyra	Asociación de ciclistas del Perú
Juan Carlos Silva	Asociación de ciclistas del Perú
Zoé Sandoval	Actibícimo
Mariela Meza	Actibícimo
Bicicommuters	Yubitza Reyes
Bicicommuters	Alvaro Soto

## Informe N° 001-2019-MATM/CR

### **Informe de conclusiones de la Mesa de Trabajo: "Evaluación de la observación del Poder Ejecutivo a la Autógrafa de la Ley PROBICI"**

#### **1. Antecedentes**

Con fecha 22 de febrero de 2019, en horario de 10.00 a 12.00 horas, se llevó a cabo en la Sala Carlos Torres y Torres Lara del edificio Víctor Raúl Haya de la Torre, la mesa de trabajo denominada "Evaluación de la observación del Poder Ejecutivo a la Autógrafa de la Ley PROBICI" organizada por el Despacho del Congresista Miguel Torres Morales.

El evento contó con la participación del Congresista Wuilian Monterola, Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, y el Congresista Juan Sheput. Asimismo, participaron representantes de los ministerios de Transportes y Comunicaciones, Vivienda, Construcción y Saneamiento, Ambiente, Educación, Trabajo y Promoción del Empleo y Economía y Finanzas. De igual modo participaron representantes de la Municipalidad de Lima, Embajada de Holanda, y representantes de colectivos de la sociedad civil vinculados al ciclismo y a la movilidad sostenible como Lima Como Vamos, ACIPER, Actibísimo y Bicicommuters.

Los objetivos del evento fueron analizar los extremos de la observación a la Autógrafa de Ley y recoger aportes para levantar las observaciones, los cuales se harán llegar a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como insumo para el análisis de la observación recibida.

#### **2. Descripción de los aportes recibidos durante la mesa de trabajo**

Al darse inicio a la mesa de trabajo, la cual fue presidida por el Congresista Miguel Torres Morales, se acordó que la forma de trabajo sería de dar lectura a las observaciones efectuadas por el Poder Ejecutivo y se invitó a que los asistentes den sus aportes sobre cada de ellas.

A continuación, se da cuenta de los aportes recibidos:

**Primera observación (punto 1): la Ley 29593 ya establece el rol promotor del Estado respecto del uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte, así como la adopción de medidas referidas a construcción de infraestructura, seguridad y educación vial, entre otros**

- El Congresista Miguel Torres señaló que la Ley 29593, impulsada por la Congresista Luciana León, ha sido un antecedente importante en el proceso de contar con una legislación adecuada en favor de la promoción del uso de la bicicleta y que, sin perjuicio de ello, la Ley PROBICI que ha sido observada tiene una mayor amplitud. En este contexto para evitar la dispersión normativa, consideró adecuado allanarse a la observación de modo que quede derogada la ley anterior.
- No hubo más aportes de la mesa.


**Segunda observación (punto 2): el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS) es el ente rector en materia de desarrollo urbano; y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es competente de manera exclusiva en materia de infraestructura de transporte de alcance nacional e internacional.**

- El Congresista Miguel Torres señaló que en su opinión correspondería allanarse ya que de acuerdo con lo señalado en la observación el MTC no es la única entidad del gobierno competente para regular, planificar, promover e implementar políticas públicas en favor del uso de la bicicleta sino también el Ministerio de Vivienda, en tanto que tiene competencias en materia de infraestructura de movilidad, urbanismo y desarrollo urbano.
- Virginia Meza del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento – MVCS señaló que formularon esta observación porque la forma en que estaba redactada fórmula de la Autógrafa daba lugar a una colisión de competencias. La movilidad urbana es un componente del desarrollo urbano y en ese sentido el MVCS tiene plenas facultades para normarlo. Asimismo, la concepción de la planificación urbana es competencia de dicho sector.

**Tercera observación (punto 3): el marco normativo vigente ya prevé la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC respecto de la política de transporte desde su formulación hasta su supervisión y evaluación, considerando para ello la participación de otros niveles de gobierno.**

- El congresista Juan Sheput señaló que efectivamente el MTC tiene competencias con respecto de las vías y rutas, pero que otros elementos como estacionamientos están más ligados al sector vivienda.
- Karina Flores del MTC precisó que la infraestructura complementaria también se encuentra dentro del ámbito de competencias del MTC. Asimismo, señaló que lo que buscan con la observación efectuada es que la precisión incluida en la fórmula permita la coordinación entre diferentes niveles de gobierno, tanto con el MVCS así como con otros gobiernos regionales y locales.
- Virginia Meza del MVCS propuso precisar que en lo concerniente a movilidad urbana debe haber una articulación intersectorial entre MTC y MVCS de modo que también se genere una obligación para que a nivel de gobiernos regionales se pueda implementar correctamente la coordinación intersectorial comprendida en sus planes de movilidad urbana.
- El congresista Miguel Torres señaló que al allanarse a la observación se fortalecería la articulación entre el MTC y el MVCS, lo cual es positivo.

**Cuarta observación (punto 4): el numeral 2.2 del artículo 2 de la Autógrafa de Ley contiene un precepto normativo que supone iniciativa de gasto, lo cual se encuentra proscrito en la Constitución Política.**

- 
- El congresista Miguel Torres precisó que la implementación del monitoreo a través de un sistema GPS no era parte de la propuesta, indicó que por sistema de monitoreo se contemplaba un sistema de seguimiento que se pueda hacer a través de preguntas, encuestas u otros instrumentos que pueda generar el INEI en el marco de los censos. Indicó que se puede obtener información acerca del uso de la bicicleta sin comprometer gastos adicionales. Dio como ejemplo que en el último censo de hogares se consultó a la población si contaban con embarcaciones de recreo, cuando se podría haber consultado sobre la tenencia de bicicleta. Posteriormente, señaló que propone allanarse a la observación del Poder Ejecutivo y retirar el término sistema de monitoreo y acoger el texto sustitutorio propuesto.
  - El congresista Juan Sheput señaló que no se necesita de una alta tecnología para poder precisar la frecuencia de uso de la bicicleta, bastaría con observancias.

- El representante del colectivo Bicicommuters señaló que el INEI tiene los recursos para medir el uso de bicicletas sin incurrir en gastos adicionales. Sugirió que el INEI podría apoyarse en otras instituciones, como por ejemplo la Policía Nacional en la recolección de incidentes, accidentes, o también hacer un convenio con aseguradoras que manejan estos datos.
- Patricia Alata de Lima Como Vamos señaló que existen diversas fuentes de información que podría utilizar el INEI para hacer monitoreo y medición del uso de bicicletas como por ejemplo el Registro Nacional de Municipalidades, ENAPRES, ENAHO, entre otros.

**Quinta observación (puntos 5 y 6): promoción de la educación vial realizada por gobiernos locales únicamente toma en cuenta a las zonas rurales, sin tomar en cuenta las zonas urbanas**

- El congresista Miguel Torres señaló que en su opinión existió un error material en la redacción de la fórmula legal por lo cual correspondería allanarse a la observación.
- Carlota Pereyra de ACIPER indicó que se debería precisar que los programas de educación vial deberían coordinarse con los Ministerios de Salud, Vivienda y Ambiente.

**Sexta observación (punto 7: utilización del mecanismo Obras por Impuestos con la finalidad de adecuar la infraestructura urbana y de transporte existente y construcción de ciclovías**

- El congresista Miguel Torres señaló que la intención del artículo 5.2. de la Autógrafa de Ley era únicamente declarativa con la finalidad de hacer énfasis en que la posibilidad de usar el mecanismo Obras por Impuestos está abierta. Por lo tanto, si dicho artículo no hubiera estado en la propuesta, estaría igualmente vigente. Agregó que la precisión sirve para que los gobiernos regionales y locales puedan tomarlo en cuenta. Posteriormente, el congresista señaló que considera conveniente acoger la propuesta del Poder Ejecutivo en el extremo de que los gobiernos regionales y locales pueden utilizar el mecanismo de obras por impuestos previa evaluación técnica, económica y legal.
- Karina Flores del MTC señaló que no ven inconveniente en que se mantenga la precisión.
- Eda Adrianzen del Ministerio de Economía y Finanzas – MEF indicó que el mecanismo de Obras por Impuestos está muy vinculado al Invierte.pe por lo cual es decisión de cada municipalidad o gobierno regional el que se pueda priorizar estos proyectos. Precisó que la materia ya está habilitada por lo que una precisión adicional tendría únicamente finalidad de énfasis.

**Séptima observación (punto 8): obligatoriedad de las entidades públicas y privadas de adecuar sus espacios para estacionamiento de bicicletas**

- El representante de Actibícimo señaló que desde su organización impulsan una iniciativa que nace en conjunto con la Municipalidad de Miraflores que se llama "Se acepta bici", y la idea es precisamente que los locales que tienen estacionamiento para autos, intercambien uno de sus estacionamientos por un estacionamiento para 20 bicicletas. También comentó que en el Ministerio de Cultural existe una iniciativa para promover el uso de la bicicleta entre los

trabajadores que consiste en facilidades e infraestructura, gracias a ello, el Ministerio de Cultura es la entidad pública que recibe más trabajadores ciclistas.

- Jenny Samanez de la Municipalidad de Lima señaló que ya existe desde hace ocho años la Ordenanza Municipal 1851 que establece que todos los centros comerciales, organismos públicos y privados deben contar con el 5 % del total del área destinada para los vehículos, como estacionamientos para bicicletas. Señaló como ejemplo que en el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo se destinaron tres estacionamientos de vehículos para sus trabajadores que asisten en bicicleta y han creado incentivos.
- Carlota Pereyra de ACIPER señaló que gracias a la norma de la Municipalidad de Lima se ha logrado que muchas entidades privadas destinen estacionamientos para bicicletas como por ejemplo el Jockey Plaza. Propuso además que se modifique el articulado de la Autógrafa ya que con el texto actual se entiende que el tope de estacionamientos es de 5%, propone que se considere un porcentaje mínimo y no máximo.
- El congresista Miguel Torres señaló que la intención de la norma no era exigir un requerimiento adicional a los ya existentes, más bien busca reemplazar espacios que normalmente se les otorgaban a los autos motorizados se cambien por espacio para las bicicletas. Por ejemplo, si la norma de funcionamiento pide 5 estacionamientos, uno de ellos esté destinado a bicicletas. No que existan 5 para autos y uno adicional para bicicletas. Sugirió que la observación sirva para precisar que se busca un reemplazo de un estacionamiento destinado a vehículos por espacio para bicicletas y no algo adicional. Posteriormente señaló que es importante considerar una ubicación preferencial.
- Virginia Meza del MVCS señaló que se debe distinguir entre lo que ya está construido y lo que se puede edificar sin poner en riesgo a los usuarios. Asimismo, señaló que el porcentaje de estacionamiento de bicicletas debe establecerse en base a la transitividad del público que accede al establecimiento.
- El congresista Juan Sheput manifestó su opinión contraria a efectuar una diferenciación entre lo ya construido y lo que está por construir, ya que en la experiencia internacional existen diversos casos en los que se ha puesto en valor ciudades coloniales y se han adaptado los espacios para la inclusión de estacionamientos para bicicletas.
- El congresista Wuilian Monterola hizo referencia a la experiencia en Colombia donde existe una capacidad de parqueo general de hasta 27% destinado a bicicletas.

**Octava observación (punto 9): la implementación de la Ley implica gastos de carácter permanente**

- El congresista Miguel Torres comentó que celebrar el día mundial de la bicicleta no implica iniciativa de gasto, tampoco las acciones de promoción de educación

vial llevadas a cabo por MINEDU ya que ya cuentan con un presupuesto para ello.

- Jhon Chavez del MEF señaló que con la finalidad de levantar la observación se puede proponer un artículo de financiamiento que suele ponerse en todos los proyectos de ley y más aún cuando se comparte el presupuesto con las entidades involucradas y no va demandar recursos adicionales al tesoro público. Asimismo, dio lectura a la fórmula legal propuesta: "La implementación de la presente norma se financia en forma progresiva sin demandar recursos adicionales al tesoro público"
- El representante de Actibícimo señaló que se debería agregar el término "progresivamente" en el artículo de financiamiento.
- El congresista Juan Sheput señaló que mejor que un marco temporal se deberían pedir informes progresivos de los avances existentes.
- Carlota Pereyra de ACIPER señaló que la Ley 29593 mencionó que se debe presentar un informe anual de avances, no obstante, considera que dicha mención no tiene efectos reales por tanto sugirió que haya un marco temporal para el financiamiento.

**Novena observación (punto 10): sobre la entidad competente para emitir disposiciones referidas a la jornada laboral libre remunerada a conceder por asistir al centro de labores del sector público en bicicleta y el sustento adecuado del parámetro de 45 asistencias al centro de labores en bicicleta**

- El congresista Miguel Torres comentó que considera conveniente allanarse en el extremo de la autoridad competente para emitir disposiciones referidas a la jornada laboral libre.
- Con respecto de los incentivos laborales la Sra. Jenny Samanez de la Municipalidad de Lima señaló que son importantes y benefician a la sociedad en su totalidad.
- Miguel Pinedo del MTPE señaló que están de acuerdo con el numeral 9.1. Refirió que el numeral 9.2., acerca del día libre cada 45 veces de asistencia en bicicleta al centro de labores en el sector público, se debería sustentar con mayor amplitud en la exposición de motivos sobre las razones y criterios para elegir la cantidad de días.
- El congresista Torres señaló que los medios aseguraron que está norma estaba imponiendo a las empresas privadas, y que eso es falso, ya que la norma recomienda a los empleadores privados a que puedan dar este tipo de facilidades. Asimismo, señaló que en efecto se debería precisar la necesidad de incentivar el uso de la bicicleta en un contexto en el cual ya existen diversos desincentivos para el uso de la bicicleta. Indicó que el día libre al ir 45 veces al trabajo en bicicleta es un tipo de estímulo necesario para su uso.

**Décima observación (punto 11): sobre el Reglamento Nacional de Tránsito y las obligaciones, infracciones y sanciones a los ciclistas**

- Para Patricia Alata, representante de Lima Como Vamos, el imponer multas a los ciclistas es el camino que no impulsará el uso de las mismas. Señaló también que no se deben imponer las multas, pero si algunas sanciones necesarias, ya que en muchas ocasiones los ciclistas transitan por veredas por el mismo caso que muchas avenidas o no tienen ciclo vías o por la inseguridad que trae la misma. Asimismo, enfatizó que se debe educar a los ciclistas.

- Jenny Samanez, considera que raíz de que no hay un masivo uso de la bicicleta, no se le puede poner barreras a los ciclistas, ya que eso va ahuyentar a los usuarios de la misma. La representante de la municipalidad de Lima, además enfatizó que la principal frustración de todo ciclista es que debe compartir las avenidas con los buses y justamente su fastidio viene ya que muchos de ellos no respetan a los ciclistas. Por ello desean mayores ciclovías.
- Samanez, mencionó que en Lima se necesita 1084 kilómetros de ciclovías y que en la actualidad solo hay 190 kilómetros que no conforman una red. Señalo que para unir los kilómetros que existen se necesitará hacer 152 kilómetros y un presupuesto de 127 millones. Para ello dijo que se necesita la ayuda de los gobiernos locales.
- El congresista Juan Sheput, señaló que este podría ser uno de los proyectos emblemáticos del bicentenario.
- Yubitza Reyes de Bicicommuters señaló que no es posible que los ciclistas tengan las mismas obligaciones, sanciones que los vehículos motorizados si en la práctica no tienen los mismos derechos.
- Para el congresista Miguel Torres, el Reglamento de Tránsito, es una clara demostración de lo poco visibles que son los ciclistas para las autoridades. Señaló también que las sanciones son importantes y ayudan a cambiar el comportamiento. Dio como ejemplo el Callao donde las personas cumplen con las normas ya que tienen un marco de sanciones bastante estricto. Sugirió que podría darse una moratoria en cuanto a las sanciones, uno o dos años, y que por el momento sean sanciones educativas.
- Carolina Tejada del MTC, indicó que aún hay un proceso por recorrer en educación y en infraestructura vial, por ende, son de la idea de que no se impongan sanciones como tal. Señaló también que uno de los objetivos de su sector es educar a los ciclistas y proteger al peatón y usuarios de transporte y que están trabajando en un procedimiento administrativo sancionador de trámite sumario (DL 1406). Indicó que el Reglamento de Tránsito señala que se exigirán solo aquellos requisitos que sean aplicables a los ciclistas.
- Zoé Sandoval de Actibícimo afirmó que antes de colocar sanciones a los ciclistas se debe fiscalizar mejor y ver los errores que cometen los automovilistas y que le cuesta la vida a los ciclistas. Considero que se debe fiscalizar con mayor regularidad en favor a los ciclistas.

**Décima primera observación (punto 12): precisiones en la modificación de la Ley 27181**

- El congresista Miguel Torres propuso allanarse a la observación.
- No hubo más comentarios.

**Décimo segunda observación (punto 13): sobre la reglamentación de la Ley**

- El congresista Miguel Torres propuso aceptar los seis meses solicitados por el Poder Ejecutivo.

**Décimo tercera observación (punto 14): las propuestas contenidas en los artículos 7 y 9 de la autógrafa, en los extremos que crean cargas al sector privado que generan distorsiones en el mercado**

- Carolina Tejada del MTC señaló que desde su sector están interesados en promover la bicicleta como medio de transporte no sólo con una finalidad recreativa.



- Zoe Sandoval de Actibícimo indicó que es incorrecto sostener que la norma solo beneficia al 23.4% de la PEA y a los que viven más cerca, ya que no consideran la intermodalidad.
- Miguel Luque del MEF señaló que la observación relacionada con los costos que se podían generar a los empleadores, requiere una precisión en la redacción de la norma de modo que no se afecte la predictibilidad de las reglas del mercado. Indicó que una vez efectuada la precisión no tendrían observación respecto de este punto, por el contrario, señaló que reconocen el aporte que puede tener la promoción de esta actividad para la productividad y la competitividad del país. En la medida en que se realicen las precisiones para que se establezca como una facultad del empleador.
- El congresista Miguel Torres señaló que el 23.4% de la PEA representa aproximadamente 4 millones de trabajadores lo cual no es un número desdeñable en términos de población beneficiada. Indicó que le corresponde al Estado ser un ejemplo para la sociedad en el transcurso de la adopción de medios de transporte sostenibles.

### 3. Conclusiones

De acuerdo con lo previamente señalado, se adjunta al presente informe una propuesta de fórmula legal.



## **PROPUESTA DE TEXTO SUSTITUTORIO**

### **LEY QUE PROMUEVE Y REGULA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE**

#### **Artículo 1. Objeto de la Ley**

El objeto de la presente ley es establecer medidas de promoción y regulación del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente en el uso de la capacidad vial y en la preservación del ambiente.

#### **Artículo 2. Implementación de políticas públicas para el uso de la bicicleta**

2.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones elabora e implementa políticas públicas de diseño de obras de infraestructura vial y **promueve** la planificación urbana y rural a favor del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente, **en coordinación con las entidades públicas de los tres niveles de Gobierno.**

2.2. El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) implementa progresivamente, con cargo a sus propios recursos, **coordina y/o ejecuta la producción de las estadísticas básicas respecto del uso de la bicicleta como medio de transporte a través de los censos, encuestas por muestreo y registros administrativos del sector público.**

#### **Artículo 3. Día Nacional de la Bicicleta**

Declárase el 3 de junio de cada año como el Día Nacional de la Bicicleta, debiendo los organismos públicos y privados realizar actividades para conmemorar la fecha y crear conciencia de la necesidad del uso de la bicicleta; concordante con el establecido por la Asamblea General de las Naciones Unidas en la Resolución N° 72/272.

#### **Artículo 4. Promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en instituciones educativas**

4.1. El Ministerio de Educación, a través de las instituciones educativas públicas y privadas de primaria y secundaria de todo el territorio nacional, establece actividades promocionales de educación vial con la finalidad de que los alumnos conozcan el uso adecuado de las normas de tránsito aplicables en la conducción de la bicicleta, como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente.

4.2. Las instituciones educativas superiores, públicas y privadas, promueven jornadas de sensibilización para uso de la bicicleta, como medio de transporte sostenible, eficiente, en el uso de la capacidad vial y que contribuye en la preservación del ambiente. Así como el cumplimiento de las normas de tránsito aplicables en la conducción de la bicicleta.

#### **Artículo 5. Promoción de la educación sobre el uso de la bicicleta en el ámbito municipal**

**Los Gobiernos Locales, en el marco de sus programas municipales de educación, cultura y ciudadanía ambiental, o los que hagan sus veces, desarrollan acciones de comunicaciones y sensibilización ambiental sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible que contribuye con la preservación del ambiente.**

#### **Artículo 6. Adecuación de la infraestructura vial pública para facilitar el uso de la bicicleta**

6.1. Establézcase de interés nacional y necesidad pública la adecuación progresiva, a nivel nacional, regional y local, de la infraestructura urbana y de transporte existente, para facilitar la utilización de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente.

**6.2.** Los gobiernos regionales y locales están autorizados a utilizar, **previa evaluación técnica, económica y legal**, el mecanismo de obras por impuestos, regulado por la Ley 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado, con la finalidad de adecuación de la infraestructura urbana y de transporte existente y construcción de ciclovías para facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente, conforme a los planes viales urbanos vigentes.

#### **Artículo 7. Implementación medidas que faciliten el transporte intermodal**

**7.1.** Establézcase que las autoridades de los tres niveles de gobierno implementan medidas que faciliten el transporte intermodal, con la finalidad de que el ciclista conecte su trayecto con otros medios de transporte; asimismo, habilitan espacios y estructuras seguras para el estacionamiento de bicicletas en las estaciones de los medios de transporte masivo.

**7.2.** Las autoridades competentes gestionan la interconectividad de ciclovías, cuando estas involucren dos o más circunscripciones de gobiernos locales contiguos, bajo la responsabilidad que prevean las normas de la materia.

#### **Artículo 8. Implementación progresiva de estacionamientos para bicicletas**

**8.1.** Las entidades públicas y privadas cuyas edificaciones cuenten o deban contar con zonas de estacionamiento de vehículos, destinan espacios para el estacionamiento de bicicletas bajo el criterio de que, como mínimo, por cada veinte (20) espacios destinados al estacionamiento de vehículos automotores, diecinueve (19) son destinados a este tipo de vehículos y uno (1) para bicicletas.

**8.2.** En el caso de las edificaciones ya construidas, el plazo de adecuación de las mismas para que se cumpla con lo previsto en el párrafo 8.1 es de un (1) año contado a partir de la publicación de la presente Ley en el diario oficial.

**8.3.** Las municipalidades provinciales y distritales son las responsables de cautelar la ejecución y establecer la obligatoriedad de la aplicación de esta norma en las nuevas construcciones.

**8.4.** Los estacionamientos para bicicletas que dispongan las entidades públicas y privadas deben ubicarse al costado del espacio destinado al parqueo para vehículos conducidos o que transporten a personas con discapacidad.

#### **Artículo 9. Sistemas de bicicleta pública**

Los gobiernos locales implementan, con sus recursos disponibles, sistemas de bicicleta pública, consistente en préstamo o alquiler de bicicletas, priorizando este servicio para la intermodalidad a los sistemas de transporte masivo, con la finalidad de incentivar el uso de la bicicleta en la ciudadanía.

#### **Artículo 10. Medidas de promoción del uso de la bicicleta por los centros laborales**

**10.1.** Los empleadores privados y públicos incentivan en sus trabajadores el uso de la bicicleta como medio de transporte para llegar a su centro laboral a través de medidas tales como flexibilización de la hora de ingreso, días u horas libres, facilitación de duchas al interior del centro de trabajo, entre otros.

**10.2.** Los servidores públicos reciben una jornada laboral libre remunerada por cada cuarenta y cinco veces que certifiquen haber asistido al centro de labores en bicicleta; para lo cual, cada institución del sector público deberá formular e implementar medidas necesarias para su desarrollo y certificación, en concordancia con las disposiciones emitidas por la **Autoridad Nacional del Servicio Civil (SERVIR)**.

#### **Artículo 11. Derechos de los ciclistas**

Son derechos de los ciclistas:

- a) Transitar por las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellas en las que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas.
- b) Disponer de vías de circulación preferente dentro de las ciudades, como ciclovías u otros espacios similares.
- c) Disponer de suficientes espacios para el estacionamiento de bicicletas, tanto en espacios públicos como privados.
- d) Derecho de preferencia del ciclista en la vía o circulación en los desvíos de avenidas, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías sobre el tránsito vehicular, después del peatón.
- e) Uso gratuito de estacionamientos públicos para bicicletas.
- f) Tener días u horas de circulación preferente en el área urbana, en trayectos determinados.

#### **Artículo 12. Obligaciones de los ciclistas**

Todo ciclista tiene las siguientes obligaciones:

- a) Respetar las normas de tránsito establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito y normas municipales sobre la materia, en las que destaca el derecho de preferencia del peatón.
- b) Respetar las disposiciones de la Policía Nacional de Tránsito o de los inspectores municipales de tránsito.
- c) Portar los dispositivos de seguridad adecuados que establece el Reglamento Nacional de Tránsito.
- d) Conducir la bicicleta de manera responsable, sin poner en riesgo su vida e integridad, ni la de otras personas.
- e) No conducir en estado de ebriedad o bajo el efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicos o estimulantes de cualquier tipo.

#### **Artículo 13. Infracciones de los ciclistas**

Son infracciones de los ciclistas:

- a) Incumplir con las normas de tránsito establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito y normas municipales sobre la materia.
- b) No usar los dispositivos de seguridad.
- c) Conducir sin la precaución suficiente, realizar maniobras bruscas o temerarias sin tomar en consideración los riesgos potenciales para la vida y salud de otras personas.
- d) Conducir en zonas destinadas al uso exclusivo de peatones y vehículos en aquellas vías en las que existen ciclovías.
- e) Circular con un número de personas que exceda el número de asientos o dispositivos incorporados para el transporte de personas.
- f) Conducir en estado de ebriedad o bajo el efecto de sustancias que produzcan efectos similares tales como estupefacientes, psicotrópicos o estimulantes de cualquier tipo.

Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, atendiendo al peligro, riesgo potencial o daño efectivo que generen para la vida y la salud del conductor o de terceros; criterios que son tenidos en cuenta en el reglamento de la presente ley.

#### **Artículo 14. Sanciones aplicables a los ciclistas**

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

- a) Amonestación, por incurrir en infracción leve.
- b) Multa, por incurrir en infracción muy grave, la que se impone con un mínimo del uno por ciento de una unidad impositiva tributaria y un máximo del dos por ciento de una unidad impositiva tributaria.
- c) Multa, por incurrir en infracción muy grave, la que se impone con un mínimo del tres por ciento de una unidad impositiva tributaria y un máximo del cinco por ciento de una unidad impositiva tributaria.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece en el reglamento de la presente ley el régimen de infracciones y sanciones.

## DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

### **PRIMERA. Modificación de los artículos 7 y 23 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**

Modifícanse los artículos 7 y 23 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, de la siguiente manera:

#### **"Artículo 7.- De la racionalización del uso de la infraestructura**

[...]

7.3 Los medios de transporte que muestren mayor eficiencia en el uso de la capacidad vial o en la preservación del ambiente son materia de un trato preferencial de parte del Estado.

El Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura **define las pautas para** las normas técnicas que permiten la implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible (bicicleta).

[...]

#### **Artículo 23.- Del contenido de los reglamentos**

Los reglamentos nacionales necesarios para la implementación de la presente ley **son** aprobados por Decreto Supremo y refrendados por el Ministro de Transportes y Comunicaciones y rigen en todo el territorio nacional de la República. En particular, deberá dictar los siguientes reglamentos, cuya materia de regulación podrá, de ser necesario, ser desagregada:

[...]

##### **c) Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura**

Define las pautas para las normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de carreteras, caminos y vías urbanas.

Define las pautas para las especificaciones y características de fabricación de los elementos de señalización y los protocolos técnicos que aseguran la compatibilidad de los sistemas de comunicación y control de semáforos. Define las condiciones del uso del derecho de vía para la instalación de elementos y dispositivos no relacionados con el transporte o tránsito.

Contiene asimismo las exigencias de internalización y control de impactos asociados al estacionamiento de vehículos en las vías y al funcionamiento de actividades que generan o atraen viajes.

**Define las pautas para** las normas técnicas que permiten la implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible, los que deben incluirse en el planeamiento de la gestión de la infraestructura vial.

Regula las infracciones por daños a la infraestructura vial pública no concesionada y las respectivas sanciones".

### **SEGUNDA. Obligación de informar al Congreso de la República**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones debe presentar en la primera quincena del mes de septiembre de cada año a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República un informe detallando las acciones realizadas para la implementación de la presente ley.

### **TERCERA. Reglamento de la presente ley**

El Poder Ejecutivo dentro de los ciento ochenta (180) días calendario siguientes a la publicación de la presente Ley, aprueba el reglamento correspondiente, contando con el refrendo del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, el Ministerio de Educación, el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo y el

Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a propuesta de este último y bajo responsabilidad de los titulares de dichos ministerios.

#### **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA**

**ÚNICA.** Suspensión de la entrada en vigencia de los artículos 13 y 14 de la Ley. Suspéndase la entrada en vigencia de los artículos 13 y 14 de la presente Ley, por el periodo de un (1) año contado a partir del día siguiente de la publicación en el diario oficial El Peruano del reglamento correspondiente.

Durante dicho periodo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la colaboración del Ministerio de Educación, debe realizar campañas educativas sobre las infracciones y sanciones previstas en la ley y el reglamento correspondiente, para los ciclistas.

#### **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA**

**ÚNICA.** Derogación de la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible  
Derógase la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible.