CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite Documentario
02 ABR. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 16:04 h.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 3120/2022-CR, 3882/2022-CR, 3959/2022-CR, 4842/2022-CR, 5252/2022-CR y 5985/2023-CR, que proponen la ampliación de beneficiarios de pases libres y pasajes diferenciados.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Período Anual de Sesiones 2023-2024

Señor Presidente:

Han ingresado para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones los Proyectos de Ley Núms. 3120/2022-CR, 3882/2022-CR, 3959/2022-CR, 4842/2022-CR, 5252/2022-CR y 5985/2023-CR que proponen ampliación de beneficiarios de pases libres y pasajes diferenciados en favor de sectores poblacionales específicos.

- El Proyecto de Ley N° 3120/2022-CR presentado por la congresista **Jhakeline Katy Ugarte Mamani,** del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, que propone la modificación diversos artículos de la Ley N° 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros; para otorgar a las personas adultas mayores de 65 años a más, el derecho a una tarifa diferenciada en el servicio de transporte urbano e interurbano a nivel nacional.

- El Proyecto de Ley N° 3882/2022-CR, presentado por el congresista **Germán Adolfo Tacuri Valdivia,** integrante del Grupo Bloque Parlamentario de Concertación Nacional, que propone modificar los artículos 1° y 2° de la Ley N° 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano, a favor del personal de las fuerzas armadas.

- El Proyecto de Ley N° 3959/2022-CR, presentado por el congresista **Ilich Fredy López Ureña,** del Grupo Parlamentario de Acción Popular, que propone brindar el beneficio de pasaje gratuito para las juntas vecinales de seguridad ciudadana.

- El Proyecto de Ley N° 4842/2022-CR presentado por el congresista **Paul Silvio Gutiérrez Ticona**, miembro del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, que propone incorporar los pases libres y pasajes diferenciados para los deportistas calificados de alto nivel.

- El Proyecto de Ley N° 5252/2022-CR presentado por el congresista **Luis Alberto Kamiche Morante,** miembro del Grupo Parlamentario Cambio Democrático- Juntos por el Perú, que propone incorporar el beneficio del pase libre para las personas con discapacidad.

- El Proyecto de Ley N° 5985/2023-CR, presentado por el congresista **Isaac Mita Alanoca**, integrante del Grupo Parlamentario Perú libre, que propone modificación

del numeral 4 del artículo 20° de la Ley N° 29973, Ley general de la persona con discapacidad, para permitir que toda persona con discapacidad moderada acceda al pase libre del servicio de transporte publico terrestre de pasajeros.

Después del análisis y debate correspondientes, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su Duodécima Sesión Ordinaria celebrada el 11 de marzo de 2024, con la dispensa de sanción del Acta, aprobó por UNANIMIDAD de los congresistas presentes en el momento de la votación, el dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 3120/2022-CR, 3882/2022-CR, 3959/2022-CR, 4842/2022-CR, 5252/2022-CR y 5985/2023-CR, que proponen la ampliación de beneficiarios de pases libres y pasajes diferenciados, con el texto sustitutorio que se transcribe al final del presente documento.

Votaron a favor del dictamen los congresistas Eduardo Salhuana Cavides, Oscar Zea Choquechambi, Enrique Wong Pujada, Héctor Acuña Peralta, Carlos Alva Rojas, Luis Ángel Aragón Carreño, José Arriola Tueros, Guido Bellido Ugarte, Alex Flores Ramírez, Jeny López Morales, Edwin Martínez Talavera, Vivian Olivos Martínez, Wilson Rusbel Quispe Mamani, Roberto Sánchez Palomino, Cheryl Trigoso Reátegui y Jorge Zeballos Aponte.

I SITUACIÓN PROCESAL

1.1. Antecedentes

1.1.1. El Proyecto de Ley N° 3120/2022-CR presentado con fecha 21/09/2022, por la congresista **Jhakeline Katy Ugarte Mamani,** del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, ejerciendo el derecho que confieren los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú, así como el numeral 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República. Decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones con fecha 23/09/2022, como única comisión. La iniciativa legislativa cumple con los requisitos generales y específicos establecidos en el artículo 75° del Reglamento del Congreso de la República.

1.1.2. El Proyecto de Ley N° 3882/2022-CR, presentado con fecha 29/12/2022, por el congresista **Germán Adolfo Tacuri Valdivia,** del Grupo Bloque Parlamentario de Concertación Nacional, ejerciendo el derecho que confieren los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú, así como el numeral 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República. Decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones con fecha 05/01/2023, como única comisión. La iniciativa legislativa cumple con los requisitos generales y específicos establecidos en el artículo 75° del Reglamento del Congreso de la República.

1.1.3. El Proyecto de Ley N° 3959/2022-CR, presentado con fecha 11/01/2023, por el congresista **Ilich Fredy López Ureña,** del Grupo Parlamentario de Acción Popular, ejerciendo el derecho que confieren los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú, así como el numeral 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República. Decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones con fecha 12/01/2023, como única comisión. La iniciativa legislativa cumple con los requisitos generales y específicos establecidos en el artículo 75° del Reglamento del Congreso de la República.

1.1.4. El Proyecto de Ley N° 4842/2022-CR presentado con fecha 02/05/2023, por el congresista **Paul Silvio Gutiérrez Ticona**, del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, ejerciendo el derecho que confieren los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú, así como el numeral 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República. Decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones con fecha 03/05/2023, como única comisión. La iniciativa legislativa cumple con los requisitos generales y específicos establecidos en el artículo 75° del Reglamento del Congreso de la República.

1.1.5. El Proyecto de Ley N° 5252/2022-CR, presentado con fecha 26/05/2023 por el congresista **Luis Alberto Kamiche Morante,** miembro del Grupo Parlamentario Cambio Democrático- Juntos por el Perú, ejerciendo el derecho que confieren los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú, así como el numeral 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República. Decretado a la Comisión de Inclusión Social y Personas con Discapacidad, como segunda comisión, y decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones con fecha 06/06/2023, como primera comisión. La iniciativa legislativa cumple con los requisitos generales y específicos establecidos en el artículo 75° del Reglamento del Congreso de la República.

1.1.6. El Proyecto de Ley N° 5985/2023-CR, presentado con fecha 22/09/2023 por el congresista **Isaac Mita Alanoca**, integrante del Grupo Parlamentario Perú libre, ejerciendo el derecho que confieren los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú, así como el numeral 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República. Decretado a la Comisión de Inclusión Social y personas con Discapacidad, como primera comisión; y decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones con fecha 25/09/2023, como segunda comisión. La iniciativa legislativa cumple con los requisitos generales y específicos establecidos en el artículo 75° del Reglamento del Congreso de la República.

1.2. Opiniones solicitadas

A continuación, se presenta el cuadro que resume las solicitudes de opinión e información que la Comisión de Transportes y Comunicaciones ha remitido a las siguientes instituciones:

REMISIÓN DE SOLICITUDES DE OPINIÓN E INFORMACIÓN:

PROYECTO	FECHA	INSTITUCIÓN
3120/2022-CR	01/11/2022	• Oficio 0300 al Ministerio de Transportes y Comunicaciones • Oficio 0301 al Ministerio de Economía y Finanzas- MEF • Oficio 0302 al Ministerio de Educación - MINEDU • Oficio 0303 a la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria- SUNEDU • Oficio 0344 a la Superintendente de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías- SUTRAN • Oficio 0345 Consejo Directivo del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual- INDECOPI • Oficio 0346 a la Defensoría del Pueblo- DP • Oficio 0347 al Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables- MIMP
	29/12/2022	• Oficio 0357 a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao- ATU • Oficio 0574 al Ministerio de Transportes y Comunicaciones- MTC • Oficio 0575 al Ministerio de Economía y Finanzas- MEF Oficio 0576 al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual- INDECOPI • Oficio 0595 a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao- ATU • Oficio 0602 a la Superintendente de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías- SUTRAN
4842/2022-CR	10/05/2023	• Oficio-1800-2022-2023-CTC-CR, AL Ministerio de Transportes y Comunicaciones -MTC • Oficio-1801-2022-2023-CTC-CR, al Ministerio de Economía y Finanzas- MEF • Oficio-1802-2022-2023-CTC-CR, al Ministerio del Interior – MININTER • Oficio-1803-2022-2023-CTC-CR, al Ministerio de Educación- MINEDU • Oficio-1804-2022-2023-CTC-CR, a la Municipalidad Metropolitana de Lima - MML
3882/2022-CR	10/01/2023	• Oficio 0936, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones- MTC • Oficio 0937, al Ministerio del Interior- MININTER • Oficio 0938, al Ministerio de Defensa- MINDEF

	01/08/2023	• Oficio-1373-2022-2023-CTC-CR, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones-MTC • Oficio-1378-2022-2023-CTC-CR, al Ministerio de Defensa- MINDEF • Oficio-1379-2022-2023-CTC-CR, al Ministerio del Interior- MININTER
3959/2022-CR	06/03/2023	• Oficio-PO-1088-2022-2023-CTC-CR, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. • Oficio-PO-1089-2022-2023-CTC-CR, al Ministerio del Interior- MININTER • Oficio-PO-1090-2022-2023-CTC-CR, a la Superintendente Nacional de Educación Superior Universitaria- SUNEDU
	01/08/2023	• Oficio-1373-2022-2023-CTC-CR-MTC, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. • Oficio-1379-2022-2023-CTC-CR, al Ministerio del Interior- MININTER
5252/2022-CR	09/06/2023	• Oficio-2207-2022-2023-CTC-CR-MTC, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. • Oficio-2209-2022-2023-CTC-CR-Midis, al Ministerio de Inclusión y Desarrollo Social • Oficio-2210-2022-2023-CTC-CR-Conadis, al Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad • Oficio-2211-2022-2023-CTC-CR-ATU, a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao-09-06-2023[R] • Oficio-2212-2022-2023-CTC-CR-MML, a la Municipalidad Metropolitana de Lima • Oficio-2213-2022-2023-CTC-CR-Sutran, Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías
5985/2023-CR	11/10/2023	• Oficio 0172-2023-2024, a la Presidencia del Consejo de Ministros- MTC • Oficio 0173-2023-2024, al Ministerio de Economía y Finanzas - MEF • Oficio 0174-2023-2024, al Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad- CONADIS • Oficio 0175-2023-2024, a la Defensoría del Pueblo- DP • Oficio 0176-2023-2024, a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao- ATU

1.3 Respuestas a solicitud de opinión e información:

1.3.1 Opinión sobre Proyecto de Ley N° 03120/2022-CR presentado por la congresista **Jhakeline Katy Ugarte Mamani,** del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, que propone la modificación diversos artículos de la Ley N° 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros; para otorgar a las personas adultas mayores de 65 años a más, el derecho a una tarifa diferenciada en el servicio de transporte urbano e interurbano a nivel nacional.

- **Ministerio de Educación- MINEDU**: Se pronuncia mediante Oficio 708-2022 del MINEDU, de fecha 24/11/2022, que concluye que, no le corresponde al Ministerio de Educación evaluar la viabilidad del Proyecto de Ley Nº 3120/2022-CR, dado que no es competencia de este Ministerio pronunciarse por la inclusión de personas adultas mayores en los alcances de la Ley N° 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros.

- **Defensoría del Pueblo- DP:** Expresa opinión con Oficio N° 774-2022-DP/PAD, de fecha 23/11/2022, señalando a la Convención Interamericana sobre la protección de los derechos humanos de las personas mayores, vigente en nuestro país desde el 31 de marzo del 2021, donde establece en su artículo 26, inciso f) que los Estados parte adoptarán de forma progresiva medidas pertinentes para asegurar el acceso de la persona mayor a, entre otros, el transporte, incluyendo como una de dichas medidas. Textualmente dice: *"f) Propiciar el acceso a tarifas preferenciales o gratuitas de los servicios de transporte público o de uso público a la persona mayor"*. Del otorgamiento de este beneficio económico de impacto social de la tarifa diferenciada en favor del pasajero adulto-mayor, se debe actualizar el costo respectivo y lo que significaría el posible incremento del pasaje adulto o normal en aras de compensar a los servidores del transporte de pasajeros, o si por el contrario, el Estado peruano asumirá la carga, en cuyo caso se deberían establecer medios que permitan determinar la dimensión económica que ello implica, los métodos en que el Estado cumplirá con el beneficio y, no olvidarse, de los mecanismos efectivos de control que permitan asegurar el cumplimiento ético y escrupuloso de estos beneficios aprobados y los que podrían aprobarse a raíz de esta iniciativa legislativa.

- **Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria- SUNEDU**: Opina mediante el Oficio N° 01262-2022-SUNEDU-02, del que se desprende que, las disposiciones del Proyecto de Ley no se encuentran relacionadas con las competencias asignadas a esta Superintendencia. Sin perjuicio de ello, según Ley

N° 30490, Ley de la Persona Adulta Mayor, se recomienda se solicite opinión en el marco de sus competencias al Ministerio de la Mujer y Población Vulnerables, sector que ejerce la rectoría sobre la promoción y protección de los derechos de las personas adulta mayor.

- **Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables- MIMP**: Remitió Oficio N° D002497-2022-MIMP-SG, de fecha 23/11/2022, para hacer llegar su opinión conforme advierte el Viceministerio de Poblaciones Vulnerables a través del Informe N° D000073-2022-MIMP-DPAM-LZS de la Dirección de Personas Adultas Mayores. Dice: "*De la revisión del Proyecto de Ley, se observa que el artículo 3 dispone modificar los artículos 1, 3, 4 y 5 de la Ley N° 26271, Ley que norma el derecho a pases libres de pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros, en los siguientes términos*:"

  Continuando las opiniones, se resume las conclusiones de opinión del MIMP, se señala que la presente propuesta legislativa, al regular el acceso a un descuento sobre el pasaje cobrado por las empresas de transporte urbano e interurbano en beneficio de la persona adulta mayor, se considera una medida dirigida a fortalecer su seguridad económica. Asimismo, recomienda que el Proyecto de Ley, por la materia tratada, debe ser revisado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Concluye considerando viable con observaciones el acotado Proyecto N° 03120/2022-CR.

- **Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao- ATU:** Remita su opinión mediante Oficio N° D-0184-2023-ATU/GG adjuntando hasta 04 informes numeradas como sigue: Informe N° D-000522- 2022-ATU/DIR-SR, Informe N° D-000040-2023-ATU/DIR-SR, Informe Nº D-000537-2022- ATU/DO-SSTF y el Informe N° D-000092 -2023-ATU/DO-SSTR; los mismos elaborados por la Subdirección de Regulación de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo, la Subdirección de Servicios de Transporte Ferroviario y la Subdirección de Servicios de Transporte Regular de la Dirección de Operaciones.
  Coincidentemente, de estos informes, se puede resumir la siguiente opinión institucional de la ATU:

  a) Se advierte que, el Proyecto de Ley en cuestión, generaría impactos negativos en la operación de los servicios de transporte sobre los cuales la ATU ejerce competencia plenamente vigente. Asunto que no se ha considerado en la exposición de motivos ni en la fórmula legal del referido Proyecto de Ley.

b) Es más, se observa la ausencia del análisis respecto de este impacto económico negativo que tendría la medida propuesta sobre los operadores del servicio público de transporte terrestre de personas, lo que incluye tanto a los servicios concesionados y como a los servicios autorizados.

c) Estas afectaciones al servicio de transporte terrestre de personas, como consecuencia de la aprobación de esta iniciativa legislativa, se sumaría a las afectaciones recientes por el incremento de los precios de los combustibles.

d) Según análisis de la Subdirección de Servicios de Transporte Ferroviario- SSTF, en el caso de la Línea 1 del Metro de Lima, que atiende a 11 distritos de Lima Metropolitana y cuenta con 26 estaciones, el mencionado servicio es remunerado por una "tarifa social" que se encuentra exonerada del IGV, la misma que, asciende a S/ 1.50 por adulto; por lo que, el descuento propuesto en el Proyecto de Ley sería de S/. 0.45.

   Al respecto, es importante precisar que, la Línea 1 del Metro de Lima es una Asociación Público Privada, bajo la modalidad de concesión cofinanciada, lo que significa que existe un aporte del Concedente para la retribución al Concesionario por la prestación del servicio de transporte ferroviario y el mantenimiento de la infraestructura; el cual es denominado Pago por Kilómetro Tren Recorrido (PKT). En la actualidad, para dicho pago se hace uso de lo recaudado por concepto de la tarifa que se cobra a los usuarios por el uso del servicio de transporte, lo cual representa el 99.4% de los ingresos aproximadamente.

   Entonces, dice el referido análisis técnico de la SSTF, la implementación de una tarifa menor a la actual para la persona adulta mayor de 65 años a más, causaría una ***"disminución de lo recaudado por concepto de la tarifa, lo que conllevará en el incremento del Cofinanciamiento asumido por el Concedente, así como en el subsidio por viaje. Estando a la fecha el cofinanciamiento en 61%, lo que equivale anualmente a S/ 286'531,693.10 y el subsidio promedio por viaje en S/ 2.22."***

e) Finalmente, la ATU recuerda que el modelo actual económico está basado en la economía social de mercado, razón por la cual, ningún organismo ni poder del Estado puede fijar precios de un servicio. Pero que, la iniciativa legislativa propone el cobro de un precio especial a los beneficiarios, el mismo que los transportistas podrán incluir dentro de sus costos y trasladarlo al precio del

pasaje general, afectando directamente al usuario mayoritario y masivo que le da sostenibilidad al sistema de transportes urbano en general.

- **Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual- INDECOPI:**
  Se atiende el pedido de opinión e información mediante el Oficio N° 000075-2023-GEG/INDECOPI, adjuntando el Informe N° 000020-2023-DPC/INDECOPI de la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor.

  El INDECOPI concluye que no es la entidad competente para pronunciarse sobre su viabilidad, correspondiendo al Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables- MIMP y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones- MTC, en el marco de sus competencias, evaluar, opinar y determinar que la propuesta normativa genera, efectivamente, un impacto positivo en este sector de la población.

  Pero, en los párrafos de su documento menciona aspectos importantes como: (a) Que, esta población beneficiaria del Proyecto de Ley N° 03120/2022-CR, pueden tener la necesidad de movilizarse en otros horarios, sugiriendo no poner restricciones en el horario. (b) Respecto a establecer que el monto del pasaje diferenciado para las personas adultas mayores no exceda el 30% del valor del pasaje del Metro de Lima, sugiere evaluar las tarifas que se cobran en el transporte urbano e interurbano de pasajeros por parte de las empresas con rutas autorizadas, considerando que en el Metro de Lima las tarifas son subsidiadas y ponerlas como referencia puede afectar a las empresas de transporte que no tienen estos subsidios estatales.

  No obstante, dice INDECOPI, es oportuno considerar que toda acción orientada a promover la autonomía y autorrealización de la persona adulta mayor en la sociedad, debe tener en cuenta el cuidado de su integridad y seguridad.

- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones- MTC:** Expresa su opinión mediante el Oficio N° 184-2023-MTC/01, adjuntando el Informe N°0201-2023-MTC/18 de la Dirección General de Políticas y Regulaciones en Transporte Multimodal. El MTC considera que el Proyecto de Ley N°03120/2022-CR tiene observaciones en asuntos esenciales, como:

  a) De aprobarse la inclusión a la población de adultos mayores en el universo de beneficiarios que accede a la tarifa diferenciada en el trasporte terrestre público, se prevé un inminente impacto negativo y directo en el equilibrio económico ahora existente del Sistema de Corredores Complementarios de Alta Capacidad- COSAC de Lima Metropolitana. De aprobarse esta iniciativa,

habría ingresos sin percibirse, los que serían asumidos por el resto de usuarios que pagan la tarifa general.

b) Coincide con otras opiniones y observaciones al respecto del Proyecto de Ley N° 03120/2022-CR, El MTC también señala que en la exposición de motivos no se pudo sustentarse con el análisis de impactos económicos de la medida sobre operadores del servicio de transporte terrestre, que trabajan a través de concesiones o de autorizaciones; por lo que, no es recomendable incorporar al referido beneficio a este sector de población de adultos mayores.

1.3.2. Opiniones sobre el Proyecto de Ley N° 03882/2022-CR, presentado por el congresista **Germán Adolfo Tacuri Valdivia,** integrante del Grupo Bloque Parlamentario de Concertación Nacional, que propone modificar los artículos 1° y 2° de la Ley n° 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano, a favor del personal de las fuerzas armadas.

- **Ministerio del Interior- MINITER**: Respuesta de opinión que se remitió con Oficio N° 000811-2023/IN/SG, adjuntando el Informe N°000380-2023/IN/OGAJ, de la Oficina General de Asesoría Jurídica. En resumen, señala que tanto el Ministerio del Interior como la Policía Nacional del Perú y la Intendencia Nacional de Bomberos del Perú- INBP; no poseen entre sus competencias las materias contenidas en esta propuesta legislativa en estudio, pudiendo corresponder dicha atribución a otros sectores responsables de la emisión de las normas reglamentarias sobre la materia que se pretende legislar, como lo es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, inclusive solicitar opinión al Ministerio de Defensa, tratándose de los miembros de las fuerzas armadas.

- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones- MTC**. Opinión expresada mediante Oficio No.183-2023-MTC/01, adjuntado el Informe N°0148-2023-MTV/18 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal. Al inicio establece antecedentes que permite deja claro que los mencionados pasajes diferenciados son beneficios que vienen desde los años de 1960, y luego de cambios normativos, a la actualidad se sustenta en la Ley No. 26271, que establece beneficio de pase libre y pasajes diferenciados (emitida en el año 1994). Posteriormente, la Ley N°27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (vigente desde el año 1999) ratifica la vigencia de este beneficio, constituyéndose como derecho adquirido de:
  - Estudiantes escolares
  - Estudiantes universitarios
  - Miembros de la Policía Nacional del Perú- PNP

- Miembros de las Compañías de Bomberos del Perú
- Personas con discapacidad severa.

Asimismo, el MTC indica los artículos 2° y 103 de la Constitución Política del Perú, que garantiza la igualdad de las personas ante la ley, *"siendo las leyes especiales por razón de la naturaleza de las cosas, pero no por razón de las diferencias de las personas"*. En ese sentido, las entidades de la administración Pública están sujetas a la aplicación del principio de la igualdad en la elaboración de las disposiciones normativas correspondientes. Motivo por el cual, afirma el MTC, no es factible realizar diferencias en situaciones idénticas.

Además, señala que la economía del país se rige por una economía social de mercado, por lo que la iniciativa privada es plenamente libre para la prestación de servicios de transporte. Es más, una medida de pasajes libres o diferenciados, que implica una obligación de los empresarios transportistas de dejar de percibir determinados ingresos, debe ser abordado por normas de rango constitucional con la debida evaluación y sustento técnico ante los afectados, efectuándose un test de proporcionalidad que prevé que una medida satisfaga sus objetivos en tanto interfiera lo menos posible con los derechos fundamentales de las personas.

1.3.3. Opiniones sobre el Proyecto de Ley N° 03959/2022-CR, presentado por el congresista **Ilich Fredy López Ureña,** del Grupo Parlamentario de Acción Popular, que propone brindar el beneficio de pasaje gratuito para las juntas vecinales de seguridad ciudadana.

- **Superintendencia Nacional de Educación Universitaria- SUNEDU**: Esta institución se pronunció mediante el Oficio N°0040-2023-SUNEDU-02. Señala que los articulados del Proyecto de Ley N°3959/2022-CR, no se encuentran relacionadas con las competencias asignadas a esta Superintendencia; ya que tiene por objeto incorporar en los alcances de la Ley N° 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados, a los integrantes de las Juntas Vecinales de Seguridad Ciudadana promovidas por la Policía Nacional del Perú.

  Al respecto, menciona la SUNEDU, se debe tener en cuenta que el artículo 3-A de la Ley N°27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana establece que el Ministerio del Interior- MINITER es el ente rector del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana; dejando planteado este sector ministerial debe opinar sobre los detalles de esta iniciativa legislativa.

- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones- MTC:** Remite Oficio 176-2023-MTC/01, adjuntando el Informe N°0158-2023-TC/18 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal. Además de reiterar sustentos normativos y principistas expuestos en ante solicitudes de opinión de proyectos de leyes similares, el MTC señala que el citado proyecto normativo debe presentar necesariamente la evaluación del impacto que tendría respecto al servicio público de transporte regular, en todas sus modalidades, sobre el cual la ATU ejerce su competencia.

  Seguidamente transcribe opinión de la ATU que concluye observando el objeto de brindar el beneficio del pasaje gratuito a los integrantes de las Juntas Vecinales de seguridad Ciudadana promovidas por la Policía nacional del Perú, señalando que sucedería un impacto directo en el equilibrio económico del Sistema de Corredores Complementarios, generándose ingresos sin poder percibirse, que a la larga serán asumidos por el resto de usuarios que pagan la tarifa general o normal, exigiendo con justificadas razones el incremento del tarifario respectivo.

  A continuación, igualmente, se transcribe la opinión de la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC, teniendo en cuenta las opiniones vertidas, concluye en calificar con observaciones al Proyecto de Ley N°3959/2022-CR que propone brindar el beneficio de pasaje gratuito a integrantes de las Juntas Vecinales.

- **Ministerio de Interior- MININTER:** Expresa su opinión mediante Oficio N° 002737-2023/IN/SG, adjuntado el Informe N°001421-2023/IN/OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica. Al respecto, recuerda el MININTER que mediante la Ley N°29701 se establecen beneficios a favor de los integrantes de las juntas vecinales de seguridad ciudadana a fin de fortalecer su participación en esta materia:
  - Beneficios a las juntas vecinales de seguridad ciudadana mediante la capacitación y entrenamiento sobre seguridad ciudadana;
  - Suscripción de convenios internacionales para intercambiar misiones técnicas a fin de realizar visitas de trabajo, cursos y pasantías en otros países firmantes.
  - De igual forma, se establece que los gobiernos regionales y gobiernos locales, brinden asesoría y asistencia jurídica gratuita a los integrantes de las juntas vecinales, también pueden convenir este apoyo con los colegios de abogados de su localidad.
  - Finalmente, la referida Ley N°29701, señala que el Seguro Integral de Salud (SIS) da atención asistencial a los miembros de las juntas vecinales que estén previamente acreditados por la Policía Nacional del Perú y constituidas conforme a la Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.

El MININTER concluye que es viable el Proyecto de Ley N°3959/2022-CR, que busca brindar el beneficio de pasaje gratuito para las Juntas Vecinales de Seguridad Ciudadana. Sin perjuicio de ello, sugiere que se deben hacer cumplir los beneficios establecidos en la Ley y para ello ejercer las funciones de fiscalización y control a las instituciones responsables de atender a estas Juntas Vecinales. Finaliza, el MININTER mencionando que no son de su competencia pronunciarse sobre propuestas legislativas que incluyan beneficios que impactan en otros sectores, advierte que la iniciativa legislativa se encuentra dentro del ámbito de competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones- MTC.

1.3.4. Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 04842/2022-CR presentado por el congresista **Paul Silvio Gutiérrez Ticona**, miembro del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, que propone incorporar los pases libres y pasajes diferenciados para los deportistas calificados de alto nivel.

- **El Ministerio de Transportes y Comunicaciones- MTC:** Se pronuncia con el Oficio N°1887-2023-MTC/04, que incluye el Informe N°0432-MTC/18 de su Dirección General de Políticas y Regulaciones en Transporte Multimodal. En este caso, el MTC reitera los mismos argumentos señalados en opiniones de anteriores proyectos de ley similar y contenida en el presente dictamen, considerando que todas estas iniciativas legislativas buscan incrementar o extender los beneficios del pasaje libre o pasajes diferenciados en el servicio de transporte terrestre público urbano e interurbano.

  Traslada opinión de Subdirección del Sistema de Transporte Ferroviario– STF: "*El Proyecto de Ley N°4842/2022-CR tendría impacto negativo en la recaudación de Línea 1 y Línea 2 del Metro (Lima y Callao), y traería como consecuencia, un incremento en desembolsos del Estado para cubrir pagos a ser financiados con ingresos tarifarios de Línea 1 y Línea 2. En consecuencia, desde el punto de vista económico, no resultaría recomendable ampliar el beneficio de pase libre a dicho grupo poblacional*".

  Igualmente, traslada opinión de Subdirección de Servicios de Transporte Regular-STR: "... *incluir al personal Deportistas Calificados de Alto Nivel como parte de los beneficiarios del pase libre (gratuito) cobrado por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros (Ley N°26271), conforme a lo propuesto en el Proyecto de Ley N°4842/2022-CR, permitiría el acceso libre a Sistema COSAC I, lo cual impactaría directamente en el Pasaje Equivalente al Usuario - PEU (ingreso) del Sistema reduciendo los ingresos, pudiendo generar un desequilibrio económico que traería consigo una afectación a la autosostenibilidad del mismo,* (que finalmente)*... serían asumidos por los usuarios que pagan la tarifa general*"

Cabe destacar y presentar la información remitida por el Operador de Recaudo Electrónico Provisional de los Corredores Complementarios, a través del *software SAP Business Objects*, que se debe tener en cuenta para el respectivo análisis técnico del presente Proyecto de Ley y proyectos similares. Se tiene, a partir de la muestra anual 2022 que, el Precio Equivalente al Usuario- PEU de los Corredores Complementarios.

Conforme se observa en esta tabla siguiente, la Subdirección de Servicios de Transporte Regular- STR muestra que los ingresos por las tarifas generales del Sistema de Corredores Complementarios representan un mayor porcentaje de participación en función al total de validaciones realizadas; por consiguiente, los usuarios que pagan la tarifa general son quienes sostienen el referido equilibrio económico de los Corredores Complementarios.

TABLA: SISTEMA DE CORREDORES COMPLEMENTARIOS DE LM y C.

MUESTRA ANUAL 2022	CANTIDAD DE PERSONAS EN EL AÑO 2022 (CONFORME A VALIDACIONES)						
	TARIFA GENERAL	PORCEN SOBRE EL TOTAL	TARIFA DIFERECIADA A UNIVERSIT. ESCOLARES y OTROS	PORCENT SOBRE EL TOTAL	PASE LIBRE	PORCENT SOBRE EL TOTAL	TOTAL
PROMEDIO DE PASAJEROS DÍA	211,414	89%	21,122	9%	4,896	2%	**237,433**
PROMEDIO DE PASAJEROS MES	6'274,175	89%	612,822	9%	147,440	2%	**7'034,437**
PROMEDIO DE PASAJEROS AÑO	65'533,175	84%	9'396,990	12%	3'287,003	4%	**76'197,169**
TOTAL	**72'018,765**	**84%**	**10'030,935**	**12%**	**3'419,339**	**4%**	**858'469,039**

Fuente: Liquidación y Recaudo de los Corredores Complementarios – SSTR/MTC

- **El Ministerio del Interior- MININTER**: Remite respuesta a solicitud de opinión mediante el Oficio N° D002171-2023-IN-SG, que incluye el Informe N° D000464-2023-IN-OGAJ de su Oficina General de Asesoría Jurídica. Advierte que, el Ministerio del Interior como la Policía Nacional del Perú, no poseen entre sus competencias las materias contenidas en la iniciativa legislativa que propone incorporar los pases libres y pasajes diferenciados para los deportistas calificados de alto nivel; pudiendo corresponder dicha atribución a los sectores involucrados en la emisión de estas normas, como lo es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

1.3.5. Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 05252/2022-CR, presentado con fecha 26/05/2023 por el congresista **Luis Alberto Kamiche Morante,** miembro del Grupo

Parlamentario Cambio Democrático- Juntos por el Perú, que propone incorporar el beneficio del pase libre para las personas con discapacidad. Decretado a la Comisión de Inclusión Social y personas con Discapacidad, como segunda comisión, y decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, como primera comisión.

- No se tienen respuesta a solicitudes de opinión.

1.3.6. Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 05985/2023-CR, presentado por el congresista **Isaac Mita Alanoca**, integrante del Grupo Parlamentario Perú libre, que propone modificación del numeral 4 del artículo 20° de la Ley N° 29973, Ley general de la persona con discapacidad, para permitir que toda persona con discapacidad moderada acceda al pase libre del servicio de transporte publico terrestre de pasajeros. Se derivó a la Comisión de Inclusión Social y Personas con Discapacidad, como primera comisión; y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, como segunda comisión.

- **De la Presidencia del Consejo de Ministros- PCM:** Respuesta mediante el Oficio N°D002917-2023-PCM-SG, anexado el documento Informe N° D001461-2023-PCM-OGAJ. Dice, verificado y analizado el Proyecto de Ley Nº 5985/2023- CR, su contenido no se encuentra relacionado con las funciones de la Presidencia del Consejo de Ministros.

  Por otro lado, menciona que el Proyecto de Ley Nº 5985/2023-CR, contiene materias que se encuentran dentro del ámbito de las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables; motivo por el cual, mediante el Oficio Múltiple N° D001347-2023-PCM-SC, la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros traslada a los referidos ministerios el pedido de opinión. El mismo, Oficio Múltiple que se adjunta en el anexo del presente documento.

II CONTENIDO DE LAS PROPUESTAS LEGISLATIVAS:

En el siguiente cuadro siguiente se resume el contenido de los Proyectos de Leyes expresados principalmente en el objeto de la propuesta, son como sigue:

RESUMEN DEL CONTENIDO DE LAS PROYECTOS DE LEYES

Número/Autor(a)	Contenido (Objeto de Ley)	Autor (a)
Proyecto de Ley N° 3120/2022-CR	Que propone otorgar a las personas adultas mayores de 65 años a más, el derecho a una tarifa diferenciada en el servicio de transporte urbano e interurbano a nivel nacional.	Jhakeline Katy Ugarte Mamani
Proyecto de Ley N° 3882/2022-CR,	Modificar los artículos 1° y 2° de la Ley n° 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano, a favor del personal de las fuerzas armadas	Germán Adolfo Tacuri Valdivia
Proyecto de Ley N° 3959/2022-CR	Que propone brindar el beneficio de pasaje gratuito para las juntas vecinales de seguridad ciudadana.	Ilich Fredy López Ureña
Proyecto de Ley N° 4842/2022-CR	Que propone incorporar los pases libres y pasajes diferenciados para los deportistas calificados de alto nivel.	Paul Silvio Gutiérrez Ticona.
Proyecto de Ley N° 5252/2022-CR,	Que propone incorporar el beneficio del pase libre para las personas con discapacidad. Mediante modificación del numeral 4° del artículo 20° de la ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad.	Luis Alberto Kamiche Morante
Proyecto de Ley N° 5985/2023-CR,	Que propone modificación del numeral 4 del artículo 20° de la Ley N° 29973, Ley general de la persona con discapacidad, para permitir que toda persona con discapacidad moderada acceda al pase libre del servicio de transporte publico terrestre de pasajeros	Isaac Mita Alanoca

III MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N°27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N°26271- Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados en transporte urbano e interurbano.
- Ley N° 28803 - Ley de las Personas Adultas Mayores
- Ley N° 29973, Ley general de la persona con discapacidad.

IV ANÁLISIS DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

4.1 Fundamentos del proyecto de ley

4.1.1. Fundamento del Proyecto de Ley N° 03120/2022-CR presentado por el congresista **Jhakeline Katy Ugarte Mamani,** del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, que propone la modificación diversos artículos de la Ley N° 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros; para otorgar a las personas adultas mayores de 65 años a más, el derecho a una tarifa diferenciada en el servicio de transporte urbano e interurbano a nivel nacional.

- El objetivo es modificar diversos artículos de la Ley N°26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros, a fin de extender su alcance a los adultos mayores. Su finalidad es beneficiar a este sector poblacional dada su condición de segmento más golpeado durante la pandemia del COVID-19, además de afrontar el alto costo de vida y la ausencia de una pensión.
- Señala hasta 03 condiciones en su propuesta legislativa: (a) Adulto mayor de 65 años a más; (b) Beneficio con un descuento no mayor del 30% del valor del pasaje, y lo restringe estrictamente al Metro de Lima; y (c) En días y horario de lunes a viernes entre las 6.00 am a las 17.00 pm; y en los días sábados, domingos y feriados las 24 horas del día.
- La propuesta normativa está enfocada en el grupo vulnerable mayor de 65 años, beneficiarios del Programa Pensión 65 que atiende a 569,599 personas, beneficiarios también serían los del Sistema Nacional de Pensiones- SNP, que son un aproximado de 576,000 jubilados, igualmente los del Sistema Privado de Pensiones- SPP que cuentan con 178,629 pensionistas (data a febrero de 2020), y también serían beneficiarios las personas de otros regímenes de jubilación que conglomera aproximadamente a 44,000 pensionistas.
- Precisándose el número aproximado de beneficiarios, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática, a la actualidad existirían 1.2 millones de personas mayores de 65 años que no perciben ningún tipo de pensión. Por toda esta información se puede inferir que, entre pensionados o no pensionados, la presente propuesta beneficiaría a un aproximado de 2´267,228 adultos mayores; con viajes esporádicos en el transporte urbano e interurbano.

4.1.2 Fundamento del Proyecto de Ley N° 03882/2022-CR, presentado por el congresista **Germán Adolfo Tacuri Valdivia,** integrante del Grupo Bloque Parlamentario de Concertación Nacional, que propone modificar los artículos 1° y 2° de la Ley 26271,

Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano, a favor del personal de las fuerzas armadas.

- La presente ley tiene por objeto modificar la Ley N°26271- Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados en transporte urbano e interurbano, a favor del personal en general (sin distinción) de las Fuerzas Armadas del Perú. La finalidad es favorecer a los miembros de las Fuerzas Armadas en situación o en plena actividad, con la facilitación del beneficio del pasaje libre y/o pasaje diferenciado (sin especificar mayores detalles).
- El texto de la propuesta legislativa señala que, a la actualidad, habrían un aproximado del personal total de las Fuerzas Armadas de 121,000 miembros activos, según datos del Instituto Nacional de Estadística e Informática- INEI. Asimismo, resalta que, dentro de este sector de miembros de las Fuerzas Armadas se encuentran principalmente jóvenes, en su mayoría, de escasos recursos económicos que prestan el servicio militar voluntario, percibiendo una propina solamente equivalente a S/. 250.00 nuevos soles mensuales.

4.1.3. Fundamento del Proyecto de Ley N° 03959/2022-CR, presentado por el congresista **Ilich Fredy López Ureña,** del Grupo Parlamentario de Acción Popular, que propone brindar el beneficio de pasaje gratuito para las juntas vecinales de seguridad ciudadana.

- La propuesta de ley tiene por objeto brindar el beneficio de pasaje gratuito o pasaje libre (sin especificar) a los integrantes de las Juntas Vecinales de Seguridad Ciudadana promovidas por la Policía Nacional del Perú, de acuerdo con la Ley N°27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana. En su siguiente artículo, señala que los pases libres son aplicables a los miembros integrantes de las Juntas Vecinales de Seguridad Ciudadana. Indicando expresamente que tales beneficiarios tendrán el pasaje totalmente libre.
- También contiene, esta iniciativa legislativa, que el pase libre y/o diferenciado se hará efectivo previa presentación de la identificación institucional en la unidad de transporte corresponde
- Señala información sobre la criminalidad en el Perú. Para referirse luego a las Juntas Vecinales Comunales, como parte integrante del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana- SINASEC, creada por Ley N°27933, publicada el 11 de febrero del 2003, con la finalidad de mejorar la comunicación del Estado con la ciudadanía y promover su participación para garantizar la paz. El SINASEC se compone por tener un Consejo Nacional de Seguridad Ciudadana (CONASEC) es el encargado del correcto funcionamiento del referido sistema.

- Mediante esta indicada Ley, se le brinda un marco normativo a las Juntas vecinales que son agrupaciones sociales que fomentan la participación vecinal. Como se señaló, estas forman parte el Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana (SINASEC) conformando la acción integrada que desarrolla el Estado, conjuntamente con los ciudadanos para poder llevar una convivencia pacífica, así como de prevenir los delitos.
- En ese sentido, se señalan determinados incentivos a los miembros de las Juntas Vecinales de Seguridad Ciudadana, como el otorgamiento de beneficios en educación para que puedan acceder a becas de estudio; al que debe sumarse las facilidades para el transporte; indica la propuesta normativa. De manera que puedan tener mayor facilidad para desempeñar un cargo que en la actualidad no es remunerado, toda vez que se desempeña con la convicción de apaciguar los índices de violencia y criminalidad que se viven en el día a día.

4.1.4. Fundamento del Proyecto de Ley N° 04842/2022-CR, presentado por el congresista **Paul Silvio Gutiérrez Ticona**, miembro del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, que propone incorporar los pases libres y pasajes diferenciados para los deportistas calificados de alto nivel.

- Esta propuesta legislativa tiene por objeto reconocer los pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros aplicables (dice textualmente en su fórmula legal): "*... al personal de Deportistas Calificados y Calificados de Alto Nivel acreditados por el Instituto Peruano del Deporte. No se encuentran comprendidos el personal de Sanidad ni especialistas de la Policía Nacional.*" Se interpreta que, la finalidad es reconocer el esfuerzo deportivo y espíritu competitivo de nuestros deportistas calificados de alto nivel,que estén en actividad o en etapa de retiro; además de buscar involucrar y motivar a nuestra sociedad en general a la práctica del deporte de competencia.
- En exposición de motivos se señala que, es fundamental considerar la dedicación y necesidades de los deportistas de alto rendimiento en la legislación, teniendo en cuenta sus esfuerzos para alcanzar la profesionalización, la participación en competencias internacionales y otros. Para tales fines el Perú debe contar con la orientación de organismos internacionales, como la UNESCO que puede servirle como una herramienta valiosa para promover políticas adecuadas en el ámbito del deporte y la educación física.
- Se destaca el Decreto Supremo 003-2017-MINEDU, que aprobó la Política Nacional del Deporte en Perú, es una iniciativa y normatividad del Estado peruano que busca promover la masificación y divulgación de la actividad deportiva, así como mejorar el desempeño deportivo y la calidad de vida de la sociedad, asignando al Ministerio

de Educación, a través del Instituto Peruano del Deporte, la responsabilidad de implementar y ejecutar esta política a nivel nacional.

- Actualmente la Ley N°27674, Ley que estable el acceso de Deportistas de Alto Nivel a la Administración Pública, brinda espacios de reconocimiento como la posibilidad de acceder a plazas vacantes en la administración pública, centros educativos y universidades para los deportistas de alto nivel que se encuentren en vigencia o en competencia. Si bien esta Ley tiene una intención positiva, debido a que busca apoyar a los deportistas calificados de alto nivel para que puedan estudiar y/o trabajar; sin embargo, no toma en cuenta que los deportistas cuando están en una etapa de encumbramiento de su carrera, están más dedicados al entrenamiento con la finalidad de obtener distinciones y mayores logros para el país; por lo mismo no toman o no hace uso de estos beneficios porque limitarían o truncarían sus momentos de entrenamiento y constante preparación.
- Por otro lado, esta iniciativa señala fundamentos como que, un deportista calificado de alto nivel inicia a los 12 años en promedio y concluye a los 35 años, claro que esto varía de acuerdo a la disciplina deportiva en que se desempeña el deportista. Se retiran del deporte en una edad avanzada, y habiendo dedicado gran parte de su tiempo a priorizar disciplinados entrenamientos para lograr brillo en las competencias y actividades deportivas; por lo tanto cuando postulan a un trabajo no cuentan con la exigida experiencia laboral, que podría tener un postulante de la misma edad que dedico el tiempo a su desarrollo profesional, encontrándose así el deportista calificado en desventaja
- Este Proyecto de Ley N°04842/2022-CR, expone también la situación de los deportistas calificados cuando se encuentran en situación de retiro, años en el que ven sacrificado su vida familiar, sacrificando sus tiempos de estudios y profesionalización, trabajando arduamente por lograr preseas de oro, plata y bronce; en resumen, dejando en alto el nombre del Perú; sin embargo, terminada su vida de deportistas ven truncado su desarrollo profesional y laboral, por lo que muchos de ellos ahora se encuentran en una situación de pobreza y olvido.
- En este contexto, es que la iniciativa propone ampliar los alcances de la Ley 27674, a todo aquel deportista que alguna vez haya alcanzado la calificación de deportista de Alto Nivel, sin hacer distinción de la situación en que se encuentren, bien en actividad o bien en retiro.

4.1.5 Fundamento de Opinión del Proyecto de Ley N° 05252/2022-CR, presentado con fecha 26/05/2023 por el congresista **Luis Alberto Kamiche Morante,** miembro del Grupo Parlamentario Cambio Democrático- Juntos por el Perú, que propone incorporar el beneficio del pase libre para las personas con discapacidad, mediante modificatoria del Art. 20 de la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad.

- Efectivamente el objeto de esta propuesta es disponer el pase libre en el servicio del transporte público interurbano para todas las personas con discapacidad, siendo la finalidad facilitar el transporte público terrestre de este sector de población de personas con discapacidad.
- Para el efecto, se plantea la modificación del numeral 4°, del artículo 20° de la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad; para incorporar en el beneficio de los pases libres a la persona con discapacidad, sin distinguir entre severa o moderada, a condición de estar inscritas debidamente en el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad- CONADIS. Al respecto vale mencionar que la persona con discapacidad severa ya cuenta con este beneficio.
- Para el sustento, el proyecto de ley acude a los capítulos de garantía de derechos fundamentales de la persona, establecido en la Constitución Política del Perú:

  "*Artículo 1. La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.*

  Artículo 2. Toda persona tiene derecho:

  2. 1. Ala vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar".
- Presenta data del INEI sobre la persona con discapacidad en el Perú, aún sin señalar año ni más detalles, textualmente dice: "... *se tiene en el Perú la discapacidad motora, a quienes la poseen les dificulta moverse o caminar y/o para usar brazos o piernas, es la que más afecta, alcanzando 932 mil personas (59,2%), dificultad para ver (50,9%), para oír (33,8%), para entender o aprender (32,1%), para relacionarse con los demás (18,8%) y para hablar o comunicarse (16,6%), situación que a la actualidad se encuentra en crecimiento".*

4.1.6 Fundamento del Proyecto de Ley N° 05985/2023-CR, presentado por el congresista **Isaac Mita Alanoca**, integrante del Grupo Parlamentario Perú libre, que propone modificación del numeral 4 del artículo 20° de la Ley N° 29973, Ley general de la persona con discapacidad, para permitir que toda persona con discapacidad moderada acceda al pase libre del servicio de transporte publico terrestre de pasajeros.

- En fundamentos de la propuesta, se señala que una de las razones de esta iniciativa es que no se cumple el beneficio para personas con discapacidad severa en el servicio de transporte público terrestre de pasajeros urbanos e interurbanos, en la realidad es un derecho preferencial en blanco, es que las unidades móviles del transporte público no están habilitadas para atender y cumplir con tal beneficio. Más aun, que la gran mayoría de discapacitados severos -según su misma condición- no puede trasladarse por sí mismos, necesitan el apoyo de un tercero, otros están postrados en sillas de rueda y otros en camilla clínica o en domicilio siempre al

cuidado de un tercero, de acuerdo a su grado de desarrollo o evolución de la discapacidad física o mental.

- Con relación al total de inscripciones -desde su funcionamiento (año 2000) al 30 de abril del 2022- el CONADIS tiene registrado un total de 368,587 inscripciones. Es más, en cuanto *"...a inscripciones vigentes, es decir, excluyendo el registro de personas fallecidas, retiros voluntarios y nulidades, los registros para esa misma fecha ascendieron a 347,187 personas con discapacidad. De este grupo: 201,788 son hombres y 145,399 mujeres, representando el 58,1% y 41,9% respectivamente".*
- Por su parte, la Encuesta Nacional Especializada sobre Discapacidad- ENEDIS 2012, estimó que el 5.2% de la población nacional cuenta con alguna discapacidad; en virtud a dicha prevalencia, *"...para el año 2022 se estima que la población con discapacidad asciende a 1 millón 737 mil 86 personas a abril de 2022".* El Registro Nacional de Personas con Discapacidad- RNPCD según el Censo de 2017 *"...en nuestro país habría 3'209,261 personas con discapacidad, lo que representa el 10,3% de la población. Es decir, uno de cada 10 peruanos/as tiene discapacidad, como sigue:*
  - *El 48.3% tiene dificultades para ver,*
  - *El 15.1% dificultades para moverse o caminar*
  - *Mientras un 18,5% tiene dos o más discapacidades.*
  - *Del universo total, el 56.7% son mujeres y el 43.3% varones.*
  - *El 40.1% son personas adultas mayores y*
  - *El 14.3% niñas, niños y adolescentes".*
- La encuesta del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos- MINJUS, en el año 2019, reveló que uno de cada tres peruanos con discapacidad ha sufrido discriminación, lugares donde se han producido son principalmente, en la calle (28%), en hospital público o posta médica (16%) y sus centros laborales (público, 15% y privado 14%, respectivamente). Así estas personas con discapacidad se constituye como en 4to. más discriminado. Señala tipos de discapacidad:
  - Discapacidad física y motora
  - Discapacidad sensorial
  - Discapacidad intelectual
  - Discapacidad Mental o Psíquica
- El contenido del Proyecto de Ley N°05985/2023-CR interpreta que el legislador se limitó al beneficio de personas con discapacidad severa, porque éste requiere de una persona que constantemente le apoye y, por tanto, la acompañe durante el uso del transporte urbano e interurbano. Para no generar el doble pasaje es que se facilitó el derecho de pase libre en el transporte urbano e interurbano a la persona con discapacidad severa.

- Así queda claro que las personas con discapacidad severa se encuentran en una situación diferente de las personas con discapacidad leve o moderada; por lo que urge que el Estado peruano deberá realizar la identificación y/o creación en el registro de un nuevo subgrupo de personas con discapacidad leve o moderada. En tanto, no exista otro medio alternativo, se debe otorgar la subvención total del pasaje a este nuevo subgrupo.
- Es necesario resaltar, que los discapacitados de nivel moderado o leve, no están en las mismas condiciones económicas y sociales que las otras personas con discapacidad nula. Por ello, esta iniciativa busca compensar brindando esta posibilidad del pasaje libre en el transporte público de pasajeros, dejando en claro que sería previa acreditación de la respectiva institución o autoridad.

4.2 Análisis de las opiniones recibidas

Ante las iniciativas legislativas que proponen ampliación de beneficiarios de pases libres y/o pasajes diferenciados en el servicio de transportes terrestre urbano e interurbano, beneficiando a diversos y específicos sectores sociales, el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** reitera las mismas respuestas a solicitudes de opinión sobre el contenido de estos Proyectos de Leyes: N°03120/2022-CR/ N°03882/2022-CR/ N°03959/2022-CR/ N°04842/2022-CR/ N°05985/2023-CR.

Es más, mediante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, envían opinión órganos o supervisoras especializadas en transporte terrestre como la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao- ATU o la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías- SUTRAN; respuestas compaginadas y son reiterativas a lo que determina como opinión el ente rector. En el análisis la opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se resume en los siguientes aspectos:

- En conjunto con SUTRAN y ATU observan estas iniciativas, indicando inminente impacto negativo y directo en el equilibrio económico del Sistema de Corredores Complementarios de Alta Capacidad- COSAC de Lima Metropolitana. Afirman que habrían ingresos sin percibirse, los que serían asumidos con el alza del tarifario de pasajes afectando al usuarios mayoritario que pagan la tarifa normal o general. **A propósito, se menciona que el 2022 hubo 72'018,765 viajes con pago del pasaje normal, que significa el 84% del total de viajes del año. Asimismo, hubo 10'030,935 viajes de medio pasaje de universitarios, escolares y otros beneficiarios que significan 12% del total, y hubo 3'419,339 de viajes con pases libres, significando el 4% de viajes del año 2022.**
- Sobre la Línea 1 del Metro de Lima, es una Asociación Público Privada, bajo la modalidad de concesión cofinanciada, lo que significa que existe un aporte del

Concedente para la retribución al Concesionario por la prestación del servicio de transporte ferroviario y el mantenimiento de la infraestructura; el cual es denominado Pago por Kilómetro de Tren Recorrido (PKT). ***"...Estando a la fecha el cofinanciamiento en 61%, lo que equivale anualmente a S/ 286'531,693.10 y el subsidio promedio por viaje en S/ 2.22."***

La Subdirección de Servicios de Transporte Ferroviario- SSTF, en el caso de la Línea 1 del Metro de Lima, que atiende a 11 distritos de Lima **Metropolitana y cuenta con 26 estaciones, el mencionado servicio es remunerado por una "tarifa social" que se encuentra exonerada del IGV, la misma que, asciende a S/ 1.50 por adulto**. Es decir, reiterando lo del párrafo anterior, además de esta tarifa social, el Estado peruano subsidia S/.2.22 soles por cada viajes efectuado por un pasajero de tarifa normal.

- También el MTC indica que, en la exposición de motivos ningún proyecto de ley, se sustenta con el análisis técnico de impactos económicos de la medida que proponen sobre operadores del servicio de transporte terrestre, que trabajan a través de concesiones o de autorizaciones; por lo que, no es recomendable incorporar al referido beneficio a los sectores sociales indicados en los 05 proyectos de leyes
- Asimismo el MTC al opinar sobre beneficios a miembros de las Fuerzas Armadas, Juntas Vecinales o deportistas destacados, recurre a los artículos 2° y 103 de la Constitución Política del Perú, que garantiza la igualdad de las personas ante la ley, *"siendo las leyes especiales por razón de la naturaleza de las cosas, pero no por razón de las diferencias de las personas"*. En ese sentido, las entidades de la Administración Pública están sujetas a la aplicación del principio de la igualdad en la elaboración de las disposiciones normativas correspondientes. Motivo por el cual, afirma el MTC, no es factible realizar diferencias en situaciones idénticas de las personas.

Por su parte el **Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables- MIMP**, así como la **Defensoría del Pueblo**- DP, por tratarse de beneficiar con el pasaje diferenciado a las personas adultas mayores, señala que es viable favorecer a este sector social que ayudaría a fortalecer sus condiciones económicas pauperizadas. Igualmente el **Ministerio de Defensa- MINDEF** seguramente ve con empatía la iniciativa legislativa que tiene por objeto facilitar de pases libres y/o pasajes diferenciados a los miembros de las Fuerzas Armadas compuesto principalmente por jóvenes.

Sin embargo, ambos sectores y los demás sectores que responden con remisión de sus informes de opinión, a una sola voz, mencionan que no tiene competencia para opinar y trasladan esta responsabilidad al Ministerio de Transportes y Comunicaciones- MTC. Así como resaltan, que se debe asumir mecanismos efectivos de control que permitan

asegurar el cumplimiento ético y escrupuloso de los beneficios ya aprobados y de los que podrían aprobarse a raíz de esta iniciativa legislativa.

A continuación, se presente un cuadro que resume la opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y demás opiniones específicas por cada Proyecto de Ley que están siendo materia del tratamiento, análisis y dictamen en el presente documento.

RESUMEN DE OPINIONES DEL MTC Y OTROS SECTORES

Opinión MTC/ ATU/ SUTRAN	PL / AUTOR	OTRAS Opiniones	OTRAS Opiniones
El MTC, conjunto con sus órganos adscritos, opina lo mismo sobre las 05 iniciativas. En resumen, dicen: En conjunto observan estas iniciativas, indicando inminente impacto negativo y directo en el equilibrio económico del Sistema de Corredores Complementarios de Alta Capacidad-COSAC de Lima Metropolitana. Afirman que habrían ingresos sin percibirse, los que serían asumidos con el alza del tarifario de pasajes afectando al usuarios mayoritario que pagan la tarifa normal o general. Sobre la Línea 1 del Metro de Lima, es una Asociación Público Privada, bajo la modalidad de concesión cofinanciada, lo que significa que existe un aporte del Concedente para la retribución al Concesionario por la prestación del servicio de transporte ferroviario y el mantenimiento de la infraestructura; el cual es denominado Pago por Kilómetro de Tren Recorrido (PKT). ***"...Estando a la fecha el cofinanciamiento en 61%, lo que equivale anualmente a S/ 286'531,693.10 y el subsidio promedio por viaje en S/ 2.22."*** También señala que, en la exposición de motivos ningún proyecto de ley, se	**Proyecto de Ley N° 3120/2022-CR presentado por la congresista Jhakeline Katy Ugarte Mamani**	**Defensoría del Pueblo**: El otorgamiento de este beneficio al pasajero adulto-mayor, significaría un incremento del pasaje adulto o normal en aras de compensar al transportista, o si por el contrario, el Estado peruano asumirá la carga, en cuyo caso se deberían establecer medios medan la dimensión económica que ello implica. A la vez, ver los mecanismos efectivos de control del cumplimiento ético y escrupuloso de estos beneficios.	**Ministerio de la Mujer y Poblac. Vulnerables-** Señala que al regular el acceso a un descuento sobre el pasaje en beneficio de la persona adulta mayor, se considera viable una medida dirigida a fortalecer su seguridad económica.
	Proyecto de Ley N° 3882/2022-CR, presentado por el congresista **Germán Adolfo Tacuri Valdivia**	**Ministerio del Interior**: En resumen, señala que tanto el Ministerio del Interior como la Policía Nacional del Perú y la Intendencia Nacional de Bomberos del Perú- INBP; no poseen entre sus competencias las materias contenidas en esta propuesta legislativa en estudio, pudiendo corresponder dicha atribución a otros sectores como el MTC.	

sustenta con el análisis técnico de impactos económicos de la medida que proponen sobre operadores del servicio de transporte terrestre, que trabajan a través de concesiones o de autorizaciones; por lo que, no es recomendable incorporar al referido beneficio a los sectores sociales indicados en los proyectos de leyes Así mismo, el MTC al opinar sobre beneficios a miembros de las Fuerzas Armadas, Juntas Vecinales o deportistas destacados, recurre a los artículos 2° y 103 de la Constitución Política del Perú, que garantiza la igualdad de las personas ante la ley, *"siendo las leyes especiales por razón de la naturaleza de las cosas, pero no por razón de las diferencias de las personas"*. En ese sentido, las entidades de la Administración Pública están sujetas a la aplicación del principio de la igualdad en la elaboración de las disposiciones normativas correspondientes. Motivo por el cual, afirma el MTC, no es factible realizar diferencias en situaciones idénticas.	**Proyecto de Ley N° 3959/2022-CR**, presentado por el congresista **Ilich Fredy López Ureña**	**Ministerio del Interior** concluye que es viable el Proyecto de Ley que busca brindar beneficio de pasaje gratuito para las Juntas Vecinales de Seguridad Ciudadana. Sin perjuicio de ello, sugiere que se deben hacerse cumplir los beneficios establecidos en normas vigentes. Advierte que opinar al respecto está en el ámbito del MTC.	**SUNEDU**: Señala que no es de su competencia y que MININTER es el ente rector del Sistema Seguridad Ciudadana; dejando planteado que este sector debe opinar sobre esta iniciativa legislativa.
	Proyecto de Ley N° 4842/2022-CR presentado por el congresista **Paul Silvio Gutiérrez Ticona**	**Ministerio del Interior**, al opinar Advierte que, el Ministerio del Interior como la Policía Nacional del Perú, no poseen entre sus competencias las materias contenidas en la iniciativa legislativa que propone incorporar los pases libres y pasajes diferenciados para los deportistas calificados de alto nivel.	
	Proyecto de Ley N° 5252/2022 del congresista **Luis Roberto Kamiche Morante**	En el sistema no se encontró respuesta a solicitudes de opinión	
	Proyecto de Ley N° 5985/2023-CR, presentado por el congresista **Isaac Mita Alanoca**	**PCM**: Opina que su contenido no se encuentra relacionado con las funciones de la Presidencia del Consejo de Ministros. Contiene materias que se encuentran dentro de las competencias del MTC y del MIMP.	

4.3 Análisis técnico legal

Los Proyectos de Ley contenidos en el presente Dictamen con las numeraciones de N°03120/2022-CR, N°03882/2022-CR, N°03959/2022-CR, N°04842/2022-CR, N°05252/2023-CR y N°05985/2023-CR; fueron presentados en diversos momentos del último año entre setiembre del 2022 a setiembre del 2023; lo que muestra preocupación por proponer algún mecanismo de apoyar y/o resarcir las deterioradas situaciones

económicas y sociales de determinados sectores poblacionales que, efectivamente, fueron "golpeados con mayor dureza" como consecuencia de la pandemia, absorción de afectaciones de crisis bélicas internacionales, retracción de la economía nacional, inseguridad ciudadana, subida de precios de productos esenciales, disminución de empleos y otros.

En esa visión de compensar y sobre pasar la difícil situación principalmente económica, los Proyectos de Ley en cuestión tienen afinidad de proponer normas para acudir a las posibilidades de facilitación de pases libres y/o pasajes diferenciados en el servicio de transporte de pasajeros urbano e interurbano. Con tal fin, plantean modificar la Ley 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados en transporte urbano e interurbano de pasajeros, que en dos casos proponen modificar la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, proposiciones normativas destinadas a beneficiar de manera específica a los sectores poblacionales siguientes:

Número/Autor(a)	Contenido (Objeto de Ley)
Proyecto de Ley N° 03120/2022-CR de **Jhakeline Katy Ugarte Mamani**	Que propone otorgar a las **personas adultas mayores de 65 años** a más, el derecho a una tarifa diferenciada en el servicio de transporte urbano e interurbano a nivel nacional.
Proyecto de Ley N° 03882/2022-CR de **Germán Adolfo Tacuri Valdivia**	Propone pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano, a favor **del personal de las fuerzas armadas**
Proyecto de Ley N° 03959/2022-CR de **Ilich Fredy López Ureña**	Que propone brindar el beneficio de pasaje gratuito para las **juntas vecinales de seguridad ciudadana**.
Proyecto de Ley N° 04842/2022-CR de **Paul Silvio Gutiérrez Ticona**	Que propone incorporar los pases libres y pasajes diferenciados **para los deportistas calificados de alto nivel**.
Proyecto de Ley N° 05252/2022-CR de **Luis Roberto Kamiche Morante**	Que propone facilitar de pases libres en el servicio del transporte interurbano, **a la persona con discapacidad en general**.
Proyecto Ley N° 05985/2023-CR, de **Isaac Mita Alanoca**	Que propone permitir que **toda persona con discapacidad moderada acceda** al pase libre del servicio de transporte publico terrestre de pasajeros

De las propuestas se identifican que 02 sectores o grupos poblacionales son considerados propiamente como vulnerables y que el resto de grupos de poblaciones indicados en los Proyectos de Leyes, están en las mismas condiciones de enfrentar situaciones socioeconómicas ordinarias o extraordinarias al igual que el total de la población peruana, más allá de cualquier actividad en que puedan desenvolverse, especializarse o puedan destacar en determinadas competencias.

Efectivamente, la Defensoría del Pueblo reconoce como sectores o grupos vulnerables en el Perú a las personas adultas mayores, **personas con discapacidad**, población migrante, población LGTBI, personas que viven con VIH, pueblos indígenas y población afroperuana; por ello tal institución, y el estado en general, sostienen y promueven programas de defensa y de reforzamiento de los derechos y la oportuna protección a estos grupos o sectores vulnerables; brindando atención prioritaria a través de la supervisión de la administración estatal, promoción y fortalecimiento de capacidades y de coordinación interinstitucional en favor de la atención oportuna y puntual a estos grupos o sectores vulnerables.

Detallando aún más sobre las **personas adultas mayores**, la normatividad peruana los reconoce a aquellas personas que tienen 60 años a más como de[1], "... *situaciones de riesgo que afectan sus derechos a la vida, salud, integridad, dignidad, igualdad y la seguridad social, entre las que se encuentran la pobreza, el maltrato, la violencia, el abandono y la dependencia. También la discriminación por la edad genera condiciones de desigualdad que impiden que continúen participando activamente en la sociedad".* Es más, textualmente señala la Defensoría que: "*La Constitución reconoce una especial protección a las personas adultas mayores, por lo que las políticas de Estado deben ser adaptadas para garantizar la prestación de programas y servicios que garanticen el goce y ejercicio de sus derechos bajo un enfoque que concibe a la persona mayor como sujeto de derecho.*"[2]

Sin embargo, como universo este sector poblacional es numerosa, lo que implicaría motivaciones de desequilibrio en la concesiones y/u otras modalidades de convenios previos para brindar este servicio del transporte urbano e interurbano. *"Al primer trimestre del año 2023, el 39,6% de los hogares del país tenía entre sus miembros al menos una persona de 60 y más años de edad. En el Área rural, la proporción de hogares con algún miembro adulto/a mayor, alcanza el 42,7%. Los hogares de Lima Metropolitana con un/a adulto/a mayor registran el 41,7%".*[3] Con motivo del Día del Adulto Mayor, que se conmemora cada 26 de agosto, el INEI dio a conocer que, "... *de acuerdo con las proyecciones de población al año 2023, en nuestro país existen 4 millones 598 mil personas de 60 y más años de edad, las cuales representan el 13,6% de la población total del país".*

[1] Conforme Ley N° 30490, Ley de la Persona Adulta Mayor, publicada en julio del 2016.

[2] La Defensoría del Pueblo tiene varios Informes Especiales, entre ellas está la más reciente, el Informe 12-2023-DP-DMNPT "CONDICIONES DE LAS PERSONAS ADULTAS MAYORES RESIDENTES EN CENTROS DE ATENCIÓN RESIDENCIAL DE LIMA Y CALLAO" https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2023/09/Informe-Especial-N%C2%B0-12-2023-DP-DMNPT-Versio%CC%81n-Final-14-09-2023.pdf

[3] Según data del Instituto nacional de Estadística e Informática- INEI 2023 https://m.inei.gob.pe/prensa/noticias/mas-de-4-millones-500-mil-adultos-mayores-conmemoran-su-dia-este-26-de-agosto-14530/

Es más, en las iniciativas legislativas de análisis, se plantea el beneficio para las personas mayores de 65 años, en ese sentido recurrimos al funcionamiento del Programa Nacional de Asistencia Solidaria Pensión 65, que en actualidad beneficia a más de 627,000 beneficiarios y beneficiarias, pero que no cuentan con la carnetización o fotocheck que le facilite la inmediata identificación pública (como en el caso de la persona con discapacidad) que le facilite la identificación al momento del cobro del pasaje en el transporte público urbano e interurbano. Recurriendo exclusivamente a mostrar el Documento Nacional de Identidad- DNI, que además de enseñarlo públicamente deberá estar obligado a detallar su edad o exprésalo como adulto mayor; lo que motivaría dificultades, burlas y/o exposición a alguna forma de discriminación a consecuencia del factor de la edad.

Por estas dos razones: a) Por ser de amplio universo el sector poblacional del adulto mayor (60 años a más), lo que implicaría motivaciones para llevar al desequilibrio cualquier sostenibilidad de acuerdos, convenios o subsidios en el servicio del transporte urbano e interurbano y b) Por la necesidad de presentar todavía el DNI y haciendo público la edad al momento del cobro del pasaje, que llevaría a exponerse a alguna forma de discriminación; por estas dos razones y demás aspectos expuestos, el presente análisis considera inviable la delimitación e implementación de este beneficio a la persona adulta mayor.

Por su lado, **las personas con discapacidad también** son reconocidas en el Perú como: *"... aquella que tienen una o más deficiencias físicas, sensoriales, o mentales de carácter que, al interactuar con diversas barreras actitudinales y del entorno, no ejerza o puede verse impedida en el ejercicio de sus derechos y su inclusión plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones que las demás".* [4] Es más, la Ley modificatoria de esta Ley 29973, hace que en su artículo 20° se considere esta facilitación del pasaje libre, como sigue: *"20.4 Las personas con <u>discapacidad severa</u> inscritas en el registro del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) tienen pase libre en el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano."*

Este beneficio del pase libre a la persona con discapacidad leve o moderada, sustentadas en las propuestas legislativas en cuestión, en el presente análisis se considera plenamente viable. No se trata del total del universo de las personas con discapacidad, sino de aquellos que por su misma necesidad se inscriben ante el CONADIS, institución que, previa evaluación, deberá establecer el derecho o no del referido beneficio para la persona con discapacidad moderada o leve.

[4] Conforme el Art. 2 de la Ley No. 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, publicada en diciembre del 2012. Con párrafo incorporado por el Artículo 20° numeral 20.4, según Ley Modificatoria N° 30412, publicada en enero, 2016.

En la actualidad se beneficia directamente, con este mecanismo de pases libres y/o pasajes diferenciados a los siguientes sectores o grupos poblaciones que se indican (en negrilla es lo que pretendería incluir el presente Dictamen):

- Estudiantes escolares
- Estudiantes universitarios
- Miembros de la Policía Nacional del Perú- PNP
- Miembros de las Compañías de Bomberos del Perú
- Personas con discapacidad severa **y moderada**

Así, en el presten análisis, se considera que en el Dictamen solo se deben incluir al sector o grupo poblacional beneficiario de pases libres en el transporte público de pasajeros urbanos e interurbanos, a las Personas con Discapacidad Moderada acreditadas por CONADIS; por estar reconocido este sector o grupo poblacional como vulnerable, conforme la normatividad vigente y ratificadas en las opiniones de las instituciones estatales de tutela, promoción, protección y de fortalecimiento de derechos de estas poblaciones con habilidades especiales.

Es más, acudiendo a los principios constitucionales de que, el Estado debe garantizar la igualdad de las personas ante la ley y en tal sentido, las entidades de la Administración Pública -que están sujetas a este principio de la Constitución- deben aplicar la igualdad de las personas también en la elaboración y aprobación de las disposiciones normativas correspondientes. Por lo mismo, se sustenta que tan solamente o exclusivamente se priorice en la inclusión de este beneficio de pases libres a personas diferentes por su naturaleza y no diferenciados por la ley, como son las Personas con Discapacidad Severa y Moderada.

En el análisis, complementando el sustento de esta determinación del Dictamen, están las situaciones difíciles de la otra parte, es decir de las personas emprendedoras y empresas que ofrecen el servicio anticipándose con acuerdos, convenios, autorizaciones y otros tratos y contratos suscritos previamente, algunos contando con importantes subsidios porque no se cumplen con metas de ingresos auto sostenible del servicio.

Las 03 modalidades del transporte urbano e interurbano de la gran ciudad de jurisdicciones continúas de Lima y Callao, son:

- **Sistema de Corredores Complementarios de Alta Capacidad- COSAC de Lima Metropolitana**. Que afirman que, de incluir en el beneficio a estos grupos indicados en los Proyectos de Leyes, habrían mayores ingresos sin percibirse, los que serían asumidos con el alza del tarifario de pasajes afectando a los usuarios mayoritarios que pagan la tarifa normal o general. **A propósito, se menciona que**

el año 2022 hubo 72'018,765 viajes con pago del pasaje normal, que significa el 84% del total de viajes del año. Asimismo, hubo 10'030,935 viajes de medio pasaje de universitarios, escolares y otros beneficiarios que significan 12% del total, y hubo 3'419,339 de viajes con pases libres, significando el 4% de viajes del año 2022.

- **Sistema del Tren Metro de Lima- Línea 1:** Que es una Asociación Público Privada, que atiende a 11 distritos de Lima Metropolitana y cuenta con 26 estaciones, el mencionado servicio es remunerado por una **"tarifa social" que se encuentra exonerada del IGV, la misma que, asciende a S/ 1.50 por adulto**. Sin embargo, por tratarse de una concesión cofinanciada, significa que existe un aporte del Concedente (el Estado) para la retribución al Concesionario por la prestación del servicio de transporte ferroviario y el mantenimiento de la infraestructura; el cual es denominado Pago por Kilómetro de Tren Recorrido (PKT). ***"...Estando a la fecha el cofinanciamiento en 61%, lo que equivale anualmente a S/ 286'531,693.10 y el subsidio promedio por viaje en S/ 2.22."*** Esto en cifra monetaria estaría ascendiendo a un aproximado de S/.800, 000 soles de subsidio por día, sin incluir a ningún sector de los grupos poblacionales señalados en los Proyectos de Leyes.
- **Empresas privadas del Transporte Público Urbano autorizadas por autoridad competente**: Un tercer tipo de servicio público urbano en Lima y Callao y las ciudades del país, es el transporte público formalizado que siendo plenamente privado tiene la obligación de gestionar su autorización, previo cumplimiento de requisitos, para usar una determinada ruta y en un tiempo determinado emitida por la autoridad competente, en el caso de Lima y Callao por la ATU y en el caso de las ciudades y zonas urbanas del país, por las respectivas municipalidades.

Sobre este último aspecto, ni los Proyectos de Leyes y tampoco las respuestas u opiniones de sectores ministeriales, ni instituciones especializadas en este servicio del transporte terrestre; señalan dato alguno. No se tienen cifras, ni cálculos, ni proyecciones de esta modalidad de servicio, tampoco cuantificaciones ante el cumplimiento o no de los beneficios del pase libre o del pasaje diferenciado. Ni en Lima y Callao, tampoco en ciudades del ámbito nacional.

Sobre estas difíciles situaciones descritas de los oferentes del servicio, se suman hechos que preocupantemente recargan o sobre cargan profundizando aún más la problemática del transporte urbano e interurbano, golpeándolas duramente hasta desplazarlas al borde de la insostenibilidad, como son **la inestabilidad y el alza paulatino de los precios de los combustibles y la informalidad incontrolable en este servicio del transporte urbano e interurbano**.

Por ello, es importante destacar que las instituciones encargadas o responsables del control, fiscalización y la supervisión de este servicio del transporte público, deben intensificar y reforzar su trabajo con mayor eficacia para que se cumplan con las reglas de la formalidad y las normas vigentes para que, como Estado, se garantice una competencia leal y con las mismas obligaciones para los entes oferentes del servicio, en la perspectiva de un transporte sostenible, satisfactorio, seguro y al alcance de la mayoría de la población. Inclusive garantizando que, en verdad, se cumplan con los beneficios de los pases libres y los pasajes diferenciados en favor de las poblaciones vulnerables, conforme ya están establecidos en la normatividad vigente.

4.4. Análisis costo-oportunidad

Considerando la conclusión del presente análisis de los Proyectos de Leyes en cuestión y tomando en cuenta el texto sustitutorio de la Formula Legal a plantearse, en esta parte del análisis costo- oportunidad, se exponen beneficios específicos, y lo más importante, beneficios en favor de un sector o grupo poblacional que, por sus condiciones de diferencias de naturaleza, son considerados como parte de los sectores o grupos poblacionales vulnerables.

De los cinco sectores o grupos poblacionales propuestos por los congresistas en sus respectivos Proyectos de Leyes, solo un dos sectores o grupos poblacionales están reconocidos como vulnerables tanto en el sistema normativo vigente, así como en los sectores ministeriales e instituciones estatales encargadas de brindar protección, tutelaje y defensa de los derechos de estas poblaciones; estos son la persona adulta mayor, sector en el que es dificultoso aplicarse los beneficios de los pases libros o pasajes diferenciados por su amplio universo y la no carnetización para su identificación pública; así como el sector de las personas con discapacidad, en este último caso, sin distinción de discapacidad severa o leve.

Pero en este Dictamen se sumaría a los beneficiarios específicamente al sector de las Persona con discapacidad moderada, sería beneficiaria de la facilitación del pase libre, siempre que estén debidamente inscritas en el Registro del Concejo Nacional para la Integración de la Persona con discapacidad (CONADIS).

Por ser sector o grupo de personas específicas, del que no todas las personas que componen este grupo hará uso del indicado y correspondiente beneficio, principalmente por sus viajes esporádicos; así, los costos de este beneficio puntual indicado en el presente Dictamen, no generan los desequilibrios o impactos en las modalidades del servicio de transporte urbano e interurbano, tampoco significaran mayores subsidios del Estado de los que ya se están brindando en este facilitación de pases libres y/o pasajes diferenciados principalmente en el transporte metropolitano de Lima y Callao.

Por el contrario, de cumplirse con los beneficios a esta parte de las poblaciones vulnerables, el Estado peruano estaría ampliando el cumplimiento de su responsabilidad de atención especial y debida protección a la población con menores oportunidades de ingresos económicos y menores posibilidades de desenvolvimiento, conforme les asiste los derechos y la protección de sus derechos reconocidos y establecidos en la normatividad vigente nacional e internacional.

Debiendo sí, tomar debida atención y prioridad, por parte de los respectivos órganos del Estado, y dentro de ello principalmente de parte del Gobierno Nacional, a las demandas de los servidores formales –personas naturales y/o jurídicas- del transporte urbano e interurbano del ámbito nacional; quienes sin tener subsidios y sin generar egreso alguno al fisco nacional, tendrán que absolver en sus costos un mayor número de pases libres. A la par de enfrentar con mayor rigidez y autoridad la lucha contra la informalidad y su consecuente inseguridad en el servicio público del transporte urbano e interurbano.

VII RECOMENDACIÓN

Por las consideraciones antes expuestas y de conformidad con lo establecido en el literal b) del Artículo 70° del Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, recomienda la APROBACIÓN de los Proyectos de Ley Núms. 3120/2022-CR, 3882/2022-CR, 3959/2022-CR, 4842/2022-CR, 52052/2022 y 5985/2023-CR, con el siguiente texto sustitutorio:

LEY QUE MODIFICA LA LEY 29973, LEY GENERAL DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD, PARA FAVORECER A LA PERSONA CON DISCAPACIDAD MODERADA

<u>Artículo único</u>. Modificación del artículo 20 de la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad

Se modifica el numeral 20.4 del artículo 20 de la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, en los siguientes términos:

> "**Artículo 20. Accesibilidad en el transporte público terrestre**
>
> (...)
>
> 20.4 Las personas con discapacidad severa **o moderada** inscritas en el Registro del Concejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) tienen pase libre en el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano."

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Adecuación de la normativa reglamentaria.

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente Ley dentro de los treinta días naturales contados desde su publicación en el Diario Oficial El Peruano. La falta de adecuación reglamentaria no limita la vigencia de la presente ley.

Lima, 11 de marzo de 2024

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: FLORES RAMIREZ Alex Randu FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/03/2024 18:00:44-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARRIOLA TUEROS JOSE ALBERTO FIR 25542661 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/03/2024 09:49:30-0500

CONGRESO de la REPÚBLICA
Firmado digitalmente por: BELLIDO UGARTE Guido FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/03/2024 16:58:15-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZEA CHOQUECHAMBI Oscar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/03/2024 10:27:43-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SALHUANA CAVIDES Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/03/2024 13:16:31-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARAGON CARREÑO Luis Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/03/2024 10:35:42-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ACUÑA PERALTA Segundo Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/03/2024 11:18:27-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: LOPEZ MORALES Jeny Luz FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/03/2024 14:09:43-0500

CONGRESO de la REPÚBLICA
Firmado digitalmente por: QUISPE MAMANI Wilson Rusbel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/03/2024 16:23:03-0500

Firmado digitalmente por:
WONG PUJADA Enrique FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 02/04/2024 12:59:41-0500

CONGRESO
REPÚBLICA

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/03/2024 17:10:46-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge
Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/03/2024 10:32:14-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por:
SANCHEZ PALOMINO Roberto
Helbert FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/03/2024 11:56:11-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por:
MARTINEZ TALAVERA Pedro
Edwin FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/03/2024 16:18:53-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/03/2024 10:29:39-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/03/2024 10:54:56-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por:
WONG PUJADA Enrique FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 02/04/2024 12:59:30-0500