CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00888-2026-2031-CD
RU 70840-CD
19 NOVIEMBRE 2026 02:42 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ELOPEZ

PROPOSICIÓN LEGISLATIVA QUE MODIFICA LA LEY 30936, LEY QUE PROMUEVE Y REGULA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE; PARA FOMENTAR EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA CICLOVIAL SEGURA Y LOS SISTEMAS DE BICICLETAS PÚBLICAS

Los diputados de la República que suscriben, integrantes del Grupo Parlamentario del Buen Gobierno, y a iniciativa del Diputado **Luis Eliseo Quispe Candia**, en ejercicio de la atribución que le 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

LEY QUE MODIFICA LA LEY 30936, LEY QUE PROMUEVE Y REGULA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE; PARA FOMENTAR EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA CICLOVIAL SEGURA Y LOS SISTEMAS DE BICICLETAS PÚBLICAS

Artículo 1.- Objeto de la ley
La presente Ley tiene por objeto modificar la Ley 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible; para fortalecer la planificación, implementación, integración y mantenimiento de la infraestructura ciclista, facilitar la ejecución de inversiones y mejorar la información para la toma de decisiones públicas.

Artículo 2.- Finalidad
La finalidad de la Ley es contribuir a garantizar una movilidad libre, accesible, inclusiva y sostenible mediante el uso de la bicicleta, mejorar su integración con el transporte público y facilitar el acceso de la población a los servicios, actividades y oportunidades del territorio.

Artículo 3.- Modificación del título de la Ley 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible
Modifíquese el título de la Ley 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, en los términos siguientes:

> *"LEY QUE PROMUEVE Y REGULA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE* ***E INCLUSIVO****"*

Artículo 4.- Modificación de los artículos 2, 5, 6, 8, 9 y Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible
Modifíquese los artículos 2, 5, 6, 8, 9 y Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en los términos siguientes:

> *"**Artículo 2.- Implementación de políticas públicas para el uso de la bicicleta***
> *2.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones,* ***en coordinación con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, los gobiernos regionales, los gobiernos locales y la Autoridad de Transporte Urbano para***

Lima y Callao, según corresponda, elabora, aprueba, implementa y evalúa el Plan Quinquenal Nacional de Bicicleta, que establece objetivos, metas e indicadores para la ampliación, integración, seguridad y mantenimiento de la infraestructura ciclista; identifica corredores estratégicos; determina criterios de priorización territorial; y contiene la programación de las acciones de asistencia técnica y programación multianual de inversiones de las entidades competentes.

2.2. El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) ***en el marco de sus competencias, incorpora*** *progresivamente* ***en los censos, encuestas nacionales de hogares y demás operaciones estadísticas a su cargo que resulten pertinentes, variables que permitan producir información sobre los patrones de movilidad cotidiana de la población, para la planificación de la movilidad sostenible y la promoción del uso de la bicicleta.***

(...)

Artículo 5.- ***Planificación****, adecuación* ***y ampliación*** *de la infraestructura vial pública para facilitar el uso de la bicicleta*

5.1. Las entidades del gobierno nacional, los gobiernos regionales y locales incorporan en el marco de sus competencias redes de infraestructura ciclista seguras, continuas, accesibles e integradas con el transporte público y los principales destinos generadores de **desplazamiento.**

5.2 Las municipalidades provinciales identifican y priorizan la red de infraestructura ciclista en sus instrumentos de planificación urbana o de movilidad. Las municipalidades provinciales y distritales ejecutan las inversiones de su competencia de acuerdo con dicha red, bajo coordinación provincial cuando comprendan más de un distrito.

5.3. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de Promovilidad, brinda asistencia técnica a los gobiernos regionales y locales, estructura y consolida anualmente la cartera de inversiones en infraestructura ciclista y de inversión para la implementación del sistema de bicicleta pública. Asimismo, establece mecanismos concursables de financiamiento y cofinanciamiento para su ejecución. Para el cumplimiento de estas funciones, Promovilidad interviene a nivel nacional, de acuerdo con las disposiciones de organización y gestión que apruebe el referido Ministerio.

5.4. El Plan Quinquenal Nacional de la Bicicleta establece metas progresivas para el financiamiento y cofinanciamiento de la cartera de inversiones en infraestructura ciclista y de los sistemas de bicicleta pública, conforme a las prioridades de los sectores transporte y vivienda, los gobiernos regionales y locales, la programación multianual de inversiones, la disponibilidad presupuestaria y las reglas de sostenibilidad fiscal.

5.5. La responsabilidad funcional de programación y gestión de inversiones en infraestructura ciclovial recae en forma compartida en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en el Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento, cada uno en el marco de sus competencias y conforme al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, sin perjuicio de las responsabilidades de los gobiernos regionales y locales respecto de las inversiones a su cargo.

5.6. *Los gobiernos regionales y locales están autorizados a utilizar, previa evaluación técnica, económica y legal, el mecanismo de obras por impuestos,*

regulado por la Ley 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado, con la finalidad de adecuación de la infraestructura urbana y de transporte existente y construcción de ciclovías para facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente, conforme a los planes viales urbanos vigentes.

(...)

Artículo 6. Implementar medidas que faciliten el transporte intermodal

6.1. 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.

6.2 Los proyectos de inversión en infraestructura vial y servicios de transporte que se incorporen al proceso de promoción de la inversión privada consideran, desde su estructuración, la integración de infraestructura ciclista y medidas de protección al ciclista, cuando ello resulte compatible con los instrumentos de planificación aplicables.

6.3. Las entidades concedentes de infraestructura vial y servicios de transporte que administran contratos de concesión vigentes evalúan, durante los procesos de revisión contractual, renovación, ampliación, modificación o ejecución de inversiones adicionales y atendiendo a las características de cada concesión, la pertinencia y viabilidad técnica, económica y legal de incorporar infraestructura ciclovial y medidas de protección al ciclista. Cuando corresponda modificar el contrato se gestionan las modificaciones, conforme al contrato y a la normativa aplicable en la materia.

(...)

Artículo 8.- Sistema de bicicleta pública

8.1. *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.*

8.2. Las inversiones que se diseñen para la implementación de sistemas de bicicleta pública, se incorporan en la cartera de inversiones señaladas en el artículo 5 bajo las condiciones señaladas en el mismo.

(...)

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.

9.2. Los servidores públicos ***y los trabajadores del sector privado*** *reciben una jornada laboral libre remunerada por cada* ***treinta*** **veces que certifiquen haber asistido** *al centro de labores en bicicleta; para lo cual,* ***s****e implementa****n*** *las medidas necesarias para su* ***registro*** *y certificación, en concordancia con las disposiciones* ***de contrataciones que corresponda****."*

(...)

"Segunda. - Informe anual sobre la implementación de la ley

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Educación, en el marco de sus competencias, presentan, en la primera quincena de septiembre de cada año, a las comisiones competentes del Congreso de la República un informe sobre las acciones realizadas para implementar la presente ley.

Respecto de las medidas previstas en el artículo 4, el informe da cuenta del número y porcentaje de instituciones educativas que implementan actividades de educación vial y promoción del uso de la bicicleta, desagregados por nivel, modalidad, gestión pública o privada y ámbito territorial; los tipos de actividades realizadas y la población estudiantil alcanzada; las acciones de asistencia técnica y acompañamiento brindadas por las instancias de gestión educativa descentralizada; y las principales dificultades identificadas y medidas adoptadas para mejorar la implementación."

Artículo 5.- Incorporación de los artículos 6-A y 12 a la Ley 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

Incorpórese los artículos 6-A y 12 a la Ley 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en los términos siguientes:

"Artículo 6-A.- Facilitación de inversiones en infraestructura ciclista

6-A.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, en el marco de sus competencias y conforme a la normativa del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, elaboran, aprueban y actualizan los instrumentos técnicos sectoriales necesarios para facilitar la formulación y ejecución de inversiones en infraestructura ciclista.

6-A.2 La clasificación de cada intervención como proyecto de inversión o inversión de optimización, ampliación marginal, rehabilitación y reposición, así como la elección del sistema de entrega, se determina según su naturaleza, alcance, complejidad y riesgos, y conforme a la normativa de inversión pública y contratación pública. La aplicación de instrumentos técnicos sectoriales no exime del cumplimiento de las normas de seguridad vial, accesibilidad, planificación urbana y protección ambiental.

"Artículo 12. Prioridad y protección de peatones y ciclistas

En la planificación y gestión del tránsito y de las vías, las autoridades competentes priorizan la seguridad de peatones y ciclistas frente al tránsito de vehículos automotores. Los conductores de estos vehículos deben extremar el cuidado y la prevención para evitar ponerlos en riesgo, conforme a las reglas de circulación y preferencia de paso previstas en el Reglamento Nacional de Tránsito."

Disposiciones Complementarias Finales

Primera. - Actualización de reglamentos

El Poder Ejecutivo en un plazo máximo de noventa (90) días calendarios actualiza los reglamentos correspondientes.

Segunda. – Adecuación de infraestructura y servicios al ciclista en infraestructura y servicios concesionados.

En un plazo de 180 días calendario, contado desde la entrada en vigencia de la presente Ley, las entidades concedentes de infraestructura vial y servicios de transporte gestionan las modificaciones contractuales que correspondan para facilitar la intermodalidad en la movilidad permitiendo la implementación de ciclovías, espacios de estacionamiento para bicicletas en estaciones, espacio en material rodante y vehículos.

Tercera. - Adecuación de los instrumentos de inversión

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, a través de las Oficinas de Programación Multianual de Inversiones de los sectores funcionalmente responsables, aprueban y publican los instrumentos técnicos sectoriales previstos en el artículo 6-A en un plazo máximo de cincuenta días calendario.

Los instrumentos se aplican a las inversiones cuya fase de formulación y evaluación se inicie a partir del día siguiente de su publicación. Las inversiones que, a esa fecha, ya se encuentren en dicha fase continúan conforme a la normativa aplicable al momento de su inicio.

Cuarta. - Cronograma para la incorporación de variables de movilidad cotidiana

El Instituto Nacional de Estadística e Informática, mediante resolución jefatural, aprueba y publica, en un plazo máximo de noventa días calendario contado desde la entrada en vigor de la presente ley, el cronograma para la incorporación progresiva de las variables de movilidad cotidiana previstas en el numeral 2.2 del artículo 2 de la Ley 30936.

El cronograma identifica las operaciones estadísticas en las que se incorporan dichas variables, las etapas de diseño y validación metodológica, la fecha de su primera aplicación y los plazos para la publicación de los resultados.

La incorporación se realiza, como mínimo, en una encuesta nacional de hogares dentro de los doce meses siguientes a la aprobación del cronograma. Los primeros resultados se publican dentro de los dieciocho meses siguientes a dicha aprobación. En los censos nacionales, las variables se incorporan en la siguiente operación censal, siempre que resulten compatibles con su diseño y finalidad."

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Planteamiento del problema público

1.1. Con fecha 24 de abril de 2019, se publica la Ley N° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible (en adelante la Ley), establece 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.

1.2. En esa línea, con fecha 03 de junio de 2020, se publica el Decreto Supremo N° 012-2020-MTC, que aprueba el Reglamento de la Ley (en adelante el Reglamento de la Ley N° 30936) el cual modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, con la finalidad de fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible a través del desarrollo de medidas en materia de educación, trabajo, desarrollo urbano e infraestructura, en condiciones de seguridad, promoción y sensibilización, que permita el desplazamiento de las personas y la preservación del medio ambiente.

1.3. De acuerdo con la Encuesta Nacional de Hogares (ENAHO)[1] del INEI, en el tercer trimestre del año 2025, el 16,7 % de los hogares del país declaró tener bicicleta. Asimismo, según la encuesta del año 2025 de Lima como vamos la bicicleta fue usada solo por 1.7% de los encuestados que se desplazaban por trabajo o estudios incluyó la bicicleta entre los modos utilizados en un día regular. El reporte indica, además, que el uso de la bicicleta disminuyo respecto del 2024.[2]

1.4. Si bien la Ley 30936 promueve y regula el uso de la bicicleta y cuenta con un reglamento aprobado, así como con instrumentos técnicos como el Manual de Diseño Geométrico para Infraestructura Ciclovial para Vías Urbanas, aprobado en 2024, persisten brechas en la planificación, priorización y ejecución de infraestructura ciclista, su integración con otros medios de transporte y la disponibilidad de información periódica sobre los desplazamientos cotidianos.

1.5. En esa línea, problema público que aborda la proposición legislativa es la insuficiencia de condiciones para que la bicicleta pueda utilizarse de manera masiva y segura, continua e integrada con otros medios de transporte, así como la falta de información periódica y comparable que permita planificar, priorizar y evaluar las intervenciones públicas.

II. Evidencia que sustenta el problema

2.1. La ENAHO del INEI reportó que, en el tercer trimestre de 2025, el 16,7 % de los hogares del país tenía bicicleta. Este dato mide tenencia en el hogar, pero no permite conocer si la bicicleta se usa habitualmente para desplazarse ni las características de esos viajes

---

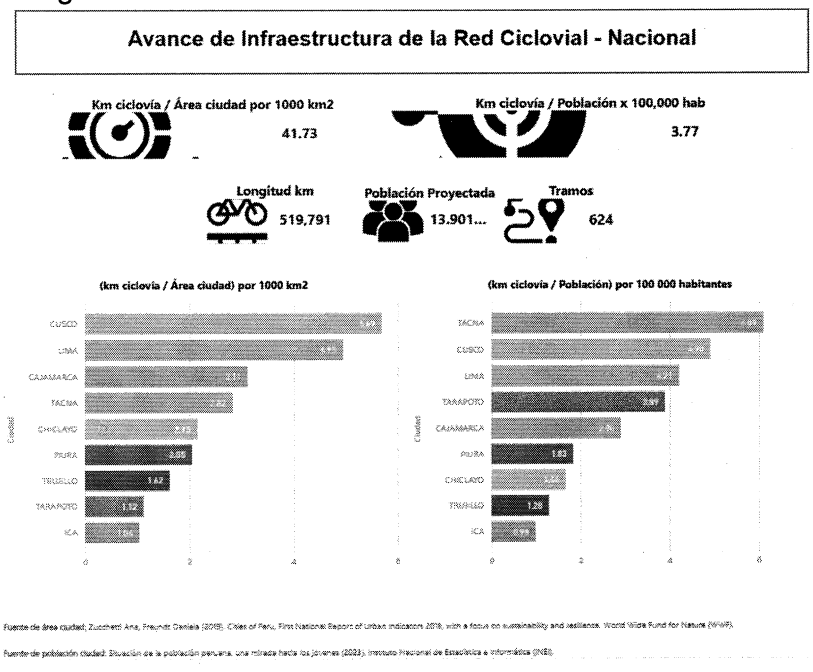
[1] INEI, Condiciones de Vida en el Perú, III trimestre de 2025, cuadro 8.4, página 108 del informe (página 107 del PDF) https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/7548592-condiciones-de-vida-en-el-peru-iii-trimestre-2025.pdf

[2] Lima como vamos, Lima y Callao según sus habitantes. Reporte urbano de percepción ciudadana -Edición 15, (2026) https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2026/01/EncuestaLCV2025.pdf

2.2. Para Lima y Callao, Lima Cómo Vamos reporta que el 1,7 % de las personas encuestadas que se desplazaban por trabajo o estudios incluyó la bicicleta entre los modos utilizados en su trayecto habitual. El reporte señala una disminución frente a 2024. Es una medición urbana y no debe presentarse como una estimación nacional.

2.3. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de su Dirección de Seguridad Vial, evaluó 14 puntos de la ciclovía de la avenida La Cultura, en Cusco. Según el Informe de siniestralidad de tránsito fatal de ciclistas, ninguno superó el puntaje aprobatorio; entre los problemas observados se identificaron la invasión vehicular de la ciclovía en intersecciones y giros, y un tramo bidireccional de ancho insuficiente.[3] El citado informe registra también 29 personas fallecidas en siniestros de tránsito con bicicleta en el año 2024, según información preliminar.

2.4. El tablero de Movilidad Activa del Observatorio Nacional de Seguridad Vial registra una longitud de 519,791 km de infraestructura ciclovial, distribuidos en 624 tramos. También muestra diferencias entre las ciudades comparadas: la longitud por cada 1 000 km² de área urbana va de 5,69 km en Cusco a 1,04 km en Ica; por cada 100 000 habitantes, va de 6,09 km en Tacna a 0,98 km en Ica, como se aprecia en la siguiente figura:[4]



Fuente de área ciudad: Zucchetti Ana, Freundt Daniela (2018). Cities of Peru. First National Report of Urban Indicators 2018, with a focus on sustainability and resilience. World Wide Fund for Nature (WWF).

Fuente de población ciudad: Situación de la población peruana. Una mirada hacia los jóvenes (2023). Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

2.5. Si realizamos una comparación internacional sobre la implementación de ciclovías se evidencia por ejemplo que Santiago de Chile dispone de 15.86 kilómetros de ciclovías por cada 100 mil habitantes. Bogotá, 7.67 km. São Paulo, 6.55 km. La proporción sigue bajando, pero en Lima la caída es mucho más pronunciada: según datos del Plan de Movilidad Urbana de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima

[3] Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Dirección de Seguridad Vial. (2024). *Informe de siniestralidad de tránsito fatal de ciclistas* (pp. 31–39). Observatorio Nacional de Seguridad Vial. https://www.onsv.gob.pe:5000/informe-de-siniestralidad-de-transito-fatal-de-ciclistas-2024/

[4] https://www.onsv.gob.pe/analitica/

y Callao (ATU), solo hay 4.2 kilómetros por cada 100 mil personas, y el conjunto Lima-Callao apenas supera los 3 km.[5]

2.6. Según Consultor Sistema Urbano, un 24 % de la población adulta usaría bicicleta o scooter si se eliminaran ciertas barreras. La mayoría de los que estaría dispuesto a andar en bici señaló como factores que los animarían a dar el salto tanto a las ciclovías como a un mayor respeto y educación vial.[6]

2.7. Según ese mismo estudio, solo el hecho de completar una red de ciclovías conectada sumaría casi 500 mil nuevos usuarios de bicicleta. Además, según la encuesta Lima Cómo Vamos 2025, el 21.1 % de las personas destacó la creación de ciclovías como la medida de movilidad que más las beneficiaría.[7]

2.8. En el contexto internacional, la evidencia muestra que la implementación de infraestructura ciclista coadyuva a cambiar los patrones de desplazamiento hacia un medio de transporte sostenible como lo es la bicicleta. En el Perú, pese a la vigencia de la Ley Nº 30936, su reglamento y los instrumentos técnicos aprobados, persisten brechas en la planificación, continuidad, mantenimiento e integración de la infraestructura ciclista. Por ello, la proposición legislativa plantea reforzar los mecanismos de planificación y priorización de redes, programación de inversiones y coordinación entre entidades, para que el marco normativo se traduzca progresivamente en infraestructura segura y accesible.

III. Objetivos generales y específicos

3.1. El objetivo general de la proposición legislativa es fortalecer las condiciones de planificación, integración, financiamiento y seguimiento necesarias para promover el uso seguro de la bicicleta como medio de transporte y contar con información que permita orientar las decisiones públicas.

3.2. Los objetivos específicos son los siguientes:

- Articular la planificación de redes de infraestructura ciclista con los instrumentos urbanos o de movilidad y con los principales destinos y sistemas de transporte público.
- Facilitar la formulación, priorización y ejecución de inversiones en infraestructura ciclista y en componentes de inversión de sistemas de bicicleta pública.
- Mejorar la información sobre los patrones de movilidad cotidiana para apoyar la planificación y evaluación de las políticas de movilidad sostenible.
- Fortalecer el seguimiento de las medidas de educación vial y promoción de la bicicleta mediante indicadores y reportes periódicos.
- Reforzar la protección de peatones y ciclistas en la planificación y gestión del tránsito y de las vías.

IV. Fundamentación de la iniciativa

4.1. Idoneidad

[5] Lima, la megaciudad con menos ciclovías de la región: ¿cuál es el diagnóstico? Actualidad Ambiental, Sociedad Peruana de Derecho Ambiental. https://www.actualidadambiental.pe/lima-la-megaciudad-con-menos-ciclovias-de-la-region/
[6] Ibid. 5
[7] Ibid. 5

El Tribunal Constitucional ha señalado que el examen de idoneidad exige, en primer lugar, identificar un fin de relevancia constitucional y, en segundo lugar, determinar si las medidas adoptadas son adecuadas para contribuir a dicho fin, lo que supone verificar la existencia de una relación de causalidad entre el medio empleado y el fin perseguido.[8]

La presente proposición legislativa persigue fines de relevancia constitucional, consistentes en proteger la vida, la integridad y la salud de las personas que se desplazan en bicicleta, contribuir al bienestar general mediante condiciones más seguras y accesibles para la movilidad sostenible y promover un entorno saludable para todos. Estos fines se sustentan en los artículos 1 y 2 de la Constitución Política del Perú.

La regulación propuesta requiere una norma con rango de ley porque se debe modificar la Ley N° 30936 y establecer disposiciones sobre la planificación y priorización de infraestructura ciclista, la coordinación ente los niveles de gobierno, la asistencia técnica para formular inversiones y la inclusión de mecanismos para mejorar la información y el seguimiento de las medidas de promoción.

En consecuencia, las medidas propuestas guardan una relación directa con el problema público. La planificación de redes ciclistas seguras, continuas e integradas permite orientar las inversiones hacia los desplazamientos cotidianos y conectar la bicicleta con otros medios de transporte.

4.2. Solución al problema

4.2.1. Objeto y finalidad de la propuesta

El objeto de la propuesta es fortalecer la planificación, implementación, integración y mantenimiento de la infraestructura ciclista, facilitar la ejecución de las inversiones y mejorar la información que orienta las decisiones públicas. Su finalidad es contribuir a una movilidad libre, accesible, inclusiva y sostenible, integrando el uso de la bicicleta con el transporte público y con el acceso a los servicios, actividades y oportunidades del territorio.

Así, el objeto atiende las brechas de planificación, ejecución e información identificadas, mientras que la finalidad precisa el resultado público al que se orientan las medidas: que la bicicleta pueda utilizarse de manera segura e integrada como parte de la movilidad cotidiana.

4.2.2. Planificación y priorización de la red ciclista

La propuesta articula la planificación nacional con la planificación local. El Plan Quinquenal Nacional de la Bicicleta establecería objetivos, metas, indicadores, corredores estratégicos y criterios de priorización territorial. A nivel local, las municipalidades provinciales identificarían y priorizarían la red ciclista en sus instrumentos de planificación urbana o de movilidad, y las inversiones provinciales y distritales se ejecutarían de acuerdo con esa red, con coordinación provincial cuando comprendan más de un distrito

Esta articulación busca que las intervenciones respondan a una red planificada y conectada, en lugar de ejecutarse de manera aislada, y que

[8] Tribunal Constitucional del Perú. (2006). *Sentencia recaída en el Expediente 00012-2006-PI/TC*, fundamento 32. https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00012-2006-AI.html

su priorización considere la continuidad de los recorridos, la conexión con el transporte público y el acceso a los principales destinos.

Este enfoque es consistente con las recomendaciones del Foro de Transporte Internacional (ITF, por sus siglas en inglés) de reorientar la planificación del espacio de movilidad hacia las personas y mejorar la calidad, utilidad y seguridad de los desplazamientos a pie y en bicicleta.[9]

4.2.3. Inversiones y financiamiento

La propuesta busca que la planificación de la red ciclista se traduzca en inversiones programadas y financiables, para tal efecto se establece en el artículo 5 que el MTC, a través de Promovilidad, brinde asistencia técnica, estructure anualmente una cartera de inversiones en infraestructura ciclista y en componentes de inversión de los sistemas de bicicleta pública, y establezca mecanismos concursables de financiamiento y cofinanciamiento.

El Plan Quinquenal Nacional de la Bicicleta establecería metas progresivas para orientar el financiamiento y cofinanciamiento de dicha cartera, conforme a las prioridades de los sectores Transportes y Vivienda y de los gobiernos regionales y locales, la programación multianual de inversiones, la disponibilidad presupuestaria y las reglas de sostenibilidad fiscal. Asimismo, los gobiernos regionales y locales podrían utilizar obras por impuestos, previa evaluación técnica, económica y legal y de acuerdo con los planes viales urbanos vigentes.

La propuesta complementa estos mecanismos con instrumentos técnicos sectoriales para facilitar la formulación y ejecución de inversiones, cuya aplicación se sujetaría a las reglas del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones. La Tercera DCF fija el plazo para aprobarlos y establece desde cuándo se aplican.

4.2.4. Sistemas de bicicleta pública

La Ley Nº 30936 ya dispone que los gobiernos locales implementen, con sus recursos disponibles, sistemas de bicicleta pública mediante préstamo o alquiler, y que prioricen su conexión con los sistemas de transporte masivo. La propuesta mantiene esta regla en el numeral 8.1 y añade, en el numeral 8.2, que las inversiones destinadas a implementar esos sistemas se incorporen a la cartera prevista en el artículo 5.

Esta incorporación permite que las inversiones en sistemas de bicicleta pública se consideren junto con las destinadas a infraestructura ciclista y puedan evaluarse conforme a los mecanismos previstos en el artículo 5.

---

[9] ITF (2023), Mejorar la calidad de caminar y andar en bicicleta en las ciudades: resumen y conclusiones, Informes de la mesa redonda de la ITF, n.° 192, OECD Publishing, París, https://doi.org/10.1787/cdeb3fe8-en

El Foro Internacional de Transporte reconoce que las bicicletas compartidas pueden facilitar el acceso a estaciones y ayudar a resolver el tramo final del viaje.[10]

En ese sentido, el numeral 8.2 es idóneo porque vincula una obligación ya prevista en la ley con la programación de las inversiones necesarias para hacerla viable. Esta medida puede favorecer que dichos sistemas se puedan planificar e implementar junto con la infraestructura ciclista.

4.2.5. Información sobre los desplazamientos cotidianos

La Ley Nº 30936 y su Reglamento han establecido que el INEI incorpore información sobre el uso de la bicicleta en censos y encuestas oficiales. Sin embargo, esas disposiciones no establecen un cronograma ni plazos para incorporar esa información y publicar sus resultados.

La propuesta complementa la información que ya produce el INEI. Por ejemplo, la ENAHO que publica indicadores sobre la tenencia de bicicletas en los hogares. Ese dato permite conocer cuántos hogares cuentan con una bicicleta, pero no permite conocer cómo y con que propósito se desplazan cotidianamente la población que usa la bicicleta.

En ese sentido se ha modificado el numeral 2.2 para que el INEI incorpore progresivamente, en los censos, encuestas nacionales de hogares y otras operaciones estadísticas a su cargo que resulten pertinentes, variables que permitan producir información sobre los patrones de movilidad cotidiana. La disposición vincula esa información con la planificación de la movilidad sostenible y la promoción del uso de la bicicleta, sin predeterminar en la ley una lista cerrada de variables.

Asimismo, la cuarta disposición complementaria final establece el mecanismo y los plazos para hacer efectiva esa incorporación. Encarga al INEI aprobar y publicar el cronograma en un máximo de noventa días calendario desde la entrada en vigor de la ley; exige que la incorporación se realice, como mínimo, en una encuesta nacional de hogares dentro de los doce meses siguientes a la aprobación del cronograma; y fija un plazo de dieciocho meses para publicar los primeros resultados. Para los censos, dispone la incorporación en la siguiente operación censal, siempre que sea compatible con su diseño y finalidad.

Estas medidas son idóneas para reducir la indeterminación del marco vigente y facilitar que las decisiones públicas sobre movilidad sostenible y promoción de la bicicleta cuenten con información pertinente y oportuna.

4.2.6. Educación vial y seguimiento de las medidas de promoción

El artículo 4 de la Ley Nº 30936 ya dispone que las instituciones educativas de primaria y secundaria desarrollen actividades de educación vial sobre el uso de la bicicleta. Su Reglamento amplía las medidas de promoción a la

[10] Crotte Alvarado, A., Arvizu, C., & Ocampo, X. (2020). Guía para planeación e implementación de sistemas públicos de bicicletas en LAC. https://doi.org/10.18235/0002395

comunidad educativa y encarga al Minedu determinar su forma, duración, periodicidad y los sistemas de seguimiento o evaluación.

Además, en mayo de 2026 el Minedu aprobó lineamientos para promover la educación vial y el uso de la bicicleta en instituciones de educación básica, técnico-productiva y superior tecnológica, artística y pedagógica; sin embargo, a la fecha no se conoce el resultado de dichas medidas.

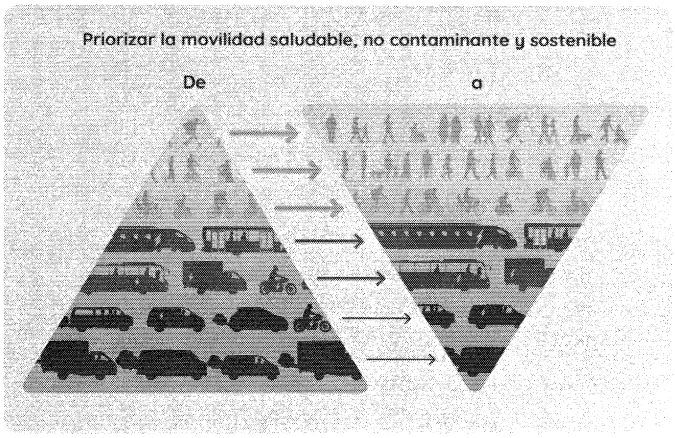
En ese sentido, la modificación de la segunda disposición complementaria final permitiría conocer periódicamente cómo se aplican esas medidas y qué alcance tienen, mediante un reporte con indicadores. Así, los lineamientos y el seguimiento previsto en el Reglamento se complementarían con información pública para evaluar la implementación y orientar mejoras. La propuesta no crea nuevamente las actividades educativas; establece un mecanismo para informar sobre sus resultados.

4.2.7. Prioridad y protección de peatones y ciclistas

La propuesta incorpora el artículo 12 que permite establecer una regla de prioridad para orientar la planificación y gestión del tránsito y de las vías: las autoridades deben priorizar la seguridad de peatones y ciclistas frente al tránsito motorizado, y los conductores deben extremar el cuidado y la prevención para evitar ponerlos en riesgo.

La regla complementa las medidas de infraestructura previstas en el artículo 5: una red ciclista segura requiere tanto condiciones adecuadas de diseño y gestión vial como conductas de conducción preventivas.

Figura 3. ***Promover la movilidad sostenible frente al transporte motorizado: un cambio de mentalidad***



Fuente: Adaptado de A handbook on sustainable urban mobility and spatial planning: Promoting active mobility (manual sobre la movilidad urbana y la planificación del espacio sostenibles: promoción de la movilidad activa). Geneva: United Nations Economic Commission for Europe, 2020.

4.2.8. Disposiciones complementarias para la implementación

Las disposiciones complementarias fijan plazos para poner en práctica las medidas de la propuesta. El Poder Ejecutivo actualizará los reglamentos en un máximo de noventa días calendario. Las entidades concedentes gestionarán, dentro de ciento ochenta días, las modificaciones

contractuales necesarias para facilitar la intermodalidad, incluidos espacios para bicicletas en estaciones, material rodante y vehículos.

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento publicarán, en cincuenta días, los instrumentos técnicos del artículo 6-A. Estos se aplicarán a las inversiones cuya fase de formulación y evaluación se inicie desde el día siguiente de su publicación; las que ya estén en esa fase continuarán conforme a las normas vigentes al momento de su inicio.

Finalmente, el Instituto Nacional de Estadística e Informática aprobará y publicará, mediante resolución jefatural y en un máximo de noventa días, el cronograma para incorporar progresivamente las variables de movilidad cotidiana. Este precisará las operaciones estadísticas, las etapas de diseño y validación, la primera aplicación y los plazos de publicación. La incorporación se realizará, como mínimo, en una encuesta nacional de hogares dentro de los doce meses siguientes a la aprobación del cronograma, y los primeros resultados se publicarán dentro de los dieciocho meses. En los censos, se efectuará en la siguiente operación censal si es compatible con su diseño y finalidad.

4.2.9. Incentivo al uso de la bicicleta en los centros laborales

El numeral 9.1 de la Ley N° 30936 permite que los empleadores públicos y privados adopten medidas para incentivar el uso de la bicicleta. La modificación del numeral 9.2 amplía ese enfoque al reconocer una jornada laboral libre remunerada también a los trabajadores del sector privado, una vez que acrediten treinta asistencias al centro de labores en bicicleta. La exigencia de acreditar esas asistencias vincula el beneficio con el uso recurrente de la bicicleta y permite establecer mecanismos para su registro y certificación.

La medida genera un costo laboral para los empleadores, pues supone remunerar una jornada no laborada. Ese efecto dependerá del número de trabajadores que cumpla la condición prevista y debe considerarse junto con el propósito de promover la bicicleta como medio de transporte para ir al centro de labores.

4.3. Experiencia internacional

La revisión comparada muestra que las políticas de promoción de la bicicleta suelen combinar infraestructura segura y continua, financiamiento, conexión con el transporte público y seguimiento periódico. Las siguientes experiencias internacionales han sido estudiadas para la elaboración de la proposición legislativa.

Eje de l a propuesta	Experiencia internacional	Aporte para la propuesta peruana
Planificación, infraestructura y financiamiento	• En Francia, cuando se construyen o renuevan vías urbanas, con ciertas excepciones, deben considerarse itinerarios ciclistas, según las	• La experiencia combina una regla de incorporación de infraestructura ciclista en obras

	necesidades y condiciones del tránsito, conforme al artículo L228-2 *"Durante la construcción o renovación de vías urbanas, con excepción de autopistas y autovías, se deben desarrollar rutas ciclistas con infraestructura en forma de ciclovías, carriles bici, vías verdes, espacios compartidos o, en el caso de vías de un solo sentido con un solo carril, señalización vial, según las necesidades y limitaciones del tráfico. Cuando la construcción o renovación de una vía tenga como objetivo crear un carril exclusivo para el transporte público y el espacio disponible sea insuficiente para albergar dicha infraestructura, la obligación de desarrollar una ruta ciclista puede cumplirse permitiendo a los ciclistas utilizar este carril, siempre que su anchura permita adelantar a un ciclista en las condiciones normales de seguridad estipuladas en el código de circulación."*[11] • De igual forma en Hoi An, Vietnam, se elaboró un plan integral de desarrollo de la bicicleta, junto con la mejora de dos tramos viales de 2,5 km, cinco intersecciones y la puesta en marcha de un sistema de bicicletas públicas. El proyecto articuló al gobierno local con organizaciones técnicas y una empresa operadora.[12]	viales con mecanismos de cofinanciamiento. • El caso muestra cómo un plan local puede orientar intervenciones concretas y vincular la infraestructura con un sistema de bicicleta pública.
Intermodalidad y bicicleta pública	• En Bogotá opera un sistema de bicicletas compartidas que, cuenta con 150 estaciones y aproximadamente 1500 bicicletas.13 Asimismo, el sistema registra más de 4 millones de viajes.[14] • En Nueva York, Citi Bike abrió en 2013 con 332 estaciones y 6.000 bicicletas; en 2017 ya había duplicado ambas y actualmente tiene 2.300 estaciones y 35.000 bicicletas. En 2024 se realizaron 45 millones de viajes. Desde 2019 se han invertido US$100 millones en expandir la infraestructura. Durante 2024 los ingresos de la red subieron 60%.[15]	Los sistemas de bicicleta pública pueden funcionar con infraestructura y vinculados a la red de transporte público.
Educación para el uso seguro de la bicicleta	Francia desarrolla el programa *Savoir Rouler à Vélo*, que busca que los niños aprendan a desplazarse en bicicleta con autonomía antes de ingresar a la secundaria.[16]	El programa cuenta con una población objetivo y propósitos definidos. En el caso de Perú, sustenta acompañar las acciones educativas con metas e información sobre su implementación.
Incentivos en los centros de trabajo	En el Reino Unido, la evaluación del programa *Cycle to Work* reportó que, entre las personas usuarias encuestadas, aproximadamente el 38 % iba en	La experiencia permite considerar incentivos laborales dado que ello aumento el uso de la bicicleta en los centros laborales.

[11] https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000006176491
[12] https://healthbridge.ca/dist/library/Vietnam_Final_Report.pdf
[13] https://colombiavisible.com/una-guia-de-los-sistemas-de-bicicletas-compartidas-en-las-ciudades-colombianas/
[14] https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/sistema-de-bicicletas-compartidas-continua-en-operacion-en-bogota
[15] https://www.larepublica.co/analisis/louis-kleyn-4225994/las-bicicletas-publicas-en-bogota-4381513
[16] https://www.sports.gouv.fr/savoir-rouler-velo-609

	bicicleta al trabajo antes de utilizarlo y el 74 % lo hacía después.[17]	
Seguimiento e indicadores	Copenhague publica un informe anual de movilidad que no solo abarca el ciclismo, sino que ofrece una visión de todos los indicadores relacionados con la movilidad.[18]	Sustenta establecer información periódica y comparable para evaluar la política y orientar la priorización de inversiones.

V. Antecedentes legislativos, investigaciones y fuentes utilizadas

5.1. Leyes vigentes, proyectos y su estado

La Ley Nº 30936 constituye el marco legal específico para promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. Entre otras medidas, encarga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones elaborar e implementar políticas públicas de infraestructura vial y dispone que el Instituto Nacional de Estadística e Informática produzca progresivamente estadísticas básicas sobre el uso de la bicicleta mediante censos, encuestas y registros administrativos.

Su reglamento, aprobado por Decreto Supremo Nº 012-2020-MTC, desarrolla medidas sobre educación, trabajo, desarrollo urbano e infraestructura; además, dispone que el INEI, en coordinación con el MTC, incorpore información sobre el uso de la bicicleta en los censos y encuestas oficiales pertinentes.

En el año 2024, el MTC aprobó el *Manual de Diseño Geométrico para Infraestructura Ciclovial para Vías Urbanas*, que establece parámetros técnicos para el diseño de esta infraestructura.[19]

Entre los antecedentes parlamentarios se encuentra el Proyecto de Ley Nº 5205/2020-CR, que proponía modificar la Ley Nº 30936, entre otros aspectos, para promover el uso de la bicicleta ante situaciones de emergencia y facilitar el reparto de bienes. El Pleno lo aprobó y exoneró de segunda votación en mayo de 2021; sin embargo, se presentó una solicitud de reconsideración por un error material de fondo en el texto sustitutorio. Posteriormente fue archivado en agosto de 2021.[20]

También se presentó el Proyecto de Ley N.° 4763/2022-CR, que proponía incorporar disposiciones para proteger a quienes conducen bicicletas. El registro del portal web del Congreso lo consigna como en la Comisión de Transportes lo al 5 de marzo de 2025.[21]

En este marco, la proposición legislativa complementa las disposiciones vigentes al precisar la planificación y priorización de redes ciclistas, facilitar la programación y ejecución de inversiones, fortalecer la intermodalidad y ampliar la información disponible para orientar y evaluar las decisiones públicas.

5.2. Respecto a las referencias bibliográficas se tiene lo siguiente:

[17] https://www.gov.uk/government/publications/evaluation-of-the-cycle-to-work-scheme/evaluation-of-the-cycle-to-work-scheme-quantitative-and-qualitative-research
[18] https://byudvikling.kk.dk/sites/default/files/2026-07/Mobility%20Report%202026.pdf
[19] https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/6333461-036-2024-mtc-18
[20] https://www2.congreso.gob.pe/sicr/tradocestproc/Expvirt_2011.nsf/visbusqptramdoc1621/05205?opendocument
[21] https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/congreso/expediente/2021/4763

1. INEI, Condiciones de Vida en el Perú, III trimestre de 2025, cuadro 8.4, página 108 del informe (página 107 del PDF) https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/7548592-condiciones-de-vida-en-el-peru-iii-trimestre-2025.pdf
2. Lima como vamos, Lima y Callao según sus habitantes. Reporte urbano de percepción ciudadana -Edición 15, (2026) https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2026/01/EncuestaLCV2025.pdf
3. Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Dirección de Seguridad Vial. (2024). *Informe de siniestralidad de tránsito fatal de ciclistas* (pp. 31–39). Observatorio Nacional de Seguridad Vial. https://www.onsv.gob.pe:5000/informe-de-siniestralidad-de-transito-fatal-de-ciclistas-2024/
4. https://www.onsv.gob.pe/analitica/
5. Lima, la megaciudad con menos ciclovías de la región: ¿cuál es el diagnóstico? Actualidad Ambiental, Sociedad Peruana de Derecho Ambiental. https://www.actualidadambiental.pe/lima-la-megaciudad-con-menos-ciclovias-de-la-region/
6. Tribunal Constitucional del Perú. (2006). *Sentencia recaída en el Expediente 00012-2006-PI/TC*, fundamento 32. https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00012-2006-AI.html
7. ITF (2023), Mejorar la calidad de caminar y andar en bicicleta en las ciudades: resumen y conclusiones, Informes de la mesa redonda de la ITF, n.° 192, OECD Publishing, París, https://doi.org/10.1787/cdeb3fe8-en
8. Crotte Alvarado, A., Arvizu, C., & Ocampo, X. (2020). Guía para planeación e implementación de sistemas públicos de bicicletas en LAC. https://doi.org/10.18235/0002395
9. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000006176491
10. https://healthbridge.ca/dist/library/Vietnam_Final_Report.pdf
11. https://colombiavisible.com/una-guia-de-los-sistemas-de-bicicletas-compartidas-en-las-ciudades-colombianas/
12. https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/sistema-de-bicicletas-compartidas-continua-en-operacion-en-bogota
13. https://www.larepublica.co/analisis/louis-kleyn-4225994/las-bicicletas-publicas-en-bogota-4381513
14. https://www.sports.gouv.fr/savoir-rouler-velo-609
15. https://www.gov.uk/government/publications/evaluation-of-the-cycle-to-work-scheme/evaluation-of-the-cycle-to-work-scheme-quantitative-and-qualitative-research
16. https://byudvikling.kk.dk/sites/default/files/2026-07/Mobility%20Report%202026.pdf
17. https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/6333461-036-2024-mtc-18
18. https://www2.congreso.gob.pe/sicr/tradocestproc/Expvirt_2011.nsf/visbusqptramdoc1621/05205?opendocument
19. https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/congreso/expediente/2021/4763
20. MINAM, Tercera Contribución Determinada a Nivel Nacional del Perú https://nuestrodesafioclimatico.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2025/11/Documento-NDC-3.0_UNFCCC.pdf

VI. Sectores comprendidos

6.1. La propuesta comprende principalmente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, responsable de formular e implementar el Plan Quinquenal Nacional de la Bicicleta, brindar asistencia técnica a través de promovilidad y organizar la cartera de inversiones prevista en la propuesta; y al Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, que participa en la elaboración de los instrumentos técnicos sectoriales.

6.2. También comprende a los gobiernos regionales y locales, por sus funciones de planificación y ejecución de inversiones; al Instituto Nacional de Estadística e Informática, por la incorporación progresiva de variables de movilidad cotidiana; y al Ministerio de Educación, junto con el MTC, para el seguimiento de las medidas de educación vial y promoción de la bicicleta. El Ministerio de Economía y Finanzas participa en la articulación presupuestaria y en la compatibilidad de los instrumentos de inversión con el marco aplicable.

6.3. La propuesta incide, además, en las entidades concedentes de infraestructura vial y servicios de transporte, en cuanto gestionan concesiones vigentes, y en empleadores públicos y privados, que pueden adoptar medidas para incentivar el uso de la bicicleta. Sus beneficiarios son las personas que usan la bicicleta y quienes pueden conectar este modo con el transporte público.

VII. Normas que se modifican o derogan

7.1. La propuesta modifica el título de la Ley Nº 30936 y sus artículos 2, 5, 6, 8 y 9, así como su Segunda Disposición Complementaria Final.

7.2. Asimismo, incorpora los artículos 6-A, sobre facilitación de inversiones en infraestructura ciclista, y 12, sobre prioridad y protección de peatones y ciclistas.

Cuadro comparativo Ley 30936:

Texto vigente	Texto propuesto
Título de la ley: Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.	Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible **e inclusivo.**
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, en coordinación con las entidades públicas de los tres niveles de gobierno. 2.2. El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) implementa	**Artículo 2. Implementación de políticas públicas para el uso de la bicicleta** *2.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones,* ***en coordinación con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, los gobiernos regionales, los gobiernos locales y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, según corresponda, elabora, aprueba, implementa y evalúa el Plan Quinquenal Nacional de Bicicleta, que establece objetivos, metas e indicadores para la ampliación, integración, seguridad y mantenimiento de la infraestructura ciclista; identifica corredores estratégicos; determina criterios de priorización territorial; y contiene la programación de las acciones de asistencia técnica y***

Texto vigente	Texto propuesto
progresivamente, con cargo a sus propios recursos, la coordinación y ejecución de estadísticas básicas sobre el uso de la bicicleta, mediante censos, encuestas por muestreo y registros administrativos del sector público.	***programación multianual de inversiones de las entidades competentes.*** *2.2. El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI),* ***en el marco de sus competencias, incorpora*** *progresivamente* ***en los censos, encuestas nacionales de hogares y demás operaciones estadísticas a su cargo que resulten pertinentes, variables que permitan producir información sobre los patrones de movilidad cotidiana de la población, para la planificación de la movilidad sostenible y la promoción del uso de la bicicleta.***
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 progresiva de la infraestructura urbana y de transporte existente para facilitar el uso de la bicicleta. 5.2. Los gobiernos regionales y locales están autorizados a utilizar obras por impuestos, previa evaluación técnica, económica y legal, para adecuar la infraestructura y construir ciclovías conforme a los planes viales urbanos vigentes.	**Artículo 5. Planificación, adecuación y ampliación de la infraestructura vial pública para facilitar el uso de la bicicleta** **5.1. Las entidades del gobierno nacional, los gobiernos regionales y locales incorporan, en el marco de sus competencias, redes de infraestructura ciclista seguras, continuas, accesibles e integradas con el transporte público y los principales destinos generadores de desplazamiento.** **5.2. Las municipalidades provinciales identifican y priorizan la red de infraestructura ciclista en sus instrumentos de planificación urbana o de movilidad. Las municipalidades provinciales y distritales ejecutan las inversiones de su competencia de acuerdo con dicha red, bajo coordinación provincial cuando comprendan más de un distrito.** **5.3. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de Promovilidad, brinda asistencia técnica a los gobiernos regionales y locales, estructura y consolida anualmente la cartera de inversiones en infraestructura ciclista y de inversión para la implementación del sistema de bicicleta pública. Asimismo, establece mecanismos concursables de financiamiento y cofinanciamiento para su ejecución. Para el cumplimiento de estas funciones, Promovilidad interviene a nivel nacional, de acuerdo con las disposiciones de organización y gestión que apruebe el referido Ministerio.**

Texto vigente	Texto propuesto
	5.4. El Plan Quinquenal Nacional de la Bicicleta establece metas progresivas para el financiamiento y cofinanciamiento de la cartera de inversiones en infraestructura ciclista y de los sistemas de bicicleta pública, conforme a las prioridades de los sectores transporte y vivienda, los gobiernos regionales y locales, la programación multianual de inversiones, la disponibilidad presupuestaria y las reglas de sostenibilidad fiscal. **5.5. La responsabilidad funcional de programación y gestión de inversiones en infraestructura ciclovial recae en forma compartida en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, cada uno en el marco de sus competencias y conforme al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, sin perjuicio de las responsabilidades de los gobiernos regionales y locales respecto de las inversiones a su cargo.** 5.6. Los gobiernos regionales y locales están autorizados a utilizar, previa evaluación técnica, económica y legal, el mecanismo de obras por impuestos, regulado por la Ley 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado, con la finalidad de adecuación de la infraestructura urbana y de transporte existente y construcción de ciclovías para facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente, conforme a los planes viales urbanos vigentes.
Artículo 6. Implementar medidas que faciliten el transporte intermodal 6.1. Las autoridades de los tres niveles de gobierno implementan medidas para facilitar la conexión del viaje en bicicleta con otros medios de transporte y habilitan espacios seguros para estacionar bicicletas en estaciones de transporte masivo. 6.2. Las autoridades competentes gestionan la interconectividad de ciclovías cuando estas involucren circunscripciones de gobiernos locales contiguos.	**Artículo 6. Implementar medidas que faciliten el transporte intermodal** 6.1. Las autoridades de los tres niveles de gobierno implementan medidas para facilitar la conexión del viaje en bicicleta con otros medios de transporte y habilitan espacios seguros para estacionar bicicletas en estaciones de transporte masivo. **6.2. Los proyectos de inversión en infraestructura vial y servicios de transporte que se incorporen al proceso de**

Texto vigente	Texto propuesto
	promoción de la inversión privada consideran, desde su estructuración, la integración de infraestructura ciclista y medidas de protección al ciclista, cuando ello resulte compatible con los instrumentos de planificación aplicables y **6.3.** *Las entidades concedentes de infraestructura vial y servicios de transporte que administran contratos de concesión vigentes evalúan, durante los procesos de revisión contractual, renovación, ampliación, modificación o ejecución de inversiones adicionales y atendiendo a las características de cada concesión, la pertinencia y viabilidad técnica, económica y legal de incorporar infraestructura ciclovial y medidas de protección al ciclista. Cuando corresponda modificar el contrato se gestionan las modificaciones, conforme al contrato y a la normativa aplicable en la materia.*
Artículo 8. Sistema de bicicleta pública Los gobiernos locales implementan, con sus recursos disponibles, sistemas de bicicleta pública mediante préstamo o alquiler, priorizando la intermodalidad con sistemas de transporte masivo.	**Artículo 8. Sistema de bicicleta pública** ***8.1.*** *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.* **8.2. Las inversiones que se diseñen para la implementación de sistemas de bicicleta pública se incorporan en la cartera de inversiones señalada en el artículo 5, bajo las condiciones allí establecidas.**
Artículo 9. Medidas de promoción del uso de la bicicleta por los centros laborales 9.1. Los empleadores públicos y privados pueden incentivar el uso de la bicicleta mediante medidas como flexibilización del horario de ingreso, días u horas libres y duchas. 9.2. Los servidores públicos reciben una jornada laboral libre remunerada por cada	**Artículo 9. Medidas de promoción del uso de la bicicleta por los centros laborales** 9.1 Los empleadores públicos y privados pueden incentivar el uso de la bicicleta mediante medidas como flexibilización del horario de ingreso, días u horas libres y duchas. 9.2. Los servidores públicos **y los trabajadores del sector privado** reciben una

Texto vigente	Texto propuesto
sesenta asistencias al centro de labores en bicicleta que certifiquen; 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.	jornada laboral libre remunerada por cada **treinta veces que certifiquen haber asistido** al centro de labores en bicicleta; para lo cual, **se** implementa**n** las medidas necesarias para su **registro** y certificación, en concordancia con las disposiciones **de contrataciones que corresponda.**
Segunda disposición complementaria final. Obligación de informar al Congreso El Ministerio de Transportes y Comunicaciones presenta, en la primera quincena de septiembre de cada año, a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso un informe sobre las acciones realizadas para implementar la ley.	***Segunda. - Informe anual sobre la implementación de la ley*** El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Educación, en el marco de sus competencias, presentan, en la primera quincena de septiembre de cada año, a las comisiones competentes del Congreso de la República un informe sobre las acciones realizadas para implementar la presente ley. **Respecto de las medidas previstas en el artículo 4, el informe da cuenta del número y porcentaje de instituciones educativas que implementan actividades de educación vial y promoción del uso de la bicicleta, desagregados por nivel, modalidad, gestión pública o privada y ámbito territorial; los tipos de actividades realizadas y la población estudiantil alcanzada; las acciones de asistencia técnica y acompañamiento brindadas por las instancias de gestión educativa descentralizada; y las principales dificultades identificadas y medidas adoptadas para mejorar la implementación.**

VIII. Análisis costo-beneficio

8.1. La Ley Nº 30936, reconoce medidas para promover el uso de la bicicleta, pero persisten limitaciones en la planificación de redes ciclistas, su conexión con el transporte público, la programación de inversiones y la disponibilidad de información sobre los desplazamientos cotidianos. Estas limitaciones generan costos para las personas usuarias, que enfrentan viajes menos seguros, discontinuos o difíciles de conectar con otros modos, y para las entidades públicas, que tienen menos herramientas para priorizar y evaluar sus intervenciones.

8.2. La propuesta busca reducir dichas limitaciones mediante la planificación quinquenal, la priorización de redes, la asistencia técnica y el cofinanciamiento de inversiones, la incorporación de sistemas de bicicleta pública y la elaboración de instrumentos técnicos y datos de movilidad. Desde una perspectiva económica, los beneficios dependen de que estas medidas se traduzcan en infraestructura segura, conectada y mantenida. Los costos comprenden tanto los recursos necesarios para ejecutar y operar las intervenciones como el costo de oportunidad de destinar recursos a estas medidas en lugar de a otros usos.

Cuadro Nº Análisis de beneficios y costos de los principales actores involucrados

Actor relevante	Beneficios (+) o costos y riesgos (–)
Personas usuarias de la bicicleta y del transporte público	+Reducción del tiempo e incertidumbre de viaje cuando la infraestructura permite trayectos más directos y seguros. + Mayor acceso a alternativas de desplazamiento de menor costo, incluidos los sistemas de bicicleta pública. – Durante la construcción o adecuación pueden presentarse desvíos, restricciones temporales o interferencias con otros usuarios de la vía.
MTC, MVCS, gobiernos regionales y locales	+ La planificación común, la priorización territorial y los instrumentos técnicos pueden mejorar la selección y formulación de inversiones y reducir duplicidades o intervenciones inconexas. + La información de movilidad y los reportes periódicos pueden facilitar el seguimiento y orientar futuras decisiones. – Se requieren recursos para planificación, asistencia técnica, formulación, ejecución, operación y mantenimiento, además de capacidades institucionales para coordinar las intervenciones.
INEI y entidades responsables de producir información	+ Contar con variables de movilidad cotidiana puede mejorar la base de información para planificar y evaluar las políticas de movilidad sostenible. – Incorporar y procesar variables en operaciones estadísticas requiere diseño metodológico, validación, recursos técnicos y capacidad operativa. El costo dependerá de las operaciones en las que se incorporen.
Empleadores y entidades públicas	+ Los empleadores pueden promover viajes en bicicleta mediante medidas voluntarias, como flexibilización horaria o facilidades en el centro de trabajo. – Para las entidades públicas, reducir de sesenta a treinta asistencias el requisito para recibir una jornada remunerada puede aumentar las ausencias y los costos de organización o cobertura del servicio. – La extensión del beneficio a prestadores de servicios genera efectos económicos en su aplicación.
Entidades concedentes y operadores privados de infraestructura y servicios	+ Considerar la integración ciclista desde la estructuración de proyectos puede evitar que la conexión se evalúe tardíamente y facilite una mejor integración con la red vial y el transporte público. – La incorporación de infraestructura o medidas de protección puede incrementar costos de diseño, construcción, operación y mantenimiento. En concesiones vigentes, las modificaciones pueden generar costos de transacción y afectar el equilibrio económico-financiero, según las condiciones de cada contrato.

IX. Impacto ambiental

9.1. La proposición legislativa tiene un impacto ambiental positivo, pues promueve infraestructura ciclista, sistemas de bicicleta pública y la integración de la bicicleta con el transporte público. Estas medidas pueden contribuir a reducir emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes locales cuando los viajes en bicicleta sustituyen desplazamientos realizados en vehículos motorizados.

9.2. La propuesta se vincula con los compromisos climáticos del Perú. La Tercera Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC 3.0) establece que las emisiones nacionales no deben exceder los 179 millones de toneladas de CO_2, para el sector transporte, se plantea consolidar al 2030 un sistema integrado, eficiente y de bajas emisiones, e identifica el impulso al transporte no motorizado mediante infraestructura adecuada como una de las acciones estratégicas.[22]

[22] MINAM, Tercera Contribución Determinada a Nivel Nacional del Perú https://nuestrodesafioclimatico.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2025/11/Documento-NDC-3.0_UNFCCC.pdf

9.3. En consecuencia, la propuesta puede contribuir a los objetivos nacionales de mitigación y a mejorar la calidad ambiental urbana.

Lima, 2026.

Luis Eliseo Quispe Candia
Diputado autor

Miguel Huaman Cornejo

Lila Prado Vallejos
Diputada

Nery Fernandez Niña
Volero

Edgar Juárez Pérez

Romina Uribe Sáenz
Diputada

Gloria Hirache Pizarro
Diputada

Rossana Alayza

Jessica Benitez B

Fernando García Huet

Edwin Espinoza

Nora Llaque