Proyecto de Ley N° 1869/2021-CR

CONGRESO
REPÚBLICA

MONTALVO CUBAS SEGUNDO TORIBIO

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
27 ABR. 2022
RECIBIDO
Firma: Hora: 9:57 AM

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL INCISO G DEL ARTÍCULO 16 DE LA LEY N° 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE, EN BENEFICIO DE MOTOTAXISTAS.

El Congresista de la República SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS, miembro del Grupo Parlamentario del Partido Nacional Perú Libre, ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y, en concordancia con los artículos 22º, inciso c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL INCISO G DEL ARTÍCULO 16 DE LA LEY N° 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE, EN BENEFICIO DE MOTOTAXISTAS

Artículo 1. Objeto y finalidad

La presente ley, tiene por objeto, modificar el inciso g) del artículo 16 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, con la finalidad de autorizar a las Municipalidades Provinciales, otorgar licencias de conducir nueva, revalidarla, recategorizarla o tramitar el duplicado, para vehículos menores, utilizando, el software bajo, la administración, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 2.- Modificase el articulo 16 inciso g) de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Modificase el artículo 16 inciso g) de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, según el texto siguiente:

> Artículo 16. De las competencias del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción
> (...)

g) Mantener, un sistema estándar, de emisión de licencias de conducir, conforme lo establece el reglamento nacional correspondiente. **Autorizándose, a las Municipalidades Provinciales, otorgar licencia de conducir nueva, revalidarla, recategorizarla o tramitar el duplicado, para conducir vehículos menores utilizando el software unificado, bajo la administración del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Vigencia de la ley

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

SEGUNDA. Derogatoria

Deróguese todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

TERCERA. Financiamiento

Las acciones contempladas en la presente ley, se financian con cargo al presupuesto institucional, de las Municipalidades Provinciales y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

CUARTA. Prórroga de la vigencia de la licencia de conducir de vehículos menores (mototaxis)

Prorrogar excepcionalmente la vigencia de la licencia de conducir de vehículos menores (mototaxis) hasta el 31 de diciembre de 2022 que se encuentre caduco o que esté por caducar.

QUINTA. Adecúese el Reglamento de la Ley N° 27189, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, a lo establecido en la presente norma en un plazo no mayor de 90 días calendarios a partir de la publicación de la ley en el diario oficial El Peruano.

Lima, 11 de abril de 2022.

SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

GUIDO BELLIDO UGARTE
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

PASIÓN DAVILA A.

MARIA GUTIERREZ

K. PORTALATINO.

BERNARDO JAIME QUITO SARMIENTO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

W. CERRON

MARGOT PALACIOS HUAMÁN
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS
Directivo Portavoz Titular
Grupo Parlamentario Perú Libre
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa legislativa, tiene como objetivo principal, autorizar a la Municipalidades Provinciales otorgar licencia de conducir nueva, revalidarla, recategorizarla o tramitar el duplicado, para conducir vehículos menores utilizando el software unificado, bajo la administración del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Esto, a efectos a que miles de ciudadanos que prestan diariamente los servicios de transporte público en vehículos menores, tengan acceso rápido y cercano para obtener su licencia de conducir, en su comuna provincial, generando reducción de costos y tiempo, a favor de los conductores de vehículos menores.

"En el Diario Gestión, se publicó que, las licencias para conducir mototaxis y motocicletas serán controlados por el MTC, señalando que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), incorporó al Sistema Nacional de Conductores (SNC) las licencias que emiten las Municipalidades Provinciales para manejar motocicletas y mototaxis (Clase B).

Seguidamente señala, ¿Qué significa esto? El SNC es una plataforma informativa a través de la cual se registra información sobre los procedimientos para obtener una licencia de conducir nueva, revalidarla, recategorizarla o tramitar el duplicado. De esta manera, el MTC visualiza, los resultados de las evaluaciones realizadas por cada postulante, el lugar donde rinden sus exámenes, los puntos acumulados en su record de conductor, la vigencia de las licencias, impedimentos para obtenerlas, entre otros.

La incorporación de las licencias de la Clase B, para conducir motocicletas y mototaxis, permitirá al MTC controlar cada una de las etapas del proceso de otorgamiento de dichas licencias (...)"[1].

En nuestro país, la problemática de los MOTOTAXIS, es muy compleja y con severas implicancias socioeconómicas, las mismas que dificultan una adecuada regulación y gestión del servicio a mediano y largo plazo, por lo que las propuestas y soluciones sostenibles en intervalos de tiempo, tienen mayor trascendencia sólo si están dirigidas y coordinadas de manera conjunta entre todas las instituciones del ámbito nacional, regional y local.

Se debe tener en cuenta, lo que establece el artículo 16 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asumiendo, entre otras, competencias de gestión, como el de mantener un sistema estándar de emisión de licencias de conducir, conforme lo establece el reglamento nacional correspondiente.

[1] https://gestion.pe/peru/licencias-para-conducir-mototaxis-y-motocicletas-seran-controladas-por-el-mtc-noticia/?ref=gesr

El Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, tiene como objeto, entre otros, establecer las disposiciones, que regulan la gestión integrada, estandarizada y homogénea del Sistema de Emisión, de Licencias de Conducir vehículos de transporte terrestre. Así como, regular el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, que comprende las siguientes fases: evaluación médica y psicológica del postulante, formación del alumno, evaluación de los conocimientos y habilidades, en la conducción del postulante y el procedimiento de otorgamiento de Licencias de Conducir. La finalidad de la norma es, alcanzar un sistema que garantice la aptitud de los conductores, para conducir un vehículo y de esa forma, coadyuvar en la mejora del funcionamiento del tránsito, la protección de la vida y seguridad de las personas, así como, prevenir o minimizar, el riesgo de ocurrencia de un suceso, que afecte la circulación [2].

Se debe tener en cuenta que, mediante el Informe N° 0072-2022-MTC/17.03 formulado por la Dirección de Circulación Vial de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes, se señalan los siguientes porcentajes de avance en el proceso de integración de las licencias de conducir de la clase B al SNC, por parte de las Municipalidades Provinciales a nivel nacional, un 89.7% ha solicitado el acceso al registro de información histórica de las licencias de conducir de la clase B al SNC, el 76.8% ha solicitado el acceso para usuarios de operación del SNC, y el 22.7% ha finalizado la migración de las licencias, con firma digital; asimismo, se indica que, de acuerdo a lo informado, por la Oficina General de Desarrollo Tecnológico y Digital, de la Oficina General de Tecnología de la Información, el SNC debe considerar diferentes aplicaciones, para la implementación de la mencionada integración, las cuales según el tiempo de ejecución proyectado serían desarrolladas en un plazo de cuatro meses; además, la citada Dirección manifiesta que como resultado de una encuesta virtual a las Municipalidades Provinciales, llevada a cabo en el mes de enero de 2022, las condiciones establecidas en la normativa vigente, necesarias para la referida integración, aún se encuentran siendo implementadas por parte de dichas entidades[3].

Quedando claro que, desde diciembre de 2019, año en que se emitió el cronograma de integración de las licencias, hasta la actualidad, no se ha podido culminar con la integración de licencias de conducir de la Clase B al Sistema Nacional de Conductores (SNC), el cual, viene generando problemas para la obtención de las licencias de conducir de vehículos menores (mototaxis).

Que, en ese sentido, la Dirección de Circulación Vial de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes, señala la necesidad de establecer nuevos plazos para el desarrollo de las actividades comprendidas en el Cronograma de Integración

[2] https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/detallenorma/H1156401
[3] https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2878105/RD%20N%C2%B0%20004-2022-MTC/18.pdf

de las Licencias de Conducir de la Clase B, al Sistema Nacional de Conductores por parte de las Municipalidades Provinciales[4].

De los cuales se desprende que, la mayoría de las Municipalidades Provinciales ha solicitado el acceso del registro histórico de licencias de conducir de la clase B al Sistema Nacional de Conductores (SNC), así como el acceso para usuarios de operación del Sistema Nacional de Conductores y un porcentaje menor, ha finalizado la migración de las licencia con firma digital, con las actividades que, a la fecha vienen realizando las Municipalidades Provinciales, se demuestra que se encuentran preparados para continuar, autorizando la emisión de nuevas licencias de conducir, revalidarla, recategorizarla o tramitar el duplicado, para conducir vehículos menores utilizando el software, bajo la administración, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Es decir, las Municipalidades Provinciales estarían relacionadas directamente con los conductores de vehículos menores, así como podrán fiscalizar de manera eficiente a los conductores de mototaxis y sobre todo fomentar, a que todos los mototaxistas, se formalicen, en una Asociación o Empresa, garantizando un servicio seguro y eficiente para el pasajero, logrando reducir la informalidad y evitar que los vehículos menores sean utilizados para delinquir en agravio de la población.

Se deberá tener en cuenta que en la actualidad, los conductores de mototaxis tienen vencidas sus licencias de conducir, lo cual les genera problemas, con los inspectores de transito municipales, así como, los efectivos policiales de tránsito, siendo conducidos, a los depósitos municipales hasta que cumplan, con pagar la papeleta impuesta, repercutiendo, en la economía familiar de los conductores de mototaxis, por lo que es necesario, con urgencia, se legisle sobre la materia, para solucionar la problemática de los choferes de vehículos menores, respecto a sus licencias de conducir.

Es cierto, los conductores de vehículos menores (mototaxis) en su labor diaria afrontan problemas con las licencias de conducir vencidas y que hasta la fecha no se visualiza ninguna solución, máxime, si se tiene en cuenta que, desde que se emitió la Resolución Directoral N° 024-2019-MTC/18, de fecha 27 de diciembre de 2019, en la que se fijó, el cronograma de integración de las licencias de la clase B al Sistema Nacional de Conductores (SNC) y haber vencido, los plazos se han venido emitiendo Resoluciones, que aprueban nuevos plazos, dejando en la incertidumbre a los conductores de mototaxis, lo cual viene generando un problema social, que debe ser resuelto mediante la aprobación de la presente iniciativa legislativa.

De manera que, es necesario, autorizar a las Municipalidades Provinciales otorgar licencia de conducir nueva, revalidarla, recategorizarla o tramitar el duplicado, para conducir vehículos menores utilizando el software, bajo la administración del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a partir de la modificación del inciso g)

[4] Ibidem.

del artículo 16 de la Ley N° 27189, Ley General de Transporte y Tránsito. Asimismo, planteamos, una adecuación reglamentaria, que dará viabilidad a su ejecución.

Con esta modificación, se busca que los derechos sociales y económicos, de las personas excluidas dedicados al transporte público en vehículos menores como los mototaxistas, puedan ver reivindicada su calidad ciudadana y su labor protectora del Estado.

MARCO LEGAL CONSTITUCIONAL

Artículo 22°. - El trabajo es un deber y un derecho. Es base del bienestar social y un medio de realización de la persona.

Artículo 23°. - El trabajo, en sus diversas modalidades, es objeto de atención prioritaria del Estado, el cual protege especialmente a la madre, al menor de edad y al impedido que trabaja.

El Estado promueve condiciones para el progreso social y económico, en especial mediante políticas de fomento del empleo productivo y de educación para el trabajo.

Ninguna relación laboral puede limitar el ejercicio de los derechos constitucionales, ni desconocer o rebajar la dignidad del trabajador.

Nadie está obligado a prestar trabajo, sin retribución o sin su libre consentimiento.

Artículo 24°. - El trabajador tiene derecho a una remuneración equitativa y suficiente, que procure, para él y su familia, el bienestar material y espiritual.

El pago de la remuneración y de los beneficios sociales del trabajador tiene prioridad sobre cualquiera otra obligación del empleador.

Las remuneraciones mínimas se regulan por el Estado con participación de las organizaciones representativas de los trabajadores y de los empleadores.

Artículo 59°. - El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. El ejercicio de estas libertades, no debe ser lesivo, a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad pública. El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades.

MARCO DE LA LEY N° 27181 LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE

(...)

Artículo 16.- De las competencias del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asumiendo las siguientes competencias:

Competencias normativas:

a) Dictar los Reglamentos Nacionales, establecidos en la presente Ley, así como aquellos que sean necesarios, para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.

b) Interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la presente Ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.

Competencias de gestión:

c) Desarrollar, ampliar y mejorar las vías de la infraestructura vial nacional.

d) Administrar y mantener la infraestructura vial nacional no entregada en concesión.

e) Otorgar concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte bajo su ámbito de competencia.

f) Diseñar sistemas de prevención de accidentes de tránsito.

g) Mantener un sistema estándar de emisión de licencias de conducir, conforme lo establece el reglamento nacional correspondiente.

h) Mantener un sistema estándar de homologación y revisiones técnicas de vehículos, conforme lo establece el reglamento nacional correspondiente.

i) Mantener los registros administrativos que se establece en la presente Ley y en la normatividad vigente en materia de transporte y tránsito terrestre.

j) Promover el fortalecimiento de las capacidades técnicas e institucionales en todos los niveles de la organización nacional para una mejor aplicación de la presente Ley.

k) Representar al Estado Peruano en todo lo relacionado al transporte y tránsito terrestre internacional, promoviendo la integración con los países de la región.

Competencias de fiscalización:

1) Fiscalizar el cumplimiento de las normas sobre el servicio de transporte terrestre del ámbito de su competencia, para lo cual podrá contratar empresas o instituciones especializadas y de reconocido prestigio, en el campo de la supervisión. Para tal fin, mediante Decreto Supremo se regula el procedimiento de acreditación de las entidades supervisoras, así como las tasas de regulación correspondientes. La fiscalización comprende la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones por el incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre, de tal forma que se promueva un funcionamiento transparente del mercado y una mayor información a los usuarios.

Las demás funciones que el marco legal vigente y los reglamentos nacionales le señalen, de acuerdo a lo establecido en el artículo 14 de la presente Ley.

"Artículo 16-A.- De las Competencias de los Gobiernos Regionales

Los Gobiernos Regionales tienen en materia de transporte competencia normativa, de gestión y fiscalización, conforme a lo señalado en el artículo 56 de la Ley Nº 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

Los Gobiernos Regionales aprobarán normas específicas en materia de transportes, con sujeción a lo establecido en cada Reglamento Nacional."

Artículo 17.- De las competencias de las Municipalidades Provinciales

17.1 Las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen las siguientes competencias en materia de transporte y tránsito terrestre:

Competencias normativas:

a) Emitir normas y disposiciones, así como, realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial.

b) Jerarquizar la red vial de su jurisdicción y administrar los procesos que de ellos deriven, en concordancia con los reglamentos nacionales correspondientes.

c) Declarar, en el ámbito de su jurisdicción, las áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación, en el marco de los criterios que determine el reglamento nacional correspondiente.

Competencias de gestión:

d) Implementar y administrar los registros que los reglamentos nacionales establezcan.

e) Dar en concesión, en el ámbito de su jurisdicción, los servicios de transporte terrestre en áreas o vías que declaren saturadas, así como otorgar permisos o

autorizaciones, en áreas o vías no saturadas, de conformidad con los reglamentos nacionales respectivos.

f) Dar, en concesión, la infraestructura vial, nueva y existente, dentro de su jurisdicción, en el marco, de lo establecido, por la normatividad sobre la materia.

g) Regular las tasas, por el otorgamiento de permisos o autorizaciones de uso de infraestructura en áreas o vías no saturadas, de acuerdo a las normas previstas en el reglamento nacional respectivo.

h) Cobrar a las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que con motivo de la realización de obras interfieran la normal operación del tránsito, según lo dispuesto en el correspondiente reglamento nacional.

i) Recaudar y administrar, los recursos provenientes del pago de multas, por infracciones de tránsito.

j) Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización, de tránsito, en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo.

k) Construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial, que se encuentre, bajo su jurisdicción.

Competencias de fiscalización:

l) Supervisar, detectar infracciones e imponer sanciones, por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre.

m) Fiscalizar las concesiones de infraestructura vial, que otorgue la municipalidad provincial en su respectiva jurisdicción, en concordancia con los reglamentos nacionales.

17.2 Cuando dos ciudades o áreas urbanas, pertenecientes a provincias contiguas conforman un área urbana continua que requiere, una gestión conjunta, del transporte y tránsito terrestre, las municipalidades correspondientes, deben establecer un régimen de gestión común. De no establecerse, dicho régimen, cualquiera de las municipalidades puede solicitar una solución arbitral. Si ninguna de las municipalidades, solicita el arbitraje o alguna de ellas se niega a someterse a este procedimiento, corresponde al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, establecer el régimen de gestión común.

17.3 La inexistencia del régimen común, a que se refiere el párrafo precedente, no faculta a la municipalidad, a otorgar permisos, autorizaciones o concesiones en ámbitos territoriales, fuera de su jurisdicción.

Artículo 18.- De las competencias de las Municipalidades Distritales

18.1 Las Municipalidades Distritales ejercen las siguientes competencias:

a) En materia de transporte: en general, las que los reglamentos nacionales y las normas emitidas por la Municipalidad Provincial respectiva, les señalen y en particular, la regulación del transporte menor (mototaxis y similares).

b) En materia de tránsito: la gestión y fiscalización, dentro de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones, que emita la municipalidad provincial respectiva y los reglamentos nacionales pertinentes.

c) En materia de vialidad: la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito, en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo. Asimismo, son competentes para construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial, que se encuentre, bajo su jurisdicción.

18.2 En el caso, en que, dos distritos contiguos requieran, una gestión conjunta de transporte y tránsito terrestre, las municipalidades correspondientes, deben establecer un régimen de gestión común. En caso de no establecerse, dicho régimen corresponde a la municipalidad provincial, fijar los términos de gestión común.

18.3 La inexistencia del régimen común, a que se refiere el párrafo precedente, no faculta a la municipalidad, a otorgar permisos, autorizaciones o concesiones en ámbitos territoriales, fuera de su jurisdicción.

"Artículo 19.- De la competencia de la Policía Nacional del Perú

19.1 La Policía Nacional del Perú, a través de sus unidades especializadas, es la autoridad responsable del control y fiscalización el cumplimiento de las normas de tránsito, por parte de los usuarios, de la infraestructura vial; y, de los prestadores de transporte, a nivel nacional, para cuyo efecto tiene las siguientes competencias:

a) En materia de tránsito: ejerce acciones de control y técnicas para dirigir el tránsito, como instrumentos de gestión, de la fiscalización.

b) En materia de accidentes de tránsito: previene, investiga y denuncia ante la autoridad competente, los accidentes de tránsito. Así como, efectúa investigaciones y estudios, para el diseño de estrategias de prevención, sobre la materia.

c) En materia de acopio de medios de prueba: Realiza pruebas de alcoholemia, estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos a los usuarios de la red vial urbana y nacional, en campo o laboratorios clínicos de la Policía Nacional del Perú. Así como, realiza la inspección físico químico de los vehículos siniestrados y emite protocolos periciales, para las acciones administrativas o judiciales.

d) En materia de custodia vehicular: implementa y administra sus depósitos vehiculares, así como el servicio de traslado de vehículos sometidos, a medida preventiva de retención o internamiento, a cuenta del propietario o infractor.

19.2 La Policía Nacional del Perú interviene, de manera subsidiaria, en materia de Transporte Terrestre, respecto de la habilitación de los vehículos, conductores y modalidades de servicio, en aquellos lugares y circunstancias, donde no estén presentes, las autoridades competentes.

19.3 La Policía Nacional del Perú, brinda el apoyo de la fuerza pública a las autoridades competentes y a los concesionarios, a cargo de la administración de infraestructura de transporte de uso público, cuando le sea requerido."

Artículo 20.- De las competencias del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI

20.1 Son aplicables, en materia de transporte y tránsito terrestre, las normas generales, sobre protección al consumidor, siendo ente competente para la supervisión de su cumplimiento, la Comisión de Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI, el que deberá velar, por la permanencia de la idoneidad de los servicios y por la transparencia de la información, que se brinde a los consumidores, sin perjuicio de las facultades de fiscalización y sanción que corresponden, a las autoridades de transporte.

20.2 Asimismo, el INDECOPI, está facultado, según sus propias normas, a aplicar la legislación de acceso al mercado, libre y leal competencia, supervisión de la publicidad y demás normatividad del ámbito de su competencia.

MARCO DE LA LEY 27783 LEY DE BASES DE LA DESCENTRALIZACIÓN[5]

CAPÍTULO IV

COMPETENCIAS DE LOS GOBIERNOS REGIONALES

Artículo 35.- Competencias exclusivas

a) Planificar el desarrollo integral, de su región y ejecutar los programas socioeconómicos correspondientes.

b) Formular y aprobar, el plan de desarrollo regional concertado con las municipalidades y la sociedad civil de su región.

c) Aprobar su organización interna y su presupuesto institucional conforme a la Ley de Gestión Presupuestaria del Estado y las Leyes anuales de Presupuesto.

d) Promover y ejecutar, las inversiones públicas, de ámbito regional en proyectos de infraestructura vial, energética, de comunicaciones y de servicios básicos, de

[5] https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/detallenorma/H829246

ámbito regional, con estrategias de sostenibilidad, competitividad, oportunidades de inversión privada, dinamizar mercados y rentabilizar actividades.

e) Diseñar y ejecutar programas regionales de cuencas, corredores económicos y de ciudades intermedias.

f) Promover, la formación de empresas y unidades económicas regionales, para concertar sistemas productivos y de servicios.

g) Facilitar, los procesos orientados, a los mercados internacionales para la agricultura, la agroindustria, la artesanía, la actividad forestal y otros sectores productivos, de acuerdo a sus potencialidades.

h) Desarrollar, circuitos turísticos, que puedan convertirse en ejes de desarrollo.

i) Concretar alianzas y acuerdos, con otras regiones, para el fomento del desarrollo económico, social y ambiental.

j) Administrar y adjudicar, los terrenos urbanos y eriazos, de propiedad del Estado en su jurisdicción, con excepción de los terrenos de propiedad municipal.

k) Organizar y aprobar, los expedientes técnicos sobre acciones de demarcación territorial, en su jurisdicción, conforme a la ley de la materia.

l) Promover la modernización de la pequeña y mediana empresa regional, articuladas, con las tareas de educación, empleo y a la actualización e innovación tecnológica.

m) Dictar las normas, sobre los asuntos y materias de su responsabilidad, y proponer las iniciativas legislativas correspondientes.

n) Promover, el uso sostenible de los recursos forestales y de biodiversidad.

o) Otras, que se le señale por ley expresa.

MARCO DE LA LEY 27972 LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES

TÍTULO PRELIMINAR

ARTÍCULO V.- ESTADO DEMOCRÁTICO, DESCENTRALIZADO Y DESCONCENTRADO

La estructura, organización y funciones específicas de los gobiernos locales se cimientan, en una visión de Estado democrático, unitario, descentralizado y desconcentrado, con la finalidad de lograr el desarrollo sostenible del país.

En el marco del proceso de descentralización y conforme, al criterio de subsidiariedad, el gobierno más cercano a la población, es el más idóneo para ejercer la competencia o función, por consiguiente, el gobierno nacional no debe asumir competencias, que pueden ser cumplidas más eficientemente, por los gobiernos regionales, y éstos, a su vez, no deben hacer aquello que puede ser ejecutado, por los gobiernos locales.

Artículo VI. - Promoción del desarrollo económico local

Los gobiernos locales promueven, el desarrollo económico local, con incidencia en la micro y pequeña empresa, a través de planes de desarrollo económico local aprobados, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo; así como el desarrollo social, el desarrollo de capacidades y la equidad en sus respectivas circunscripciones.

(...)

Artículo 36.- Desarrollo económico local

Los gobiernos locales promueven el desarrollo económico de su circunscripción territorial y la actividad empresarial local, con criterio de justicia social.

(...)

Artículo 86.- Promoción del desarrollo económico local

1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales:

   1.1. Diseñar un plan estratégico de desarrollo económico local, sostenible y un plan operativo anual, e implementarlos, en función de los recursos disponibles y de las necesidades de la actividad empresarial, de la provincia, según diagnóstico económico de su jurisdicción.

   1.2. Flexibilizar y simplificar los procedimientos de obtención de licencias y permisos, en el ámbito de su jurisdicción, sin obviar las normas técnicas de seguridad.

   1.3. Mantener un registro, de las empresas que operan, en su jurisdicción y cuentan con licencia municipal de funcionamiento, definitiva o provisional, consignando expresamente el cumplimiento o incumplimiento de las normas técnicas de seguridad.

   1.4. Concertar con el sector público y el privado, la elaboración y ejecución de programas de apoyo al desarrollo económico local sostenible en su espacio territorial.

2. Funciones específicas compartidas de las municipalidades provinciales:

   2.1. Organizar, en coordinación con el respectivo gobierno regional y las municipalidades distritales de su jurisdicción, instancias de coordinación para

promover el desarrollo económico local; aprovechando las ventajas comparativas de los corredores productivos, ecoturísticos y de biodiversidad.

2.2. Realizar campañas conjuntas para facilitar la formalización de las micro y pequeñas empresas de su circunscripción territorial con criterios homogéneos y de simplificación administrativa.

2.3. Elaborar junto con las instancias correspondientes, evaluaciones de impacto de los programas y proyectos de desarrollo económico local.

2.4. Promover, en coordinación con el gobierno regional, agresivas políticas orientadas a generar productividad y competitividad en las zonas urbanas y rurales, así como la elaboración de mapas provinciales sobre potenciales riquezas, con el propósito de generar puestos de trabajo y desanimar la migración.

2.5. En los municipios rurales, concertar con las comunidades campesinas.

2.6. Articular las zonas rurales con las urbanas, fortaleciendo así la economía regional.

3. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades distritales:

3.1. Diseñar un plan estratégico para el desarrollo económico sostenible del distrito y un plan operativo anual de la municipalidad, e implementarlos en función de los recursos disponibles y de las necesidades de la actividad empresarial de su jurisdicción, a través de un proceso participativo.

3.2. Ejecutar actividades de apoyo directo e indirecto a la actividad empresarial en su jurisdicción sobre información, capacitación, acceso a mercados, tecnología, financiamiento y otros campos a fin de mejorar la competitividad.

3.3. Concertar con instituciones del sector público y privado de su jurisdicción sobre la elaboración y ejecución de programas y proyectos que favorezcan el desarrollo económico del distrito.

3.4. Brindar la información económica necesaria sobre la actividad empresarial en su jurisdicción, en función de la información disponible, a las instancias provinciales, regionales y nacionales.

3.5. Promover las condiciones favorables para la productividad y competitividad de las zonas urbanas y rurales del distrito.

(...)

OTROS MARCOS LEGALES PERTINENTES

- Decreto Supremo N° 055-2010-MTC. Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores Motorizados o no Motorizados.

- Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y modifica el Texto único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.
- Decreto Supremo N° 034-2019-MTC, que modifica el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y establece otras disposiciones.

BREVÍSIMA REFERENCIA HISTÓRICA DE MOTOTAXIS

Es necesario realizar una brevísima referencia histórica sobre la evolución de los vehículos menores más conocidos como mototaxis, y que en la actualidad es un medio de transporte utilizado por las poblaciones donde no hay otro medio de transporte público, siendo su costo razonable dentro del mercado y que las tarifas cobradas son consensuadas por el conductor y el pasajero de manera voluntaria.

El padre del popular mototaxi se podría decir que es el fabricado por el italiano Carlo Guzzi en 1928. Este era una moto de tres ruedas con una cabina para el conductor y una tolva en la que se transportaba carga a cortas distancias. Otro precedente es el Piaggio Ape, también fabricado en Italia en 1948, muy similar al primero.

La evolución para llevar pasajeros surgió con el nacimiento del llamado 'Autorickshaw'. Los primeros modelos surgieron en los años 60 en Japón. Pronto se popularizaron en países como Tailandia, China y la India, hoy estos dos últimos países son los principales fabricantes.

En nuestro país, a inicios de los años 80 en la ciudad de Iquitos se construyó el primer mototaxi. Se fusionó la parte delantera de una moto común y se le anexó un soporte para llevar pasajeros. Pronto fue poblándose la zona de estos vehículos hasta la llegada de los fabricados en India en los años 90. Estos tuvieron mucho éxito primero en ciudades como Pucallpa o Puerto Maldonado, luego fueron llegando a Lima y a otros departamentos. En la actualidad las marcas peruanas han empezado a ganar terreno en nuestro territorio.

Un modelo curioso es el ideado por el investigador peruano Walter Pacheco. Él inventó recientemente el mototaxi que funciona con energía renovable. El académico instaló unos paneles solares en el techo de uno de estos vehículos y los acopló al motor. Una verdadera innovación al respecto (gogo, 2017)[6].

PROBLEMÁTICA DE TRASNPORTE PÚBLICO

La problemática del transporte público en el Perú es compleja debido a los diversos factores que se encuentran involucrados. Así, por ejemplo, se puede mencionar la

[6] https://gogo.pe/noticias/la-historia-del-mototaxi/

antigüedad de la mayoría del parque automotor, que incluye unidades de 15 a 20 años con un mantenimiento limitado. Otros hechos relevantes son la informalidad, la falta de educación y capacitación vial del chofer y cobrador, y la carencia de un efectivo sistema de fiscalización. Todo esto en su conjunto ha contribuido con la disminución de la calidad del servicio de transporte de pasajeros (Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, 2012: 1)[7].

Por otra parte, problemas como el congestionamiento, inseguridad, caos vehicular, sin dejar de lado las infracciones y los accidentes de tránsito, son eventos frecuentes a lo que se ven enfrentados los pasajeros en su condición de usuario del servicio de transporte público (Mogollón, 2011: 2). Ello aunado a la carencia de regulaciones adecuadas para el transporte público por parte de algunos gobiernos locales y regionales ha generado en muchos casos un sistema de transporte deficiente (MAGALLANES, 2014)[8].

En el caso de los vehículos menores más conocidos como mototaxis, su problemática se encuentra en que a la fecha las licencias de conducir han vencido en su plazo de vigencia y que constantemente vienen siendo intervenidos por parte de los fiscalizadores de transporte de las municipalidades, así como por parte de los policías de tránsito, imponiendo papeletas de tránsito y en muchos casos son internados a los depósitos municipales, que generan gastos que perjudican a las familias de los conductores de mototaxis, debido a que no los dejan trabajan libremente, reiterando que es urgente aprobar la presente propuesta legislativa.

INCREMENTACIÓN DE MOTOTAXIS EN IQUITOS

Durante el periodo del 2000 al 2009, el parque automotor experimentó un incremento del 360%, debido a que la cantidad de vehículos aumentó de 21,625 en el año 2000 hasta 77,861 para el 2009. De los diversos medios de transporte se puede destacar el elevado número de mototaxis, cuya cantidad se triplicó para el 2009.

En términos generales, se puede mencionar que la composición del parque automotor estaba conformada por vehículos menores un 91% (mototaxis 27% y motos lineales 64%) y vehículos mayores el 9% (incluye los microbuses del servicio de transporte urbano masivo de pasajeros).

En lo que respecta al transporte en vehículos menores, este se realiza en unidades tipo mototaxi, servicio que es brindado por 20 operadores que representan aproximadamente a 17,439 unidades. Este elevado número de mototaxis se puede

---

7 https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/D36A2560334C7AA2052580A400582744/%24FILE/257_INFINVES79_2014_2015_prob_ser_transportes.pdf

8 Problemática en el servicio de transporte público de pasajeros en Iquitos, Piura, Tarapoto y Trujillo https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/D36A2560334C7AA2052580A400582744/%24FILE/257_INFINVES79_2014_2015_prob_ser_transportes.pdf

deber, entre otras razones, a la disminución en la cantidad de vehículos mayores y por la presencia de áreas no cubiertas por estos (MAGALLANES, 2014).

INCREMTACIÓN DE MOTOTAXIS EN PIURA

Las principales vías de la ciudad son transitadas por una gran variedad de modalidades de transporte (públicos y privados). El caso del transporte público incluye combis, omnibuses, taxi-colectivos, taxis y mototaxis. La presencia de todos estos tipos de vehículos genera que se incremente la complejidad del sistema de transporte.

A la fecha de elaborado el estudio se constató que las rutas de transporte presentan una significativa saturación del servicio, debido a la existencia de empresas con recorridos similares, recorridos ineficientes, infraestructura vial en malas condiciones, elevada informalidad, pérdidas de tiempo por la congestión, entre otros factores.

Se reportó que el servicio público de transporte estaba conformado de la siguiente manera: un 9% pertenece a las combis, el 8.5% a los taxi-colectivos, 31.4% a los taxis libres y 51.1% a los mototaxis. De todos ellos, los que tenían mayor demanda por parte de los ciudadanos eran las combis y taxi-colectivos con el 63% (MAGALLANES, 2014).

INCREMENTACIÓN DE MOTOTAXIS EN TARAPOTO

El transporte público urbano es deficitario, al año 2011 existían 4 empresas de transporte cuyas rutas interconectan los distritos de Morales-Tarapoto-La Banda de Shilcayo en forma parcial, mediante automóviles «TICO» que se encuentran organizados en comités, pero en mal estado de conservación.

Otro tipo de vehículos importantes por su presencia en la ciudad lo constituyen los motocarros, algunos se encuentran organizados en asociaciones y/o empresas, que unidas con las motocicletas de uso personal hacen un total del 85.75% del parque automotor.

Con respecto al tipo de vehículos que circulan por la ciudad también se registra un importante desequilibrio de fuerza y velocidad entre las unidades livianas (motos lineales y motocarros) y vehículos mayores (automóviles y camionetas), lo cual produce concentración y congestionamiento. Además, se incrementan los niveles de contaminación de aire y auditiva, sobre todo en las zonas centrales de la ciudad, lo cual se prolonga hasta la noche.

La importante cantidad de motocarros en la ciudad, a su vez, dificulta la adecuada circulación peatonal en el centro de la ciudad (centro del sector Tarapoto), debido a que por lo general ocupan áreas de la calzada para la ubicación de sus paraderos,

entorpeciendo el libre tránsito de peatones e incrementando el riesgo de accidentes (MAGALLANES, 2014).

PARQUE AUTOMOTOR SE DUPLICÓ EN 7 AÑOS CON MOTOTAXIS Y MINIVANES[9]

Existe un aumento indiscriminado. Se pasó de tener 2 millones 286 mil unidades, en 2009, a 5 millones 244 mil, en 2015. Estos vehículos son inseguros para el transporte, generan desorden y accidentes.

En solo siete años, el parque automotor del Perú sufrió un incremento indiscriminado: pasó de tener 2 millones 286 mil vehículos, en el 2009, a 5 millones 244 mil, en el 2015. Esta cifra se duplicó, sobre todo, por la entrada al país de una mayor cantidad de motocicletas, mototaxis y camionetas rurales (combis y minivanes), revela el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2021, el cual fue publicado ayer en el diario oficial El Peruano.

El parque vehicular que se concentra en Lima y las principales ciudades de la costa, se disparó en estos últimos años, según el Plan, debido a la estabilidad de nuestra economía (mejores ingresos de las familias). Sin embargo, con ello se experimentó un nuevo fenómeno llamado "el mototaxismo", que ingresó en el escenario del transporte.

En el caso de los mototaxis, en Lima hay más de 600 mil que son manejadas por menores sin licencias ni permisos municipales. Y si bien son una opción ante el desempleo, las municipalidades deben fiscalizar que sean, al menos, formales (LAREPÚBLICA, 2017).

Si bien es cierto hay accidentes ocasionados por prestadores de servicios de mototaxis, según se muestra en los cuadros estadísticos mostrados a continuación en el distrito más grande de Lima, San Juan de Lurigancho, estas cifras pueden bajarse a través de la formalización y la educación vial, con una amplia colaboración de nuestra policía de tránsito.

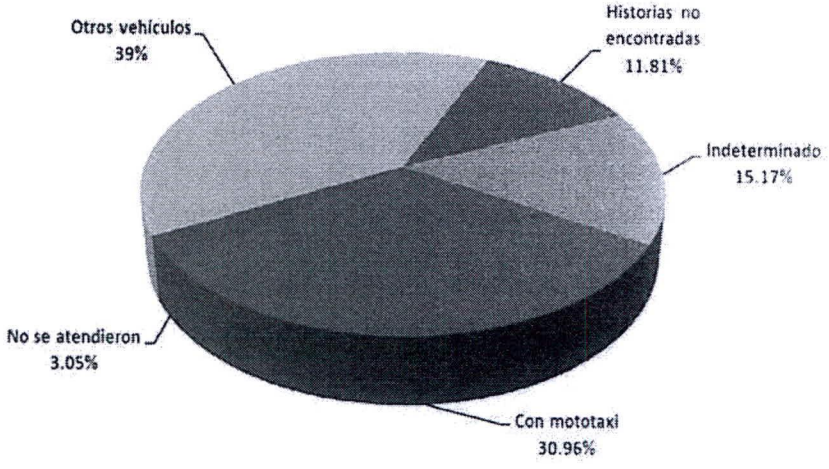
Muestras Hospital de San Juan de Lurigancho:

En el periodo comprendido entre el 1° de enero del 2015 y el 31 de diciembre del 2015 se atendieron, en el Tópico de Cirugía del Hospital San Juan de Lurigancho (HSJL), 608 casos confirmados de accidentes de tránsito con mototaxi, de un total de 1964 accidentes de tránsito presentados durante el 2015. Del total de accidentes 60 pacientes decidieron voluntariamente no atenderse en el hospital,

[9] https://larepublica.pe/sociedad/1096114-parque-automotor-se-duplico-en-7-anos-con-mototaxis-y-minivanes/

766 casos se accidentaron con otro tipo de vehículos diferentes a un mototaxi (de las cuales 168 fueron con moto lineal), 232 historias clínicas no se encontraban en el apartado correspondiente a las historias clínicas regulares del SOAT, ubicado en el Área de Archivos del hospital al momento del estudio, de los cuales el 72,4% correspondía a los últimos 3 meses del año; mientras que 298 historias clínicas no consignaron el tipo de vehículo involucrado en el accidente de tránsito. La distribución de casos se muestra en las figuras 1, 2 y 3 (Robles, 2016)[10].

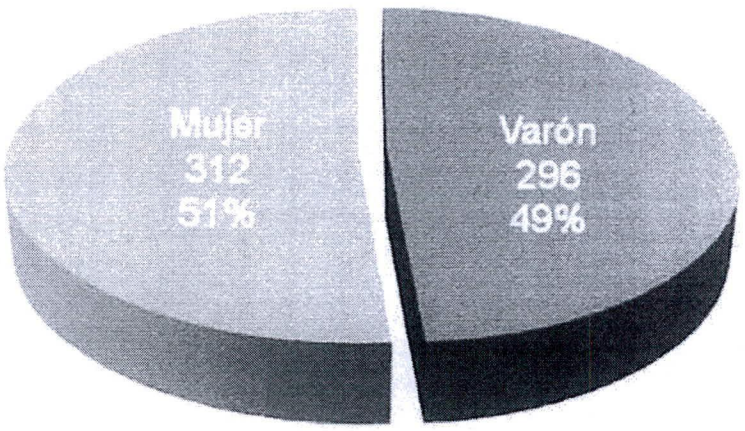
Figura 1: Distribución de casos de accidentes de tránsito en el HSJL durante el año 2015



De los 608 casos de accidentes de tránsito con mototaxi durante el año 2015, se presentó una proporcionalidad de género muy similar entre las victimas de accidentes de tránsito (Figura 2)

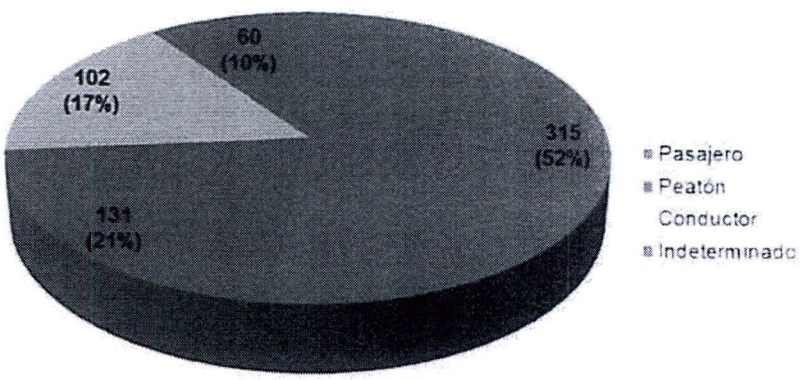
[10] Características de los accidentes de tránsito con mototaxi atendidos en el Hospital San Juan de Lurigancho, Lima – Perú, durante el año 2015
http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/4728/Robles_rf.pdf?sequence=3

Figura 2: Víctimas de accidentes de tránsito con mototaxi según género, atendidos en el HSJL durante el año 2015



De acuerdo con el rol que tuvo el paciente al momento del accidente de tránsito (figura 5), lo podemos ubicar en la categoría de pasajero con 315 casos ocurridos (52%), peatón con un total de 131 casos (21%) y el rol de conductor en la que encontramos 102 casos en total (17%) durante el año 2015; cabe señalar que en 60 historias clínicas no se consignó el rol que desempeñó la víctima del accidente de tránsito.

Figura 3: Víctimas de accidentes de tránsito con mototaxi según el rol que desempeñaron al momento del accidente, atendidos en el HSJL durante el año 2015

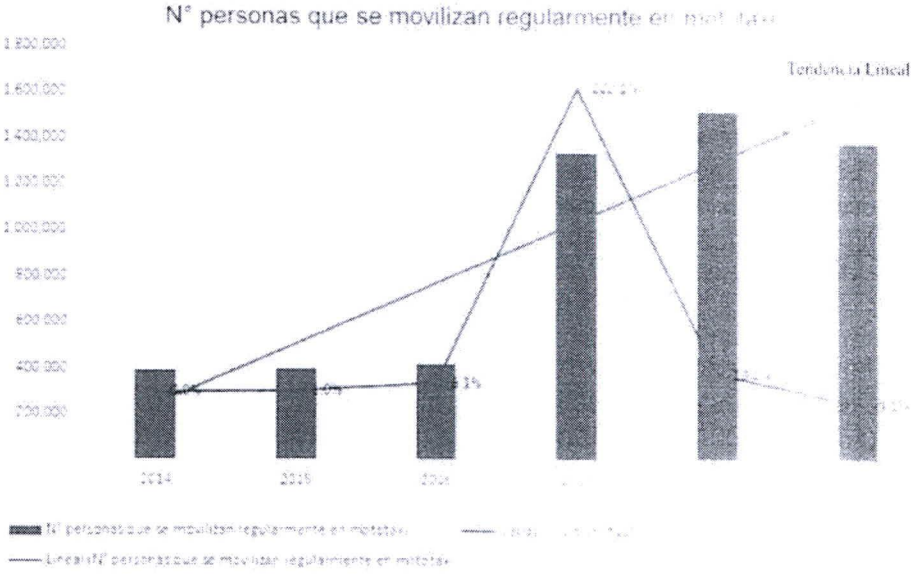


POTENCIAL CRECIMIENTO EN EL MERCADO[11]

Para conocer el potencial de crecimiento del mercado, se analizaron los estudios de Lima, respecto al modo de transporte que emplean las personas de Lima Metropolitana para movilizarse a sus centros de trabajos, estudios u otros centros. Dichos estudios informan sobre el incremento del uso de mototaxi por la masa popular limeña para acercarlos a sus paraderos de transporte público u otros destinos cercanos.

En dicha situación, primero se analizará el número de personas que usan el servicio de mototaxi a modo regular en los últimos años, es decir, estas personas en un día regular usan un mototaxi cuando salen de su casa (Bryson, 2020, pág. 64).

Figura 4. Gráfico elaborado con base en los resultados hallados de personas que se movilizan regularmente en mototaxi en Lima Metropolitana en "Lima y Callao"



Fuente: Por Lima Cómo Vamos, 2019

Si bien, el número de personas que se movilizan regularmente en un mototaxi aumentó entre los años del 2014 al 2018, también se observa una disminución de -9.1% en el año 2019. Pese a ello, la tendencia que sigue es una tendencia de crecimiento lineal desde el 2014.

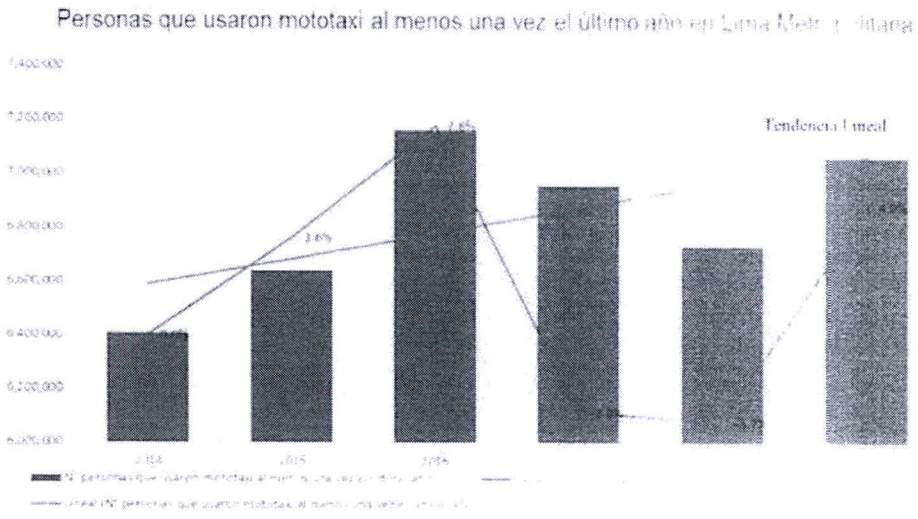
---

11 https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/653139/Bryson_CJ.pdf?sequence=5&isAllowed=y

Un dato interesante fue el incremento para el 2017, lo que revela al mototaxi como un vehículo clave para más personas por permitirles articular sus viajes. De acuerdo con el presente estudio, este incremento se dio principalmente en los NSE D/E y en los distritos de Lima Este (34.51%), seguido de Lima Norte (33.63%), Lima Sur (22.12%) y Lima Centro (9.73%). Para el 2018, la mayor representación se inclinó más hacia los distritos de Lima Sur (41.3%), seguido de Lima Este (36.41%), Lima Norte (18.48%) y Lima Centro (3.8%). Por este motivo, nos enfocaremos en los distritos de Lima Sur, seguido de Lima Este, por tener los mayores índices de uso de mototaxi.

En este contexto, también se analizará a las personas que no se movilizan regularmente en mototaxi, específicamente se analizará la variable del número de personas que usaron un mototaxi al menos una vez el último año, en Lima Metropolitana (Bryson, 2020, pág. 65).

Figura 5. Gráfico elaborado con base en los resultados hallados de personas que usaron un mototaxi al menos una vez el último año en Lima Metropolitana en "Lima y Callao según sus ciudadanos"

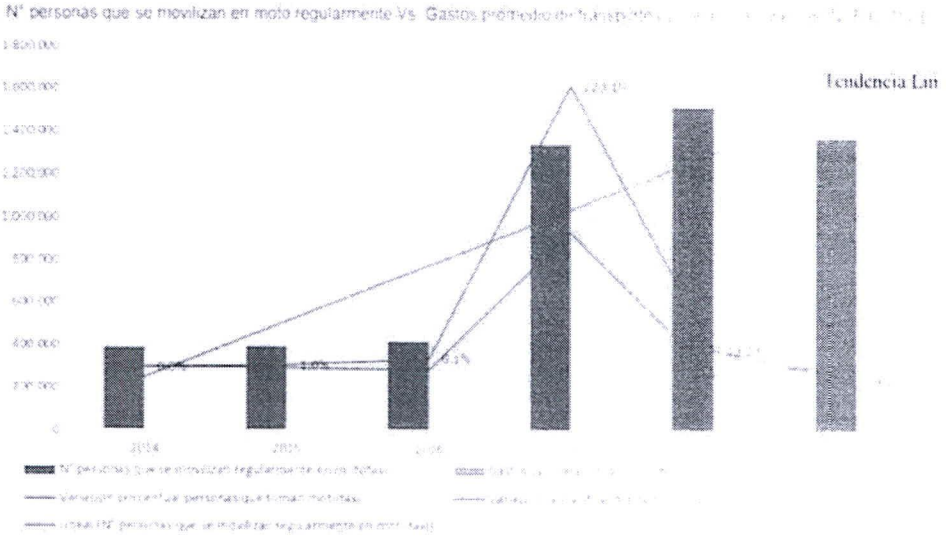


Fuente: Por Lima Cómo Vamos, 2019.

Como se observa, esta variable también ha mantenido una tendencia creciente en los últimos años y también sigue un crecimiento lineal, lo que demuestra que más limeños usan mototaxis para trasladarse de un punto a otro, pasando de ser 6.4 millones de personas para el 2014 a ser más de 7 millones para el 2019 (Bryson, 2020, pág. 66).

Por otro lado, también se encontró que la variable número de personas que toman mototaxi de manera regular tiene una relación directa y una variación similar a la variable del gasto de transporte y comunicaciones de las personas de los NSE C, D y E de Lima Metropolitana, y que también tiene una tendencia de crecimiento lineal, lo que significa que las personas gastan más en transporte y comunicaciones a la vez que incrementan su uso de mototaxis (Bryson, 2020, pág. 67).

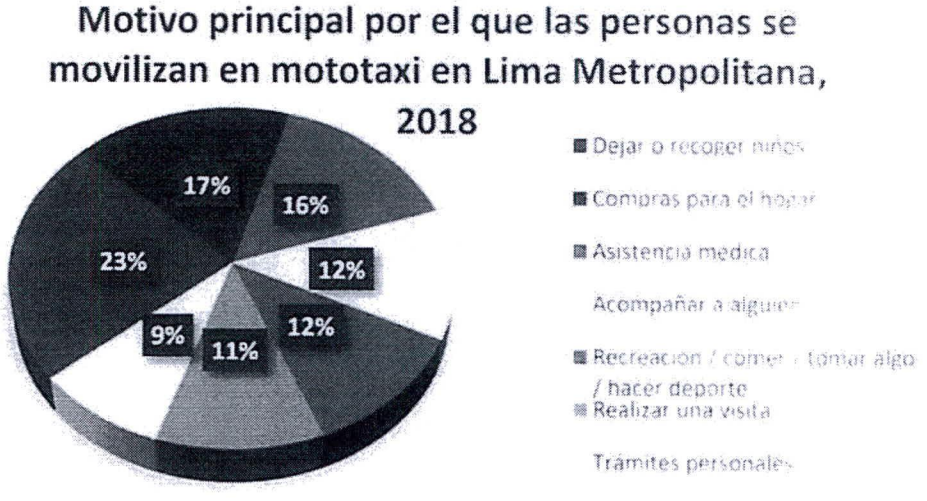
Figura 6. Gráfico elaborado con base en los resultados hallados de que personas que usan mototaxi de manera regular Vs. Gasto promedio de transporte y comunicaciones de NSE C, D y E en "Lima y Callao según sus ciudadanos"



Fuente: Por Lima Cómo Vamos, y "Niveles Socioeconómicos 2018", por Asociación Peruana de Empresas de Inteligencia de Mercados.

Además, se les puede encontrar en circulación y cerca de los colegios, nidos, mercados, supermercados, postas y hospitales, entre otros puntos. Los motivos principales que llevan a las personas a movilizarse en un mototaxi, donde recoger y dejar a los niños representa el 23%, realizar compras para el hogar el 17%, movilizarse por asistencia médica el 16%, entre otros de menor porcentaje (Bryson, 2020, pág. 86).

Figura 7. Gráfico elaborado con base en motivos principales por el que las personas se movilizan en mototaxi en Lima Metropolitana descubiertos en "IX Informe de percepción sobre calidad de vida en Lima y Callao"



Fuente: "IX Informe de percepción sobre calidad de vida en Lima y Callao", por Lima Cómo Vamos, 2018.

Este proyecto ataca esta problemática desde la arista de la formalización de estos emprendedores que buscan una manera digna de ganarse el sustento diario, además de incluirlos a al sistema de seguridad social de salud y pensionario, de tal forma que en un futuro cercano las personas que cumplan con los requisitos mínimos exigidos por Ley puedan prestar el servicio de mototaxi, teniendo como requisito principal ser mayor de edad o menor emancipado, que cuenten con licencia. También se puede apreciar en los cuadros estadísticos el crecimiento lineal que ha tenido la prestación del servicio de mototaxis en Lima – Metropolitana y provincias de mayor

auge en este servicio especial de transporte, como Iquitos, Tarapoto y Piura, las cuales vislumbran un desarrollo de este fenómeno a nivel nacional.

Por lo que es necesario que las municipalidades provinciales en todo el territorio nacional sean autorizados para otorgar licencias de conducir para vehículos menores utilizando el software bajo la administración del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

MOTOTAXI PARTE DE LA SOLUCIÓN COMO EMPRENDIMIENTO Y AUTOEMPLEO O PARTE DEL PROBLEMA

En el desarrollo de la presente propuesta hay que identificar porque nace, o porque se hace necesario. La familia peruana con el COVID19, y variables externas de precios internacionales, trae consigo que el dinero que se reúna en el seno familiar tiene menor capacidad de compra y servicios. Así mismo reduce la posibilidad de flujo de dinero dentro de la economía social o de las familias de nuestro País. Toda vez que se da el Autoempleo que es una situación laboral de la persona que crea un puesto de trabajo para sí misma, aporta el capital necesario para ello y dirige su propia actividad, y que emprender es cuando Inicias un negocio porque detectaste un problema u oportunidad, diseñaste una solución creativa y la haces realidad. El autoempleo en cambio busca solucionar un problema individual: generarte un empleo, un salario. Siendo este caso del mototaxista.

Hay que comprender, que con la nueva crisis económica se hace muy necesario tener transporte publico integral, trenes, metropolitanos, anillos de vías de carretera, descongestionar el transito; que nadie podría negar como solución. Pero existe barreras que la burocracia utilizada en exceso no colabora con ser la mejor opción. Sin embargo, hoy estamos ante una, población promedio de 2 millones de mototaxistas; que han desplazado en parte al taxi. Por una razón directa a la economía familiar es la unidad de vehículo menor que luego del transporte público es usado. Por tanto, esta solución con un mototaxi debe ser visto como parte de nuestra economía familiar; que, con desarrollo de infraestructura, transporte obvio se desplazara a otros proyectos como lo hace Asia y Centro América; convirtiéndolos luego en transporte de mercaderías por delivery, sistemas de congelación u otros usos que el mercado lo puede ordenar. Pero en este corto plazo hay que integrarlos a la economía, resolver su situación de inseguridad, servicios de salud y de pensiones. Pues si incentivamos su desarrollo dentro de estos 2 millones de mototaxistas como casos Guatemala, India, Colombia entre otros migran desde el emprendimiento.

Toda propuesta de solución debe partir por incorporar, luego corregir y plantear organización y orden urbano; pero desde el incentivo. Pues la erradicación, la reducción o la eliminación no nos soluciona el problema de actual desempleo.

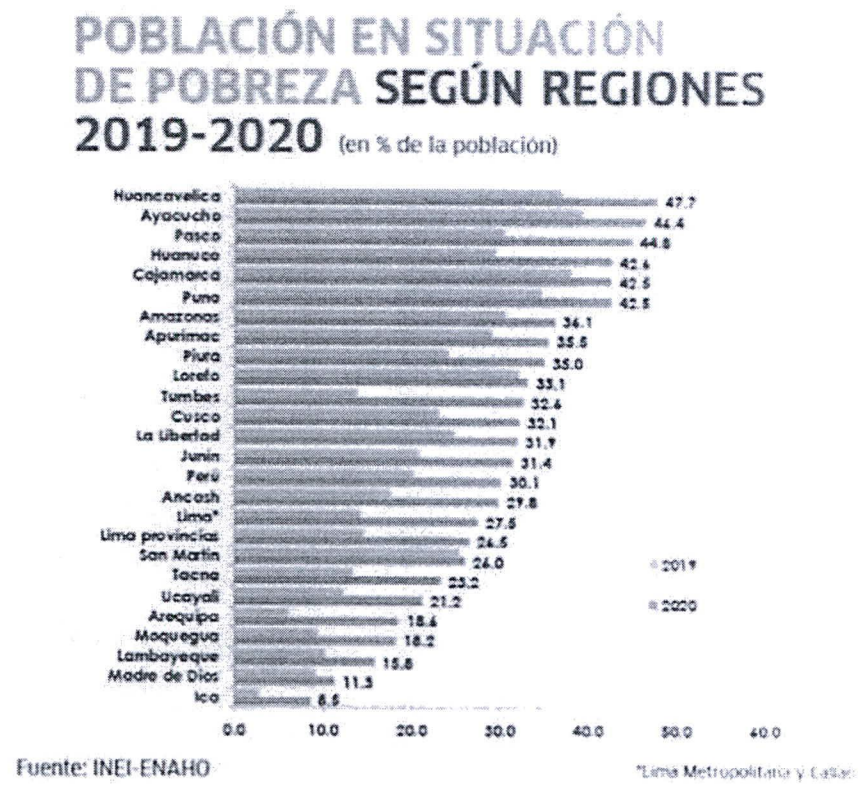
Las soluciones deben tener aspectos de incentivo y acuerdo de gobierno, legislativos, gremios y universidades para centrar soluciones que puedan ser ejecutadas; ya que

todas las anteriores han fracasado y hoy 2 millones de familias dependen de este servicio. Y de 9 a 15 millones de peruanos lo usa frecuentemente en su quehacer diario.

Motivo por el cual es necesario de que a través de la presente iniciativa legislativa las Municipalidades Provinciales sean los encargados de otorgar licencia de conducir nueva, revalidarla, recategorizarla o tramitar el duplicado, para conducir vehículos menores, utilizando el software bajo la administración del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ahorrando costo y tiempo, en su expedición, así como, las Municipalidades Provinciales se encuentren estrechamente relacionados con los conductores de mototaxis.

La pobreza afecta a más de 9 millones de personas, en el Perú. La economía peruana crecería 3.1% durante este 2022, según proyecta el Instituto de Economía y Desarrollo Empresarial (IEDEP) de la Cámara de Comercio de Lima (CCL), solo contando a los familiares en vulnerabilidad; sin poder cubrir necesidades básicas. La pobreza se ha incrementado en varias regiones en los últimos años. (Figura 8)

Figura 08. Población en Situación de Pobreza por Región



IPE INSTITUTO PERUANO DE ECONOMÍA ipe.org.pe

La pobreza, ha llegado, a posiciones complejas y que denota que, para poder reducirla, tener presente, el contexto económico. Tener presente, la situación económica familiar, sus formas de gasto, sus prioridades evocándonos en atender al Nivel Socio económico D y E. Pues entre estos dos niveles socioeconómicos, tienen 19' 529, 531 ciudadanos. Este grupo de ciudadanos, tiene una capacidad de gasto para el transporte al día de S/ 65 a S/76 soles, destinado de su presupuesto. (Figura 9) Por lo que, se hace necesario estudiar no solo la rigidez y delimitar; sino incentivar, promover e incitar, a que como emprendedores, crezcan y salgan del umbral de la pobreza; creando nuevos empleos, negocios o preparándose para trabajar en alguna carrera u oficio.

Figura 9. Ingresos y gastos por Nivel Socio económico.

APEIM Perfil Hogares

Ingresos y Gastos Según NSE 2020

Perú Total

Promedios	TOTAL	NSE AB	NSE C	NSE C1	NSE C2	NSE D	NSE E
GRUPO 1: Alimentos dentro del hogar	S/960	S/1,462	S/1,231	S/1,275	S/1,[illegible]	S/[illegible]	S/[illegible]26
GRUPO 2: Bebidas alcohólicas y estupefacientes	S/4	S/12	S/5	S/6	S/[illegible]	S/[illegible]	S/1
GRUPO 3: Vestido y calzado	S/162	S/316	S/203	S/[illegible]10	S/[illegible]91	S/[illegible]35	S/[illegible]0[illegible]
GRUPO 4: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	S/285	S/679	S/382	S/[illegible]12	S/[illegible]34[illegible]	S/[illegible]46	S/[illegible]58
GRUPO 5: Muebles, enseres y mantenimiento de la vivienda	S/143	S/415	S/148	S/[illegible]57	S/[illegible]7[illegible]	S/[illegible]01	S/[illegible]72
GRUPO 6: Salud	S/173	S/414	S/233	S/[illegible]253	S/[illegible]203	S/[illegible]140	S/[illegible]84
GRUPO 7: Transporte	S/113	S/330	S/112	S/[illegible]119	S/[illegible]102	S/[illegible]76	S/[illegible]63
GRUPO 8: Comunicaciones	S/168	S/475	S/249	S/[illegible]289	S/[illegible]194	S/[illegible]107	S/[illegible]40
GRUPO 9: Recreación y cultura, otros bienes y servicios	S/79	S/240	S/94	S/[illegible]101	S/[illegible]34	S/[illegible]53	S/[illegible]03
GRUPO 10: Educación	S/154	S/574	S/201	S/[illegible]246	S/[illegible]13[illegible]	S/[illegible]87	S/[illegible]25
GRUPO 11: Restaurantes y hoteles, alimentos fuera del hogar	S/46	S/101	S/61	S/[illegible]65	S/[illegible]5[illegible]	S/[illegible]40	S/[illegible]17
GRUPO 12: Bienes y servicios diversos, cuidado personal	S/152	S/315	S/198	S/[illegible]210	S/[illegible]18[illegible]	S/[illegible]130	S/[illegible]73
[illegible]	S/2,440	S/5,333	S/3,116	S/3,346	S/2,801	S/2,049	S/1,161
[illegible]	S/3,238	S/7,777	S/4,123	S/4,514	S/3,591	S/2,624	S/1,370

* Ingreso estimado
APEIM 2020. Data ENAHO 2019

MERCADO LABORAL[12]

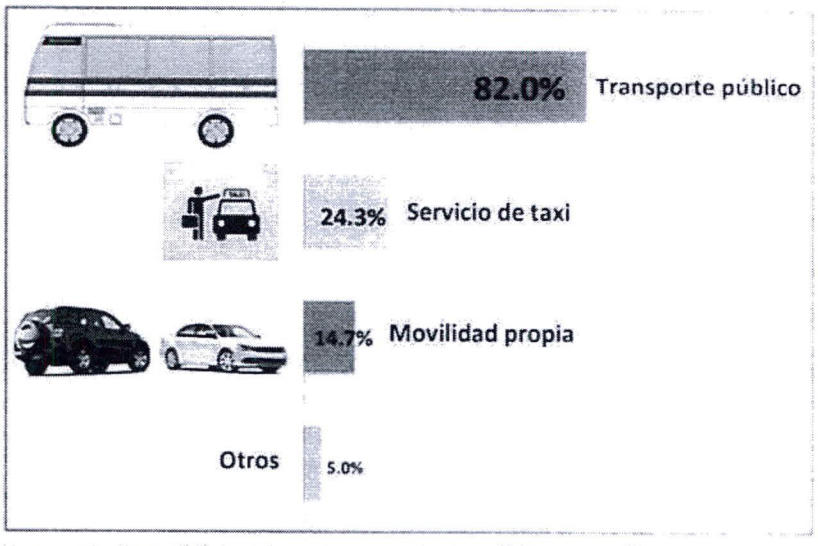
La informalidad, transversal, en toda la economía, es uno de los principales problemas que enfrenta, el país. En materia laboral es, especialmente, sensible, pues en muchos casos pone, en peligro la vida de los trabajadores, y es un ámbito propenso, a la violación de Derechos Humanos.

Según el INEI, al finalizar el 2018, el 72.4% de los trabajadores a nivel nacional se encontraban en el ámbito informal, es decir, sin protección social. Durante los últimos cinco años (2013- 2018), solo se logró formalizar al 1.3% de la mano de obra, informal, situación, que evidencia el estancamiento del proceso de formalización en nuestro país. Ello implica que, las políticas públicas dirigidas a mejorar las condiciones del empleo formal, no tienen impacto sustancial, en la mayor parte de la población ocupada.

[12] https://www.confiep.org.pe/wp-content/uploads/2019/10/Agenda-Pa%C3%ADs-2.0.pdf

En las últimas décadas, la legislación laboral, ha priorizado la regulación excesiva y la rigidez del mercado laboral, antes que la generación de nuevos empleos, y con ello, ha ocasionado la ralentización del empleo formal. Bajo esta mirada, en el presente capítulo ensayamos recomendaciones, que buscan, impulsar la generación de nuevas oportunidades de empleo formal, considerando la importancia de la inversión en capital humano para enfrentar nuevos retos que ya se están presentando y que serán inevitables, en muy corto plazo.

Figura 10. Transporte Utilizado Diariamente. Trabajadores y estudiantes[13]

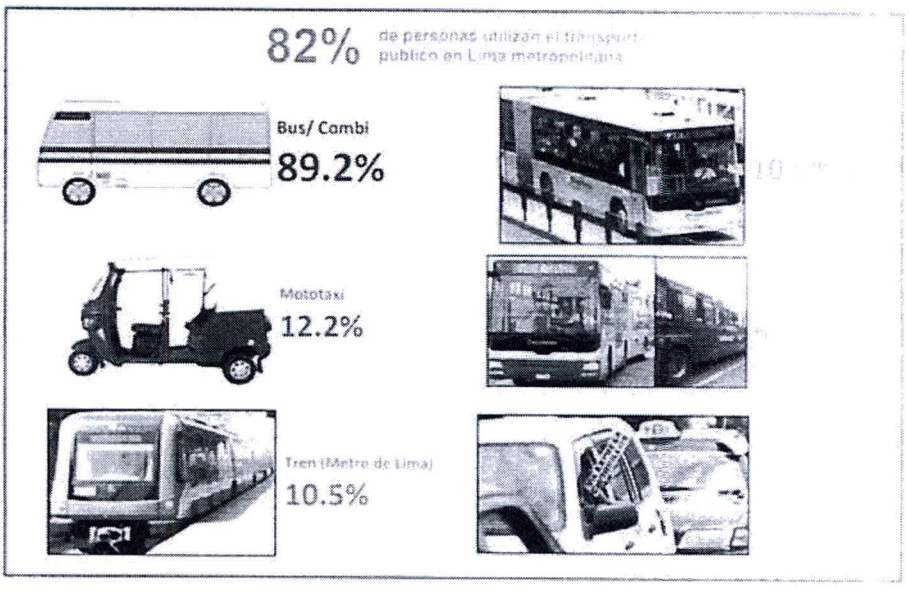


Muestra estadística: 742 personas que trabajan y estudian (395 hombres y 347 mujeres) en Lima metropolitana (Lima y Callao).

La población, que se moviliza, utiliza medios de transporte público en un 82% como lo refiere el reporte Market Report, en el año 2016, para Lima Metropolitana (Figura 10). Información, que describe el comportamiento del usuario. Sin embargo, en provincias, dentro del país, es más alejado porque, no se tiene mayores alternativas en transportes públicos que puedan cubrir esta población que se moviliza diariamente. Representando, el 12.2% (Figura 11) quienes prefieren, el Mototaxi, que proyectado al año 2022 por la crisis y la reducción del poder adquisitivo se haya elevado a más de 20% de participación dentro del servicio de transporte público.

Figura 11. Medio de Transporte Utilizado. Trabajadores y estudiantes

13 file:///C:/Users/carlo/Desktop/HP12ABR21/Congreso%202022%20Segundo%20Montalvo/IMPRESION%20DATA/transporte_taxi_201611%20(1).pdf



¿Pero qué tan rentable es, ser mototaxista?[14] Según un estudio de GFK, los ingresos diarios, de un mototaxista propietario de su vehículo pueden oscilar entre 80 y 120 soles diarios. Sin descontar el combustible y el mantenimiento. El ingreso mensual, por lo tanto, varía entre 2.400 y 3.600 soles en el año 2018.

Ingresar al negocio del mototaxismo, requiere de una inversión de entre 3.500 y 7.500 soles, dependiendo del modelo y las especificaciones del vehículo. A esto hay que, sumarle el trámite de licencia, para conducir moto y permiso para hacer transporte público, otorgado por la municipalidad. Usualmente, las autoridades, piden que el mototaxi, esté inscrito en una asociación de transportadores avalada.

Trabajar con los Gremios de Mototaxistas, es necesario para incorporarlos al sistema económico, dar incentivos, ser parte de poder tener financiamiento, colaborar en la reducción de la delincuencia, trabajar en un régimen especial de tributación, que sea un ganar ganar; donde, les permita, tener un seguro de salud, un sistema de pensiones, poder ser parte del sistema Techo Propio, Mi vivienda, créditos u otros, que incentiven, el tener una posibilidad de ingreso ordenado y trazable, en la economía con soluciones de APP y de pagos virtuales, que hoy los bancos ofrecen, que se puede articular con el RUC o DNI del usuario como parte de su formalización. No podemos negar que, fueron los mototaxistas que se unieron en un programa social Vacuna móvil[15] llega a independencia, para inmunizar, a la población (figura 11), colaboren con reducir la inseguridad; y también, al ser identificados no sean medios, para la delincuencia. Por otro lado, fortalecer su ubicación geográfica, en

[14] https://www.publimetro.pe/actualidad/2018/07/01/cuanto-gana-mototaxista-peru-49071-noticia/
[15] https://www.dirislimanorte.gob.pe/vacuna-movil-llega-a-independencia-para-inmunizar-a-la-poblacion/

zonas para el turismo local de corto radio geográfico, capacitarlos, crear incubadora de proyectos, tecnificar y dar seguridad a sus desarrollos, empleo de luz solar, entre tantas alternativas. Los 2'184,341 mototaxista están esperando soluciones conjuntas y es donde nosotros, como Estado debemos trabajar, (Figura 12)

Figura 12. Proyección de Mototaxistas en el Perú.

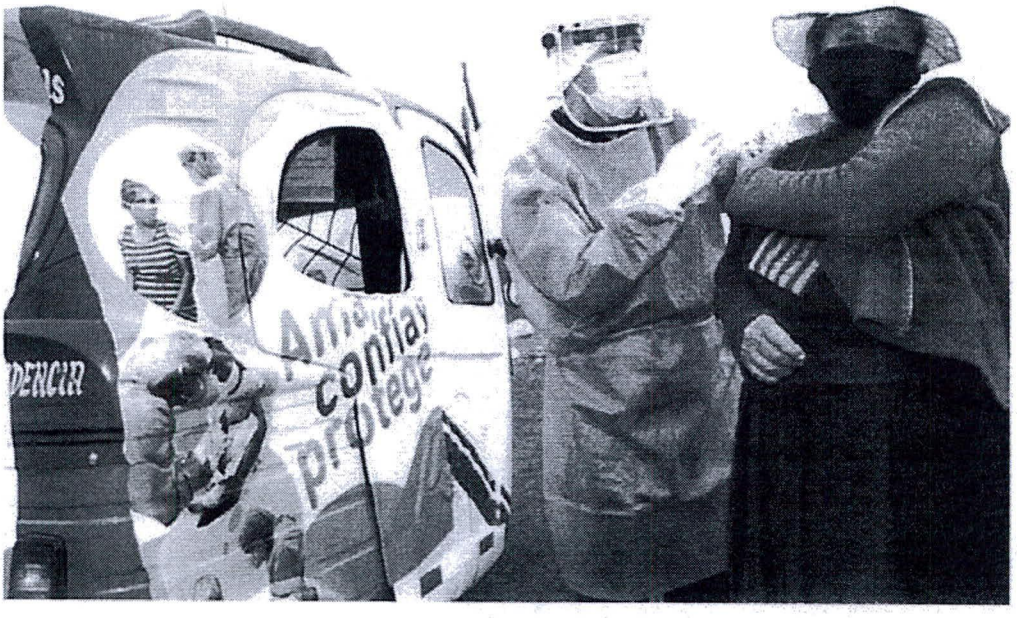
Departamento	Población Estimada 2022	Unidades Mototaxi
Amazonas	454.684	42.791
Áncash	1.257.755	86.086
Apurímac	458.871	43.950
Arequipa	1.595.248	67.355
Ayacucho	711.860	70.158
Cajamarca	1.548.665	148.328
Callao	1.203.654	41.459
Cusco	1.445.717	123.528
Huancavelica	389.179	41.080
Huánuco	809.926	75.413
Ica	1.038.879	49.174
Junín	1.450.396	123.767
La Libertad	2.148.503	153.260
Lambayeque	1.396.403	96.042
Lima	11.322.705	413.204
Loreto	1.094.678	91.953
Madre de Dios	185.164	13.599
Moquegua	205.329	10.791
Pasco	289.664	27.003
Piura	2.181.723	164.356
Puno	1.318.861	128.809
San Martín	958.412	79.335
Tacna	395.205	20.375
Tumbes	267.950	17.506
Ucayali	627.590	55.019
Total	34.757.025	2.184.341

Fuente: Elaboración propia.

Figura 13. Programa social Vacuna móvil llega a independencia para inmunizar a la población

PERÚ | Ministerio de Salud | Dirección de Redes Integradas de Salud Lima Norte

VACUNA MÓVIL LLEGA A [illegible]
INMUNIZAR A LA POBLACIÓN



VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa, se encuentra estrechamente relacionada, con la política de Estado II: Equidad y Justicia Social, que contienen la Décima Primera Política de Estado: Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación:

"Nos comprometemos a dar prioridad efectiva, a la promoción de la igualdad de oportunidades, reconociendo que en nuestro país existen, diversas expresiones de discriminación e inequidad social, en particular, contra la mujer, la infancia, los adultos mayores, las personas integrantes de comunidades étnicas, los discapacitados y las personas, desprovistas de sustento, entre otras. La reducción y posterior erradicación de estas expresiones, de desigualdad, requieren temporalmente de acciones afirmativas del Estado y de la sociedad, aplicando

políticas y estableciendo mecanismos, orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas para toda la población.

Con este objetivo, el Estado:

(a) combatirá, toda forma de discriminación, promoviendo la igualdad de oportunidades;

(b) fortalecerá, la participación de las mujeres, como sujetos sociales y políticos, que dialogan y conciertan con el Estado y la sociedad civil;

(c) fortalecerá, una institución, al más alto nivel del Estado, en su rol rector de políticas y programas, para la promoción de la igualdad de oportunidades, entre hombres y mujeres, es decir, equidad de género;

(d) dará acceso equitativo, a las mujeres a recursos productivos y empleo;

(e) desarrollará sistemas, que permitan proteger a niños, niñas, adolescentes, adultos mayores, mujeres responsables de hogar, personas desprovistas de sustento, personas con discapacidad y otras personas discriminadas o excluidas; y

(f) promoverá y protegerá los derechos de los integrantes de las comunidades étnicas discriminadas, impulsando programas de desarrollo social que los favorezcan integralmente". Lo resaltado en negrita es nuestro.

Asimismo, la presente iniciativa legislativa que se presenta se encuentra estrechamente relacionada con la política de Estado VI: Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado, que contienen la Vigésimo Cuarta Política de Estado: Afirmación de un Estado eficiente y transparente, que establece lo siguiente:

"Nos comprometemos a construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente al servicio de las personas y de sus derechos, y que promueva el desarrollo y buen funcionamiento del mercado y de los servicios públicos. Nos comprometemos también a que el Estado atienda las demandas de la población y asegure su participación en la gestión de políticas públicas y sociales, así como en la regulación de los servicios públicos en los tres niveles de gobierno. Garantizaremos una adecuada representación y defensa de los usuarios de estos servicios, la protección a los consumidores y la autonomía de los organismos reguladores. Con este objetivo el Estado: **(a) incrementará la cobertura, calidad y celeridad de la atención de trámites, así como de la provisión y prestación de los servicios públicos, para lo que establecerá y evaluará periódicamente los estándares básicos de los servicios, que el Estado garantiza a la población**; (b) establecerá en la administración pública, mecanismos de mejora continua, en la asignación, ejecución, calidad y control del gasto fiscal; (c) dará acceso a la información sobre planes, programas, proyectos, presupuestos, operaciones

financieras, adquisiciones y gastos públicos proyectados o ejecutados, en cada región, departamento, provincia, distrito o instancia de gobierno; (d) pondrá en uso instrumentos de fiscalización ciudadana, que garanticen la transparencia y la rendición de cuentas, en todas las instancias de gobierno; (e) erradicará la utilización proselitista del Estado y la formación de clientelas; (f) mejorará, la capacidad de gestión del Estado mediante la reforma integral de la administración pública en todos sus niveles; **(g) reducirá, los costos de acceso a los bienes y servicios públicos**; y (h) revalorará y fortalecerá, la carrera pública, promoviendo el ingreso y la permanencia de los servidores que demuestren, alta competencia y solvencia moral." **Lo resaltado en negrita es nuestro.**

EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La aprobación de la presente propuesta legislativa, no colisiona con ninguna norma vigente, en la legislación nacional; por el contrario, busca atender una población que viene siendo olvidada, por el Estado, con la finalidad, de que puedan acceder a obtener, su licencia de conducir, de vehículos menores (mototaxis) en las municipalidades provinciales, de su jurisdicción, garantizando el desarrollo, tranquilidad personal y familiar de los ciudadanos, que conforman este importante sector, economizando tiempo y costo.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente proyecto de ley, no irroga gasto público adicional al Estado, en una primera instancia, ya que busca, una modificación en la norma y la utilización de los presupuestos institucionales asignados, para cada uno, de los organismos vinculados a la iniciativa legislativa. Máxime si se tiene en cuenta que, para que las municipalidades provinciales emitan licencias de conducir de vehículos menores (mototaxis) se utilizaran el software bajo la administración del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

RELACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente propuesta legislativa se encuentra vinculada, de manera directa e indirecta, con la Agenda Legislativa, aprobada por Resolución Legislativa del Congreso No. 002-2021-2022-CR, en los siguientes objetivos:

Objetivo IV.- ESTADO EFICIENTE, TRANSPARENTE Y DESCENTRALIZADO

Política No. 24.- AFIRMACIÓN DE UN ESTADO EFICIENTE Y TRANSPARENTE, a través del Tema No. 61.- Modernización de la gestión del Estado y la administración pública.