A continuacion les mostramos el proyecto de ley que la congresista Luciana Leon Romero en coordinacion con el Fonam ha presentado al congreso para promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte.

PROYECTO DE LEY

LEY MARCO DE PROMOCIÓN AL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE.

Los Congresistas de la Célula Parlamentaria Aprista, por iniciativa de la Congresista Luciana León Romero, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107º de la Constitución Política del Perú, presentan el presente proyecto de ley:

LEY MARCO DE PROMOCIÓN AL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE.

Artículo 1.- Objetivo

La presente Ley tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

Artículo 2.- Declaratoria

Declárase de interés público el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte privado no contaminante, cuya promoción está a cargo del Estado en todos sus niveles de gobierno en coordinación con las personas naturales y jurídicas afines al objetivo de la presente ley.

Artículo 3.- Acción Estatal

3.1.- El Estado promueve y difunde el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte privado.

3.2.- El Estado en todos sus niveles de gobierno y conforme a sus atribuciones, presupuesto y competencia, garantiza la adaptación de vías públicas para la circulación de bicicletas.

3.3.- El Estado en todos sus niveles de gobierno provee las condiciones de seguridad vial y ciudadana para el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, velando por su cumplimiento y aplicando las sanciones que correspondan, garantizando la protección y seguridad de los ciclistas.

3.4.- Los Gobiernos Locales deberán incluir el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en sus Planes Directores de Transporte y en sus Planes de Ordenamiento Territorial de las grandes Áreas Metropolitanas, considerando la construcción de ciclovías idóneas, debidamente señalizadas, y de preferencia integradas a los sistemas de transporte masivos de las ciudades,

Asimismo, el presupuesto que los Gobiernos Locales reservan para la planificación y promoción del transporte deberá contemplar un rubro destinado al financiamiento de proyectos, tanto de infraestructura como de promoción, que favorezcan el uso de la bicicleta como medio sostenible de transporte.

3.5.- Los Gobiernos Locales podrán limitar el uso de vehículos motorizados en áreas urbanas en determinadas fechas y horarios, para promover los fines de la presente ley.

3.6.- Las instituciones y establecimientos públicos de concurrencia masiva, especialmente centros educativos, otorgarán las facilidades a sus usuarios, trabajadores y visitantes, para el acceso y estacionamiento de bicicletas.

3.7.- Los gobiernos locales otorgarán facilidades para el acceso y estacionamiento de bicicletas en plazas, parques, paraderos y estaciones de transporte público.

Artículo 4º.- Acción Privada

Los edificios y entidades privadas deberán otorgar similares facilidades que las establecidas en

el artículo anterior, a efecto de promocionar los fines de la presente ley.

Artículo 5º.- Vigencia

La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación.

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

Única.- Día Nacional Sin Auto

Declárase el 22 de setiembre de todos los años como el Día Nacional Sin Auto.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

Primera.- Reglamentación

La presente ley será reglamentada vía decreto supremo refrendado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en un plazo de 120 días contados a partir de la vigencia de la presente ley.

Segunda.- Ordenamiento local

Los Gobiernos Locales emitirán la normatividad necesaria para el cumplimiento de la presente ley.

Lima, 05 de setiembre de 2007.

LUCIANA LEÓN ROMERO

Congresista de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.□□□□□ La Bicicleta en el Perú:

Parte importante de las funciones del Estado es la protección de los intereses de los usuarios, la economía, el cuidado de la salud y seguridad de las personas y el resguardo del medio ambiente. En este sentido, los medios de transporte sostenibles, como las bicicletas, en tanto muestran mayor eficiencia en el uso de la capacidad vial y en la preservación del ambiente, deben ser materia de promoción por parte del Estado.

El explosivo incremento del parque automotor y el continuo crecimiento geográfico expansivo de las ciudades, ha ocasionado que las personas se demoran en llegar a sus centros de trabajo, estudio, recreación y otros. En esta orientación, según los estudios del JICA para el Plan Maestro de Transporte Urbano para Lima y Callao, el tiempo promedio de viaje en Lima es de 44 .9

minutos

y para el 2,025 será de

64.8. minutos, la velocidad promedio de viaje es de 16.8

Km/h y para el 2,025 será de 7.5 Km/h).

La eficiencia económica del mercado de transporte implica maximizar los beneficios de los usuarios del sistema de transporte, evaluando los costos de provisión y funcionamiento. El principal costo del transporte, desde una óptica social, son los costos de congestión; los ahorros de tiempo justifican buena parte de las inversiones para mejorar el sistema de transporte, más aún, la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, objetivo de todo Estado, justifica un cambio de visión y el compromiso con una Política de Transporte acorde con ello. De acuerdo a las estimaciones del Banco Mundial se estima que existe una pérdida de US $ 500 millones de dólares al año en horas hombre debido a las congestiones vehiculares.

La circulación de bicicletas, en zonas urbanas y rurales, resulta ser una alternativa válida, que debe ser impulsada por el Estado, a la circulación de automóviles, principalmente por factores económicos y de salud, y por su característica no contaminante. Los desplazamientos y la seguridad vial de los ciclistas deberían tener prioridad sobre las consideraciones centradas en la velocidad y fluidez del tráfico motorizado para lo que es esencial institucionalizar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

2.□□□□□ Una novedosa propuesta legislativa:

La presente iniciativa legislativa tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como medio de transporte, para lo cual declara de interés público su uso como medio alternativo de transporte privado no contaminante.

Para ello, es importante que el Estado promueva el uso de la bicicleta como un medio alternativo de transporte, pero considerando siempre el uso local del mismo por el esfuerzo físico que demanda su utilización.

Es fundamental además, que los distintos niveles de gobierno: Gobierno Central, Regional y Local, adapten las vías públicas para la circulación de bicicletas, ya que para su desplazamiento es fundamental la existencia de una vía por la cual los ciudadanos puedan transitar de forma segura y ordenada. En este contexto, la norma dispone que los Gobiernos locales podrán construir ciclovías, las cuales facilitarán la circulación de las bicicletas por la ciudad.

Asimismo, como una forma de promoción del uso de la bicicleta, la propuesta faculta a los gobiernos locales, para poder limitar el uso de vehículos motorizados en áreas urbanas en determinadas fechas y horarios. Cabe resaltar que esta propuesta no rige contra los vehículos de emergencia como bomberos, patrullas y ambulancias, que aunque no son señalados en la norma, se sobreentiende que su uso es indispensable para la vida ciudadana.

Las instituciones y establecimientos públicos de concurrencia masiva, especialmente centros educativos, en el supuesto que cuenten con el presupuesto aprobado, podrán otorgar facilidades para que sus trabajadores y visitantes cuenten con acceso y estacionamiento de bicicletas.

Por su parte, la presente iniciativa señala que las entidades privadas podrán realizar actividades de promoción de la bicicleta, ello con el objetivo de que no sea únicamente el Estado el ente promotor, sino que corresponda a toda la ciudadanía el deber de promover el uso de la bicicleta.

Además, es importante señalar que como una medida adicional y de gran importancia para promover el uso de la bicicleta en el país, se declare cada tercer domingo del mes de marzo de todos los años como el Día Nacional Sin Auto, en el cual las autoridades permitan e impulsen el uso masivo de la bicicleta como medio de transporte.

Al respecto, el Estado debe promover mecanismos para que la población encuentre espacios donde converjan los diferentes sectores socioeconómicos, siendo este espacio la vía pública, donde se encuentran en igual condición toda la población. La implementación de un día sin auto, contribuirá en la lucha para superar la polarización de nuestra sociedad.

Las políticas urbanas de transporte no pueden ser exitosas sin la cooperación integral de todos los ciudadanos. Esta cooperación estará asegurada si se pone a conocimiento de éstos, de la manera más clara posible, el objetivo de cualquier iniciativa. Por ello es necesario llevar a cabo campañas de difusión que informen, al público en general, las terribles consecuencias que acarrea el incremento del parque vehicular en las áreas urbanas, especialmente en su salud y bienestar, y en el medio ambiente.

Estas campañas deben estar dirigidas a incentivar el uso del transporte público y de los vehículos no motorizados, el adecuado mantenimiento de los vehículos en general, y las prácticas seguras de manejo. Asimismo, alentarán a las familias y a la comunidad a adoptar hábitos de transporte más saludables, que harán que el nivel de contaminación disminuya.

El uso masivo de las bicicletas en el Perú permitirá un mejor y más sencillo desplazamiento de la población, como ocurre en Holanda, Dinamarca o, inclusive, Bogotá, donde los ciudadanos hacen uso masivo de este medio de transporte, el cual es usado aproximadamente por mil millones de personas en el mundo.

El Día Mundial sin Auto es un movimiento auspiciado por las Naciones Unidas y la Unión Europea que comenzó hace 9 años en Europa y se ha venido expandiendo en varios países. Su objetivo es hacer reflexionar a la sociedad sobre el impacto del automóvil en nuestras vidas, de la polución del aire a las muertes por el tránsito, del tiempo perdido en los congestionamientos al peso del automóvil en el presupuesto doméstico. Cada año desde 1998, el 22 de septiembre , numerosas ciudades celebran el Día sin Auto con el mismo objetivo: demostrar que existe vida más allá de nuestros autos. Se propone, mediante esta ley, institucionalizar esta actividad en la misma fecha que mundialmente se celebra de tal modo de lograr una mayor repercusión de la misma.

Finalmente, es importante anotar que la promoción de este vehículo no motorizado, creará una industria masiva en nuestro país, generando ingresos económicos, la formación de empresas, la creación de puestos de trabajo y por consiguiente el dinamismo de nuestra economía.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Promover el uso de la bicicleta como un medio de transporte sostenible le proporcionará a nuestro país múltiples beneficios, que comparados con los costos de inversión en infraestructura, resultarán largamente rentables. Así pues, al ser un medio de transporte más económico, tanto por su adquisición como por su mantenimiento, le otorgará a los usuarios un ahorro de dinero por transporte, lo cual beneficiará a las personas con menos recursos. Será una medida que contribuya a la disminución de la contaminación ambiental dada la reducción del consumo de combustibles, lo que repercutirá también positivamente en la salud pública, por la sostenibilidad del medio ambiente y por el fomento de los ejercicios físicos en los usuarios.

Adicionalmente, incidirá en el ahorro de tiempo ya que se ha llegado a establecer que para distancias cortas y medias de una ciudad; es decir, hasta los 5 kms, el tiempo empleado en bicicleta es menor que el de un automóvil. Además impulsará el crecimiento de la industria ciclista en el Perú.

Finalmente, con la propuesta, los índices de accidentes de tránsito tendrán una significativa disminución, resultando beneficiosa para nuestra comunidad. Por ello podemos concluir que el uso masivo de la bicicleta tendrá un carácter eficiente en la sociedad, puesto que nos traerá muchos beneficios y los gastos que demandará estará principalmente focalizado en la construcción de espacios públicos para los ciclistas, los que mejorarán el ornato de las ciudades y las pondrán en el nivel de grandes metrópolis mundiales que ya cuentan con estas ciclovías.

INCIDENCIA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta no deroga ningún dispositivo legal vigente en nuestro Ordenamiento Jurídico Nacional; por el contrario, constituye un marco normativo novedoso en el Perú, cuyos beneficios se harán sentir en todo el territorio nacional, haciendo que el Estado cumpla con sus funciones de protección al usuario y de cuidado de la salud y bienestar de las personas.