



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE PREFERENTE INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO Y LA EJECUCIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN TODAS LAS ZONAS METROPOLITANAS DEL PERÚ.

PROYECTO DE LEY

La Congresista de la República que suscribe **MARÍA GRIMANEZA ACUÑA PERALTA** del Grupo Parlamentario de Alianza para el Progreso, en uso de su derecho de iniciativa legislativa establecido en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, concordante con los artículos 22, literal (c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE PREFERENTE INTERÉS NACIONAL EL DESARROLLO Y LA EJECUCIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN TODAS LAS ZONAS METROPOLITANAS DEL PERÚ

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene como objeto lograr sistemas de transporte eficientes, eficaces y sostenibles en todas las zonas metropolitanas del país

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente ley tiene como finalidad generar desarrollo económico y social en cada región, provincia o distrito mediante el aprovechamiento eficiente y eficaz de los recursos humanos y de la infraestructura vial, en todas las zonas metropolitanas del país

Artículo 3. Declaración de Interés Nacional y de Necesidad Pública

Se declara de necesidad pública y de preferente interés nacional el desarrollo y la ejecución de planes de movilidad urbana sostenible en todas las zonas metropolitanas del Perú.

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Instancias Competentes

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a sus funciones y competencias, planifica, coordina y/o desarrolla las

acciones necesarias para lograr el desarrollo y la ejecución de planes de movilidad urbana sostenible en todas las zonas metropolitanas del Perú.

Lima, enero de 2025



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Maria-
Grimaneza FAU.20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 23/01/2025 17:02:48-0500

MARÍA GRIMANEZA, ACUÑA PERALTA
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
JULON IRIGÓIN Elva Edhit
FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/01/2025 12:33:15-0500



Firmado digitalmente por:
KAMICHE MORANTE Luis
Roberto FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/01/2025 11:56:58-0500



Firmado digitalmente por:
CAMONES SORIANO Lady
Mercedes FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/01/2025 12:46:03-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 24/01/2025 11:22:29-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmary FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/01/2025 11:20:20-0500



Firmado digitalmente por:
HEIDINGER BALLESTEROS
Nelcy Lidia FAU 20181740126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/01/2025 11:39:02-0500



Firmado digitalmente por:
GARCIA CORREA Idelso
Manuel FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/01/2025 11:32:14-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 24/01/2025 11:22:44-0500

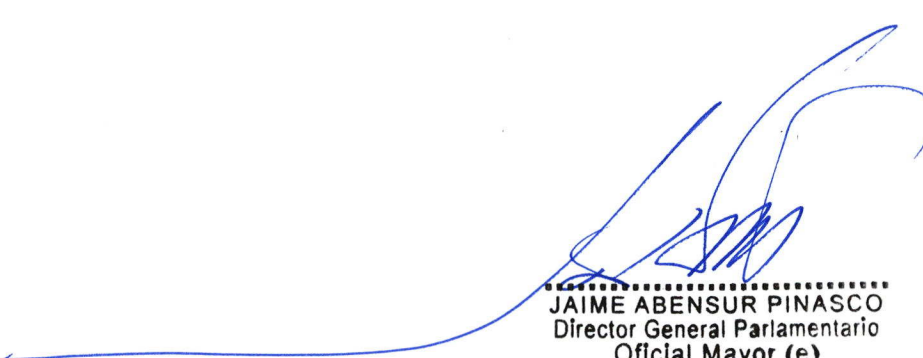


CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **30** de **enero** de **2025**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 10060/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

- 1. DESCENTRALIZACIÓN, REGIONALIZACIÓN, GOBIERNOS LOCALES Y MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ESTADO.**



.....
JAIME ABENSUR PINASCO
Director General Parlamentario
Oficial Mayor (e)
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. LOS FUNDAMENTOS

EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE – PMUS

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es un conjunto de políticas y acciones que se desarrollan con el objetivo de implantar formas de desplazamiento sostenibles dentro de una ciudad (tales como caminar, en bicicleta o transporte público masivo); es decir, con la finalidad de instalar modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Esto significa proporcionar a la ciudadanía alternativas al transporte privado que sean sostenibles, eficaces y confortables. La elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible requiere de una metodología de amplia participación social y de la adecuada concientización de todos los agentes económicos, para plantear propuestas factibles y novedosas, a través de las cuales se pueda planificar la implantación progresiva de medidas de solución con evaluación de resultados.

Cuáles son las principales características de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible - PMUS¹:

- Que son planes que engloban actuaciones a nivel local o metropolitano
- Que son planes orientados a garantizar la accesibilidad y la cobertura total de las necesidades de movilidad ciudadana de los municipios y, asimismo, cubren e integran a todos los modos de transporte, personas y mercancías
- Que son planes que necesariamente deben de ser concordantes con el resto de planes y estrategias locales, regionales y nacionales
- Que son planes orientados a reducir los impactos negativos ocasionados por el transporte y en ese mismo actuar, orientados a resolver los crecientes volúmenes de tráfico y congestión
- Que son planes estructurados con la visión de lograr el cambio de la distribución modal existente hacia modos de transporte más limpios y eficientes
- Que son planes en donde se desarrolla la planificación urbanística local o metropolitana, teniendo en cuenta criterios de accesibilidad y de movilidad generados por la actividad de los distintos centros y áreas socio económicas.

La evidencia de la realidad demuestra que, en muchas ciudades, los planes de movilidad urbana sostenible, cuando se desarrollan y ejecutan, traen como consecuencia una serie de beneficios, los que se podrían resumir en los siguientes:

¹ Guía Práctica PMUS para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible, Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de España, e Instituto para la diversificación y ahorro de energía - IDAE

- Se logra la disminución de los atascos vehiculares y de los consecuentes efectos de la congestión: tales como el ruido, la contaminación atmosférica, la contribución al efecto invernadero y los accidentes.
- Se obtiene la disminución del consumo de energías no renovables (caso de la gasolina, el petróleo, el gas, etc.), promoviendo el consumo de combustibles renovables, como los biocombustibles, y otras energías más limpias
- Se reducen los tiempos de viaje, mejorando en ese sentido los servicios de transporte público.
- Se desarrolla un proceso continuo de transformación y recuperación del espacio público disponible.
- Se mejoran las condiciones de accesibilidad para todos los ciudadanos.
- Se mejora la calidad del medio ambiente urbano y la calidad de vida de los ciudadanos.

POSIBLES MEDIDAS QUE SE DESARROLLAN A TRAVÉS DE LOS PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE – PMUS

En cuanto al control y ordenamiento del tráfico, se puede reducir la intensidad y velocidad de los vehículos y conseguir mejorar el desplazamiento peatonal; desarrollar circunvalaciones y carriles.

En cuanto a la gestión del aparcamiento vehicular, se pueden diseñar espacios que influyan positivamente en el flujo vehicular y peatonal, así como estructurar políticas disuasivas.

En cuanto a la potenciación del transporte masivo, se pueden estructurar, la integración del sistema de transportes con una visión general de la ciudad y desarrollar nuevos sistemas integrados de transportes y la instalación de nuevas tecnologías

En cuanto a la recuperación de la calidad urbana y ciudadana, se pueden desarrollar redes integradas de peatones y ciclistas.

En cuanto a la gestión de la movilidad, se pueden establecer el equilibrio entre la oferta y la demanda dentro de una visión general inclusiva.

En cuanto a la mejora de la movilidad de carga, se puede establecer controles sobre el flujo de los vehículos pesados en horarios o rutas; o establecer centros de distribución.

EL PROBLEMA

Es incuestionable que los cambios sociales y económicos ocurridos en los últimos años en todo el mundo han afectado sustancialmente la realidad del transporte urbano. La dinámica de la movilidad en las grandes ciudades del siglo XXI, se caracteriza por patrones de movilidad más difusos, con distancias de viaje más largas y un continuo crecimiento del nivel de motorización.

Los principales elementos causantes de este cambio son²:

- a) **La expansión urbana**, que incrementa las distancias físicas entre los distintos agentes económicos y favorece la tendencia a las estructuras urbanas dedicadas a un solo uso; lo que ha generado como resultado el aumento de la fragmentación del territorio.

En el transcurrir de los años, se ha ido transformando el clásico modelo de ciudad denso y compacto, con acumulación en la "plaza de armas o plaza central", en el que los servicios se encontraban concentrados dentro de las áreas urbanas principales; hacia un modelo disperso de zonificación dispersa, en el que la distancia entre los agentes económicos es muy superior y donde la utilización del vehículo privado, ante el deficiente sistema de transporte público, es casi imprescindible para satisfacer las necesidades.

- b) **La transformación económica**, en este sentido, como consecuencia de la transformación desde una economía eminentemente centralizada y productiva, hacia una economía basada en los servicios, la relocalización de las actividades económicas y de los mercados de trabajo; los patrones de desplazamiento relacionados tienden a cubrir áreas más extensas.

Además, los viajes diarios al trabajo se combinan con otra serie de actividades (compras, cuidado de los niños, educación) en ubicaciones muy distantes.

- c) **El cambio de conceptos personales**, el creciente individualismo y los papeles cambiantes de las familias en cuanto a la distribución de su tiempo en espacios de ocio, educación, etc., implican una gran diversidad de patrones de relaciones origen-destino por todo el territorio.

Considerando que, en este escenario, el transporte privado por carretera es, consecuentemente, el modo dominante ya que se percibe como el que mejor satisface las necesidades personales.

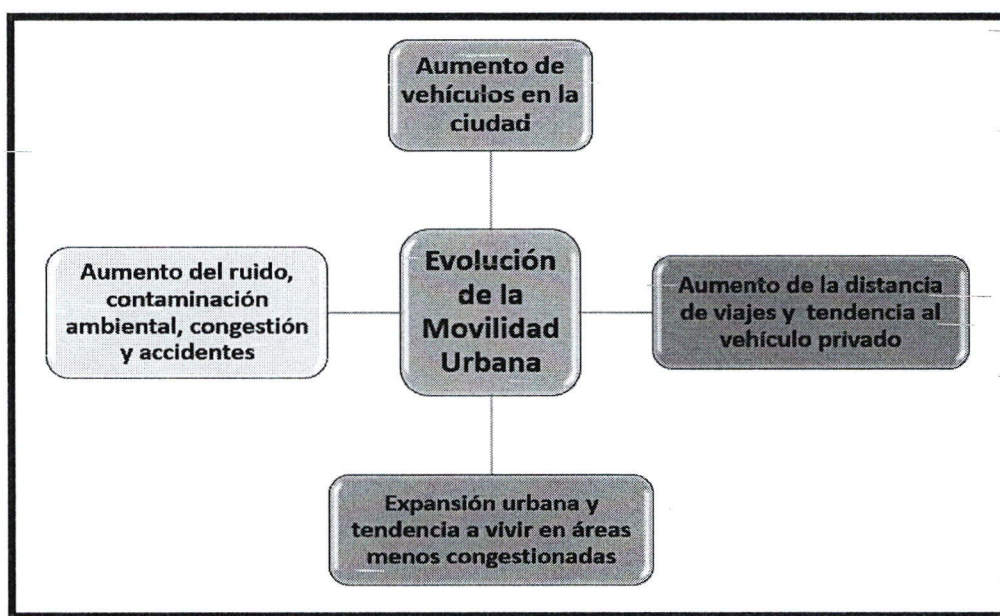
- d) **La dinámica poblacional**, que se resume en constante y continuo proceso migratorio (que en nuestro país se inició aproximadamente desde la década de los 60) de población y de empleo desde zonas centrales (especialmente rurales) hacia la periferia urbana.
- e) **Las tendencias en el transporte y en el uso del suelo**, no hay que olvidarse de la tendencia ciudadana hacia el transporte más barato y precario; y la tendencia ciudadana de invadir cualquier espacio libre; sin ninguna responsabilidad sobre el daño ambiental.

² Guía Práctica PMUS para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible, Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de España, e Instituto para la diversificación y ahorro de energía - IDAE

El transporte precario e informal, es la causa mayoritaria de las emisiones de Monóxido de Carbono (CO), Dióxido de Carbono (CO₂), Óxidos de Nitrógeno (NOx), compuestos orgánicos volátiles no metánicos (COVNM) y diversas partículas, que contribuyen de manera decisiva al efecto invernadero, cambio climático, lluvia ácida, ozono troposférico y al deterioro de la calidad del aire urbano.³

Además, el cemento que elimina el área verde oxigenante y el ruido que provoca el tráfico se está convirtiendo en un motivo de creciente preocupación medioambiental en las urbes⁴

Cuadro No 1
Consecuencias de la evolución de la Movilidad Urbana



Fuente: Elaboración propia sobre base IDAE

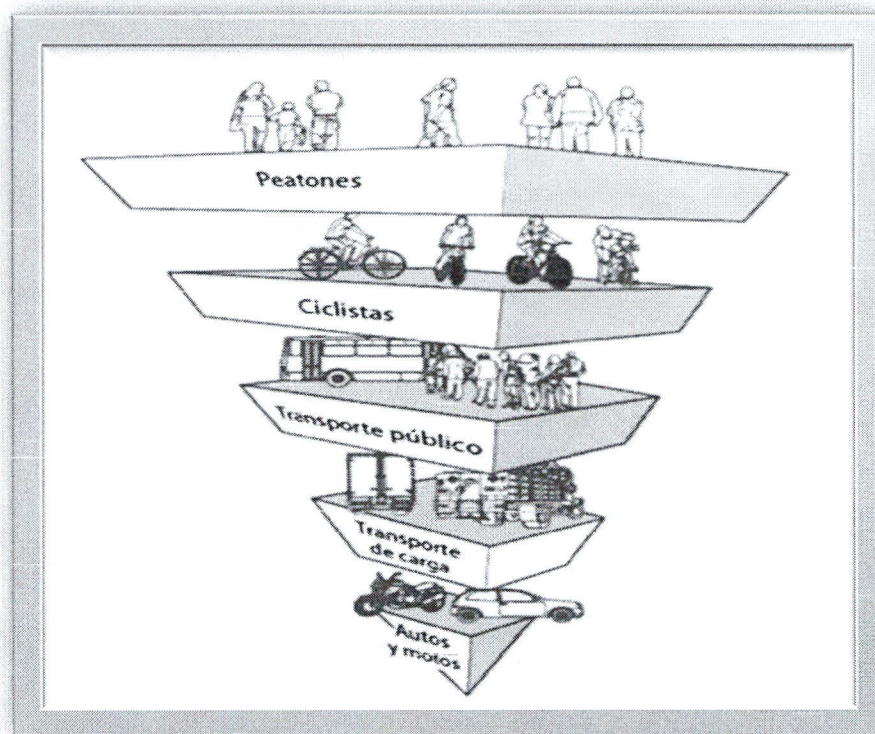
LAS CONCLUSIONES

Para entender esta urgente necesidad, que lamentablemente nuestras autoridades locales no comprenden, que la existencia de un PMUS es el primer paso antes que cualquier obra; es necesario preliminarmente tener clara la jerarquía de la movilidad, dado que todo lo que se hace actualmente está principalmente orientado al vehículo motor.

³ European Environment Agency (EEA). *Are we moving in the right direction?: TERM 2000*. Copenhagen: EEA, 2000.

⁴ OCDE. *Implantación de políticas de transporte urbano sostenible: Informe Final. Resumen*. París: OCDE, 2002.

Cuadro No 2 Jerarquía de la Movilidad



Fuente: Imagen obtenida del blog. Melillaconbici.com

Todos los hábitos de movilidad sean estos de pertenencia pública y/o privada en las grandes metrópolis en todo el mundo se caracterizan por una dinámica continua de expansión urbana y de interacción de los agentes económicos, además de una tendencia creciente hacia el uso del vehículo privado (dado el mayor alcance del crédito y del pésimo sistema de transporte público en muchos países como en el Perú), que produce un gran consumo de espacio y de energía, que ocasiona graves impactos medioambientales que ponen de relieve la necesidad de desarrollar un sistema de transporte urbano eficaz, eficiente y sostenible.

"Un sistema de transporte público deficiente, congestión vehicular e insuficiente infraestructura, hacen difícil la movilidad sostenible en la capital peruana. Según José Carlos Silva, investigador del INTE-PUCP, las autoridades deben dejar atrás su visión auto-céntrica y enfocarse en la factibilidad ecológica, la

*viabilidad económica y el ofrecimiento de un transporte público atractivo para los usuarios.*⁵

La dinámica que se ve el día de hoy en Lima, es la dinámica que se verá el día de mañana en Piura, Trujillo, Chiclayo, Arequipa, etc., por eso la necesidad de diseñar un sistema de transporte con visión de futuro, naturalmente considerando los conceptos individuales propios de cada localidad.

De acuerdo con el investigador del INTE-PUCP y experto en sostenibilidad ambiental José Carlos Silva Macher, es necesario repensar la cultura centrada en el vehículo particular que hoy en día prevalece en Lima para pasar a una visión que priorice el transporte público.

"La clave es ofrecer un transporte público de muy buena calidad, que resulte atractivo para quienes conducen automóvil, pues hoy en día a menudo es de muy baja calidad. Si reemplazamos los autos particulares en las calles y avenidas por autobuses, el ahorro en espacio sería gigantesco", afirma Silva⁶.

El transporte público ha sido identificado como el segundo problema que más afecta la calidad de vida de los ciudadanos de Lima. De acuerdo al observatorio ciudadano Lima Como Vamos⁷, tan sólo el veintitrés punto nueve por ciento (23.9%) de limeños se desplaza en 15 minutos o menos a su centro de trabajo o estudios.

Otro elemento de alarma general es que, a pesar de contar con una concentración de más de 11 millones de habitantes, el área metropolitana solo cuenta con una línea de metro y un corredor de autobús de transporte rápido (Metropolitano).

⁵ Contreras, D., Movilidad sostenible: ¿Qué desafíos y problemas enfrenta Lima Metropolitana?, INTE PUCP

⁶ Contreras, D., Movilidad sostenible: ¿Qué desafíos y problemas enfrenta Lima Metropolitana?, INTE PUCP

⁷ <https://www.limacomovamos.org/>

Cuadro No 3 Caos Vehicular



Fuente: La República

Es absolutamente necesario establecer primero un plan integral que equilibre la dinámica de crecimiento social, urbano y económico con una compleja red de transporte sostenible.

En base al plan (PMUS) se tomarán diversas medidas que integradas sirven pero desconectadas solo significan más caos; tales como desincentivar el uso de autos privados, la implementación de una regulación que obligue a la publicidad de automóviles a mostrar los efectos adversos que tienen sobre el medio ambiente y el cambio climático, alentar el uso de bicicletas, lo que implica expandir la red de ciclovías y separarlas del tráfico con barreras físicas, mejorar la iluminación e implementar más estacionamientos.

II. EL EFECTO DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

La norma propuesta no plantea cambio alguno en la legislación, la idea de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) ya existe, pero lamentablemente no existe su desarrollo como política de estado, tal como debería de ser.

III. EL ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente Proyecto de Ley, no genera impacto monetario alguno para el Estado Peruano, pues se trata de una declaratoria de interés, cuya finalidad es optimizar la gestión del tránsito del país, para hacerlo equilibrado con el medio ambiente, a la vez de eficaz y eficiente.

Sectores perjudicados con la norma, no existen porque la idea es mejorar el tránsito en todo el país y desincentivar el desorden y la informalidad que actualmente existe; quizás los únicos perjudicados en el cambio de norma son aquellos informales y empresas sancionadas por su dolosa participación e irrespeto a las reglas de tránsito.

En contrario, los sectores beneficiados con la norma, son los aproximadamente treinta y tres millones de peruanos, que mejoraran su calidad de vida, vía el mejor aprovechamiento de sus recursos.

IV. LA VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL.

Este proyecto está alineado, como debe de ser con la agenda legislativa nacional y las políticas nacionales e internacionales a nivel de macro y micro estructura.

a. Agenda Legislativa – Resolución Legislativa 006-2024-2025 - CR

El presente proyecto es concordante con el Objetivo III – Competitividad del País orientado la afirmación de una economía social de mercado (Política XVII) y la búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica (Política XVIII)

b. Agenda 2030 – Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.

Resueltos a poner fin al hambre y a la pobreza al 2030, la Asamblea General de la ONU adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, como un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tenga la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia.

La Agenda plantó 17 Objetivos con 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental. Al adoptarla, los Estados se comprometieron a movilizar los medios necesarios para su implementación mediante alianzas centradas especialmente en las necesidades de los más pobres y vulnerables.

Objetivos de Desarrollo Sostenible

1. Fin de la Pobreza
2. Hambre Cero
3. Salud y Bienestar
4. Educación de Calidad
5. Igualdad de Género
6. Agua Limpia y Saneamiento
7. Energía Asequible y no Contaminante

8. Trabajo Decente y Crecimiento Económico
9. Industria, Innovación e Infraestructura.
10. Reducción de Desigualdades
- 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles**
12. Producción y Consumo Responsables
13. Acción por el Clima
14. Vida Submarina
15. Vida de Ecosistemas Terrestres
16. Paz, Justicia e Instituciones Sólidas
17. Alianza para Lograr Objetivos

El Perú es parte de esta agenda y este proyecto de ley también, con la propuesta; busca la consolidación de una mejor sociedad.

Para lograr esto es necesario demostrar que en el estado peruano se respeta a sí mismo y respeta a sus ciudadanos, y cumple sus compromisos. Que los actos de nuestros gobernantes sean el núcleo de la generación de una sociedad basada en la capacidad, el respeto y los valores

c. Acuerdo Nacional

El Acuerdo Nacional es el conjunto de políticas de Estado elaboradas y aprobadas sobre la base del diálogo y la construcción de consensos, con el fin de definir un rumbo para el desarrollo sostenible del país. Estas, proponen los cambios necesarios en aspectos sociales, políticos y económicos para alcanzar el bien común en un marco de desarrollo sostenible y afirmar su gobernabilidad democrática.

De las cuales, este proyecto, busca la optimización de los recursos del país; la consolidación de un sistema de transporte moderno y sostenible, así como el fortalecimiento de la competitividad de los agentes económicos peruanos en base a un sistema de transporte e interconexión vial eficiente.