CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
30 ABR 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 9:13 am

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD E INTERÉS PÚBLICO EL PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA (PIP) MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS A TRAVÉS DE UN CORREDOR TRONCAL NORTE – SUR Y RUTAS ALIMENTADORAS EN 5 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO – DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD Y EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE TRUJILLO.

El congresista que suscribe, Carlos Enrique Alva Rojas, Parlamentario no agrupado, en uso de sus facultades de iniciativa legislativa previsto en el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y según lo estipulado en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República el siguiente proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD E INTERÉS PÚBLICO EL PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA (PIP) MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS A TRAVÉS DE UN CORREDOR TRONCAL NORTE – SUR Y RUTAS ALIMENTADORAS EN 5 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO – DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD Y EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE TRUJILLO.

Artículo 1°. - Objeto de la Ley.
La presente Ley tiene como objeto declarar de necesidad e interés nacional el proyecto de inversión pública (PIP) Mejoramiento del Servicio de Transporte Urbano de Pasajeros a través de un Corredor Troncal Norte – Sur y Rutas Alimentadoras en 5 distritos de la provincia de Trujillo – Departamento de La Libertad y el Sistema Integrado de Transportes de Trujillo.

Artículo 2°. – De su ejecución
El Poder Ejecutivo a través del Ministerios de Transportes y Municipalidad Provincial de Trujillo deberá priorizar todos los procesos burocráticos necesarios y el saneamiento de los terrenos para que se pueda desarrollar el Corredor Troncal Norte – Sur y Rutas Alimentadoras en 5 distritos de la provincia de Trujillo – Departamento de La Libertad y el Sistema Integrado de Transportes de Trujillo.

Jr. Huallaga N° 358, Edificio Belaunde, Oficina 213
www.congreso.gob.pe – calva@congreso.gob.pe

DISPOSICIÓN FINAL

ÚNICA. – Vigencia
La presente ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación.

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/04/2024 17:51:28-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **02** de **mayo** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 7713/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Estado Situacional del Transporte y la Movilidad Urbana en Trujillo

Según el Diagnóstico elaborado por la Municipalidad Provincial de Trujillo mediante el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo (PMUS) publicado en noviembre del año 2020, existen condiciones deficientes en el transporte y la movilidad urbana en la ciudad de Trujillo que limitan el desplazamiento de personas y mercancías y generan una baja calidad de vida para la población.

Esto significa que el actual sistema de movilidad urbana en Trujillo "no es eficiente ni sostenible". Las principales consecuencias del actual sistema son las siguientes:

(i) La reducción de la productividad de la ciudad, como consecuencia de dos factores: (a) mayores tiempos de viaje por congestión del tráfico y, (b) mayores costos del transporte para los usuarios.
(ii) El incremento de la tasa de mortalidad y morbilidad, como efecto del mayor número de accidentes de tránsito.
(iii) El deterioro de la calidad ambiental por efectos de las emisiones GEI generadas por el sector transporte urbano.
(iv) El mayor daño a la salud y la vida de la población, como resultado de la contaminación del aire y la contaminación auditiva en el transporte urbano.

Nuestro actual sistema de transporte público es rápido y masivo afecta la calidad y eficiencia del servicio público y promueve el incremento del uso del transporte público de baja capacidad, como el auto colectivo y el taxi y por supuesto el uso intensivo del automóvil privado.

De acuerdo a las estadísticas nacionales al año 2015, la ciudad de Trujillo es la tercera ciudad con mayor número de accidentes de tránsito. Esto demuestra la ausencia de un sistema de seguridad vial en la ciudad, cuyo impacto negativo para la vida y salud de las personas y para la sociedad no es valorado suficientemente.

Tres condiciones demuestran serios problemas en la gestión de la seguridad vial en Trujillo:

i) ***Puntos de Alta Siniestralidad (PAS).***
Desde el año 2014 se han incrementado los puntos generadores de accidentes (puntos negros), al 2017 se identifican 151 puntos en toda la ciudad.

De este total, 130 puntos corresponden sólo al distrito de Trujillo. Es importante mencionar que casi el 50% de los PAS se concentran en tres vías principales: Av. América, Av. España y el eje vial Cesar Vallejo, un plan específico de seguridad vial para estas tres vías podría tener un rápido Impacto.

ii) ***Principales causas de accidentes.***
El 70% de los accidentes son generados por el conductor, por diversos factores: imprudencia (30.1%), ebriedad (8.1%), exceso de velocidad (29.3%). El 10% restante es por responsabilidad del peatón. Esta data confirma que es el factor humano la principal causa de los accidentes y que el cambio cultural de los conductores y usuarios (ambos) así como la educación vial son fundamentales para lograr mejoras sustantivas.

iii) ***Medios motorizados generadores de accidentes.***
El principal medio causante de los accidentes son los automóviles (taxis, auto colectivo y privado) que alcanza el 50%, lo siguen las motos lineales con 23% y los microbuses y camionetas rurales contribuye con el 10%. Esta información nos indica que además de establecer la capacitación en educación vial como requisito para la renovación de las tarjetas de circulación, se requiere una fiscalización intensa y fuerte para reducir el incumplimiento de las reglas de tránsito tarea compartida entre la GTTSV y la PNP.

Además, nuestro sistema de Transporte urbano presenta las siguientes características:

- ***Movilidad No Inclusiva (Inequitativa) en el transporte público.*** Esta condición se expresa principalmente en:

(i) limitada accesibilidad por la baja oferta de servicios de transporte público para las poblaciones residentes en alto Trujillo y zonas periféricas de la ciudad,

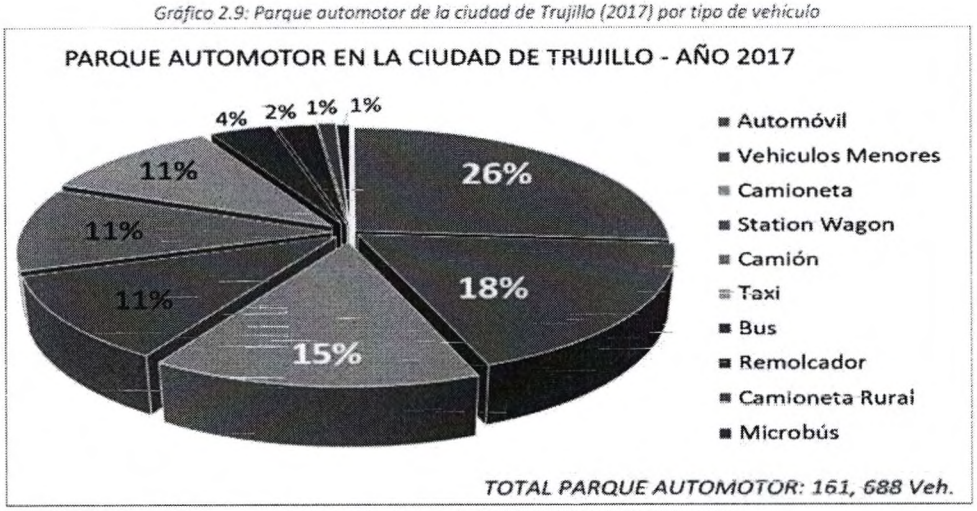
(ii) limitada asequibilidad por los mayores costos económicos para la población, ubicadas coincidentemente en las zonas de menor acceso al transporte público. Esto afecta principalmente a los usuarios más pobres, para quienes el costo del transporte público representa más del 35% de sus ingresos mensuales, y

(iii) por la limita accesibilidad universal para los usuarios con limitaciones de desplazamiento o vulnerables. De acuerdo al diagnóstico el parque automotor de la ciudad de Trujillo al año 2017 es de 161 688 vehículos, el 37% corresponde a los automóviles (entre privados y taxis), seguido del 26% por las camionetas tipo Pick Up y Panel, un 18% de vehículos menores (motos lineales y moto taxis) y el 19% restante son vehículos de mayor capacidad como buses interprovinciales, camiones, entre otros, tal como se observa en el siguiente gráfico.

• ***Vehículos de baja capacidad de transportación.*** El 63 %22 del parque automotor está conformado por vehículos de baja capacidad. Predominan los vehículos menores, autos, camionetas rurales, entre otros.

• ***Escasa flota de transporte público convencional***. Sólo el 2% del transporte público es convencional (microbús + camioneta rural).

Gráfico 2.9: Parque automotor de la ciudad de Trujillo (2017) por tipo de vehículo

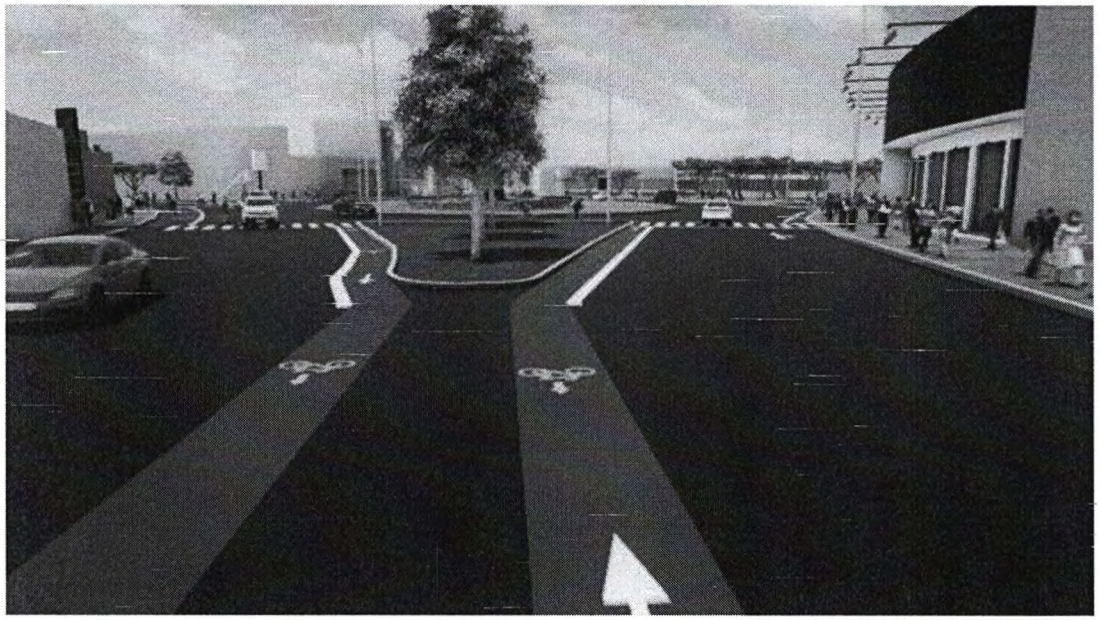


Elaboración: Consorcio GITEC-RUPPRECHT-PACT. 2019.

El corredor vial del Norte: Propuesta de Transporte público ordenado y sostenible.

El Mejoramiento del servicio de transporte urbano de pasajeros para Trujillo, es un proyecto que viene siendo impulsado por las autoridades de la Región y provincia desde el año 2004. Esta propuesta sugiere la construcción de un corredor troncal norte – sur y rutas alimentadoras, que beneficiará a más de un millón de personas.

Este corredor tendría 11.18 km con pavimento rígido y rutas alimentadoras con poco más de 18 km que será recorridos por buses articulados de 18 m. de longitud, cuyo recorrido comenzará en El Milagro, pasando por el centro de Trujillo, bordeando el centro histórico por avenida España para llegar hasta los óvalos Grau y La Marina, el Terminal Terrestre de Trujillo, y por rutas de alimentación hasta Alto Salaverry. Fue retomado por funcionarios de la Corporación Andina de Fomento (CAF), MTC, pro movilidad, MEF, MPT y TMT.



El Sistema Integrado de Transporte de Trujillo – SIT TRUJILLO, tiene al Corredor vial de transporte masivo norte sur, como su columna vertebral. Con este fin, en el año 2019 se aprobó un convenio marco entre el Ministerio de Transportes y la Municipalidad Provincial de Trujillo. El SITT considera seis corredores estructurantes y 31 rutas complementarias, en una gran medida con presupuesto del tesoro público y financiamiento de entes cooperantes internacionales que viene dando asistencia técnica como la Cooperación Alemana (GIZ) el Banco de Desarrollo Alemán (KFW) y la Corporación Andina de Fomento (CAF).

Financiamiento

Este proyecto requiere de una inversión de 613,642 millones de soles, del cual ya se cuenta con 216,306 millones de soles, conforme al contrato de préstamo aprobado por el Decreto Supremo 280-2022-EF, en la cual se aprueba la Operación de Endeudamiento Externo del Perú con el Kreditanstalt für Wiederaufbau – KfW (Banco de Desarrollo Alemán destinada a financiar parcialmente el Proyecto BRT Trujillo) 60.768 millones de soles serán incorporados al presupuesto por préstamo a celebrar por el Estado con CAF (Banco de Desarrollo de América Latina) y el saldo por contrapartida del Estado Peruano.

Este importante proyecto para la ciudad se encuentra en la etapa de culminación de los términos de referencia para la elaboración del expediente técnico. Se contempla que la culminación de este expediente se complete en el año fiscal 2024 y parte del 2025, seguido posteriormente por la fase de proceso constructivo entre el 2025 y 2026.

Se contará con 16 estaciones en la troncal, 10 paraderos en las dos rutas alimentadoras del lado norte, 07 paraderos en la ruta de alimentación sur, 2 terminales de buses y 2 patios (uno al norte en La Esperanza y otro al sur en Moche); así como equipamiento tecnológico (Sistema de recaudo, de comunicaciones, de video vigilancia, equipamiento de buses y estaciones, de semaforización del corredor y otros). Los buses alimentadores se ubicarán en paraderos convencionales, con señalética vertical y horizontal.

II. EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La aprobación de la presente iniciativa normativa no modifica ni deroga ninguna norma vigente de nuestro sistema jurídico nacional peruano.

III. ANALISIS COSTO-BENEFICIO

El presente proyecto de ley, no irrogará gastos adicionales al estado puesto que es una propuesta declarativa que no surte efectos legales.

IV. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON EL ACUERDO NACIONAL

II. Estado eficiente, transparente y descentralizado

24. Afirmación de un Estado eficiente y transparente
34. Ordenamiento y gestión territorial