PROPOSICIÓN LEGISLATIVA N.°

LEY QUE MODIFICA LA LEY 30936, LEY QUE PROMUEVE Y REGULA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

Fórmula de presentación

Los diputados integrantes del Grupo Parlamentario Partido Cívico Obras, a iniciativa de la Diputada de la República **JEENNY SAMANEZ GONZALES VIGIL**, en ejercicio de la atribución que les confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 98 y 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presentan la siguiente proposición legislativa:

FÓRMULA LEGAL

Sumilla o título de la propuesta [Art. 106, a) del Reglamento de la Cámara de Diputados (en adelante, «el Reglamento»)]

LEY QUE MODIFICA LA LEY 30936, LEY QUE PROMUEVE Y REGULA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

Artículo único. Modificación de la Ley 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

Se modifican los artículos 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 y 9 y la segunda disposición modificatoria, transitoria y final de la Ley 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, y se incorporan los numerales 2.3 a 2.6 al artículo 2, el numeral 4.5 al artículo 4, los numerales 5.3 a 5.5 al artículo 5, el numeral 6.3 al artículo 6, el numeral 7.4 al artículo 7 y el numeral 9.3 al artículo 9, en los siguientes términos:

«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, **así como las obligaciones del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos locales para la implementación de dichas medidas**.»

«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 **en materia de transporte y tránsito terrestre, infraestructura vial y seguridad vial** a favor del uso de la bicicleta **y dicta las normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de carreteras, caminos y vías urbanas que implementan dichas políticas**, en coordinación con las entidades **del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos locales**.

2.2. El Instituto Nacional de Estadística e Informática **mide anualmente, a través de la Encuesta Nacional de Hogares y de la Encuesta Nacional de Programas Presupuestales, con desagregación urbana y rural por departamento,** el uso de la bicicleta como medio de transporte**, la frecuencia, el motivo, el destino y la distancia de los viajes y el acceso de la**

población a la infraestructura ciclovial, e incorpora dicha medición en los censos **nacionales de población y vivienda.**

2.3. El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento elabora e implementa políticas públicas en materia de vivienda, construcción, urbanismo y desarrollo urbano a favor del uso de la bicicleta y dicta las normas y lineamientos técnicos de ordenamiento y desarrollo urbanístico, habilitación urbana y edificaciones, y régimen de unidades inmobiliarias de propiedad exclusiva y de propiedad común que implementan dichas políticas, en coordinación con las entidades del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos locales.

2.4. El Ministerio de Economía y Finanzas, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, adecúa los procedimientos y lineamientos del Ciclo de Inversión del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones para el registro en el Banco de Inversiones, la medición en kilómetros y en población con acceso, la formulación y la ejecución de inversiones en infraestructura ciclovial y complementaria ciclovial, incluidas las que se ejecutan mediante el mecanismo de obras por impuestos, e incorpora en las metas del Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal la aprobación del plan a que se refiere el numeral 2.5 y las medidas de seguridad vial en las zonas escolares a que se refiere el numeral 4.3.

2.5. Las municipalidades provinciales, en coordinación con el gobierno regional y las municipalidades distritales, incorporan la infraestructura ciclovial y complementaria ciclovial en su Plan Temático de Movilidad Urbana Sostenible, que es condición para que las inversiones vinculadas a los servicios de movilidad urbana en su jurisdicción reciban transferencias del Gobierno Nacional o de los gobiernos regionales, convenios o financiamiento mediante obras por impuestos.

2.6. Los pliegos del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos locales, en el ámbito de sus competencias, incorporan la implementación de esta ley en su Plan Estratégico Institucional, su Plan Operativo Institucional y su Programa Multianual de Inversiones, bajo responsabilidad funcional del Titular del pliego, quien puede delegar sus funciones.»

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

4.1. El Ministerio de Educación **impulsa, con cargo a su presupuesto institucional, las acciones de** educación vial **y de fomento del uso de la bicicleta, incluido el simulacro nacional de convivencia vial que se realiza anualmente en la semana del Día Nacional de la Bicicleta a que se refiere el artículo 3, en las** instituciones educativas públicas y privadas **de todas las modalidades de la educación básica, de la educación técnico-productiva y de la educación superior tecnológica, pedagógica y artística**, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

4.2. Las **universidades** públicas y privadas **realizan el simulacro nacional de convivencia vial a que se refiere el numeral 4.1 y** jornadas **sobre las** normas de tránsito aplicables a la conducción de la bicicleta.

4.3. **Las autoridades competentes en la gestión de la vía implementan y mantienen medidas de seguridad vial en las zonas escolares y en las vías de acceso de los**

estudiantes que se desplazan a pie o en bicicleta, incluidos, en las zonas rurales, puntos de referencia y de guía.

4.4. [...]

4.5. El Ministerio de Educación, conforme al artículo 17 de la Ley 28044, Ley General de Educación, entrega en préstamo bicicleta, casco y prenda retrorreflectante a los estudiantes de instituciones educativas públicas cuyo desplazamiento a pie hasta la institución educativa demanda cuarenta y cinco (45) minutos o más, lleva su registro nominal y programa anualmente el mantenimiento y la reposición de dichos bienes.»

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

5.1. Se declara de interés nacional y necesidad pública la adecuación de la infraestructura urbana y de transporte para el uso de la bicicleta como medio de transporte.

5.2. Los pliegos del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos 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, para la ejecución, la operación y el mantenimiento de la infraestructura ciclovial y de la infraestructura complementaria ciclovial prevista en el plan a que se refiere el numeral 2.5 del artículo 2.

5.3. Las inversiones de creación, mejoramiento, ampliación o recuperación de la vía pública incluyen la infraestructura ciclovial prevista para el tramo en los instrumentos de planificación urbana y en el plan a que se refiere el numeral 2.5 del artículo 2.

5.4. La supresión, la reducción de capacidad o el traslado permanente de infraestructura ciclovial requieren conformidad con el plan a que se refiere el numeral 2.5 del artículo 2, informe técnico, resolución motivada del Titular del pliego e infraestructura ciclovial sustitutoria en servicio.

5.5. Es nulo el acto que aprueba el expediente técnico o el documento equivalente que omite lo dispuesto en el numeral 5.3, y la resolución que omite los requisitos a que se refiere el numeral 5.4.»

«Artículo 6. Transporte intermodal y continuidad de la infraestructura ciclovial

6.1. La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao y las municipalidades provinciales, en el ámbito de sus competencias, implementan cicloparqueaderos de transferencia modal en las estaciones de los sistemas de transporte masivo priorizadas en el plan a que se refiere el numeral 2.5 del artículo 2.

6.2. Las inversiones de creación, mejoramiento o ampliación de los sistemas de transporte masivo y los contratos que se suscriban para su ejecución u operación incluyen cicloparqueaderos de transferencia modal y la infraestructura ciclovial de acceso a sus estaciones.

6.3. Las autoridades competentes en la gestión de la vía ejecutan la infraestructura ciclovial que atraviesa dos o más circunscripciones con la continuidad prevista en los planes a que se refiere el numeral 2.5 del artículo 2.»

«Artículo 7. Estacionamientos para bicicletas

7.1. Las entidades públicas y privadas destinan al estacionamiento de bicicletas, en sus edificaciones, no menos del cinco por ciento (5%) del área total de estacionamiento de vehículos automotores, incluidas sus circulaciones.

7.2. Los establecimientos con atención al público que no cuentan con estacionamiento de vehículos automotores disponen de estacionamiento de bicicletas en su interior o mediante cicloparqueadero de uso público y gratuito en la vía pública adyacente, autorizado por la municipalidad de la jurisdicción.

7.3. Las municipalidades provinciales y distritales consignan el estacionamiento de bicicletas en las exigencias de estacionamientos del certificado de parámetros urbanísticos y edificatorios y verifican su cumplimiento en la licencia de edificación, la conformidad de obra y la fiscalización posterior, bajo responsabilidad funcional del Titular del pliego.

7.4. La municipalidad de la jurisdicción sanciona al titular del inmueble o del establecimiento que incumple lo dispuesto en los numerales 7.1 o 7.2 con multa no menor de media (0,5) ni mayor de dos (2) Unidades Impositivas Tributarias, graduada según el número de módulos faltantes, y con la medida correctiva de adecuación.»

«Artículo 8. Sistema de bicicleta pública

8.1. El sistema de bicicleta pública, consistente en el préstamo o alquiler de bicicletas, es un servicio público local.

8.2. Los gobiernos locales implementan, con cargo a su presupuesto institucional o mediante Asociación Público Privada, el sistema de bicicleta pública previsto en el plan a que se refiere el numeral 2.5 del artículo 2, con prioridad en la intermodalidad con los sistemas de transporte masivo.»

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

9.1. [...]

9.2. Los servidores públicos reciben, **con el solo mérito del registro de asistencia de la institución del sector público,** una jornada laboral libre remunerada por cada sesenta (60) **asistencias acumuladas** al centro de labores en bicicleta.

9.3. La institución del sector público implementa en cada centro de labores el registro a que se refiere el numeral 9.2 y el estacionamiento de bicicletas, bajo responsabilidad funcional del Titular del pliego, quien puede delegar sus funciones.»

«DISPOSICIONES MODIFICATORIAS, TRANSITORIAS Y FINALES

[...]

SEGUNDA. Obligación de informar al Congreso de la República

Los pliegos del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos locales remiten al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, hasta el 31 de julio de cada año, la información sobre la implementación de esta ley en su ámbito, bajo responsabilidad funcional del Titular del pliego, quien puede delegar sus funciones.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones presenta a las comisiones competentes en materia de transportes de la Cámara de Diputados y del Senado, en la primera

quincena de septiembre de cada año, el informe de implementación de esta ley, que identifica a los pliegos que no remitieron información, y lo publica en su sede digital en la misma fecha.»

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Política nacional multisectorial en materia de movilidad sostenible

1.1. El Poder Ejecutivo evalúa, desarrolla y aprueba, conforme a la normativa de la materia y dentro de los doce (12) meses de la entrada en vigencia de esta ley, la política nacional multisectorial en materia de movilidad sostenible, de alcance urbano y rural, conducida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con la participación del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.

1.2. La política a que se refiere el numeral 1.1 integra las disposiciones de la Ley 30936 y el enfoque de movilidad activa a que se refiere el literal j) del numeral 4.3 del artículo 4 de la Ley 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible.

SEGUNDA. Adecuación de reglamentos y normas técnicas

2.1. El Poder Ejecutivo, dentro de los noventa (90) días calendario de la entrada en vigencia de esta ley:

a) Adecúa el Reglamento de la Ley 30936, aprobado por Decreto Supremo 012-2020-MTC, a lo dispuesto en esta ley, con el refrendo a que se refiere la tercera disposición modificatoria, transitoria y final de la Ley 30936, y regula en él:

1) El registro de la infraestructura ciclovial y el restablecimiento, priorizado por riesgo, de la suprimida, reducida o trasladada antes de la entrada en vigencia de esta ley.

2) La dotación mínima de módulos de estacionamiento de bicicletas de los establecimientos a que se refiere el numeral 7.2 del artículo 7 de la Ley 30936.

3) El plazo de adecuación de las edificaciones y los establecimientos existentes a lo dispuesto en los numerales 7.1 y 7.2 del artículo 7 de la Ley 30936, que vence a más tardar a los veinticuatro (24) meses de la entrada en vigencia de esta ley.

4) El contenido de la información a que se refiere la segunda disposición modificatoria, transitoria y final de la Ley 30936.

b) Modifica el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo 058-2003-MTC, para exigir la señal de advertencia de puntos ciegos en los vehículos de transporte de pasajeros de más de ocho (8) asientos sin contar el del conductor, de transporte de mercancías con peso bruto vehicular mayor de tres mil quinientos (3 500) kilogramos, de recolección de residuos y de transporte escolar.

c) Modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo 033-2001-MTC, para tipificar como infracción la circulación de los vehículos a que se refiere el literal b) sin la señal de advertencia de puntos ciegos.

2.2. En el mismo plazo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento adecúan a lo dispuesto en esta ley los manuales y las normas técnicas de su competencia.

2.3. El incumplimiento de los plazos a que se refieren los numerales 2.1 y 2.2 genera responsabilidad funcional del Titular del pliego a cargo de proponer o aprobar la norma correspondiente.

TERCERA. Plan de movilidad en Lima y Callao

En la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao, el plan a que se refiere el numeral 2.5 del artículo 2 de la Ley 30936 es el Plan de Movilidad Urbana que aprueba la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.

CUARTA. Financiamiento

La implementación de esta ley se financia con cargo al presupuesto institucional de los pliegos del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos locales, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

QUINTA. Vigencia

La presente ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA. Exigibilidad de la condición de financiamiento

La condición de financiamiento a que se refiere el numeral 2.5 del artículo 2 de la Ley 30936 es exigible a partir del año fiscal 2028, únicamente en las provincias cuya capital tiene una población mayor de doscientos mil (200 000) habitantes.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

ÚNICA. Incorporación del literal j) al numeral 4.3 del artículo 4 de la Ley 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible

Se incorpora el literal j) al numeral 4.3 del artículo 4 de la Ley 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, modificado por el Decreto Legislativo 1674, en los siguientes términos:

«Artículo 4. Principios y Enfoques Orientadores del Acondicionamiento Territorial, la Planificación Urbana y Rural y su Desarrollo Sostenible

[...]

4.3. Las decisiones que se adopten respecto del acondicionamiento territorial, la planificación urbana y rural y su desarrollo sostenible deben guiarse por los siguientes enfoques:

[...]

j. Enfoque de movilidad activa: Prioriza la seguridad, la continuidad y la conexión con el transporte público de la movilidad activa, entendida como el desplazamiento de personas y bienes a pie, en bicicleta u otro ciclo o con ayudas para la movilidad de las personas con discapacidad.»

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA. Derogación

Se derogan, se dejan sin efecto o se dejan de aplicar, según corresponda, las disposiciones que se opongan a esta ley.

Lugar, fecha y firmas

Lima, 30 de octubre de 2026.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SAMANEZ GONZALES VIGIL Jeenny Cristina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/10/2026 11:54:16-0500

JEENNY SAMANEZ GONZALES VIGIL
Diputada de la República

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ALVARON DE LA CRUZ Edgar Adrian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/10/2026 14:25:51-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CAMARGO PORTA Raul Jesus FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/10/2026 12:15:38-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PIÑAN MAMANI Victor Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/10/2026 12:06:09-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PIÑAN MAMANI Victor Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/10/2026 12:05:51-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MASCO CACERES Luis Aurelio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/10/2026 12:31:00-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: LOPEZ LETONA Heber FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/10/2026 12:39:01-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MEDINA STEIN Andrea Dayna FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/10/2026 13:08:21-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ALBAÑIL CARMONA Henry Antonio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/10/2026 14:58:41-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: YATACO TORREALVA Jose Ricardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/10/2026 15:29:39-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PERALTA JORPA Maximo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/10/2026 15:36:49-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: EUSEBIO PADILLA Arturo Cesar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/10/2026 16:08:43-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CABRERA NIETO Juan Cesar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/10/2026 16:39:19-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VALQUI CALDERON Demetrio Flavio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/10/2026 16:33:24-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Planteamiento del problema público [Art. 106, b) del Reglamento]

La Ley 30936 fue promulgada el 23 de abril de 2019 y su reglamento, aprobado por Decreto Supremo 012-2020-MTC, el 3 de junio de 2020. La ley enunció mandatos sin vincularlos a los instrumentos con los que el Estado planifica, financia, autoriza y fiscaliza. El problema público es la inexigibilidad de esos mandatos: no tienen instrumento de ejecución, no tienen responsable identificable, sus plazos vencieron antes o poco después del reglamento y su incumplimiento no genera consecuencia.

II. Evidencia que sustenta el problema [Art. 106, b) del Reglamento]

La evidencia que sustenta la proposición es normativa y verificable en fuentes oficiales publicadas.

a) **La infraestructura ciclovial no existe para el sistema de inversiones.** La Resolución Ministerial 921-2023-MTC/01 aprueba veintitrés indicadores de brecha del sector Transportes y Comunicaciones, ninguno referido a infraestructura ciclovial. El indicador de movilidad urbana del sector Vivienda mide el «Porcentaje de la población urbana sin acceso a los servicios de movilidad urbana a través de vías urbanas» y ninguno de sus indicadores se refiere a ciclovías (Resolución Ministerial 336-2023-VIVIENDA, indicador 13), de modo que la ciclovía es un componente opcional que no modifica su valor. El Decreto Legislativo 1252 establece que solo pueden recibir transferencias las inversiones que cumplen los criterios de priorización que aprueban los sectores (tercera disposición complementaria final). La consecuencia es que una ciclovía no suma puntaje para acceder a financiamiento.

b) **El plan de movilidad existe en la ley, pero no condiciona la inversión.** La Ley 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, prevé los Planes Temáticos aprobados por ordenanza municipal provincial (artículo 22.7), cuya formulación no requiere plan de desarrollo previo (artículo 22.9). El Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Planificación Urbana del Desarrollo Urbano Sostenible, aprobado por Decreto Supremo 012-2022-VIVIENDA, regula el Plan Temático de Movilidad Urbana Sostenible a cargo de las municipalidades provinciales (artículos 84 y 85). Ninguna norma condiciona el financiamiento de las inversiones en movilidad urbana a su existencia.

c) **La infraestructura construida puede retirarse sin requisito alguno.** Ni la Ley 30936 ni su reglamento regulan la supresión, la reducción de capacidad o el traslado de una ciclovía. El reglamento solo dispone que los gobiernos regionales y locales registren en el portal GEOIDEP los mapas, rutas e infraestructura de ciclovías que implementen (artículo 19.3), sin consecuencia alguna por su retiro.

d) **El estacionamiento de bicicletas es una obligación sin consecuencia.** El numeral 7.1 de la Ley 30936 otorgó tres años y el numeral 7.2 un año para las edificaciones ya construidas, ambos contados desde la publicación de la ley: vencieron en 2022 y en 2020. El numeral 21.1 del reglamento calculó la proporción sobre el área neta, sin circulaciones, y el numeral 21.7 exoneró a los inmuebles sin estacionamiento vehicular. La ley no tipifica infracción alguna. El certificado de parámetros urbanísticos y edificatorios de la Ley 29090 contiene las «exigencias de estacionamientos para cada uno de los usos permitidos», pero la Ley 30936 no lo vincula con la dotación para bicicletas. El Reglamento Nacional de

Edificaciones no fija una regla de dotación: la norma CE.030 solo establece el módulo mínimo de 0,80 por 2,00 metros y la norma A.070 no menciona la bicicleta.

e) **El beneficio laboral depende de un trámite que la entidad no está obligada a implementar.** El numeral 9.2 concede una jornada laboral libre remunerada por cada sesenta asistencias que el servidor «certifique». La Directiva aprobada por Resolución de Presidencia Ejecutiva 000028-2021-SERVIR-PE exige un canal de comunicación y un registro cronológico, pero no fija plazo ni responsable, y no obliga a contar con estacionamiento en cada centro de labores.

f) **La educación vial no alcanza a todas las modalidades ni a la seguridad del trayecto.** El numeral 4.1 vigente se limita a primaria y secundaria; la Resolución Viceministerial 072-2026-MINEDU ya extiende los lineamientos a la educación técnico-productiva y a la educación superior tecnológica, artística y pedagógica. El numeral 4.3 vigente se limita a la señalización rural. El Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal 2026 incluye el compromiso 6, «Mejorar la Seguridad Vial en Entornos Viales de Riesgo», cuyo indicador 6.1 mide las zonas escolares priorizadas con medidas de seguridad vial implementadas o mantenidas en ciento ochenta y ocho (188) municipalidades (Resolución Directoral 0003-2026-EF/50.01). La intervención Rutas Solidarias, que entrega en préstamo bicicleta, casco y chaleco a estudiantes cuyo trayecto a pie demanda aproximadamente cuarenta y cinco minutos o más, se rige por la Resolución Ministerial 031-2018-MINEDU y carece de respaldo legal.

g) **La intermodalidad no tiene obligado.** El numeral 6.1 vigente se dirige a «las autoridades de los tres niveles de gobierno». El cicloparqueadero de transferencia modal está definido en el artículo 2 del Reglamento Nacional de Tránsito, el artículo 21.8 del reglamento de la ley lo ubica en los Sistemas Integrados de Transporte y sus parámetros técnicos están aprobados por Resolución Directoral 026-2023-MTC/18, pero ninguna norma identifica quién lo implementa ni en qué estaciones.

h) **La bicicleta pública no puede financiarse con participación privada con seguridad jurídica.** El artículo 8 vigente sujeta el sistema a los «recursos disponibles» del gobierno local. La Ley 32441 admite Asociaciones Público Privadas para «servicios públicos» (artículo 23.2), pero ninguna norma con rango de ley califica a la bicicleta pública como tal.

i) **El informe al Congreso no tiene fuente obligada.** La segunda disposición modificatoria, transitoria y final de la Ley 30936 obliga solo al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a informar a una comisión de un Congreso hoy bicameral. Ninguna norma con rango de ley obliga a los gobiernos regionales y locales a remitirle información.

j) **Los vehículos de mayor porte no advierten de sus puntos ciegos.** El Reglamento Nacional de Tránsito no exige señal de advertencia de puntos ciegos. Francia la exige desde el 1 de enero de 2021 a los vehículos de más de 3,5 toneladas (Decreto 2020-1396).

k) **La planificación urbana no define la movilidad activa.** La Ley 31313 define la movilidad sostenible a partir del acceso a sistemas de transporte público, intermodal, accesible y asequible (artículo 4.1, literal j), y su artículo 4.3 enumera los enfoques que guían las decisiones de acondicionamiento territorial y planificación, al que el Decreto Legislativo 1674 incorporó el de Desarrollo Orientado al Transporte (literal i). Ni la ley ni su reglamento de acondicionamiento territorial y planificación urbana, que define la movilidad

urbana sostenible (numeral 4.3.16), emplean la noción de movilidad activa, que comprende los desplazamientos a pie y en bicicleta que la Ley 30936 promueve.

III. Objetivos generales y específicos [Art. 106, b) del Reglamento]

Objetivo general: que las obligaciones de la Ley 30936 sean exigibles mediante los instrumentos de planificación, inversión, autorización y fiscalización que el Estado ya emplea.

Objetivos específicos:

a) Que cada entidad rectora implemente la ley mediante sus propios instrumentos normativos y técnicos.

b) Que el financiamiento de las inversiones en movilidad urbana dependa de un plan que incorpore la infraestructura ciclovial.

c) Que toda inversión vial incluya la infraestructura ciclovial planificada y que la existente no se retire sin sustituto.

d) Que el estacionamiento de bicicletas se verifique en los procedimientos municipales y su incumplimiento se sancione.

e) Que el beneficio laboral se otorgue con el solo registro de la entidad.

f) Que la educación vial, el préstamo de bicicletas y la seguridad de las zonas escolares tengan obligado y meta.

g) Que el Poder Ejecutivo apruebe una política nacional multisectorial en materia de movilidad sostenible y adecúe sus reglamentos dentro de plazo y bajo responsabilidad.

h) Que la planificación urbana y rural reconozca y priorice la movilidad activa.

IV. Fundamentación de la iniciativa [Art. 106, b) del Reglamento]

La proposición modifica la Ley 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, para que cada obligación tenga instrumento de ejecución, responsable y consecuencia verificable. Asigna a cada entidad rectora sus instrumentos; condiciona el financiamiento de las inversiones en movilidad urbana al Plan Temático de Movilidad Urbana Sostenible que incorpora la infraestructura ciclovial; obliga a incluir esa infraestructura en las inversiones viales y la protege frente a su retiro; ordena la intermodalidad y la continuidad de la red; hace exigible el estacionamiento de bicicletas con sanción municipal; califica la bicicleta pública como servicio público local; hace operativo el beneficio laboral de los servidores públicos; y eleva a rango de ley el préstamo de bicicletas a estudiantes y la seguridad vial en zonas escolares. Sus disposiciones complementarias encargan la política nacional multisectorial en materia de movilidad sostenible y la adecuación de los reglamentos con plazo y responsable, ordenan la señal de advertencia de puntos ciegos en los vehículos de mayor porte e incorporan en la Ley 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, el enfoque de movilidad activa y su definición.

1. Artículo 2. Cada rector actúa mediante sus instrumentos

El numeral 2.1 vincula al Ministerio de Transportes y Comunicaciones con su competencia de órgano rector en materia de transporte y tránsito terrestre (Ley 27181, artículo 16) y con la potestad de dictar las normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de carreteras, caminos y vías urbanas (Ley 27181, artículo 23, literal c). El numeral 2.2 convierte la

producción estadística progresiva en una medición anual, con desagregación urbana y rural por departamento, en las encuestas nacionales que el Instituto Nacional de Estadística e Informática ya ejecuta, y en los censos nacionales. El numeral 2.3 hace lo propio con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento en materia de urbanismo, habilitación urbana, edificaciones y régimen de unidades inmobiliarias de propiedad exclusiva y de propiedad común, conforme a su ley de organización y funciones (Ley 30156). El numeral 2.4 encarga al Ministerio de Economía y Finanzas, como ente rector del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Decreto Legislativo 1252, artículo 5.2), adecuar los procedimientos para registrar, medir en kilómetros y en población con acceso, formular y ejecutar inversiones en infraestructura ciclovial, incluidas las de obras por impuestos, e incorporar metas en el Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal.

El numeral 2.5 resuelve el vacío descrito en el literal b) de la sección anterior. La municipalidad provincial incorpora la infraestructura ciclovial en su Plan Temático de Movilidad Urbana Sostenible, instrumento ya previsto por la Ley 31313, y ese plan es condición para que las inversiones en movilidad urbana reciban transferencias, convenios u obras por impuestos. La disposición complementaria transitoria única hace exigible la condición a partir del año fiscal 2028 y únicamente en las provincias cuya capital tiene más de doscientos mil habitantes; opera, por tanto, sobre las transferencias, los convenios y las obras por impuestos de ese año fiscal en adelante. En la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao el plan es el Plan de Movilidad Urbana que aprueba la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (Ley 30900, artículo 6, literal c; tercera disposición complementaria final). El numeral 2.6 incorpora la implementación de la ley en el Plan Estratégico Institucional, el Plan Operativo Institucional y el Programa Multianual de Inversiones de cada pliego, bajo responsabilidad funcional del Titular del pliego, quien puede delegar sus funciones.

2. Artículo 4. Educación vial, préstamo de bicicletas y zonas escolares

El numeral 4.1 extiende las acciones del Ministerio de Educación a todas las modalidades de la educación básica, a la educación técnico-productiva y a la educación superior tecnológica, pedagógica y artística, conforme a lo que ya dispone la Resolución Viceministerial 072-2026-MINEDU, e incorpora el simulacro nacional de convivencia vial en la semana del Día Nacional de la Bicicleta. El numeral 4.2 extiende el simulacro a las universidades. El numeral 4.3 obliga a las autoridades competentes en la gestión de la vía a implementar y mantener medidas de seguridad vial en las zonas escolares y en las vías de acceso de los estudiantes, y el numeral 2.4 enlaza esa obligación con la meta del Programa de Incentivos. El numeral 4.5 eleva a ley el préstamo de bicicleta, casco y prenda retrorreflectante a estudiantes cuyo desplazamiento a pie demanda cuarenta y cinco minutos o más, con registro nominal y programación del mantenimiento y la reposición, como medida compensatoria de equidad fundada en el artículo 17 de la Ley 28044, Ley General de Educación.

3. Artículo 5. Inclusión obligatoria y protección de la infraestructura

El numeral 5.1 conserva la declaración de necesidad pública, que es la condición que el artículo 70 de la Constitución exige para que una ley autoritativa posterior habilite la expropiación de un predio determinado. El numeral 5.2 autoriza las obras por impuestos para la ejecución, la operación y el mantenimiento de la infraestructura prevista en el plan; el Reglamento de la Ley 29230, aprobado por Decreto Supremo 038-2026-EF, comprende las actividades de operación y mantenimiento. El numeral 5.3 obliga a que toda inversión de

creación, mejoramiento, ampliación o recuperación de la vía pública incluya la infraestructura ciclovial planificada para el tramo. El numeral 5.4 exige para la supresión, la reducción de capacidad o el traslado permanente la conformidad con el plan, informe técnico, resolución motivada del Titular del pliego e infraestructura sustitutoria en servicio. El numeral 5.5 declara la nulidad del acto que omite esas exigencias, porque la responsabilidad posterior del funcionario no restituye la infraestructura.

4. Artículo 6. Intermodalidad y continuidad

El numeral 6.1 identifica a los obligados a implementar cicloparqueaderos de transferencia modal: la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, cuyo objetivo es organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, y las municipalidades provinciales, competentes para construir, mantener y dar en concesión la infraestructura vial de su jurisdicción (Ley 27181, artículo 17.1, literales f y k). Las estaciones se priorizan en el plan del numeral 2.5. El numeral 6.2 extiende la regla del numeral 5.3 a las inversiones en sistemas de transporte masivo y a los contratos que se suscriban para su ejecución u operación; respeta los contratos vigentes conforme al artículo 62 de la Constitución. El numeral 6.3 exige la continuidad de la infraestructura que atraviesa dos o más circunscripciones, sin repetir el régimen de gestión común que el artículo 17.2 de la Ley 27181 ya impone a las provincias contiguas con área urbana continua.

5. Artículo 7. Estacionamiento de bicicletas exigible

El numeral 7.1 fija la dotación en no menos del cinco por ciento del área total de estacionamiento de vehículos automotores, incluidas sus circulaciones; el reglamento fija el plazo de adecuación de las edificaciones y los establecimientos existentes, que vence a más tardar a los veinticuatro meses de la vigencia de la ley (segunda disposición complementaria final, numeral 2.1, literal a). El numeral 7.2 obliga a los establecimientos con atención al público que no cuentan con estacionamiento vehicular, supuesto que el numeral 21.7 del reglamento exoneraba; esa exoneración deja de aplicarse por la disposición complementaria derogatoria única y la adecuación del reglamento la suprime. El mismo numeral admite el cicloparqueadero de uso público y gratuito en la vía pública adyacente. El numeral 7.3 sitúa el control en el certificado de parámetros urbanísticos y edificatorios y en los procedimientos de licencia de edificación, conformidad de obra y fiscalización posterior de la Ley 29090. El numeral 7.4 tipifica la infracción, identifica al infractor y fija el rango de la multa; cada municipalidad gradúa la escala por ordenanza conforme al artículo 46 de la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

6. Artículo 8. Bicicleta pública como servicio público local

El numeral 8.1 califica el sistema de bicicleta pública como servicio público local. La calificación tiene tres efectos: lo sitúa en la competencia de los gobiernos locales para organizar, reglamentar y administrar los servicios públicos locales (Constitución, artículo 195, inciso 5); lo distingue de la actividad empresarial del Estado que el artículo 60 de la Constitución sujeta a ley expresa y subsidiariedad; y lo hace elegible para una Asociación Público Privada, que la Ley 32441 admite para servicios públicos (artículo 23.2). El numeral 8.2 obliga a implementar el sistema previsto en el plan del numeral 2.5, con cargo al presupuesto institucional o mediante Asociación Público Privada, con prioridad en la intermodalidad. Los límites de la Asociación Público Privada permanecen en su marco propio: el contrato debe comprender la operación y el mantenimiento, porque no son Asociaciones Público Privadas los proyectos cuyo único alcance es la oferta e instalación de equipos (Decreto Supremo 316-2025-EF, artículo 37.2), y

la modalidad cofinanciada de un gobierno local exige un costo superior a siete mil Unidades Impositivas Tributarias (artículo 38.2). La modalidad autofinanciada no tiene monto mínimo.

7. Artículo 9. Beneficio laboral con el solo registro

El numeral 9.2 traslada la carga de la acreditación del servidor a la entidad: la jornada laboral libre remunerada se otorga con el solo mérito del registro de asistencia de la institución del sector público, por cada sesenta asistencias acumuladas. El numeral 9.3 obliga a implementar en cada centro de labores el registro y el estacionamiento de bicicletas, bajo responsabilidad funcional del Titular del pliego. La Autoridad Nacional del Servicio Civil conserva su rectoría (Decreto Legislativo 1023) y su directiva rige en lo que no se oponga.

8. Segunda disposición modificatoria, transitoria y final. Obligación de informar

Los pliegos del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos locales remiten al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, hasta el 31 de julio de cada año, la información sobre la implementación de la ley, fecha que el artículo 6.2 del reglamento ya emplea. El Ministerio presenta el informe a las comisiones competentes de la Cámara de Diputados y del Senado en la primera quincena de septiembre, identifica a los pliegos que no remitieron información y lo publica en su sede digital.

9. Disposiciones complementarias finales y transitoria

La primera disposición complementaria final encarga al Poder Ejecutivo evaluar, desarrollar y aprobar, dentro de doce meses, una política nacional multisectorial en materia de movilidad sostenible, de alcance urbano y rural, conducida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con la participación del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, que integre la Ley 30936 y el enfoque de movilidad activa que la disposición complementaria modificatoria incorpora en la Ley 31313. La remisión a «la normativa de la materia» preserva el procedimiento del Reglamento que regula las Políticas Nacionales, aprobado por Decreto Supremo 029-2018-PCM: aprobación por decreto supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, previa opinión técnica del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (artículo 10.2).

La segunda reúne los encargos normativos en un plazo común de noventa días. Ordena adecuar el reglamento, con el refrendo que exige la tercera disposición modificatoria, transitoria y final de la Ley 30936, y fija las materias que este debe regular, incluidas las de transición: el registro de la infraestructura ciclovial y el restablecimiento, priorizado por riesgo, de la retirada antes de la vigencia de la ley, y el plazo de adecuación de las edificaciones y los establecimientos existentes, con un máximo de veinticuatro meses. Ordena, además, exigir la señal de advertencia de puntos ciegos como requisito técnico en el Reglamento Nacional de Vehículos y tipificar su omisión en el Reglamento Nacional de Tránsito. El ámbito coincide con las categorías de ese reglamento para pasajeros (M2 y M3: más de ocho asientos sin contar el del conductor) y para mercancías (N2 y N3: peso bruto vehicular mayor de 3,5 toneladas), y se extiende a los vehículos de recolección de residuos y de transporte escolar. La verificación en la inspección técnica vehicular no requiere mandato adicional, porque esa inspección comprueba el cumplimiento de los requisitos técnicos de la normativa nacional (Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, artículo 1.1). El incumplimiento de los plazos genera responsabilidad funcional del Titular del pliego a cargo de proponer o aprobar la norma.

La tercera identifica el plan de la provincia de Lima y de la Provincia Constitucional del Callao con el Plan de Movilidad Urbana que aprueba la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y

Callao. La cuarta fija el financiamiento con cargo a los presupuestos institucionales, sin recursos adicionales al Tesoro Público. La quinta fija la vigencia al día siguiente de la publicación, conforme al artículo 109 de la Constitución, y da certeza al inicio del cómputo de los plazos.

La disposición complementaria transitoria única se mantiene en la ley porque difiere y delimita la exigibilidad de una condición de rango legal: rige desde el año fiscal 2028 y únicamente en las provincias cuya capital tiene más de doscientos mil habitantes, de modo que opera sobre las asignaciones presupuestales de ese año fiscal en adelante. Las demás reglas de transición se encargan al reglamento con plazo máximo, para no duplicar en la ley lo que corresponde a su desarrollo.

10. Disposición complementaria modificatoria. Enfoque de movilidad activa

La Ley 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, es la norma marco de la planificación urbana y rural. Su artículo 4.3 enumera los enfoques que deben guiar las decisiones de acondicionamiento territorial y planificación, y el Decreto Legislativo 1674 le incorporó el de Desarrollo Orientado al Transporte (literal i) con la técnica que emplea esta disposición. La incorporación se ubica en una disposición complementaria modificatoria porque recae en una ley distinta de la Ley 30936.

El literal j) define la movilidad activa como el desplazamiento de personas y bienes a pie, en bicicleta u otro ciclo o con ayudas para la movilidad de las personas con discapacidad, y prioriza su seguridad, su continuidad y su conexión con el transporte público. La definición sintetiza la legislación comparada: el *Code des transports* de Francia define las movilidades activas como los modos de desplazamiento que requieren la fuerza motriz humana, con o sin asistencia motorizada, en particular la marcha a pie y la bicicleta (artículo L1271-1); la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de México comprende el desplazamiento de personas y bienes que requiere esfuerzo físico, con ayudas técnicas o vehículos no motorizados (artículo 3, fracción XXXIII); y la *Active Travel (Wales) Act 2013* incluye a las personas con discapacidad que se desplazan en sillas de ruedas motorizadas u otras ayudas para la movilidad (sección 2). La proposición toma los modos de la ley francesa, el desplazamiento de bienes de la mexicana y la inclusión de la galesa; no adopta el criterio de la fuerza motriz humana porque dejaría fuera a quienes usan sillas de ruedas motorizadas. El término «ciclo» tiene la definición del artículo 2 del Reglamento Nacional de Tránsito, que comprende la bicicleta con sistema de pedaleo asistido, de modo que la ley no necesita enumerar tecnologías.

El enfoque es coherente con la movilidad sostenible del artículo 4.1, literal j), y con el Desarrollo Orientado al Transporte del literal i), porque conecta la movilidad activa con el transporte público, y con los artículos 6 y 8 de la Ley 30936, que regulan la intermodalidad y la bicicleta pública. Como los demás enfoques del artículo 4.3, orienta las decisiones de planificación sin imponer medidas concretas, por lo que respeta la competencia municipal de planificar el desarrollo urbano y rural (Constitución, artículo 195, inciso 6).

11. Disposición complementaria derogatoria

La disposición complementaria derogatoria única deroga, deja sin efecto o deja de aplicar, según el rango de cada norma, las disposiciones que se opongan a la ley. Comprende la exoneración del numeral 21.7 del reglamento, que dispensaba del estacionamiento de bicicletas a los inmuebles sin estacionamiento vehicular.

12. Control constitucional

Norma constitucional	Contenido	Compatibilidad
Artículo 79	Los congresistas no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos	Las obligaciones se financian con cargo a presupuestos institucionales, sin recursos adicionales al Tesoro Público; las metas del Programa de Incentivos se fijan dentro del programa existente
Artículos 194 y 195	Autonomía municipal y competencia sobre servicios públicos locales, transporte colectivo, circulación y tránsito, conforme a ley	La ley fija obligaciones de resultado y deja a la municipalidad la elección del medio; la obligación del numeral 8.2 nace del plan que aprueba la propia municipalidad provincial
Artículo 195, inciso 6	Competencia municipal para planificar el desarrollo urbano y rural	El enfoque de movilidad activa orienta las decisiones de planificación sin imponer medidas ni sustituir la decisión municipal
Artículo 60	Actividad empresarial del Estado solo por ley expresa y con carácter subsidiario	La calificación de la bicicleta pública como servicio público local la sitúa fuera de ese régimen
Artículo 61	Prohibición de monopolios	La calificación no otorga exclusividad; el alquiler privado de bicicletas permanece libre
Artículo 62	Los términos contractuales no pueden modificarse por ley	El numeral 6.2 se aplica a los contratos que se suscriban
Artículo 70	Expropiación por necesidad pública declarada por ley	El numeral 5.1 declara la necesidad pública; cada expropiación requiere su ley autoritativa
Artículo 118, inciso 8, y Ley 29158, artículo 4	Potestad reglamentaria del Presidente de la República; diseño de políticas nacionales como competencia exclusiva del Poder Ejecutivo	La ley fija plazos y materias del reglamento y encarga la política con remisión a la normativa de la materia; el Poder Ejecutivo conserva su contenido. Es el punto de mayor tensión de la proposición y se mitiga con la fórmula «evalúa, desarrolla y aprueba», que respeta la deliberación del Consejo de Ministros

13. Relación con la política nacional y los compromisos internacionales

La proposición desarrolla la Política Nacional de Transporte Urbano (Decreto Supremo 012-2019-MTC) y la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030 (Decreto Supremo 009-2023-MTC), y encarga una política nacional multisectorial en materia de movilidad sostenible que integra el enfoque de movilidad activa. Guarda correspondencia con la meta 11.2 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, sobre acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, y con la Resolución 72/272 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, que la Ley 30936 ya cita.

V. Antecedentes legislativos, investigaciones y fuentes utilizadas [Arts. 106, c) y 107, c) del Reglamento]

1. Ley 29593, que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible, publicada el 8 de octubre de 2010.

2. Ley 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, y su reglamento, aprobado por Decreto Supremo 012-2020-MTC, que modificó el Reglamento Nacional de Tránsito y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial. Normas de desarrollo: Resolución de Presidencia Ejecutiva 000028-2021-SERVIR-PE, Resolución Directoral 026-2023-MTC/18 (manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos), Resolución Directoral 036-2024-MTC/18 (manual de diseño geométrico para infraestructura ciclovial para vías urbanas) y Resolución Viceministerial 072-2026-MINEDU (lineamientos de educación vial y uso de la bicicleta).

3. Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, que le atribuye la aprobación del Plan de Movilidad Urbana para las provincias de Lima y Callao.

4. Ley 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, modificada por el Decreto Legislativo 1674, y su reglamento de acondicionamiento territorial y planificación urbana, aprobado por Decreto Supremo 012-2022-VIVIENDA, que regulan el Plan Temático de Movilidad Urbana Sostenible y los enfoques de la planificación.

5. Ley 32441, Ley que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, y su reglamento, aprobado por Decreto Supremo 316-2025-EF.

6. Propuesta ciudadana de modificación de la Ley 30936 presentada por el señor Carlos Antonio Caballero Montero. Coincide con esta proposición en el diagnóstico de plazos vencidos y mandatos sin financiamiento, y difiere en la solución, porque propone un fondo con afectación de multas y una nueva institucionalidad, que esta proposición no adopta por el artículo 79 de la Constitución. Se cita en cumplimiento del literal c) del artículo 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

7. Legislación comparada consultada: *Code des transports* de Francia, artículo L1271-1, y Decreto 2020-1396, sobre la señalización de los ángulos muertos; Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de México, artículo 3, fracción XXXIII; y *Active Travel (Wales) Act 2013*, sección 2.

Fuentes utilizadas

Asamblea General de las Naciones Unidas. (2015). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* (A/RES/70/1).

Asamblea General de las Naciones Unidas. (2018). *Resolución 72/272, Día Mundial de la Bicicleta* (A/RES/72/272).

Autoridad Nacional del Servicio Civil. (2021). *Resolución de Presidencia Ejecutiva 000028-2021-SERVIR-PE, que formaliza la aprobación de la Directiva que regula las medidas necesarias para el desarrollo y certificación de la asistencia de los servidores públicos al centro de labores en bicicleta*. SERVIR.

Cámara de Diputados. (2025). *Reglamento de la Cámara de Diputados*. Diario Oficial El Peruano, 13 de noviembre de 2025.

Centro de Capacitación y Estudios Parlamentarios, Consorcio de Investigación Económica y Social y Fundación Konrad Adenauer. (2017). *Manual de aplicación del análisis costo beneficio y del análisis costo efectividad para la presentación o evaluación de proyectos de ley*. Congreso de la República del Perú.

Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2024). *Guía de prospectiva para políticas y planes del Sinaplan*, actualizada por Resolución de Presidencia de Consejo Directivo 114-2024/CEPLAN/PCD. CEPLAN.

Congreso de la República del Perú. (1993). *Constitución Política del Perú* (edición oficial de mayo de 2026). Congreso de la República.

Congreso de la República del Perú. (1999). *Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*. Diario Oficial El Peruano.

Congreso de la República del Perú. (2003a). *Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades*. Diario Oficial El Peruano.

Congreso de la República del Perú. (2003b). *Ley 28044, Ley General de Educación*. Diario Oficial El Peruano.

Congreso de la República del Perú. (2007a). *Ley 29090, Ley de Regulación de Habilitaciones Urbanas y de Edificaciones*. Diario Oficial El Peruano.

Congreso de la República del Perú. (2007b). *Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo*. Diario Oficial El Peruano.

Congreso de la República del Perú. (2010). *Ley 29593, que declara de interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible*. Diario Oficial El Peruano, 8 de octubre de 2010.

Congreso de la República del Perú. (2014). *Ley 30156, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento*. Diario Oficial El Peruano.

Congreso de la República del Perú. (2018). *Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao*. Diario Oficial El Peruano.

Congreso de la República del Perú. (2019). *Ley 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible*. Diario Oficial El Peruano.

Congreso de la República del Perú. (2021). *Ley 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible*. Diario Oficial El Peruano.

Congreso de la República del Perú. (2025). *Ley 32441, Ley que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos*. Diario Oficial El Peruano, 16 de septiembre de 2025.

Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos. (2022). *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*. Diario Oficial de la Federación, 17 de mayo de 2022.

Ministerio de Economía y Finanzas. (2025). *Decreto Supremo 316-2025-EF, que aprueba el Reglamento de la Ley 32441*. Diario Oficial El Peruano, 24 de diciembre de 2025.

Ministerio de Economía y Finanzas. (2026). *Decreto Supremo 038-2026-EF, que aprueba el Reglamento de la Ley 29230*. Diario Oficial El Peruano.

Ministerio de Economía y Finanzas, Dirección General de Presupuesto Público. (2026). *Resolución Directoral 0003-2026-EF/50.01, Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal del año 2026*. MEF.

Ministerio de Educación. (2018). *Resolución Ministerial 031-2018-MINEDU*. MINEDU.

Ministerio de Educación. (2026). *Resolución Viceministerial 072-2026-MINEDU, que aprueba los lineamientos para la promoción de la educación vial y el uso de la bicicleta en las instituciones educativas públicas y privadas de la educación básica, educación técnico-productiva y educación superior tecnológica, artística y pedagógica*. Diario Oficial El Peruano, 5 de mayo de 2026.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2001). *Decreto Supremo 033-2001-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito*. Diario Oficial El Peruano.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2003). *Decreto Supremo 058-2003-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos*. Diario Oficial El Peruano.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2008). *Decreto Supremo 025-2008-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares*. Diario Oficial El Peruano.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2019). *Decreto Supremo 012-2019-MTC, que aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano*. Diario Oficial El Peruano.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2020). *Decreto Supremo 012-2020-MTC, que aprueba el Reglamento de la Ley 30936*. Diario Oficial El Peruano.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2023a). *Decreto Supremo 009-2023-MTC, que aprueba la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030*. Diario Oficial El Peruano, 24 de junio de 2023.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2023b). *Resolución Directoral 026-2023-MTC/18, que aprueba el Manual de parámetros técnicos de cicloparqueaderos en vía pública, estaciones de transferencia modal, edificaciones públicas y privadas*. Diario Oficial El Peruano, 26 de diciembre de 2023.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2023c). *Resolución Ministerial 921-2023-MTC/01, indicadores de brechas del sector Transportes y Comunicaciones*. MTC.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2024). *Resolución Directoral 036-2024-MTC/18, que aprueba el Manual de diseño geométrico para infraestructura ciclovial para vías urbanas*. Diario Oficial El Peruano, 17 de diciembre de 2024.

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2014). *Norma técnica CE.030, Obras especiales y complementarias, del Reglamento Nacional de Edificaciones*. Diario Oficial El Peruano.

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2021). *Norma técnica A.070, Comercio, del Reglamento Nacional de Edificaciones, aprobada por Resolución Ministerial 061-2021-VIVIENDA*. Diario Oficial El Peruano.

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2022). *Decreto Supremo 012-2022-VIVIENDA, que aprueba el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Planificación Urbana del Desarrollo Urbano Sostenible*. Diario Oficial El Peruano.

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2023). *Resolución Ministerial 336-2023-VIVIENDA, que aprueba los indicadores de brechas del Sector Vivienda, Construcción y Saneamiento*. MVCS.

National Assembly for Wales. (2013). *Active Travel (Wales) Act 2013*. legislation.gov.uk.

Presidencia de la República. (2008). *Decreto Legislativo 1023, que crea la Autoridad Nacional del Servicio Civil, rectora del Sistema Administrativo de Gestión de Recursos Humanos*. Diario Oficial El Peruano.

Presidencia de la República. (2016). *Decreto Legislativo 1252, que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones*. Diario Oficial El Peruano.

Presidencia de la República. (2024). *Decreto Legislativo 1674, Decreto Legislativo que modifica la Ley 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible*. Diario Oficial El Peruano, 28 de septiembre de 2024.

Presidencia del Consejo de Ministros. (2018). *Decreto Supremo 029-2018-PCM, que aprueba el Reglamento que regula las Políticas Nacionales*. Diario Oficial El Peruano.

République française. (2020). *Décret 2020-1396 du 17 novembre 2020 relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes*. Journal officiel de la République française, 19 de noviembre de 2020.

République française. (2026). *Code des transports* (versión consolidada), artículo L1271-1. Légifrance.

VI. Sectores comprendidos [Art. 106, d) del Reglamento]

Ministerio de Transportes y Comunicaciones; Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento; Ministerio de Economía y Finanzas; Ministerio de Educación; Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo; Instituto Nacional de Estadística e Informática; Autoridad Nacional del Servicio Civil; Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao; Centro Nacional de Planeamiento Estratégico; gobiernos regionales; municipalidades provinciales y distritales; universidades e instituciones educativas públicas y privadas; titulares de edificaciones y de establecimientos con atención al público; propietarios y operadores de vehículos de transporte de pasajeros, de mercancías, de recolección de residuos y de transporte escolar; inversionistas en Asociaciones Público Privadas y empresas que financian obras por impuestos.

VII. Normas que se modifican o derogan [Art. 106, e) del Reglamento]

La proposición modifica los artículos 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 y 9 y la segunda disposición modificatoria, transitoria y final de la Ley 30936, e incorpora los numerales 2.3 a 2.6, 4.5, 5.3 a 5.5, 6.3, 7.4 y 9.3. Mediante su disposición complementaria modificatoria incorpora el literal j) al numeral 4.3 del artículo 4 de la Ley 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, modificado por el Decreto Legislativo 1674. Su disposición complementaria derogatoria única deroga, deja sin efecto o deja de aplicar, según corresponda, las disposiciones que se le opongan. Encarga al Poder Ejecutivo adecuar el reglamento de la Ley 30936, el Reglamento Nacional de Vehículos y el Reglamento Nacional de Tránsito, conforme a la regla de técnica legislativa según la cual la ley no modifica normas de rango inferior. Se presenta como ley modificatoria y no como ley nueva para conservar las normas de desarrollo y las concordancias que dependen de la Ley 30936.

Cuadro comparativo

Texto vigente de la Ley 30936	Texto propuesto
Artículo 1.- Objeto de la Ley	**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.	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, así como las obligaciones del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos locales para la implementación de dichas medidas.
Artículo 2.- Implementación de políticas públicas para el uso de la bicicleta	**Artículo 2. Implementación de políticas públicas para el uso de la bicicleta**
2.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones elabora e implementa políticas públicas de diseño de obras de infraestructura vial y promueve la planificación urbana y rural a favor del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente, en coordinación con las entidades públicas de los tres niveles de Gobierno.	2.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones elabora e implementa políticas públicas en materia de transporte y tránsito terrestre, infraestructura vial y seguridad vial a favor del uso de la bicicleta y dicta las normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de carreteras, caminos y vías urbanas que implementan dichas políticas, en coordinación con las entidades del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos locales.
2.2. El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) implementa progresivamente, con cargo a sus propios recursos, la coordinación y ejecución de la producción de las estadísticas básicas respecto del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente; a través, de los censos, encuestas por muestreo y registros administrativos del sector público.	2.2. El Instituto Nacional de Estadística e Informática mide anualmente, a través de la Encuesta Nacional de Hogares y de la Encuesta Nacional de Programas Presupuestales, con desagregación urbana y rural por departamento, el uso de la bicicleta como medio de transporte, la frecuencia, el motivo, el destino y la distancia de los viajes y el acceso de la población a la infraestructura ciclovial, e incorpora dicha medición en los censos nacionales de población y vivienda.
(No existe.)	2.3. El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento elabora e implementa políticas públicas en materia de vivienda, construcción, urbanismo y desarrollo urbano a favor del uso de la bicicleta y dicta las normas y lineamientos técnicos de ordenamiento y desarrollo urbanístico, habilitación urbana y edificaciones, y régimen de unidades inmobiliarias de propiedad exclusiva y de propiedad común que implementan dichas políticas, en coordinación con las entidades del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos locales.

Texto vigente de la Ley 30936	Texto propuesto
(No existe.)	2.4. El Ministerio de Economía y Finanzas, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, adecúa los procedimientos y lineamientos del Ciclo de Inversión del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones para el registro en el Banco de Inversiones, la medición en kilómetros y en población con acceso, la formulación y la ejecución de inversiones en infraestructura ciclovial y complementaria ciclovial, incluidas las que se ejecutan mediante el mecanismo de obras por impuestos, e incorpora en las metas del Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal la aprobación del plan a que se refiere el numeral 2.5 y las medidas de seguridad vial en las zonas escolares a que se refiere el numeral 4.3.
(No existe.)	2.5. Las municipalidades provinciales, en coordinación con el gobierno regional y las municipalidades distritales, incorporan la infraestructura ciclovial y complementaria ciclovial en su Plan Temático de Movilidad Urbana Sostenible, que es condición para que las inversiones vinculadas a los servicios de movilidad urbana en su jurisdicción reciban transferencias del Gobierno Nacional o de los gobiernos regionales, convenios o financiamiento mediante obras por impuestos.
(No existe.)	2.6. Los pliegos del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos locales, en el ámbito de sus competencias, incorporan la implementación de esta ley en su Plan Estratégico Institucional, su Plan Operativo Institucional y su Programa Multianual de Inversiones, bajo responsabilidad funcional del Titular del pliego, quien puede delegar sus funciones.
Artículo 4.- Promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en instituciones educativas	**Artículo 4. Promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en instituciones educativas**
4.1. El Ministerio de Educación, a través de las instituciones educativas públicas y privadas de primaria y secundaria de todo el territorio nacional, establece actividades promocionales de educación vial con la finalidad de que los alumnos conozcan el uso adecuado de las normas de tránsito aplicables en la conducción de la bicicleta, como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente. Para tal efecto, el Ministerio de Educación coordina con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las normas de tránsito y otros aspectos que son materia de las actividades promocionales de educación.	4.1. El Ministerio de Educación impulsa, con cargo a su presupuesto institucional, las acciones de educación vial y de fomento del uso de la bicicleta, incluido el simulacro nacional de convivencia vial que se realiza anualmente en la semana del Día Nacional de la Bicicleta a que se refiere el artículo 3, en las instituciones educativas públicas y privadas de todas las modalidades de la educación básica, de la educación técnico-productiva y de la educación superior tecnológica, pedagógica y artística, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Mesa de partes Diputados: https://wb2server.congreso.gob.pe/mpv/#/login?camara=d

Texto vigente de la Ley 30936	Texto propuesto
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. Así como el cumplimiento de las normas de tránsito aplicables en la conducción de la bicicleta.	4.2. Las universidades públicas y privadas realizan el simulacro nacional de convivencia vial a que se refiere el numeral 4.1 y jornadas sobre las normas de tránsito aplicables a la conducción de la bicicleta.
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.	4.3. Las autoridades competentes en la gestión de la vía implementan y mantienen medidas de seguridad vial en las zonas escolares y en las vías de acceso de los estudiantes que se desplazan a pie o en bicicleta, incluidos, en las zonas rurales, puntos de referencia y de guía.
4.4. Los gobiernos locales, en el marco de sus programas municipales de educación, cultura y ciudadanía ambiental, o los que hagan sus veces, desarrollan acciones de comunicación y sensibilización ambiental sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible eficiente y que contribuye con la preservación del ambiente.	[Sin modificación]
(No existe.)	4.5. El Ministerio de Educación, conforme al artículo 17 de la Ley 28044, Ley General de Educación, entrega en préstamo bicicleta, casco y prenda retrorreflectante a los estudiantes de instituciones educativas públicas cuyo desplazamiento a pie hasta la institución educativa demanda cuarenta y cinco (45) minutos o más, lleva su registro nominal y programa anualmente el mantenimiento y la reposición de dichos bienes.
Artículo 5.- Adecuación de la infraestructura vial pública para facilitar el uso de la bicicleta	**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 sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente.	5.1. Se declara de interés nacional y necesidad pública la adecuación de la infraestructura urbana y de transporte para el uso de la bicicleta como medio de transporte.
5.2. Los gobiernos regionales y locales están autorizados a utilizar, previa evaluación técnica, económica y legal, el mecanismo de obras por impuestos, regulado por la Ley 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado, con la finalidad de adecuación de la infraestructura urbana y de transporte existente y construcción de ciclovías para facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente, conforme a los planes viales urbanos vigentes.	5.2. Los pliegos del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos 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, para la ejecución, la operación y el mantenimiento de la infraestructura ciclovial y de la infraestructura complementaria ciclovial prevista en el plan a que se refiere el numeral 2.5 del artículo 2.

Texto vigente de la Ley 30936	Texto propuesto
(No existe.)	5.3. Las inversiones de creación, mejoramiento, ampliación o recuperación de la vía pública incluyen la infraestructura ciclovial prevista para el tramo en los instrumentos de planificación urbana y en el plan a que se refiere el numeral 2.5 del artículo 2.
(No existe.)	5.4. La supresión, la reducción de capacidad o el traslado permanente de infraestructura ciclovial requieren conformidad con el plan a que se refiere el numeral 2.5 del artículo 2, informe técnico, resolución motivada del Titular del pliego e infraestructura ciclovial sustitutoria en servicio.
(No existe.)	5.5. Es nulo el acto que aprueba el expediente técnico o el documento equivalente que omite lo dispuesto en el numeral 5.3, y la resolución que omite los requisitos a que se refiere el numeral 5.4.
Artículo 6.- Implementar medidas que faciliten el transporte intermodal	**Artículo 6. Transporte intermodal y continuidad de la infraestructura ciclovial**
6.1. Establézcase que las autoridades de los tres niveles de gobierno implementan medidas que faciliten el transporte intermodal, con la finalidad de que el ciclista conecte su trayecto con otros medios de transporte; asimismo, habilitan espacios y estructuras seguras para el estacionamiento de bicicletas en las estaciones de los medios de transporte masivo.	6.1. La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao y las municipalidades provinciales, en el ámbito de sus competencias, implementan cicloparqueaderos de transferencia modal en las estaciones de los sistemas de transporte masivo priorizadas en el plan a que se refiere el numeral 2.5 del artículo 2.
6.2. Las autoridades competentes gestionan la interconectividad de ciclovías, cuando estas involucren dos o más circunscripciones de gobiernos locales contiguos, bajo la responsabilidad que prevean las normas de la materia.	6.2. Las inversiones de creación, mejoramiento o ampliación de los sistemas de transporte masivo y los contratos que se suscriban para su ejecución u operación incluyen cicloparqueaderos de transferencia modal y la infraestructura ciclovial de acceso a sus estaciones.
(No existe.)	6.3. Las autoridades competentes en la gestión de la vía ejecutan la infraestructura ciclovial que atraviesa dos o más circunscripciones con la continuidad prevista en los planes a que se refiere el numeral 2.5 del artículo 2.
Artículo 7.- Implementación progresiva de estacionamientos para bicicletas	**Artículo 7. Estacionamientos para bicicletas**
7.1. 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 del cinco por ciento del área que destinan a los vehículos automotores.	7.1. Las entidades públicas y privadas destinan al estacionamiento de bicicletas, en sus edificaciones, no menos del cinco por ciento (5%) del área total de estacionamiento de vehículos automotores, incluidas sus circulaciones.
7.2. En el caso de las edificaciones ya construidas, el plazo de adecuación de las mismas para que se cumpla con lo previsto en el numeral 7.1 es de un año contado a partir de la publicación de la presente ley en el diario oficial El Peruano.	7.2. Los establecimientos con atención al público que no cuentan con estacionamiento de vehículos automotores disponen de estacionamiento de bicicletas en su interior o mediante cicloparqueadero de uso público y gratuito en la vía pública adyacente, autorizado por la municipalidad de la jurisdicción.

Texto vigente de la Ley 30936	Texto propuesto
7.3. Las municipalidades provinciales y distritales son las responsables de cautelar la ejecución y establecer la obligatoriedad de la aplicación de esta norma en las existentes y nuevas construcciones.	7.3. Las municipalidades provinciales y distritales consignan el estacionamiento de bicicletas en las exigencias de estacionamientos del certificado de parámetros urbanísticos y edificatorios y verifican su cumplimiento en la licencia de edificación, la conformidad de obra y la fiscalización posterior, bajo responsabilidad funcional del Titular del pliego.
(No existe.)	7.4. La municipalidad de la jurisdicción sanciona al titular del inmueble o del establecimiento que incumple lo dispuesto en los numerales 7.1 o 7.2 con multa no menor de media (0,5) ni mayor de dos (2) Unidades Impositivas Tributarias, graduada según el número de módulos faltantes, y con la medida correctiva de adecuación.
Artículo 8.- Sistema de bicicleta pública	**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.	8.1. El sistema de bicicleta pública, consistente en el préstamo o alquiler de bicicletas, es un servicio público local. 8.2. Los gobiernos locales implementan, con cargo a su presupuesto institucional o mediante Asociación Público Privada, el sistema de bicicleta pública previsto en el plan a que se refiere el numeral 2.5 del artículo 2, con prioridad en la intermodalidad con los sistemas de transporte masivo.
Artículo 9.- Medidas de promoción del uso de la bicicleta por los centros laborales	**Artículo 9. Medidas de promoción del uso de la bicicleta por los centros laborales**
9.1. Los empleadores privados y públicos pueden incentivar 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.	[Sin modificación]
9.2. Los servidores públicos reciben una jornada laboral libre remunerada por cada sesenta veces que certifiquen haber asistido al centro de labores en bicicleta; para lo cual, cada institución del sector público formula e implementa las medidas necesarias para su desarrollo y certificación, en concordancia con las disposiciones emitidas por la Autoridad Nacional del Servicio Civil.	9.2. Los servidores públicos reciben, con el solo mérito del registro de asistencia de la institución del sector público, una jornada laboral libre remunerada por cada sesenta (60) asistencias acumuladas al centro de labores en bicicleta.
(No existe.)	9.3. La institución del sector público implementa en cada centro de labores el registro a que se refiere el numeral 9.2 y el estacionamiento de bicicletas, bajo responsabilidad funcional del Titular del pliego, quien puede delegar sus funciones.

Texto vigente de la Ley 30936	Texto propuesto
DISPOSICIONES MODIFICATORIAS, TRANSITORIAS Y FINALES	**DISPOSICIONES MODIFICATORIAS, TRANSITORIAS Y FINALES**
Segunda.- Obligación de informar al Congreso de la República	**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.	Los pliegos del Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y los gobiernos locales remiten al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, hasta el 31 de julio de cada año, la información sobre la implementación de esta ley en su ámbito, bajo responsabilidad funcional del Titular del pliego, quien puede delegar sus funciones. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones presenta a las comisiones competentes en materia de transportes de la Cámara de Diputados y del Senado, en la primera quincena de septiembre de cada año, el informe de implementación de esta ley, que identifica a los pliegos que no remitieron información, y lo publica en su sede digital en la misma fecha.

Texto vigente de la Ley 31313	Texto propuesto
Artículo 4.- Principios y Enfoques Orientadores del Acondicionamiento Territorial, la Planificación Urbana y Rural y su Desarrollo Sostenible	**Artículo 4. Principios y Enfoques Orientadores del Acondicionamiento Territorial, la Planificación Urbana y Rural y su Desarrollo Sostenible**
[...]	[Sin modificación]
4.3. Las decisiones que se adopten respecto del acondicionamiento territorial, la planificación urbana y rural y su desarrollo sostenible deben guiarse por los siguientes enfoques:	[Sin modificación]
[...]	[Sin modificación]
i. Enfoque Desarrollo Orientado al Transporte: Busca generar centralidades en las ciudades en torno a las estaciones del sistema de transporte público multimodal que promuevan el desarrollo y la concentración de los usos mixtos con altas densidades.	[Sin modificación]
(No existe.)	**j. Enfoque de movilidad activa: Prioriza la seguridad, la continuidad y la conexión con el transporte público de la movilidad activa, entendida como el desplazamiento de personas y bienes a pie, en bicicleta u otro ciclo o con ayudas para la movilidad de las personas con discapacidad.**

VIII. Análisis costo-beneficio [Art. 106, f) del Reglamento]

El análisis sigue las cinco etapas del Manual de aplicación del análisis costo-beneficio y del análisis costo-efectividad para la presentación o evaluación de proyectos de ley (Centro de Capacitación y Estudios Parlamentarios et al., 2017) y cumple el literal f) del artículo 106 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

1. Identificación del problema

La proposición no interviene en un mercado ni altera precios. Corrige una falla regulatoria: obligaciones legales sin instrumento de ejecución, sin responsable y sin consecuencia, y un reglamento que redujo su alcance. Atiende además una externalidad del tránsito motorizado sobre un usuario vulnerable y la provisión de un bien público, la seguridad vial. Corresponde por ello el análisis simplificado: matriz de impactos por actor, análisis costo-efectividad sobre indicadores y examen de las cargas administrativas.

Escenario base. Sin intervención, la infraestructura ciclovial sigue sin computar para el cierre de brechas ni para el financiamiento; se ejecutan inversiones viales sin la infraestructura planificada y se retiran ciclovías sin sustituto; la dotación de estacionamientos sigue sin control ni sanción; el beneficio laboral depende de cada entidad; la educación vial no alcanza a todas las modalidades; y el Congreso recibe información solo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

2. Objetivos normativos

Que cada obligación tenga instrumento, responsable y consecuencia, medidos con los siguientes indicadores: provincias con Plan Temático de Movilidad Urbana Sostenible aprobado; kilómetros de infraestructura ciclovial registrados y conservados; inversiones viales con infraestructura ciclovial incluida; estaciones con cicloparqueadero de transferencia modal; módulos de estacionamiento verificados en licencias; jornadas laborales libres otorgadas por entidad; estudiantes con bicicleta en préstamo registrados; zonas escolares con medidas de seguridad vial; pliegos que remiten información; normas de desarrollo aprobadas en plazo.

3. Opciones de política normativa

Opción	Contenido	Evaluación
0. Mantener la ley vigente	Sin cambios	Costo del escenario base; beneficio adicional nulo
1. Solo vía reglamentaria	Modificar el reglamento y los manuales	No puede fijar sanciones, nulidades ni condiciones de financiamiento con rango de ley ni corregir plazos legales vencidos; es la vía seguida desde 2020
2. Ley nueva	Sustituir la Ley 30936	Pérdida de las normas de desarrollo y concordancias vigentes; costo de transición alto
3. Ley modificatoria con incorporaciones	Texto de la proposición	Resuelve las manifestaciones del problema con los instrumentos existentes; opción elegida

4. Análisis del impacto esperado

Actor	Efecto	Signo
Personas que usan la bicicleta	Infraestructura incluida en la inversión vial y protegida frente al retiro; estacionamiento disponible; intermodalidad; bicicleta pública; ninguna carga pecuniaria nueva	Positivo

Actor	Efecto	Signo
Estudiantes	Educación vial en todas las modalidades; simulacro anual; préstamo de bicicleta con registro nominal; zonas escolares con medidas de seguridad vial	Positivo
Servidores públicos	Beneficio laboral con el solo registro de la entidad; estacionamiento en cada centro de labores	Positivo
Municipalidades provinciales	Elaboración del plan como condición de financiamiento; enfoque de movilidad activa en la planificación; acceso a metas del Programa de Incentivos	Costo de planificación; beneficio en financiamiento e incentivos
Municipalidades distritales	Verificación de la dotación en procedimientos existentes; potestad sancionadora; recaudación de multas	Mixto
Ministerios rectores	Adecuación de normas, manuales, procedimientos y políticas dentro de plazo	Costo de gestión normativa
Titulares de edificaciones y establecimientos	Dotación de estacionamiento; multa por incumplimiento	Costo diferido y graduado
Propietarios de vehículos de mayor porte	Señal de advertencia de puntos ciegos	Costo unitario bajo
Inversionistas privados	Seguridad jurídica para Asociaciones Público Privadas y obras por impuestos en bicicleta pública e infraestructura ciclovial	Positivo
Tesoro Público	Sin recursos adicionales	Neutro

Efectos no monetarios: reducción de la exposición al riesgo del ciclista; continuidad de la red; información pública sobre cumplimiento. Efectos monetarios identificables: multas de la dotación como transferencia al fisco municipal; costo de la señal de puntos ciegos por vehículo; costo de los módulos de estacionamiento.

Costo-efectividad. Las medidas de mayor efectividad tienen costo nulo o marginal porque operan sobre actos que la administración ya emite: la condición de financiamiento opera sobre la transferencia; la inclusión obligatoria, sobre el expediente técnico; la dotación, sobre el certificado de parámetros y la licencia; el beneficio laboral, sobre el registro de asistencia; la señal de puntos ciegos, sobre la inspección técnica vehicular.

Fuentes de medición. Los indicadores se alimentan de los registros que la proposición crea: la medición anual del Instituto Nacional de Estadística e Informática (numeral 2.2), el registro de la infraestructura ciclovial y el informe anual a que se refiere la segunda disposición modificatoria, transitoria y final de la Ley 30936. Con ellos se miden la longitud y la conservación de la red, el uso de la bicicleta y la población con acceso a la infraestructura ciclovial.

5. Conclusión

La opción 3 es la única que resuelve las manifestaciones del problema con costo de gestión normativa para el Estado, sin recursos adicionales al Tesoro Público, y con costos diferidos y graduados para los particulares que hoy incumplen obligaciones vigentes.

6. Impacto presupuestal

Las obligaciones se financian con cargo a los presupuestos institucionales, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público (cuarta disposición complementaria final). La conservación de la infraestructura ciclovial se financia con cargo a los presupuestos institucionales de las autoridades competentes en la gestión de la vía, que el reglamento ya obliga a planificarla en su Programación Multianual de Inversiones (artículo 20). Ninguna disposición crea pliego, programa, órgano, unidad orgánica ni plaza, ni autoriza transferencias. La proposición cumple el artículo 79 de la Constitución y el literal a) del artículo 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

7. Análisis de impacto regulatorio

Problema regulatorio: obligaciones sin sujeto, plazos vencidos y deberes sin consecuencia. La regulación propuesta no crea un régimen paralelo: opera sobre instrumentos existentes, que son el Plan Temático de Movilidad Urbana Sostenible, el Programa Multianual de Inversiones, el expediente técnico, el certificado de parámetros urbanísticos y edificatorios, la licencia de edificación, la conformidad de obra, el registro de asistencia, la inspección técnica vehicular y el Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal.

Alternativas no regulatorias: campañas, convenios y guías ya existen y no produjeron el resultado esperado porque carecen de consecuencia.

Proporcionalidad: la medida más intensa es la nulidad del acto que aprueba un expediente técnico sin la infraestructura planificada o que suprime infraestructura sin los requisitos. Se justifica porque la responsabilidad posterior no restituye la infraestructura. Al ciclista no se le impone carga pecuniaria alguna.

Cargas evitadas: no se crea tasa, derecho de tramitación, opinión previa ni requisito de licencia de funcionamiento.

Riesgos de implementación y mitigación: el incumplimiento de los plazos de desarrollo normativo se mitiga con la responsabilidad funcional del Titular del pliego (segunda disposición complementaria final, numeral 2.3); la menor capacidad de planificación de las provincias pequeñas, con la limitación de la condición de financiamiento a las provincias cuya capital supera los doscientos mil habitantes; la falta de presupuesto para la bicicleta pública, con la alternativa de la Asociación Público Privada autofinanciada.

8. Análisis prospectivo

Se aplica la Guía de prospectiva para políticas y planes del Sinaplan, del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, con un horizonte de diez años.

Variable	Escenario tendencial	Escenario con la reforma
Planificación	Planes de movilidad sin efecto sobre el financiamiento	El plan condiciona las transferencias, los convenios y las obras por impuestos desde el año fiscal 2028 en las provincias cuya capital supera los doscientos mil habitantes
Inversión	La infraestructura ciclovial no computa para las brechas	Registro, medición en kilómetros y población con acceso
Red existente	Retiro sin sustituto y sin registro	Registro inicial, protección frente al retiro y restablecimiento priorizado por riesgo
Estacionamiento	Obligación vencida sin control	Verificación en licencias y sanción graduada
Intermodalidad	Sin obligado	Cicloparqueaderos en estaciones priorizadas y bicicleta pública como servicio público local
Información	Informe sectorial sin fuente obligada	Reporte anual de todos los pliegos e identificación de los incumplidos
Planificación urbana	La movilidad activa carece de reconocimiento legal	Enfoque de movilidad activa en las decisiones de planificación y en la política nacional

Tendencias: expansión de las bicicletas con sistema de pedaleo asistido y de los vehículos de movilidad personal; consolidación de la programación por brechas; crecimiento de las ciudades intermedias. Riesgo de disrupción: la aparición de nuevos ciclos puede desbordar las categorías vigentes. La proposición define sus obligaciones por función de la infraestructura y no por tipo de vehículo, y deja la clasificación vehicular en el Reglamento Nacional de Vehículos, lo que preserva la neutralidad tecnológica.

9. Beneficiarios [Art. 107, b) del Reglamento]

Personas que usan la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional; estudiantes de todas las modalidades educativas y, en particular, los estudiantes de instituciones educativas públicas cuyo trayecto a pie demanda cuarenta y cinco minutos o más; servidores públicos que asisten en bicicleta al centro de labores; peatones y ciclistas expuestos a los puntos ciegos de los vehículos de mayor porte; personas que se desplazan a pie o con ayudas para la movilidad, por el enfoque de movilidad activa en la planificación; municipalidades provinciales y distritales, por el acceso a financiamiento e incentivos; e inversionistas privados, por la seguridad jurídica de la bicicleta pública como servicio público local.

IX. Impacto ambiental [Art. 106, f) del Reglamento]

Positivo y no monetizado: la continuidad y la seguridad de la red sostienen la sustitución de viajes motorizados, con la reducción de emisiones y de ruido que el artículo 1 de la Ley 30936 declara como objeto.