

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

DICTAMEN 2018-2019

Señor Presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 74 y 75 del Reglamento del Congreso de la República, los siguientes proyectos de ley:

- **Proyecto de Ley 2946/2017-CR**, presentado por el congresista **Miguel Ángel Torres Morales**, que propone: “**Ley que promueve el uso de la bicicleta como medio de Transporte sostenible – Ley PROBICI**”.
- **Proyecto de Ley 3138/2017-CR**, presentado por la congresista **Karla Schaefer Cuculiza**, que propone: “**Ley que modifica la Ley N° 29593, “Ley que declara de Interés Nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible”**”.
- **Proyecto de Ley 3140/2017-CR**, presentado por el congresista **Wuilian Monterola Abregu**, que propone: “**Ley que modifica la Ley N° 29593, “Ley que declara de Interés Nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible”**”.

En la xxxxxx **Sesión Ordinaria** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones celebrada el xxxxx, expuesto y debatido el dictamen fue aprobado por **XXXXXX** de los señores congresistas presentes, con el voto a favor:

Con la licencia de los señores congresistas: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

I. SITUACIÓN PROCESAL

I.1 Antecedentes

El **Proyecto de Ley 2946/2017-CR**, ingresó a trámite documentario el 01 de junio del 2018 y, a esta Comisión, el 04 del mismo mes y año, de conformidad con el Decreto de Oficialía Mayor se nos designa como única Comisión Dictaminadora.

El **Proyecto de Ley 3138/2017-CR**, ingresó a trámite documentario el 23 de julio del 2018 y, a esta Comisión, el 16 de agosto del mismo mes y año, de conformidad con el Decreto de Oficialía Mayor se nos designa como única Comisión Dictaminadora.

El **Proyecto de Ley 3140/2017-CR**, ingresó a trámite documentario el 23 de julio del 2018 y, a esta Comisión, el 16 de agosto del mismo mes y año, de conformidad con el Decreto de Oficialía Mayor se nos designa como única Comisión Dictaminadora

I.2 Opiniones solicitadas

- **Del Proyecto de Ley 2946/2017- CR.**

Se solicitó las siguientes opiniones técnicas:

- **Al Ministro de Transportes y Comunicaciones**

Mediante Oficio N° 1467-2017-2018/CTC-CR, de fecha de 06 de junio del 2018, recibido el 11 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Edmer Trujillo Mori**, en su condición de Ministro de Transportes y Comunicaciones. No habiéndose recibido opinión.

- **Ministerio de Economía y Finanzas**

Mediante Oficio N° 0027-2018-2019/CTC-CR, de fecha 17 de agosto del 2018, recibido el 20 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Carlos Oliva Neyra**, en su condición de Ministro de Economía y Finanzas, no habiéndose recibido opinión.

- **Ministerio de Vivienda y Construcción**

Mediante Oficio N° 1469-2017-2018/CTC-CR, de fecha 06 de junio del 2018, recibido el 11 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Javier Piqué del Pozo**, en su condición de Ministro de Vivienda y Construcción, no habiéndose recibido opinión.

- **Ministerio de Educación**

Mediante Oficio N° 1472-2017-2018/CTC-CR, 06 de junio del 2018, recibido el 08 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Daniel Alfaro Paredes**, en su condición de Ministro de Educación, no habiéndose recibido opinión.

- **Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo**

Mediante Oficio N° 1470-2017-2018/CTC-CR, de fecha 06 de junio del 2018, recibido el 11 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Christian Sánchez Reyes**, en su condición de Ministro de Vivienda y Construcción, habiéndose recibido opinión favorable.

➤ **Municipalidad Metropolitana de Lima**

Mediante Oficio N° 1468-2017-2018/CTC-CR, 06 de junio del 2018, recibido el 11 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Luis Castañeda Lossio**, en su condición de Alcalde de la Municipalidad Metropolitana de Lima, habiéndose recibido opinión favorable.

➤ **Consejo Directivo del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual (INDECOP)**

Mediante Oficio N° 1471-2017-2018/CTC-CR, de fecha 06 de junio del 2018, recibido el 12 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Ivo Gagliuffi Piercechi**, en su condición de Presidente del Consejo Directivo del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual, no habiéndose recibido opinión.

- **De los Proyecto de Ley 3138/2016-CR y 3140/2017-CR.** Se solicitó las siguientes opiniones técnicas:

➤ **Al Ministro de Transportes y Comunicaciones**

Mediante Oficio N° 0020-2018-2019/CTC-CR, de fecha de 17 de agosto del 2018, recibido el 17 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Edmer Trujillo Mori**, en su condición de Ministro de Transportes y Comunicaciones, no habiéndose recibido opinión.

➤ **Ministerio de Economía y Finanzas**

Mediante Oficio N° 0021-2018-2019/CTC-CR, de fecha 17 de agosto del 2017, recibido en la misma fecha, se solicitó opinión técnica al señor **Carlos Oliva Neyra**, en su condición de Ministro de Economía y Finanzas, no habiéndose recibido opinión.

➤ **Ministerio de Vivienda y Construcción**

Mediante Oficio N° 0022-2018-2019/CTC-CR, de fecha 17 de agosto del 2017, recibido en la misma fecha, se solicitó opinión técnica al señor **Javier Piqué del Pozo**, en su condición de Ministro de Vivienda y Construcción, no habiéndose recibido opinión.

➤ **Ministerio de Educación**

Mediante Oficio N° 0023-2018-2019/CTC-CR, de fecha 17 de agosto del 2017, recibido en la misma fecha, se solicitó opinión técnica al señor **Daniel Alfaro Paredes**, en su condición de Ministro de Educación, no habiéndose recibido opinión.

➤ **Ministerio del Ambiente**

Mediante Oficio N° 0024-2018-2019/CTC-CR, de fecha 17 de agosto del 2017, recibido en la misma fecha, se solicitó opinión técnica al señor **Fabiola Muñoz Dodero**, en su condición de Ministro del Ambiente, no habiéndose recibido opinión.

➤ **INDECOPÍ**

Mediante Oficio N° 0025-2018-2019/CTC-CR, de fecha 17 de agosto del 2017, recibido en la misma fecha, se solicitó opinión técnica al señor **Ivo Gagliuffi Piercechi**, en su condición de presidente del Consejo Directivo del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual (INDECOPÍ), no habiéndose recibido opinión.

➤ **Municipalidad Metropolitana de Lima**

Mediante Oficio N° 0026-2018-2019/CTC-CR, de fecha 17 de agosto del 2017, recibido en la misma fecha, se solicitó opinión técnica al señor **Luis Castañeda Lossio**, en su condición de Alcalde de la Municipalidad Metropolitana de Lima, no habiéndose recibido opinión.

I.3 Opinión recibida

• **Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo**

La Comisión recibió, el 10 de agosto del 2018, el oficio N° 2675-2018-MTPE/4 remitido por el Secretario General del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, Jesús Baldeó Vásquez, al cual anexa los Informe N° 1848-2018-MTPE/4/8 y el Informe N° 81-2018-MTPE/2/14.1.

En el análisis realizado mediante los informes, se sostiene lo siguiente:

*“3.6 En lo concerniente a las medidas de flexibilización, se entiende el promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte para llegar al centro de trabajo, **consideramos que la misma resulta beneficiosa no solo por la finalidad que persigue, cual es la preservación del medio ambiente y contribuir con el uso de la capacidad vial, sino que va a contribuir con el propio proceso de productividad de la empresa ya que estaría contribuyendo a que los trabajadores que usen este***

medio de transporte puedan cumplir con mayor facilidad en cuanto al horario de ingreso.

- 3.7 ***Respecto a las medidas de fomento, tales como la flexibilidad en la hora de ingreso, días y horas libres, duchas, estamos de acuerdo con las mismas, sin embargo dichas medidas no pueden ser limitativas ni condicionen las obligaciones de los trabajadores respecto a su contrato de trabajo y la facultad de dirección del empleador, coincidiendo con lo opinado por la Dirección General der Trabajo”¹.***

Asimismo, en el Informe N° 81-2018-MTPE/2/14.1.; la comisión considera responsable destacar lo siguiente: “***En ese contexto, el artículo 4 del proyecto de ley establece la obligación del empleador de incentivar en sus trabajadores el uso de la bicicleta como medio de transporte para llegar a su centro laboral. Al respecto, estamos de acuerdo con dicha obligación, en atención a la finalidad pública que persigue (optimización del uso de la capacidad vial y preservación del medio ambiente). Igualmente, estamos de acuerdo con las medidas de fomento que contiene el artículo 4 (flexibilidad en la hora de ingreso, días y horas libres, duchas, entre otras), en tanto sean ejemplos y no limiten ni condicionen las concretas medidas que utilice el empleador para promover el uso de la bicicleta por parte de sus trabajadores***”².

La Comisión considera que esta opinión es extensiva para lo propuesto en el Proyecto de Ley 3140/2017-CR.

- **Municipalidad Metropolitana de Lima**

Mediante Oficio N° 343-2018-MML-SGC, de fecha 22 de junio de 2018, el Secretario General del Consejo señor José Manuel Villalobos Campana, remite su opinión favorable a la iniciativa legislativa, realizando algunas observaciones con la finalidad de viabilizar la propuesta, por lo que propone un texto sustitutorio. Este informe está firmado por la señora Jenny Samanez Gonzales Vigil de la Gerencia de Transporte Urbano, Jefe del Proyecto Especial Metropolitano de Transporte no motorizado.

II. CONTENIDO DE LAS PROPUESTAS LEGISLATIVAS

- **El Proyecto de Ley 2946/2017-CR,**

Como lo observamos en la exposición de motivos, se realiza una síntesis de las disposiciones de la iniciativa legislativa bajo a análisis, a saber:

¹ Informe N° 1848-2018-MTPE/4/8, argumentos 3.6 y 3.7; las negritas son nuestras.

² Punto 2 del análisis del Informe N° 81-2018-MTPE/2/14.1.; las negritas son nuestras.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2946/2017-CR, 3138/2017-CR Y 3140/2017-CR, CON TEXTO SUSTITUTORIO, QUE PROPONE: "LEY QUE PROMUEVE Y REGULA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE".

- “- Declaración del día 3 de junio de cada año como el Día Nacional de la Bicicleta, con la finalidad de incrementar la conciencia de respeto al ciclista y fomentar la cultura de uso de la bicicleta.*
- Implementación progresiva de estacionamientos para bicicletas tanto en entidades públicas como privadas en un plazo no mayor de tres años.*
- Promoción en el centro de labores, de modo que todo empleador incentive en sus trabajadores el uso de la bicicleta como medio de transporte para llegar a su centro laboral, a través de medidas diversas, como flexibilización de la hora de ingreso, días u horas libres, facilitación de duchas al interior del centro de trabajo, entre otros.*
- Priorización del uso de la bicicleta en la planificación urbana y rural, con la finalidad de que las municipalidades incluyan el uso de la bicicleta y la construcción de ciclovías como una estrategia de desarrollo urbano sostenible.*
- Uso del mecanismo de Obras por Impuestos para impulsar la inversión pública en infraestructura vial vinculada al uso de la bicicleta a nivel de gobiernos regionales y locales.*
- Adecuación de las obras de infraestructura pública, para que, de manera progresiva, las entidades competentes adecuen la infraestructura urbana y de transporte existente, a la utilización de la bicicleta como medio de transporte.*
- Promoción de la intermodalidad con la finalidad de que el usuario conecte su trayecto efectuado en bicicleta con otros medios de transporte.*
- Inclusión de la educación vial y uso de la bicicleta en el currículo de educación básica con la finalidad de promover la formación de hábitos, el uso correcto de las vías, el respeto a las normas de tránsito y la seguridad vial.*
- Inclusión de contenidos vinculados a ciclistas y ciclovías dentro de los exámenes para obtención de licencia de conducir.*
- Promoción del uso de la bicicleta en centros educativos superiores como medio de transporte de sus estudiantes y trabajadores.*
- Implementación de sistemas de bicicleta pública con la finalidad de incentivar el uso de la bicicleta en la ciudadanía siempre que existan los recursos disponibles.*
- Exoneración del Impuesto General a las Ventas a la importación y venta de bicicletas, sus partes y accesorios siempre que el costo de valor de venta no supere el 40% de 1 Unidad Impositiva Tributaria - UIT.*
- Creación de incentivos a la industria MYPE a través de un programa de incentivo para la producción y adquisición de bicicletas a micro y pequeñas empresas.*

- *Derechos y obligaciones de los ciclistas, así como también los elementos esenciales del sistema de infracciones y sanciones. Asimismo, encarga a la entidad rectora en transporte, la elaboración de la reglamentación necesaria.*
- *Creación de un sistema de información del uso de la bicicleta que permita conocer información de uso y proyección de la demanda este medio de transporte con la finalidad de mejorar las políticas públicas vinculadas³.*

- **El Proyecto de Ley 3138/2017-CR,**

Esta iniciativa propone la modificación del artículo 2 de la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible; con la finalidad de promover la **adaptación gradual de las vías públicas existentes y la construcción de infraestructura que facilite el uso y el estacionamiento de la bicicleta como medio alternativo de transporte**. Así mismo, se propone:

“El Estado promueva la adaptación de medidas para que edificios públicos y privados, así como centros de trabajo, centros educativos y recreativos, estaciones de transporte público, cuenten con espacios para el estacionamiento y guarda segura de bicicletas.

El Estado promueve y apoya la participación de la sociedad, a través de los sectores público, privado y académico, para sustentar políticas y programas que estimulen el uso de la bicicleta como medio de transporte a efecto de fomentar la movilidad con medios no motorizados.⁴”

Finalmente, esta iniciativa legislativa busca incorporar los artículos 3 y 4 a la Ley N° 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible, proponiendo:

- a) Que se reglamente que en las edificaciones públicas y privadas se implemente de forma progresiva estacionamientos para bicicletas.
- b) Como mecanismo de control político que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, informe a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, en el mes de setiembre de cada año, sobre las acciones tomadas respecto a la implementación de la Ley.

- **El Proyecto de Ley 3140/2017-CR.**

Esta última iniciativa propone igualmente la modificación del artículo 2 de la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su uso como medio de transporte sostenible; con la finalidad de que:

³ Exposición de Motivos del P.L. 2946/2017-CR, páginas 13 y 14.

⁴ Incisos e y f que se pretenden modificar.

- a) Los servidores públicos reciban una jornada laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado al centro de labores en bicicleta.
- b) Que el Ministerio de Economía y Finanzas, evalúe implementar un programa de incentivos tributarios en favor de las empresas privadas que inviertan en la construcción de infraestructura vial o estacionamientos para bicicletas, así como para la promoción y uso de bicicletas por parte de sus trabajadores.

III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley N° 27972, “Ley Orgánica de Municipalidades”
- Ley N° 29593, “Ley que Declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promoció su utilización como medio de transporte sostenible”
- Ley 27181, “Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre”
- Ley 29230, “Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado”

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

IV.1 Acumulación de las propuestas legislativas

La Comisión, de la revisión de los contenidos de cada una de las propuestas legislativas presentadas, colige que todas están referidas a la promoción y regulación del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, propiciando incluso estímulos para su correcta implementación; por consiguiente, los proyectos en estudio tienen identidad de materia y contenido, resultando inoficioso dictaminar aisladamente todas las propuestas legislativas; razón por la cual deben ser acumuladas.

IV.2 Referencias normativas

Respecto del tema materia de la propuesta legislativa, la Comisión considera pertinente revisar las siguientes normas:

- Constitución Política del Perú

“Artículo 2. Toda persona tiene derecho:

(...)

22. A la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.

(...)

Artículo 195. *Los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo.*

Son competentes para:

(...)

8. Desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de educación, salud, vivienda, saneamiento, medio ambiente, sustentabilidad de los recursos naturales, transporte colectivo, circulación y tránsito, turismo, conservación de monumentos arqueológicos e históricos, cultura, recreación y deporte, conforme a ley”.

- **Ley 2718, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**

(...)

“Artículo 7. De la racionalización del uso de la infraestructura

7.1 El Estado promueve la utilización de técnicas modernas de gestión de tránsito con el fin de optimizar el uso de la infraestructura existente.
Para tal efecto impulsa la definición de estándares mediante reglamentos y normas técnicas nacionales que garanticen el desarrollo coherente de sistemas de control de tránsito.

(...)

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”.

- **Decreto Supremo 019-2017-MTC, Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial**

Documento elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el cual informa sobre el acelerado crecimiento del parque automotor y la consiguiente, problemática que esto acarrea: i) congestión vehicular ii) pérdida de horas en el transporte público, iii) contaminación del ambiente por la combustión de los motores vehiculares, conforme se refiere documentadamente en la exposición de motivos del P.L 2946/2017-CR.

IV.3 Relación con el Acuerdo Nacional

La Comisión, de la revisión realizada de las presentes iniciativas legislativas, determinó que guardan concordancia con lo estipulado por el Acuerdo Nacional, en

su Décimo Novena Política de Estado del Acuerdo Nacional: Desarrollo Sostenible y 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;

(...)

(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;

(...)

(i) promoverá el ordenamiento urbano, así como el manejo integrado de residuos urbanos e industriales que estimule su reducción, reuso y reciclaje;

(...)

(l) regulará la eliminación de la contaminación sonora;

IV.4 Análisis sobre el fondo de la propuesta legislativa

Como ya hemos señalado en el contenido de las propuestas legislativas las tres están relacionadas a la utilización, promoción y regulación del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible; de allí que ninguna de las propuestas se contraponen, muy por el contrario se complementan; sin embargo, es necesario determinar si por técnica legislativa se debe modificar la Ley 29593, “Ley que Declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte sostenible”, o debemos elaborar una norma autónoma que recoja las tres propuestas legislativas. Para respondernos a esta primera interrogante la Comisión considera que siendo la norma señalada una norma declarativa debe esta mantenerse como tal y que se debe elaborar una nueva norma que sistematice las propuestas dándole un orden lógico y que mantenga coherencia formal y material del contenido de la ley.

Ahora bien, habiendo establecido la necesidad de una nueva norma debemos argumentar porque se justifica el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, la Comisión considera y hace suya argumentación establecida por Naciones Unidas al respecto, veamos:

- “La bicicleta es un medio de transporte sostenible, sencillo, asequible, fiable, limpio y ecológico que contribuye a la gestión ambiental y beneficia la salud.

- *La bici puede servir como instrumento para el desarrollo, no solo como medio de transporte, sino también al facilitar el acceso a la educación, la atención de la salud y el deporte.*
- *La relación entre la bicicleta y su usuario fomenta la creatividad y la participación social; asimismo, permite al ciclista conocer de primera mano el entorno local.*
- *Es un símbolo del transporte sostenible y transmite un mensaje positivo para fomentar el consumo y la producción sostenibles; además, repercute beneficiosamente en el clima”⁵.*

La referencia de la Naciones nos releva de mayores comentarios, justificando así la necesidad de promocionar y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

La legislación comparada en cuanto al uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

De la revisión de los proyectos de ley se encuentra la vigencia de legislación sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, la cual la Comisión ha corroborado; así tenemos normatividad en Ecuador, Colombia, Holanda y España, así mismo hemos corroborado la legislación en Singapur, en el Estado de Tamaulipas Estados Unidos Mexicanos, en la Provincia de Córdoba Argentina; asimismo, existen propuestas legislativas en Chile. No hemos podido encontrar la legislación China pero esta Comisión si ha corroborado que el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible es política de Estado en la República Popular China:

“En suma, las autoridades chinas tienen contemplada la siguiente normativa:

- *Distancia desde el hogar al trabajo de hasta un kilómetro: recorrido a pie.*
- *Distancia desde el hogar al trabajo de entre 1 y 3 kilómetros: uso de bicicleta*
- *Distancia desde el hogar al trabajo de entre 3 y 5 kilómetros: uso de transporte público*

La idea principal es evitar por todos los medios el uso de automóviles, y el plan se aplicará en una primera etapa por los próximos cuatro años, a la que le seguirán el uso masivo de papel reciclado en todas las oficinas públicas y la reducción del uso de ascensores”⁶.

En cuanto a los estímulos tributarios o financieros

La Comisión, al respecto, considera pertinente recordar el artículo de 79 de nuestra Constitución Política el Estado, que establece:

⁵ <http://www.un.org/es/events/bicycleday/>

⁶ <https://www.bcn.cl/observatorio/asiapacifico/noticias/china-medidas-uso-bicicleta>

“Artículo 79. Los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos, salvo en lo que se refiere a su presupuesto.

El Congreso no puede aprobar tributos con fines predeterminados, salvo por solicitud del Poder Ejecutivo.

En cualquier otro caso, las leyes de índole tributaria referidas a beneficios o exoneraciones requieren previo informe del Ministerio de Economía y Finanzas.

Sólo por ley expresa, aprobada por dos tercios de los congresistas, puede establecerse selectiva y temporalmente un tratamiento tributario especial para una determinada zona del país”.

Como observamos tenemos limitaciones constitucionales para iniciativas que contengan propuestas de índole tributaria. La Comisión ha encontrado que, en los pedidos de opinión del Proyecto de Ley 2946/2017-CR, omitieron solicitar opinión al Ministerio de Economía y Finanzas, a pesar de que en su fórmula legal existen artículos otorgando exoneraciones tributarias; razón por la cual, esta presidencia ha solicitado la opinión respectiva.

La Comisión debe resaltar la Norma VII del Texto Único Ordenado del Código Tributario, aprobado mediante Decreto Supremo N° 133-2013-EF, que establece las reglas generales para la dación de exoneraciones, incentivos o beneficios tributarios. En dicho dispositivo normativo se establece que es necesario que las normas que busquen el fin aludido cumplan con los siguientes requisitos:

- i) Deberá sustentarse en la Exposición de Motivos el análisis cuantitativo del costo fiscal estimado de la medida, especificando el ingreso alternativo respecto a los ingresos que se dejarán de percibir, a fin de no generar déficit presupuestario y documentación que demuestre que la medida adoptada resulta la más idónea.
- ii) Debe ser acorde con los objetivos y propósitos específicos de la política fiscal planteada por el Gobierno Nacional al Marco Macroeconómico Multianual.
- iii) El articulado de la propuesta legislativa deberá señalar los sujetos beneficiarios y el plazo de la exoneración, incentivo o beneficio tributario, el mismo que no puede exceder de 3 años.
- iv) Se requiere informe previo del Ministerio de Economía y Finanzas.
- v) Toda norma que otorgue exoneración, incentivo o beneficio tributario, será aplicable a partir del 1 de enero del año siguiente.

Todas estas disposiciones serían aplicables a las iniciativas legislativas que busquen otorgar alguna exoneración, incentivo o beneficio tributario.

La Comisión, con la finalidad de viabilizar las iniciativas legislativas, no recogerá las propuestas de exoneraciones tributarias, toda vez que no hemos recibido la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas y dada la coyuntura económica del país no es factible que el referido ministerio opine favorablemente.

Finalmente, conforme al análisis realizado, la Comisión considera viable la propuesta, pero propone un texto sustitutorio encuadrado en nuestro ordenamiento constitucional y legal, el cual sustentaremos.

IV.5 Propuesta con texto sustitutorio

La Comisión, de conformidad con el Manual de Técnica Legislativa, propone un texto sustitutorio que guarde orden lógico, claridad, sencillez, concisión y precisión, así proponemos:

En cuanto al Título de la Norma esta debe denominarse “**Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible**”; esto con finalidad de enfatizar que no solo estamos legislando la promoción del uso de la bicicleta, sino también estamos regulando su correcto uso.

La Comisión considera que respetando las reglas de elaboración del contenido de la ley que debemos reordenar los artículos propuestos; así, por la transcendencia se debe empezar legislando sobre la implementación de políticas públicas para el uso de la bicicleta, la cual será de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con los gobiernos regionales y locales; así mismo el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI); debe implementar progresivamente, con cargo a sus propios recursos, un sistema de monitoreo acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente.

La Comisión considera que la iniciativa de declarar el **3 de junio de cada año como el “Día Nacional de la Bicicleta”**; concordante con el establecido por la Asamblea General de las Naciones Unidas en la Resolución N° 72/272.; permitirá a los organismos públicos y privados realizar actividades para conmemorar la fecha y crear conciencia de la necesidad del uso de la bicicleta. Es importante señalar que esta norma no se contrapone a lo legislado en la Ley 29593, Ley que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promueve su utilización como medio de transporte sostenible; ya está establece el día 22 de setiembre de todos los años el “**Día Nacional sin Auto**”.

La Comisión considera que el artículo cuarto de la norma debe desarrollar en tres numerales la importancia de promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en instituciones educativas de los niveles primaria, secundaria y le encarga un rol especial a la educación superior de que promueva jornadas de sensibilización del 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.

La Comisión considera que es imprescindible que el Estado Peruano adecue la infraestructura vial pública, para facilitar el uso de la bicicleta; sin embargo, debemos

reconocer que en este extremo no podemos emitir una norma que obligue la ejecución directa de obras, por lo que recurrimos a realizar una norma de carácter declarativo; así planteamos se declare 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 eficiente, sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente. Asimismo, con la finalidad de facilitar esta exhortación proponemos que los gobiernos regionales y locales están autorizados a utilizar 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 ciclo vías para facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

Proponemos en el artículo seis que los tres niveles de gobierno deben implementan medidas que faciliten el transporte intermodal, con la finalidad que el ciclista conecte su trayecto con otros medios de transporte; así mismo, se debe habilitar espacios y estructuras seguras para el estacionamiento de bicicletas en las estaciones de los medios de transporte masivo.

En la propuesta del artículo siete establecemos que las entidades públicas y privadas, en un plazo no mayor de tres años contados a partir de la publicación de la presente Ley, independientemente de su reglamentación, adecúan sus espacios para estacionamientos de bicicletas, en una proporción de hasta el cinco por ciento del área que destinan a los vehículos automotores. 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. Esta propuesta deja de lado que el órgano encargado de la cautelar la ejecución sea INDECOPI; pues como sabemos son los gobiernos locales los que otorgan las licencias y autorizaciones de construcción y adecuación de los centros públicos y centros comerciales.

La Comisión en un artículo octavo ha considerado recoger la propuesta de un sistema de bicicleta pública a cargo de los gobiernos locales, con sus recursos disponibles, 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. Cabe señalar que esta modalidad ya viene siendo practicada en nuestro país en distritos como Surco, San Borja y San Isidro.

La Comisión pone especial atención en las medidas de promoción del uso de la bicicleta por los centros laborales, para lo cual establecemos:

- a) 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.

- b) Los servidores públicos reciben una jornada laboral libre remunerado 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 las medidas necesarias para su desarrollo y certificación, en concordancia con las disposiciones emitidas por el Ministerio de Trabajo.

La Comisión considera que siendo la propuesta una norma integral debe contener los derechos y obligaciones de los ciclistas y por ende las infracciones que sería aplicables a los mismos, cabe señalar que la propuesta de la Comisión ha disminuido significativamente las multas por sanciones aplicables por la comisión de infracciones por los ciclistas, en comparación a la propuesta legislativa.

Finalmente, establecemos tres disposiciones modificatorias, transitorias y finales; en la primera se establece la modificación de los artículos 7 y 23 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, con la finalidad de establecer que en Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura contiene las normas técnicas que permiten la implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible (bicicleta); asimismo, se establece la necesidad de normas técnicas que permitan la implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible, los que deben incluirse en el planeamiento de la gestión de la infraestructura vial.

En la segunda disposición se estableció la obligación de informar detallada las acciones realizadas para la implementación de la ley al Congreso de la República del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la primera quincena del mes de septiembre de cada año a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. En la última disposición se propone elaborar el reglamento de la presente ley en el plazo de noventa días calendario.

Por lo expuesto, la Comisión considera viable la propuesta con el texto sustitutorio descrito.

V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios.

En cuanto a los beneficios de la presente iniciativa la Comisión hace suyo los argumentos presentados en el Proyecto de Ley 2946/2017- CR, los cuales reproducimos:

“En lo concerniente al tema ambiental, los beneficios estarían representados por aproximadamente S/ 214 millones vinculados a la calidad de aire, calentamiento

global y reducción de ruido⁷. Este monto ha sido estimado tomando como base la información provista por la consultora Decisio para la embajada de Holanda en la cual se efectúa el análisis costo beneficio de la implementación de ciclovías en la ciudad de Lima.

Asimismo, la economía y la productividad se verían beneficiadas ya que actualmente el tiempo promedio perdido en tráfico por un trabajador que percibe el sueldo mínimo vital equivale aproximadamente a S/191 soles al mes⁸, lo cual representa aproximadamente el 20% de sus ingresos; considerando que existen aproximadamente 820 000 trabajadores que perciben el sueldo mínimo en Lima⁹, la presente iniciativa permitiría reducir notablemente los S/156, 620 millones de soles que se pierden mensualmente en el tráfico.

En cuanto al costo de la iniciativa, es indudable que se generan en la adecuación de pistas, señalación y estacionamientos, pero estos constituyen parte de la modernización de las ciudades para lograr ciudades sostenibles y con un transporte más fluido y saludable, además la iniciativa propone que estas adecuaciones sean graduales, por lo que finalmente diremos los beneficios superar enormemente a los costos que se podrían generar.

VI. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones recomienda, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70º del Reglamento del Congreso de la República, propone la **APROBACIÓN con TEXTO SUSTITUTORIO** del dictamen recaído en los **PROYECTOS DE LEY 2946/2017-CR, 3138/2017-CR Y 3140/2017-CR, CON TEXTO SUSTITUTORIO QUE PROPONE: "LEY QUE PROMUEVE Y REGULA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE"**.

El Congreso de la República.

Ha dado la Ley siguiente:

⁷ Considerando la existencia de 400 km de ciclovías en Lima. Fuente: Análisis Costos y Beneficios Sociales (ACBS) del Uso de la Bicicleta en el Perú. Decisio. Embajada de Holanda, 2016.

⁸ Si consideramos que una persona con el sueldo mínimo (S/930) gana por hora laboral S/3,87, y pierde en promedio 99 minutos en el tráfico para desplazarse diariamente (Fuente: Marketwin, 2017.

⁹ Fuente: BCR "el 18% de la PEA ocupada percibe la remuneración mínima vital" Recuperado de: <http://www.bcrp.gob.pe/docs/proyeccion-Institucional/Encuentro de Economistas/2012/ee2012 cespedes-sanchez.pdf>". Dato PEA ocupada en Lima: Fuente INEI.

FÓRMULA LEGAL CON 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 planificación urbana y rural a favor del uso de la bicicleta, en coordinación con los gobiernos regionales y locales, como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente.
- 2.2. El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), implementa progresivamente, con cargo a sus propios recursos, un sistema de monitoreo acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente.

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 de primaria y secundaria de todo el territorio nacional, establece actividades promocionales de educación vial con la finalidad 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 del 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.

- 4.3.** En las zonas rurales los gobiernos locales priorizan la señalización de las vías y la incorporación de puntos de referencia y de guía que conduzcan a centros educativos, promoviendo la seguridad de los ciclistas.

Artículo 5. Adecuación de la infraestructura vial pública para facilitar el uso de la bicicleta

- 5.1.** 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 eficiente, sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente.
- 5.2.** Los gobiernos regionales y locales están autorizados a utilizar 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 ciclo vías para facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte eficiente, sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente.

Artículo 6. Implementar medidas que faciliten el transporte intermodal

Establézcase que las autoridades de los tres niveles de gobierno implementan medidas que faciliten el transporte intermodal, con la finalidad 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.

Artículo 7. Implementación progresiva de estacionamientos para bicicletas

Las entidades públicas y privadas, en un plazo no mayor de tres años contados a partir de la publicación de la presente Ley, independientemente de su reglamentación, adecúan sus espacios para estacionamientos de bicicletas, en una proporción de hasta el cinco por ciento del área que destinan a los vehículos automotores. 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.

Artículo 8. Sistema 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 9. Medidas de promoción del uso de la bicicleta por los centros laborales

- 9.1.** 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.

- 9.2. Los servidores públicos reciben una jornada laboral libre remunerado 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 las medidas necesarias para su desarrollo y certificación, en concordancia con las disposiciones emitidas por el Ministerio de Trabajo.

Artículo 10. 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 ciclo vías 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 ciclo vías sobre el tránsito vehicular, después del peatón,
- e) Uso gratuito de estacionamiento públicos para bicicletas.
- f) Tener días u horas de circulación preferente en el área urbana, en trayectos determinados.

Artículo 11. 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 12. 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 ciclo vías.
- 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 13. 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 grave, la que se impone con un mínimo el uno por ciento de una Unidad Impositiva Tributaria y un máximo de 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 MODIFICATORIAS, TRANSITORIAS Y FINALES

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

Modifícase 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 contiene 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 serán aprobados por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes. Comunicaciones, Vivienda y Construcción 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

Contiene 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 Ministerio de Transportes y Comunicaciones elabora el reglamento de la presente ley en el plazo de noventa días calendario, contados desde la publicación de la ley.

Dese cuenta

Sala de sesiones

Lima, septiembre de 2018

MESA DIRECTIVA	
	1. MONTEROLA ABREGÚ, WUILIAN ALFONSO PRESIDENTE Fuerza Popular
	2. NARVAEZ SOTO, ELOY LUCIANO VICEPRESIDENTE Alianza Para el Progreso
	3. LAZO JULCA, ISRAEL TITO SECRETARIO Fuerza Popular
MIEMBROS TITULARES	
	4. AGUILAR MONTENEGRO, WILMER Fuerza Popular
	5. ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL Fuerza Popular

	6. MAMANI COLQUEHUANCA, MOISÉS Fuerza Popular
	7. MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁN Fuerza Popular
	8. SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA Fuerza Popular
	9. USHÑAHUA HUASANGA, GLIDER AGUSTÍN Fuerza Popular
	10. VENTURA ANGEL, ROY ERNESTO Fuerza Popular
	11. FLORES VÍLCHEZ, CLEMENTE Peruanos por el Cambio
	12. TUCTO CASTILLO, ROGELIO ROBERT Frente Amplio
	13. LEÓN ROMERO, LUCIANA MILAGROS Célula Parlamentaria Aprista
	14. ZEBALLOS PATRÓN, HORACIO Nuevo Perú
	15. DEL ÁGUILA HERRERA, EDMUNDO Acción Popular
	16. CASTRO BRAVO, JORGE ANDRÉS No Agrupados
MIEMBROS ACCESITARIOS	

	17. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular
	18. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular
	19. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LUISA Fuerza Popular
	20. BARTRA BARRIGA, ROSA MARÍA Fuerza Popular
	21. BETETA RUBÍN, KARINA JULIZA Fuerza Popular
	22. CAMPOS RAMÍREZ, CÉSAR MILTON Fuerza Popular
	23. CASTRO GRANDEZ, MIGUEL ANTONIO Fuerza Popular
	24. DEL ÁGUILA CÁRDENAS, JUAN CARLOS Fuerza Popular
	25. DIPAS HUAMÁN, JOAQUÍN Fuerza Popular
	26. DOMÍNGUEZ HERRERA, CARLOS ALBERTO Fuerza Popular
	27. FIGEROA MINAYA, MODESTO Fuerza Popular

	28. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES Fuerza Popular
	29. LÓPEZ VILELA, LUIS HUMBERTO Fuerza Popular
	30. MANTILLA MEDINA, MARIO FIDEL Fuerza Popular
	31. MELGAR VALDEZ, ELARD GALO Fuerza Popular
	32. MELGAREJO PAUCAR, MARÍA CRISTINA Fuerza Popular
	33. PALOMINO ORTIZ, DALMIRO FELICIANO Fuerza Popular
	34. PARIONA GALINDO, FEDERICO Fuerza Popular
	35. PONCE VILLAREAL DE VARGAS YESENIA Fuerza Popular
	36. REÁTEGUI FLORES, ROLANDO Fuerza Popular
	37. SEGURA IZQUIERDO, CÉSAR ANTONIO Fuerza Popular
	38. TAPIA BERNAL, SEGUNDO Fuerza Popular

	39. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER Fuerza Popular
	40. TUBINO ARIAS CHREIBER, CARLOS Fuerza Popular
	41. VERGARA PINTO, EDWIN Fuerza Popular
	42. ARÁOZ FERNÁNDEZ MERCEDES ROSALBA Peruanos Por el Kambio
	43. APAZA ORDÓÑEZ, JUSTINIANO RÓMULO Frente Amplio
	44. LAPA INGA ZACARÍAS, REYMUNDO Frente Amplio
	45. RODRÍGUEZ ZAVALETA, ELÍAS NICOLÁS Célula Parlamentaria Aprista
	46. HUILCA FLORES, INDIRA Nuevo Perú
	47. GARCÍA BELAÚNDE, VÍCTOR ANDRÉS Acción Popular
	48. VILLANUEVA MERCADO, ARMANDO Acción Popular