



COMISIÓN DE VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN

“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.



COMISIÓN DE VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN

Período Anual de Sesiones 2025-2026

DICTAMEN

Señor presidente:

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Vivienda y Construcción, el Proyecto de Ley 3806/2022-CR, proposición legislativa del grupo parlamentario Acción Popular, a iniciativa del congresista **Luis Ángel Aragón Carreño**, por el que propone la “Ley de la Movilidad Peatonal”.

El presente **dictamen** recaído en el Proyecto de Ley **3806/2022-CR**, fue aprobado por **mayoría** de los congresistas presentes en la sexta sesión ordinaria semipresencial de la Comisión de Vivienda y Construcción, celebrada el martes 14 de octubre de 2025, con el voto favorable de los siguientes congresistas: Bellido Ugarte, Gonza Castillo, Alva Rojas, Amuruz Dulanto, Calle Lobatón, Camones Soriano, Córdova Lobatón, Doroteo Carbajo, Echeverría Rodríguez, Flores Ancachi (Con reserva), Herrera Medina, Infantes Castañeda, Moyano Delgado, Portalatino Ávalos, Vásquez Vela, Ventura Ángel y Zeta Chunga. Y con el voto por la **abstención** de los congresistas: Paredes Castro y Pariona Sinche. No hubo votos en contra.

I. SITUACIÓN PROCESAL

1.1 Antecedentes procedimentales

El proyecto de ley 3806/2022-CR fue presentado al Área de Trámite Documentario del Congreso de la República el 20 de diciembre de 2022 y



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

fue derivado a las comisiones de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado; y de Vivienda y Construcción, como primera y segunda comisión dictaminadora, respectivamente, el 21 de diciembre del mismo año.

1.2 Cumplimiento de los requisitos dispuestos en el Reglamento del Congreso de la República

La iniciativa legislativa materia de dictamen ha sido remitida a esta Comisión de conformidad con lo establecido en el artículo 77 del Reglamento del Congreso de la República.

Asimismo, el proyecto en estudio cumple con los requisitos generales y específicos señalados en los artículos 75 y 762 del Reglamento del Congreso de la República, en mérito a lo cual se realizó el estudio correspondiente.

1.3 Vinculación con el Acuerdo Nacional

La iniciativa legislativa materia de dictamen se vincula con la décimo primera política de Estado del Acuerdo Nacional que propone la “Promoción de la Igualdad de Oportunidades sin Discriminación”.

Con este objetivo, el Estado se comprometió a dar prioridad a la efectiva promoción de igualdad de oportunidades, reconociendo que existen expresiones de inequidad social en particular contra mujeres, adultos mayores y niños.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

En este contexto, el Estado desarrollará sistemas que protejan a hombres, mujeres, adultos mayores, y niños.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

2.1 El Proyecto de Ley 3806/2022-CR

Consta de un Título Preliminar con un artículo, tres Capítulos con doce artículos y dos Disposiciones Complementarias Finales:

TITULO PRELIMINAR

Artículo I. Principios

Para efectos de la presente ley, se consideran los siguientes principios:

1. **Ciudadanía.** Es el reconocimiento social y jurídico de los derechos y deberes de toda persona por su pertenencia a una comunidad de base territorial y cultural. El ejercicio de ciudadanía consolida y profundiza la democracia, la cohesión social y la equidad. La ciudadanía se concreta en los mecanismos de participación en la toma de decisiones sobre cuestiones de interés común.
2. **Derecho a la ciudad.** Es el ejercicio pleno de la ciudadanía que asegura la dignidad y bienestar de todos los habitantes de la ciudad en condiciones de igualdad y justicia.
3. **Participación ciudadana y transparencia.** La gestión de las ciudades preferentemente se realiza mediante formas directas y representativas de participación de democrática. Especialmente en la planificación y en los mecanismos de acceso a la información pública.
4. **In dubio pro-peatón.** El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

CAPITULO I

CONSIDERACIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto regular la movilidad peatonal estableciendo principios y reglas generales sobre la infraestructura peatonal, el sistema de transporte peatonal y los espacios públicos. Asimismo, busca la preservación y el desarrollo de un modo de transporte seguro, accesible, inclusivo y adaptado a las necesidades de movilidad de los ciudadanos, y compatible con la ciudad, el medio ambiente y la sociedad.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La finalidad de la presente ley es incentivar el modo de desplazamiento peatonal, reducir los atropellos, desarrollar la cultura del caminar y establecer soporte institucional para garantizar la movilidad peatonal de forma segura e inclusiva; así como establecer las disposiciones que permitan a los entes competentes planificar, administrar, proteger y mantener la infraestructura peatonal.

Artículo 3. Definiciones

Para efectos de lo dispuesto en la presente ley, se consideran las siguientes definiciones:

- a. Caminabilidad.** Es la posibilidad de caminar de un lugar a otro de manera ininterrumpida teniendo una percepción de seguridad y satisfacción al desplazarte para realizar actividades diarias en la ciudad.
- b. Movilidad sostenible.** Es la capacidad y facilidad de los individuos para desplazarse por un espacio determinado con el fin de acceder de manera eficiente a las oportunidades de educación, salud y trabajo que ofrecen los espacios urbanos, y manteniendo un ahorro de consumo energético y sin generar impactos ambientales.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

- c. **Accesibilidad.** Es la facilidad de llegar a los destinos anhelados, así como el conjunto de oportunidades generales tanto por el modo de transporte disponible como por las características socioeconómicas y de uso de suelo urbano.
- d. **Partes que comprende la vía pública.** La vía pública comprende la calzada, la acera y también puede contar con berma, cuneta, estacionamiento, separador central, jardín, ciclovía y el equipamiento urbano.
- e. **Vía peatonal o acera.** Parte de la vía pública, destinada total o parcialmente al uso de peatones. En dichas vías, la utilización de modos de transporte estará restringida o prohibida.
En este espacio se dará prioridad a la circulación de peatones e instalación de servicios, pero se permitirá el uso compartido con otros medios de transporte, siempre y cuando su diseño sea compatible con su uso prioritario.
- f. **Calzada.** Parte de la vía pública destinada a la circulación de vehículos y eventualmente al cruce de peatones y animales.
- g. **Derecho de paso.** Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo para proseguir su marcha precediendo a otro peatón o vehículo.
- h. **Espacio público.** Son áreas destinadas al uso público que se sitúan en la ciudad y que constituyen zonas para el uso o disfrute colectivo y equitativo. Asimismo, son espacios de flujos de personas que contribuyen a la integración, conectividad y la construcción de ciudadanía.
- i. **Movilidad peatonal vertical.** Movilidad realizada por los peatones para ascender o descender en la ciudad a través de dispositivos de infraestructura vertical denominado escaleras.
- j. **Movilidad activa.** Es el uso de cualquier medio de transporte no motorizado para desplazarse diariamente además de la movilidad peatonal a través de patinetas, bicicletas, sillas de ruedas, patines, entre otros.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

- k. Peatón.** Persona que se desplaza a pie y que incluye a las personas con discapacidad o movilidad reducida, ya sea en sillas de ruedas u otros dispositivos con una velocidad menor a 10 KM/H.
- l. Prioridad peatonal.** Es la jerarquización en el uso de las vías públicas y en la planificación de la movilidad promoviendo los modos de transporte más sostenibles y seguros.
- m. Infraestructura peatonal.** Está conformada por los componentes que garantizan la accesibilidad, continuidad, seguridad, comodidad, coherencia y disfrute de los peatones, formando una red que facilite el acceso a oportunidades educativas, de salud, laborales y de esparcimiento. Están conformadas por elementos y dispositivos de soporte como pasos peatonales, señalización, alumbrado, jardinería, mobiliario urbano, semáforos, entre otros.
- n. Transporte multimodal.** Es la utilización de diferentes modos de transporte para el desplazamiento de pasajeros o mercancías.
- o. Transporte no motorizado o transporte amigable.** Corresponde al transporte a pie o bicicleta y representan los modos de transporte más equitativos y benignos con el medio de transporte.
- p. Sistema de transporte.** Se refiere a la infraestructura, los medios de transporte y la gestión de los mismos.

CAPÍTULO II

TRÁFICO PEATONAL SEGURO Y EFICIENTE

Artículo 4. Competencias

- 4.1 Le corresponde a las municipalidades, en el ámbito de sus competencias, gestionar, administrar y mantener la infraestructura peatonal en vías y espacios públicos. Asimismo, incorporar en el plan de desarrollo urbano y en el plan de movilidad urbana un plan de movilidad peatonal participativo, debidamente fundamentado, que mejore las condiciones de seguridad para los peatones. Ello, considerando el transporte urbano multimodal y los

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

flujos peatonales que pasan por los principales equipamientos urbanos y servicios públicos.

- 4.2 Al Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento le corresponde elaborar las normas técnicas de diseño y de financiamiento para la construcción de aceras y escalinatas.

Artículo 5. Tráfico peatonal seguro

- 5.1 Las ofertas de movilidad, la infraestructura de transporte en general y la gestión y organización del tráfico están alineados con las necesidades de movilidad peatonal y al desarrollo orientado al transporte sostenible. Se garantiza que los peatones en la ciudad tengan acceso a un transporte seguro, libre de obstáculos, accesible e inclusivo.
- 5.2 La organización del tráfico, que incluye, pero no se limita a la señalización y semaforización, será diseñada y gestionada teniendo en cuenta como criterio el transporte sostenible y priorizando al peatón y a sus patrones de desplazamiento y movilidad.

Artículo 6. Gestión de los semáforos

El tiempo de duración semafórica para el paso de peatones se proyecta en función de la velocidad del peatón con movilidad reducida. Se prioriza al peatón por sobre el automotor para el diseño de los tiempos de duración de los semáforos.

Artículo 7. Pasos peatonales

En las intersecciones entre un paso vehicular y uno peatonal, se privilegia los pasos peatonales a nivel, evitando la edificación de puentes peatonales.

Artículo 8. Infraestructura peatonal

- 8.1 La calidad del espacio peatonal y la calidad de vida en la ciudad se mejoran mediante el diseño de la infraestructura peatonal que prioriza la acera sobre el espacio para el estacionamiento vehicular. Asimismo, el diseño de aceras debe seguir los criterios de articulación con la infraestructura peatonal existente,

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

eliminando los obstáculos y pendientes que representan una barrera para las personas con movilidad reducida.

- 8.2 La iluminación de calles, caminos y plazas está orientada a las necesidades del peatón. En particular, la iluminación de senderos para peatones y ciclistas, que alientan a su uso incluso cuando oscurece. Durante su implementación se privilegia la iluminación que ahorra recursos.
- 8.3 Los desarrolladores inmobiliarios urbanos y empresas constructoras de viviendas deben entregar los proyectos finales con obras de movilidad peatonal en conformidad con los reglamentos o requerimientos que al respecto emiten las municipalidades. Se evita que las aceras de los proyectos inmobiliarios sean convertidas en estacionamientos o reducidas en su uso peatonal.

CAPÍTULO III

ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD PEATONAL

Artículo 9. Instrumentos de Gestión

Son herramientas técnicas legales que facilitan la planificación, procurando la adecuada administración de la movilidad peatonal y el aprovechamiento conforme a su finalidad.

Dichos instrumentos son el de gestión provincial, y el plan de movilidad urbana sostenible que deben estar comprendidos y articulados en el Plan de Desarrollo Urbano de cada jurisdicción.

Artículo 10. Planes

- 10.1 La municipalidad provincial es el órgano encargado de elaborar el plan de movilidad peatonal en su jurisdicción, en concordancia con el plan de movilidad urbana sostenible y el plan de desarrollo urbano. Para ello, cuenta con el apoyo y coordinación de las entidades que cumplen funciones y/o administran las vías y los espacios públicos.
- 10.2 El plan de movilidad peatonal incorpora variables técnicas que permiten conectar los flujos peatonales con los principales equipamientos urbanos y servicios públicos.



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

Artículo 11. Otros instrumentos de gestión

Los gobiernos locales pueden implementar lineamientos técnicos en cuanto a diseño de aceras o escaleras urbanas.

Artículo 12. Fiscalización

Los gobiernos locales son los encargados de la fiscalización y el cumplimiento de la presente norma. En caso de que sea requerido, la fiscalización se realiza en articulación con otros organismos estatales.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Adecuación

Las entidades públicas en un plazo de ciento veinte días calendario computados a partir de la entrada en vigor de la presente norma, adecua sus procedimientos a lo establecido en la norma.

SEGUNDA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo de sesenta días calendario contados desde su entrada en vigor.

III. MARCO NORMATIVO

3.1 Legislación Nacional:

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 279725, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley 278676, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.



COMISIÓN DE VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN

“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

- Ley 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible.
- Ley 30494, Ley que modifica la Ley 29090, Ley de regulación de habilitaciones urbanas y de edificaciones.
- Decreto Supremo 004-2011-VIVIENDA, Reglamento de Acondicionamiento territorial y desarrollo urbano.

IV OPINIONES SOLICITADAS

4.1 Solicitudes de opinión

La Comisión de Vivienda y Construcción ha solicitado la opinión a las siguientes instituciones:

Institución	Nro. De Oficio	Fecha
Asociación de Municipalidades del Perú - AMPE	OFICIO 0536- 2022-2023-CVC/CR	22-12-2022
Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO 0533- 2022-2023-CVC/CR	22-12-2022
Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento	OFICIO 0534- 2022-2023-CVC/CR	22-12-2022
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO 0535- 2022-2023-CVC/CR	22-12-2022

4.2 Opiniones recibidas

A la fecha se recibieron las siguientes opiniones:

- **Del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.** - Mediante el Oficio 054-2023-VIVIENDA/DM, de fecha 6 de febrero de 2023, que remite para conocimiento y fines copia de la Nota 011-2023-VIVIENDA/VMVU-DGPRVU de la Dirección General de Políticas y Regulación en Vivienda y Urbanismo que contiene el Informe Técnico Legal 008-2023-VIVIENDA/VNVU-DGPRVU-DUDU-Lpg-Vmz de su Dirección de Urbanismo y Desarrollo Urbano; de la Nota 013-2023-VIVIENDA/VMCS-DGPRCS de la Dirección general de Políticas y Regulación en Construcción y Saneamiento, que contiene el Informe 022-2023-VIVIENDA/VMCS-DGPRCS-DC de su

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

Dirección de Construcción; y, del Informe 108-2023-VIVIENDA/OGAJ, de la Oficina General de Asesoría Jurídica. Que entre otras opiniones sostienen que:

Al respecto, cabe señalar que el Derecho a la ciudad ya se encuentra conceptualizado a través del artículo 17 de la Ley 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, como el "derecho de los ciudadanos a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades o centros poblados justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, garantizando el acceso a los servicios que se aglomeran en la ciudad, y estando sujeto a las limitaciones establecidas por la normativa de la materia, el bien común y el interés general, razón por la cual resulta innecesaria su inclusión en la propuesta normativa.

- De igual forma, se observa que el principio de participación ciudadana y transparencia que se cita en el proyecto de ley no ha sido desarrollado en alguno de los artículos del mismo, por lo que podría interpretarse que es aplicable en los procesos de formulación de los Planes de Desarrollo Urbano o Planes de Movilidad Urbana al que se hace referencia en su artículo 10; sin embargo, el desarrollo de la participación ciudadana se encuentra ya desarrollado en los artículos 4 y 11 de la Ley 31313.
- Respecto del principio, in dubio pro peatón, el mismo no se encuentra desarrollado en la exposición de motivos del proyecto de ley, por lo que requiere una justificación no solo jurídica sino técnica, debido a las implicancias que se generaría en los accidentes de tránsito que hoy con las nuevas tecnologías en los peritajes son más fáciles de detectar a partir de la videovigilancia; en tal sentido, se trataría de una presunción iujis tantum, es decir, que admite prueba en contrario, pero al no indicarlo adolece de sustento.
- A su vez, el artículo 3 establece definiciones para la norma, conceptualizando términos como caminabilidad, movilidad sostenible, partes que comprende una vía pública, calzada, vía peatonal, espacio público, peatón entre otros.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

Sobre el particular, se observan los conceptos mencionados dado que, por tratarse de términos técnicos, deben ser regulados en un posible reglamento al requerir de una evaluación para que compatibilicen con la normativa técnica existente; es por ello que se precisa que términos tales como: calzada o vía peatonal o acera, ya se encuentran definidos en la Norma Técnica G.040 “Definiciones” del reglamento Nacional de Edificaciones, la misma que ha sido actualizada mediante Resolución Ministerial 029-2021-VIVIENDA.

- **Del Ministerio de Transportes y Comunicaciones** – Mediante Oficio 926-2023-MTC/04 de fecha 02 de mayo de 2023, que remite para conocimiento y fines el Informe 115-2023-MTC/18.01 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal y el Informe 624-2023-MTC/08, elaborado por la Oficina General de asesoría Jurídica. Que concluye que califica al proyecto de Ley 3806/2022-CR, Ley de la movilidad peatonal, como uno con observaciones, en atención – sin perjuicio de las respectivas precisiones señaladas en el literal c) del numeral III del presente informe – a los siguientes fundamentos:
- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en cumplimiento de las competencias normativas otorgadas, ha reglamentado entre otros, en los artículos 61 al 81 del Reglamento Nacional de Tránsito disposiciones al tránsito peatonal, por lo que el hecho de tratar de modificar disposiciones establecidas en un decreto supremo a través de una ley, estaría transgrediendo la competencia del Poder Ejecutivo de ejercer su función normativa; más aún si consideramos que en el caso que, posteriormente, la autoridad administrativa considere necesario modificar las disposiciones establecidas en dicho decreto supremo (modificada por ley), no podrá realizarlo, en la medida que se necesitaría de otra ley que la modifique, viéndose limitado su función normativa.

5 ANÁLISIS

El Plan de Trabajo de la Comisión de Vivienda y Construcción para el Período Anual

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

de Sesiones 2025-2026, aprobado en la Primera Sesión Ordinaria del 19 de agosto de 2025 propone como un objetivo general: "Promover la articulación entre los actores de la gobernanza del sector vivienda, construcción y saneamiento, los gobiernos regionales y locales, el sector privado y la sociedad civil, impulsando la incorporación de nuevas tecnologías e innovación en materia de vivienda, saneamiento, desarrollo urbano y rural, con el fin de fomentar el desarrollo de grandes ciudades sostenibles que respondan a las necesidades de la población.

Asimismo, como objetivo específico propone: “Ser un puente de coordinación entre los tres niveles de gobierno con el fin de generar políticas públicas para promover la adecuada planificación urbana en todas las regiones, para el desarrollo de ciudades sostenibles, viviendas seguras y accesos básicos.”

5.1 Antecedentes

La movilidad peatonal en las ciudades del Perú

En el Perú existen distintas realidades urbanas, geográficas, sociales e históricas, y a pesar de que muchas de las ciudades peruanas comparten problemáticas similares también tienen sus particularidades. En el presente dictamen se revisa la partición modal del transporte en ciudades de la costa y la sierra, poniendo especial atención al modo peatonal de las ciudades de Lima y Cusco.

En la ciudad de Lima, a través de una encuesta realizada en el año 2021, en el observatorio urbano, Lima Como Vamos, se develó que la principal forma de movilizarse para las personas con un 29.0 % de la partición modal, es el transporte mediante custer o combis. En segundo lugar, con un 16.9 %, se encuentra el modo de transporte peatonal.

Mientras tanto, en una encuesta de origen – destino, realizada en la ciudad del Cusco, se expuso que el 54,97 % de los viajes se realizan por transporte motorizado público (custer y buses) y el 30,25 % por caminata.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

Es decir, en ambas ciudades, existe un elevado porcentaje de viajes a pie. No obstante, este modo de transporte se encuentra altamente desatendido por las autoridades, quienes han privilegiado el diseño y gestión del transporte basado únicamente en el automotor.

Por otra parte, en ambas ciudades, y en particular en las zonas periféricas, se encuentran muy frecuentemente escalinatas, también conocidas como escalera urbana, cuya construcción es masiva debido a su bajo costo e intensivo uso. Además, actualmente constituyen el principal y único espacio de desplazamiento en muchos sitios, pues el automotor, es incapaz de acceder, ya sea por la estrechez de sus calles o lo elevado de la pendiente.

Asimismo, el Perú es un país con altas cifras de siniestralidad vial, debido en gran medida a la displicencia con la cual se ha tratado al peatón. Así, la gerencia de Movilidad Urbana de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML), precisó para una nota periodística, que, para setiembre del año 2022, se han registrado más de 200 accidentes de tránsito con 212 fallecidos en la capital del país, ello resulta en más de un fallecido por accidente. (Datos que aparecen en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR)

5.2 Derecho a la movilidad, accesibilidad e inclusión

El derecho a la movilidad y accesibilidad, abarca los derecho de igualdad, no discriminación e inclusión, y se refiere al derecho de toda persona, tanto con discapacidad como aquella que es calificada como población vulnerable que requiere especial protección, a desplazarse libremente e interactuar con su entorno físico y social eliminando barreras, lo cual les permitirá participar de forma plena dentro de la sociedad y ejercer todos los derechos fundamentales de manera independiente y autónoma.

Por lo que, es fundamental que el Estado asegure cubrir la necesidad de creación de entornos, espacios y sistemas de acceso inclusivos mediante el diseño de ambientes, bienes y servicios preferentes para grupos vulnerables con movilidad reducida, lo cual promueve el desarrollo de ciudades sostenibles,

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

con la finalidad de mejorar la calidad de vida, armonizar la convivencia y el oportuno acceso a otros derechos, donde predomine principios como la solidaridad, equidad y justicia social.

Cabe resaltar que la Ley de organización y funciones del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, establece en su artículo 4° que sus políticas se rigen por principios y valores de legalidad, servicio al ciudadano, inclusión social, igualdad de oportunidades y posibilidades de accesibilidad a las personas con discapacidad, responsabilidad, solidaridad, entre otros.

5.3 Medidas propuestas

La iniciativa legislativa propone regular la movilidad peatonal sostenible, estableciendo principios y reglas generales sobre infraestructura peatonal, el sistema de transporte peatonal y los espacios públicos. Asimismo, busca la preservación y el desarrollo de un modo de transporte seguro, accesible, inclusivo y adaptado a las necesidades de movilidad de los ciudadanos y compatible con las ciudades, el medio ambiente y la sociedad. Con el presente dictamen se pretende incentivar el modo de desplazamiento peatonal, reducir los atropellos, desarrollar la cultura del caminar y establecer soporte institucional para garantizar la movilidad peatonal de forma segura, sostenible e inclusiva; así como establecer las disposiciones que permitan a los entes competentes planificar, administrar, proteger y mantener la infraestructura peatonal.

VI. OPINIONES CIUDADANAS

a. Opiniones ciudadanas recibidas por los medios virtuales y de participación del Congreso de la República.

No se ha recibido opiniones ciudadanas.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

VII. ANÁLISIS DE COSTO BENEFICIO

El presente predictamen permitirá que se consagren los siguientes beneficios:

SUJETOS	BENEFICIOS
Peatones	- Se reduce la siniestralidad vial, al contar con infraestructura peatonal segura. - Se aumenta la opción del transporte por modo pedestre al contar con infraestructura adecuada y eficiente
Medio ambiente	- El modo de transporte pedestre es el más amigable con el ambiente, pues requiere menor consumo de recursos para desplazarse.

VIII. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas, la Comisión de Vivienda y Construcción, de conformidad con lo establecido en el inciso b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la aprobación del proyecto de ley 3806/2022-CR materia de dictamen, con el texto sustitutorio siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY DE LA MOVILIDAD PEATONAL SOSTENIBLE



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

TITULO PRELIMINAR

Artículo único. Principios

Para efectos de la presente ley se consideran los siguientes principios:

- a) **Ciudadanía.** Reconocimiento social y jurídico de los derechos y deberes de toda persona por su pertenencia a una comunidad de base territorial y cultural. El ejercicio de la ciudadanía consolida y profundiza la democracia, la cohesión social y la equidad. La ciudadanía se concreta en los mecanismos de participación en la toma de decisiones sobre asuntos de interés común.
- b) **Derecho a la ciudad.** Ejercicio pleno de la ciudadanía que asegura la dignidad y el bienestar de todos los habitantes de la ciudad en condiciones de igualdad y justicia.
- c) **Participación ciudadana y transparencia.** La gestión de las ciudades se realiza preferentemente mediante formas directas y representativas de participación democrática, especialmente en la planificación y en los mecanismos de acceso a la información pública.

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto regular la movilidad peatonal sostenible estableciendo principios y reglas generales sobre la infraestructura peatonal, el sistema de transporte peatonal y los espacios públicos. Asimismo, busca preservar y desarrollar un modo de transporte seguro, accesible, inclusivo y adaptado a las necesidades de movilidad de los ciudadanos, y compatible con la ciudad, el medioambiente y la sociedad.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La finalidad de la presente ley es incentivar el modo de desplazamiento peatonal, reducir los atropellos, fomentar la cultura del caminar y establecer el soporte institucional para garantizar la movilidad peatonal sostenible de forma segura e inclusiva, así como disponer medidas que permitan a las entidades competentes planificar, administrar, proteger y mantener la infraestructura peatonal.

CAPÍTULO II

TRÁFICO PEATONAL SEGURO Y EFICIENTE

Artículo 3. Competencia para elaborar normas técnicas

El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, es competente para elaborar las normas técnicas de diseño y de financiamiento para la construcción de aceras y escalinatas de acuerdo con el artículo 2 del Código Técnico de Construcción Sostenible, aprobado por el Decreto Supremo 014-2021-VIVIENDA, así como con el Decreto Supremo 015-2004-VIVIENDA, que aprueba el Índice del Reglamento Nacional de Edificaciones, y el Decreto Supremo 011-2006-VIVIENDA, Decreto Supremo que aprueba sesenta y seis normas técnicas del Reglamento Nacional de Edificaciones.

Artículo 4. Tránsito peatonal seguro

- 4.1. Las ofertas de movilidad, la infraestructura de transporte en general y la gestión y organización del tráfico están alineados con las necesidades de movilidad peatonal y con el desarrollo orientado al transporte sostenible. Se garantiza que los peatones en la ciudad tengan acceso a un transporte seguro, libre de obstáculos, accesible e inclusivo.
- 4.2. La organización del tráfico, que incluye, pero no se limita a la señalización y semaforización, es diseñada y gestionada teniendo en cuenta el transporte sostenible y priorizando al peatón y a sus patrones de desplazamiento y movilidad.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

Artículo 5. Gestión de los semáforos

- 5.1 El tiempo de duración semafórica para el paso de peatones se proyecta en función de la velocidad del peatón con movilidad reducida.
- 5.2 Se prioriza al peatón, sobre los vehículos para el diseño de los tiempos de duración de los semáforos.

Artículo 6. Pasos peatonales

En las intersecciones entre un paso vehicular y un paso peatonal, se privilegian los pasos peatonales a nivel, evitando la edificación de puentes peatonales.

Artículo 7. Lineamientos generales

- 7.1. La calidad del espacio peatonal y la calidad de vida en la ciudad se mejoran mediante el diseño de la infraestructura peatonal, que prioriza la acera sobre el espacio para el estacionamiento vehicular. Asimismo, el diseño de aceras debe seguir los criterios de articulación con la infraestructura peatonal existente, eliminando los obstáculos y pendientes que representan una barrera para las personas con movilidad reducida, adultos mayores y madres gestantes.
- 7.2. La iluminación de calles, caminos y plazas está orientada a las necesidades del peatón, en particular la iluminación de senderos para peatones y ciclistas, la cual alienta su uso incluso cuando oscurece. Durante su implementación se privilegia la iluminación que ahorra recursos.
- 7.3. Los desarrolladores inmobiliarios urbanos y las empresas constructoras de viviendas deben entregar los proyectos finales con obras de movilidad peatonal sostenible de conformidad con los reglamentos o requerimientos que al respecto emiten las municipalidades. Se evita que las aceras de los proyectos inmobiliarios sean convertidas en estacionamientos o reducidas en su uso peatonal.
- 7.4. Los proyectos de habilitaciones urbanas y los proyectos de edificaciones deben cumplir con las condiciones establecidas en las normas técnicas del Reglamento Nacional de Edificaciones.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

CAPÍTULO III

ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD PEATONAL SOSTENIBLE

Artículo 8. Instrumentos de gestión

- 8.1 Los instrumentos de gestión son herramientas técnicas legales que facilitan la planificación, procurando la adecuada administración de la movilidad peatonal sostenible y el aprovechamiento conforme a su finalidad.
- 8.2 Los instrumentos a que se refiere el párrafo 8.1 comprenden el instrumento de gestión provincial y el plan de movilidad urbana sostenible, los cuales deben estar comprendidos y articulados en el Plan de Desarrollo Urbano de cada jurisdicción, así como con los instrumentos establecidos en el artículo 22 de la Ley 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenibles que señala que los planes de acondicionamiento territorial y desarrollo urbano son los siguientes:
- a) Instrumentos de acondicionamiento territorial.
 - b) Instrumentos de planificación urbana.
 - c) Instrumentos de planificación urbana complementarios.
 - d) Otros planes maestros o temáticos.

Artículo 9. Planes

- 9.1. La municipalidad provincial es el órgano encargado de elaborar el plan de movilidad peatonal sostenible en su jurisdicción, en concordancia con el plan de movilidad urbana sostenible y el plan de desarrollo urbano. Para ello, cuenta con el apoyo y la coordinación de las entidades que cumplen funciones y/o administran las vías y los espacios públicos de acuerdo con la Ley 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible.
- 9.2. El plan de movilidad peatonal incorpora variables técnicas que permiten conectar los flujos peatonales con los principales equipamientos urbanos y servicios públicos.



COMISIÓN DE VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN

“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.

Artículo 10. Fiscalización y cumplimiento

Los gobiernos locales son los encargados de la fiscalización y el cumplimiento de la presente ley. En caso de que sea requerida, la fiscalización se realiza en articulación con otros organismos estatales.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Plazo de adecuación

Las entidades públicas, en un plazo de ciento ochenta días calendario computados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, adecuan sus procedimientos a lo establecido en esta ley.

SEGUNDA. Coordinación Intersectorial

El Poder Ejecutivo coordina a través del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones la implementación progresiva de financiamiento con los gobiernos locales.

TERCERA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo de ciento veinte días calendario contados desde su entrada en vigor.

Dese cuenta.

Sala de Comisión.

Lima, 14 de octubre de 2025.



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/10/2025 16:19:13-0500



Firmado digitalmente por:
HERRERA MEDINA Noelia
Rossvith FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/10/2025 16:52:01-0500



Firmado digitalmente por:
GONZA CASTILLO Américo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/10/2025 12:06:01-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/10/2025 12:33:24-0500



Firmado digitalmente por:
GONZA CASTILLO Américo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/10/2025 12:06:08-0500



Firmado digitalmente por:
CAMONES SORIANO Lady
Mercedes FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/10/2025 15:37:22-0500



Firmado digitalmente por:
DOROTEO CARBAJO Raul
Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/10/2025 12:52:18-0500

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio,
 propone la Ley de la Movilidad Peatonal
 Sostenible.**

	Firmado digitalmente por: CALLE LOBATON Digna FAU 20181749126 soft Motivo: Soy el autor del documento Fecha: 18/10/2025 14:45:20-0500		Firmado digitalmente por: BELLIDO UGARTE Guido FAU 20181749126 soft Motivo: Soy el autor del documento Fecha: 17/10/2025 09:39:41		Firmado digitalmente por: ECHEVERRIA RODRIGUEZ Hamlet FAU 20181749126 soft Motivo: En señal de conformidad Fecha: 20/10/2025 11:07:52-0500
	Firmado digitalmente por: MOYANO DELGADO Martha Lupe FAU 20181749126 soft Motivo: Soy el autor del documento Fecha: 17/10/2025 10:01:14-0500		Firmado digitalmente por: PORTALATINO AVALOS Kelly Roxana FAU 20181749126 soft Motivo: Soy el autor del documento Fecha: 17/10/2025 12:01:33-0500		
	Firmado digitalmente por: ZETA CHUNGA Cruz Maria FAU 20181749126 soft Motivo: Soy el autor del documento Fecha: 17/10/2025 12:37:59-0500		Firmado digitalmente por: VENTURA ANGEL Hector Jose FAU 20181749126 soft Motivo: Soy el autor del documento Fecha: 20/10/2025 09:56:44-0500		
	Firmado digitalmente por: CORDOVA LOBATON Maria Jessica FAU 20181749126 soft Motivo: Soy el autor del documento Fecha: 20/10/2025 18:36:36-0500		Firmado digitalmente por: VASQUEZ VELA Lucinda FAU 20181749126 soft Motivo: Soy el autor del documento Fecha: 21/10/2025 14:00:41-0500		
	Firmado digitalmente por: AMURUZ DULANTO Yessica Rosselli FAU 20181749126 soft Motivo: Soy el autor del documento Fecha: 20/10/2025 18:51:42-0500		Firmado digitalmente por: INFANTES CASTAÑEDA Mery Eiana FAU 20181749126 soft Motivo: Soy el autor del documento Fecha: 22/10/2025 10:44:08-0500		



COMISIÓN DE VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN

“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.



COMISIÓN DE VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN

“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3806/2022-CR que, con texto sustitutorio, propone la Ley de la Movilidad Peatonal Sostenible.