CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite Documentario
13 DIC 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 7:48 pm

PROYECTO DE LEY QUE FOMENTA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE SEGURO Y AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE

Los Congresistas de la República que suscriben, miembros del **GRUPO PARLAMENTARIO ACCIÓN POPULAR**, por intermedio del Vocero Titular, **Elvis Hernán Vergara Mendoza,** en uso de su facultad de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y de conformidad con lo establecido en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República
Ha dado la siguiente Ley:

LEY QUE FOMENTA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE SEGURO Y SOSTENIBLE

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto fomentar la creación de un Fondo para Transporte Público Profesionalizado y Sostenible, a nivel nacional y, la aplicación de los alcances de los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao establecidos en la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao-ATU.

Artículo 2. Finalidad

La presente Ley tiene por finalidad fomentar un servicio público de transporte terrestre seguro y sostenible.

Artículo 3. Fondo para el Transporte Público Profesionalizado y Sostenible

Créase el Fondo para el Transporte Público Profesionalizado y Sostenible, para tal efecto se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a constituir un fideicomiso, destinado a financiar la implementación de la estrategia nacional para un transporte público profesionalizado y sostenible, la cual se aprueba mediante decreto supremo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y contempla el desarrollo

de (i) mecanismos de impulso a la profesionalización y formación de capacidades en favor del transportista y/o conductor; (ii) alternativas de financiamiento o de garantía en favor de empresas que otorguen facilidades crediticias, leasing, cesión en uso con opción de compra, u otros mecanismos que faciliten la adquisición de vehículos eléctricos de transporte público urbano en la modalidad de buses y taxis e infraestructura de recarga; y, (iii) programas de chatarreo dirigidos a fomentar el transporte masivo con vehículos con energías limpias.

El Fondo podrá recibir aportes dinerarios y no dinerarios adicionales provenientes de donaciones de entidades privadas y/o asociaciones nacionales e internacionales, fondos públicos o privados nacionales e internacionales y cooperación externa, así como financiamiento multilateral, las cuales serán realizadas previo convenio u aprobación según corresponda.

Asimismo, queda exceptuado de lo dispuesto en el artículo 22 del Decreto Legislativo 1441, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Tesorería.

Artículo 4. "Política Nacional para la promoción de la Electromovilidad"

Se encarga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la elaboración de la "Política Nacional de Electromovilidad" la cual contemplará el desarrollo de la financiación para adquirir vehículos eléctricos para transporte público y privado, la promoción de la implementación de la infraestructura de carga rápida, sistemas de monitoreo georreferenciado, mecanismos de mejora en el precio de la electricidad, propuestas de incentivos fiscales para la promoción de la electromovilidad, actualización de criterios para que futuras concesiones en materia de transporte masivo sean eléctricas.

Artículo 5. Aplicación de los alcances de los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao a favor de operadores del servicio público de transporte terrestre en virtud de una autorización

Los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera previstos en el literal l) del artículo 4, el Capítulo V y la Segunda Disposición Complementaria de la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, se aplican a los operadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas en virtud de una autorización, en lo que corresponda, siempre que cumplan con las condiciones previstas en el Reglamento que regula el Régimen Excepcional de otorgamiento o renovación de

autorizaciones para la prestación del servicio público de transporte regular en el territorio de competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), aprobado por Resolución de Presidencia Ejecutiva 203-2023-ATU/PE o norma que lo sustituya.

Artículo 6. Financiamiento

El financiamiento de la presente norma se realiza con cargo al presupuesto institucional del pliego involucrado, sin demandar recursos adicionales del Tesoro Público.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera.- La Estrategia nacional para un transporte público profesionalizado y sostenible, a que hace referencia el artículo 3 de la presente norma, es aprobada por el Poder Ejecutivo con el refrendo del Ministro de Transportes y Comunicaciones, mediante decreto supremo, en el plazo de treinta (30) días hábiles, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley.

Segunda.- La "Política Nacional para la promoción de la Electromovilidad", a que hace referencia el artículo 4 de la presente norma, es emitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial, en el plazo de ciento veinte (120) días hábiles, contado a partir de la publicación de la presente ley.

Tercera.- La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) aprueba las normas complementarias que resulten necesarias, a efectos de la aplicación de lo dispuesto en el artículo 5 de la presente norma, en el plazo de treinta (30) días hábiles, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley.

Cuarta.- La implementación del servicio público de transporte terrestre seguro y ambientalmente sostenible a nivel nacional será implementada por la autoridad regional competente.

Lima, diciembre del 2024

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DOROTEO CARBAJO Raul Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/12/2024 14:19:24-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VERGARA MENDOZA Bvis Heman FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/12/2024 10:57:24-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VERGARA MENDOZA Bvis Heman FAU 20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 13/12/2024 10:57:38-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MORI CELIS Juan Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/12/2024 19:28:56-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ALVA ROJAS Carlos Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/12/2024 12:31:30-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: LOPEZ UREÑA ILICH FREDY FIR 42834886 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/12/2024 19:10:08-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PORTERO LOPEZ Hilda Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/12/2024 18:08:36-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES

El proyecto de ley tiene por objeto fomentar la creación de un Fondo para Transporte Público Profesionalizado y Sostenible; y, la aplicación de los alcances de los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao establecidos en la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao-ATU; ello, con la finalidad fomentar un servicio público de transporte terrestre seguro y sostenible.

La Constitución Política del Perú, establece en su artículo 1 que, la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado; en esa línea, en el numeral 1) del artículo 2, señala que toda persona tiene derecho, entre otros, a la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar; y, en su artículo 44, establece que son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.

En mérito a ello, el Tribunal Constitucional en relación a la dignidad de la persona humana, ha señalado que "la dignidad del ser humano no sólo representa el valor supremo que justifica la existencia del Estado y de los objetivos que este cumple, sino que se constituye como el fundamento esencial de todos los derechos que, con la calidad de fundamentales, habilita el ordenamiento".

Asimismo, el artículo 44 de la Constitución Política del Perú prevé que son deberes primordiales del Estado garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.

De conformidad con ello, es deber del Estado adoptar las acciones necesarias para la defensa y promoción de los derechos fundamentales de la persona en los diversos ámbitos en los que se desenvuelve, lo que incluye al servicio de transporte, al tránsito terrestre y al medio ambiente.

En ese sentido, es indispensable que el Estado apruebe las normas necesarias que garanticen un transporte eficiente y de calidad. En atención a ello, mediante la Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, la LGTT), se establecen los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, que rigen en todo el territorio de la República.

En atención a ello, mediante el artículo 3, la LGTT establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

a) **Identificación del problema público**

Las deficiencias del servicio público del transporte terrestre de personas surgen producto de una inadecuada organización empresarial, bajas tasas de formalización y renovación, así como de insuficientes incentivos a la renovación del parque automotor, lo cual viene generando un deterioro en la calidad del servicio público de transporte de personas, afectando principalmente la seguridad de los usuarios.

Sobre el particular, conforme al artículo 3 del Reglamento Nacional de Administración del Transporte, aprobado por Decreto Supremo 017-2009-MTC, la calidad del servicio está definida como el "conjunto de características y cualidades mínimas en la prestación del servicio de transporte terrestre" consistente en la existencia de condiciones de puntualidad, salubridad, higiene, comodidad y otras que procuren la satisfacción de las exigencias del usuario.

En esa línea, la calidad del servicio está relacionado con un conjunto de condiciones que, además, de acuerdo a la Política Nacional de Transporte Urbano (en adelante, PNTU) incluye principalmente la relación con los siguientes factores: tiempo de viaje, confiabilidad y regularidad del servicio, el nivel de seguridad, el costo del servicio, los medios de información al usuario, la comodidad de los vehículos y el comportamiento de los participantes.

De acuerdo a la información recopilada para la elaboración de la PNTU, entre los factores que afectan el nivel de calidad del transporte público urbano en las principales ciudades del país, se presentan los siguientes:

- Operación informal del servicio.
- Falta de incentivos en la renovación del parque automotor.
- Actitud negativa de los conductores ante las normas de tránsito y su cumplimiento.
- Ausencia o limitados mecanismos de control, coordinación y monitoreo del servicio.
- Priorización de los ingresos económicos frente a la calidad del servicio.
- Descuido en el mantenimiento y en la limpieza de los vehículos.
- Trato inadecuado de parte del cobrador y el chofer.

Los factores descritos, entre otros, son los principales causantes de las deficiencias en la calidad del servicio de transporte urbano; por lo tanto, se presentan las siguientes consecuencias:

- Tiempos de viaje excesivos.
- Altas tasas de accidentabilidad.
- Elevados costos de transporte.
- Congestión de tránsito.
- Reducción de la productividad de la ciudad
- Baja calidad de vida de la población urbana.
- Altos niveles de emisiones contaminantes.
- Inseguridad para los usuarios y operadores.

Particularmente, en el caso de Lima y Callao, la informalidad viene generando consecuencias negativas en la seguridad operacional y la economía de los operadores que componen el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (en adelante, SIT), lo cual impide la prestación regular

del servicio público de transporte terrestre de personas, afectando con ello a los usuarios de dicho servicio, así como a la ciudadanía en general.

De acuerdo al problema público identificado y las consecuencias que viene generando en la población, es necesario que el órgano rector del sector, implemente medidas que coadyuven a concretar y garantizar mejoras en la seguridad y calidad del servicio; así como, en la renovación del parque automotor del transporte urbano.

A efectos de sustentar el proyecto normativo, se presentará información remitida por la Autoridad de Transporte Urbana de Lima y Callao (en adelante, la ATU) respecto a la informalidad en la prestación del servicio, la baja calidad del servicio y la antigüedad del parque automotor.

La ATU estima que se desarrollan más de 10 millones de viajes diarios a través el servicio público de transporte regular, el cual es provisto principalmente por buses convencionales, el Sistema COSAC I y los Corredores Complementarios; asimismo, se estima en 4.6 millones de viajes motorizados privados entre los que se identifica a la prestación del servicio de taxi en Lima y Callao[1]. Si bien a la fecha no se cuenta con estimados sobre el impacto del transporte informal, según lo señalan los Operadores del Corredor Rojo, estos superan el 50%[2]. Por el lado de la prestación del servicio de taxi, se estima que los niveles de informalidad bordean las 100 mil unidades[3].

Ahora bien, respecto a la calidad del servicio, es necesario señalar que, de acuerdo a las definiciones, calidad de un servicio se entiende como la capacidad de satisfacer los deseos de los usuarios que demandan el servicio. Al respecto, a modo de muestra, en base al documento denominado "Lima y Callao según sus habitantes - Reporte urbano de percepción ciudadana

[1] ATU (2019). Indicadores- Reportes de Viajes Diarios de Lima y Callao al año 2019. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2005711/REPORTE%20DE%20VIAJES%20DIARIOS%20DE%20LIMA%20Y%20CALLAO.pdf?v=1625777208

[2] Carpio M. y Lopez R. (2022). "Impacto de la informalidad en la concesión autofinanciada del corredor Javier Prado, Paquete de servicio N° 2.1". Universidad del Pacífico – Escuela de Postgrado. https://repositorio.up.edu.pe/handle/11354/3563

[3] Fundación Transitemos (2018). *Transporte Urbano Lima y Callao*. [Archivo PDF] https://transitemos.org/propuestas/situacion-del-transporte-urbano-en-lima-y-callao/

2022", solo el 7.0% de la población de Lima – Callao expresa que se siente satisfecha con el transporte urbano y por el contrario 64.5% está insatisfecha con dicho servicio.

Al respecto, uno de los principales problemas que afecta la calidad del servicio de transporte público y genera descontento en la población nacional, es la informalidad, relacionado con conductores y/o empresas que no cuentan con el título habilitante correspondiente. Con relación a ello, de los datos recopilados por el Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI, estima que entre 75% y 80% de la flota nacional destinada al transporte urbano presentan algún tipo de informalidad. Además, de acuerdo a los reportes de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, en el año 2022 se han registrado 4727 internamientos de vehículos informales.

Asimismo, de acuerdo a los datos recopilados en la campaña "no es por molestarte es por cuidarte" impulsada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao - ATU, ha reportado que en los cinco primeros meses del año 2024 se han impuesto un total de 19,797 actas por brindar el servicio sin contar con la respectiva autorización.

Con relación a ello, a la fecha, se ha identificado que la presencia de la informalidad en el transporte público urbano, viene incrementando las deficiencias en la calidad del servicio, generando escenarios de competencia desigual frente a los operadores formales y permitiendo el transporte de vehículos que no cumplen con las condiciones técnicas obligatorias; afectando el ordenamiento del transporte público.

Por otro lado, en relación con el servicio público de transporte regular con autorización, se tiene que, mediante Resolución Ministerial 285-2024-MTC/01.02 se aprobaron los «Cronogramas del Régimen Extraordinario de Permanencia» para vehículos destinados al transporte terrestre regular en Lima y Callao, estableciendo fechas de retiro para vehículos con antigüedad mayor a los veinte (20) años, entre el 31 de diciembre de 2025 al 31 de diciembre de 2027. Cabe precisar que dicho Régimen Extraordinario de permanencia se sustentó principalmente en la falta de capacidad instalada de las empresas ensambladoras ante la eventual demanda de renovación de flota por el retiro masivo de unidades; la necesidad de descongestionamiento de las vías en aras de migrar hacia vehículos de mayor capacidad, con tecnología limpia y cero emisiones; además, de

desincentivar la migración a la informalidad y de ese modo garantizar la seguridad y salud de los usuarios del servicio.

El Régimen Extraordinario de Permanencia ha permitido que vehículos con más de 20 años continúen operando temporalmente, con el fin de mitigar la escasez de nuevas unidades nuevas en el transporte público. No obstante, esta medida, aunque necesaria en su momento, resulta insuficiente si se busca garantizar un servicio seguro y eficiente en el contexto actual de inseguridad ciudadana. En un escenario en el que los delitos de extorsión han crecido de forma alarmante en el Perú, afectando a operadores de transporte público y exponiendo a los usuarios, es imprescindible implementar un subsidio económico para asegurar la transición hacia una flota más moderna y eficiente, de acuerdo con la Política Nacional de Transporte Urbano aprobado por Decreto Supremo 012-2019-MTC, asimismo, esta medida permitiría implementar medidas de seguridad tecnológica que desincentiven las actividades delictivas como la extorsión.

Actualmente, según la información de los registros que administra la ATU, tres mil seiscientos tres (3,603) vehículos del servicio de transporte regular en Lima y Callao tienen una antigüedad superior a los quince (15) años, lo que representa el 16%, de un total de veinte y un mil ochocientos treinta y ocho (21,838) vehículos habilitados. Renovar estos vehículos es esencial para cumplir con los estándares de calidad en el servicio y reducir las emisiones contaminantes.

Aunado a ello, debemos considerar que la recesión económica ha afectado gravemente al sector de transporte público en 2024, generando la disminución de ingresos, lo cual ha impedido que muchos operadores puedan dar el mantenimiento adecuado a su flota de buses, lo que pone en riesgo tanto la continuidad del servicio como la seguridad de los usuarios.

De acuerdo a las estadísticas que presenta la PNTU sobre la antigüedad del parque automotor en diferentes ciudades del país, se tiene lo siguiente: en la ciudad de Arequipa el 58% de la flota autorizada supera los 20 años de antigüedad, la ciudad de Trujillo tiene una flota de 1,223 microbuses, con una antigüedad promedio de 34 años y 1,703 camionetas rurales con aproximadamente 22 años.

Además, de la información recopilada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones respecto a la antigüedad vehicular en los cronogramas vigentes de régimen extraordinario de permanencia de los Gobiernos Regionales a nivel nacional, se identificó que la mayor antigüedad vehicular establecida con fecha de retiro a través de los cronogramas vigentes de régimen extraordinario de permanencia es de 35 años (Lima y Callao); mientras que el de menor antigüedad vehicular es de 25 años (La Libertad). Se identificó que la mayoría de Gobiernos Regionales cuentan con antigüedad máxima vehicular de 31 años. Además, se identificó que los vehículos habilitados para prestar el servicio de transporte regular por las Municipalidades Provinciales son de 42 años.

Respecto a la información señalada, una de las principales causas que mantiene la antigüedad del parque automotor a nivel nacional, es la falta de unidades vehiculares que puedan reemplazar a la existente, es por ello que, ante el riesgo de desabastecimiento de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público, se han ido aprobando regímenes extraordinarios de permanencia a nivel nacional. Por lo tanto, es necesario dar facilidades de financiamiento para la adquisición y/o renovación vehicular, que tengan como consecuencia no continuar ampliando los referidos cronogramas extraordinarios.

Como consecuencia de la antigüedad del parque automotor nacional del servicio de transporte urbano, una de las preocupaciones recurrentes es el efecto negativo que genera en la calidad del aire. Mediante el Informe Nacional de la Calidad del Aire del 2014, se determinó que el parque automotor es la principal fuente de contaminación del aire en las ciudades y que sus principales contaminantes son material particulado (PM) Ozono (O3), Dióxido de Nitrógeno (NO2) y Dióxido de azufre (SO2).

De acuerdo al Boletín 2 – Calidad Ambiental de la ATU, edición Julio 2023, las causas de la contaminación del aire son diversas, siendo una de las principales la quema de combustibles del parque automotor. Al respecto, en Lima y Callao se estima que el parque vehicular es responsable del 58% de las emisiones atmosféricas generadas para el material particulado – PM2.5, el cual es el principal elemento contaminante del aire.

Además, según el "Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao" (2019), elaborado por la Comisión Multisectorial para la Gestión de la Iniciativa del Aire Limpio para Lima y Callao del Ministerio del Ambiente, se identifica que las emisiones de material particulado (3 897 ton/año) se deben predominantemente a la combustión de los vehículos a diésel (97%). De los cuales, según categoría vehicular, los ómnibus representan el 42% del total de las emisiones de PM2,5 de los vehículos en Lima-Callao, siendo la categoría que más PM2,5 emite. En resumen, indica que la emisión vehicular de PM2,5 está principalmente relacionado con la combustión de vehículos de las categorías ómnibus a diésel con una antigüedad mayor igual a 14 años, teniendo que entre el 2014 y 2019, los niveles de dióxido de azufre en el aire de la zona sur de Lima aumentaron en un 270%.

b) Sobre la propuesta normativa y el nuevo estado que genera el proyecto

b.1) Respecto al fomento de la electromovilidad

Con la finalidad de atender el problema descrito respecto a la contaminación ambiental que genera la antigüedad del parque automotor, se proponer crear un Fondo para el Transporte Público Profesionalizado y Sostenible. Para lo cual se autorizará al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a constituir un fideicomiso, destinado a financiar la implementación de una estrategia nacional para un transporte público profesionalizado y sostenible que incluya el desarrollo de lo siguiente:

(i) mecanismos de impulso a la profesionalización y formación de capacidades en favor del transportista y/o conductor;

(ii) alternativas de financiamiento o de garantía en favor de empresas que otorguen facilidades crediticias, leasing, cesión en uso con opción de compra, u otros mecanismos que faciliten la adquisición de vehículos eléctricos de transporte público urbano en la modalidad de buses y taxis e infraestructura de recarga;

(iii) programas de chatarreo dirigidos a fomentar el transporte masivo con vehículos con energías limpias.

b.2) Respecto a la aplicación de los alcances de los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao a favor de operadores del servicio público de transporte terrestre en virtud de una autorización.

Para el caso de Lima y callao, de acuerdo con lo establecido en la Primera Disposición Complementaria Final de la Ley 30900, el servicio de transporte terrestre de personas en todos sus ámbitos y modalidades es declarado como servicio público. En virtud de ello, a través del Decreto de Urgencia 019-2020, se modificó el artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, siendo el Servicio de Transporte de Personas un servicio público a través del cual se satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte, bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente.

Esta declaración implica que, la autoridad debe velar por que el servicio se realice con seguridad, continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer las necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta determinada en el Territorio. Así, la titularidad de los servicios públicos recae en el Estado, siendo su obligación la de garantizar la prestación de dichos servicios por tratarse de actividades económicas de especial relevancia para la satisfacción de necesidades públicas.

En esa línea, considerando que el servicio de transporte terrestre de personas en todos sus ámbitos y modalidades es declarado como *servicio público*, corresponde hacer referencia que, a nivel jurisprudencial, el Tribunal Constitucional ha esbozado los elementos del servicio público[4], que son los siguientes:

a. Su naturaleza esencial para la comunidad.
b. La necesaria continuidad de su prestación en el tiempo.
c. Su naturaleza regular, es decir, que debe mantener un estándar mínimo de calidad y seguridad.

[4] STC No. 0034-2004-AI/TC.

d. La necesidad de que su acceso se dé en condiciones de igualdad.

Ahora bien, considerando que, en el caso de Lima y Callao, existe una mayor demanda del servicio público de transporte terrestre regular de personas por parte de los usuarios, como consecuencia de una mayor densidad demográfica, se ha reflejado en que, a la fecha, los vehículos habilitados para Lima y Callao hacen un total de 21,840 unidades (incluyen a buses, microbuses u otros); corresponde a la ATU garantizar las condiciones que permitan satisfacer el acceso a un servicio público de transporte terrestre regular de personas bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao.

En ese sentido, respecto de la informalidad identificada en el servicio de transporte terrestre, es necesario que, con la finalidad de establecer medidas destinadas a fortalecer la seguridad en la prestación del servicio público de transporte terrestre de personas en Lima y Callao, se establezcan medidas de sostenibilidad económica que garanticen la continuidad de la prestación del servicio público.

En esa línea, la Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley 30900, dispuso que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, aprobaría las Políticas y Planes de subsidios a favor de los servicios de transporte terrestre de personas del SIT, privilegiando a los sectores más vulnerables de la colectividad.

Así, mediante Decreto Supremo 022-2019-MTC, se aprobó la política de subsidios del transporte urbano de pasajeros del SIT, la misma que tiene como objetivo general "Universalizar el acceso a los servicios del transporte público", estableciendo condicionalidades para los subsidios a la inversión y a la operación.

Por otro lado, a través del Decreto Legislativo 1678, que garantiza la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los corredores complementarios, se incorporó a la Ley 30900 el Capítulo V, el cual establece atribuciones a favor de la ATU, en el marco de una política regulatoria, tal es el caso de la exigencia de mantener, por parte de los concesionarios de los corredores complementarios, contabilidad regulatoria con

cuentas separadas con relación a los servicios prestados y cuentas consolidadas respecto al negocio en su totalidad, observando el secreto bancario; así como, a exigir la exhibición y/o presentación de todo tipo de documentos que sustenten ingresos, costos y gastos, así como solicitar información referida a la organización, los negocios, el accionariado y la estructura de propiedad de los mismos.

Bajo este contexto, de acuerdo con lo establecido en la Cuarta Disposición Complementaria Final del citado Decreto Legislativo, el Ministerio de Transportes viene actualizando la antes mencionada Política de Subsidios, a efectos de incorporar los mecanismos de sostenibilidad que se orientan a garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los corredores complementarios.

No obstante, con la finalidad de reducir la informalidad en los servicios de transporte terrestre re pasajeros, resulta necesario ampliar los alcances del régimen jurídico contemplado en el "Capítulo V", incorporado por el Decreto Legislativo 1678, a las empresas de transporte terrestre regular de personas en virtud de una autorización, en lo que corresponda, siempre que cumplan con las condiciones previstas en el Reglamento que regula el Régimen Excepcional de otorgamiento o renovación de autorizaciones para la prestación del servicio público de transporte regular en el territorio de competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) de esta manera la ATU podrá ejercer el aplicar prerrogativas regulatorias.

Es necesario precisar que la posibilidad de que los operadores del SIT (COSAC, corredores complementarios, servicios de transporte regular y servicios de transporte especial) puedan ser comprendidos como parte de la Política de Subsidios existe desde la entrada en vigencia de la Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley 30900; por lo cual no está creando nuevos beneficiarios ni creando nuevos subsidios.

En esa línea, se debe tener presente que otorgar un subsidio económico a las empresas del servicio de transporte público regular, permitirá asegurar la continuidad en la prestación de los servicios y también los ayudará a adoptar medidas de seguridad que garanticen un mejor servicio tanto para los transportistas como para los usuarios del transporte público.

En consecuencia, el subsidio al transporte convencional ayudaría a mejorar la sostenibilidad financiera de los operadores, afectados por la crisis de inseguridad en este sector, permitiéndoles cubrir costos operativos como el mantenimiento de la flota y la implementación de tecnologías de monitoreo, como el GPS, que son obligatorias para garantizar un servicio más seguro y eficiente. Además, el subsidio permitiría mantener tarifas accesibles para los usuarios, evitando incrementos que afecten a los sectores más vulnerables, y fomentaría la renovación de vehículos antiguos, reduciendo así la informalidad y mejorando la calidad del servicio en general.

Por último, es necesario señalar que la propuesta normativa, se puede realizar con cargo al presupuesto institucional del pliego involucrado, en el presente caso, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales del Tesoro Público.

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA QUE SE PROPONE SOBRE LA LEGISLACIÓN PERUANA

El Proyecto no colisiona con el ordenamiento jurídico vigente y se encuentra enmarcado en la normatividad de la materia. Esta propuesta busca mejorar la calidad de la prestación del servicio de transporte, estableciendo medidas financieras y ambientales que coadyuven a la formalización de los operadores de transporte y no contamine el medio ambiente. Adicional a ello, con la presente propuesta, se cumplen los acuerdos internacionales en materia ambiental, coadyuvando a la cooperación internacional para recuperar y mantener el equilibrio ambiental.

Además, es necesario resaltar que el presente proyecto, no tiene impacto en los recursos del Tesoro Público, considerando que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cuenta con los recursos financieros para su implementación.

III. ANALISIS COSTO – BENEFICIO

Considerando lo descrito, la ciudadanía se enfrenta a diario a elevados tiempos de viaje por congestión, pérdida de vida y deterioro de la salud por contaminación y/o siniestralidad vial, así como

a las consecuencias del deterioro de la rentabilidad empresarial de los operadores de servicios de transporte urbano regular que impiden mejora de la calidad de servicios de transporte.

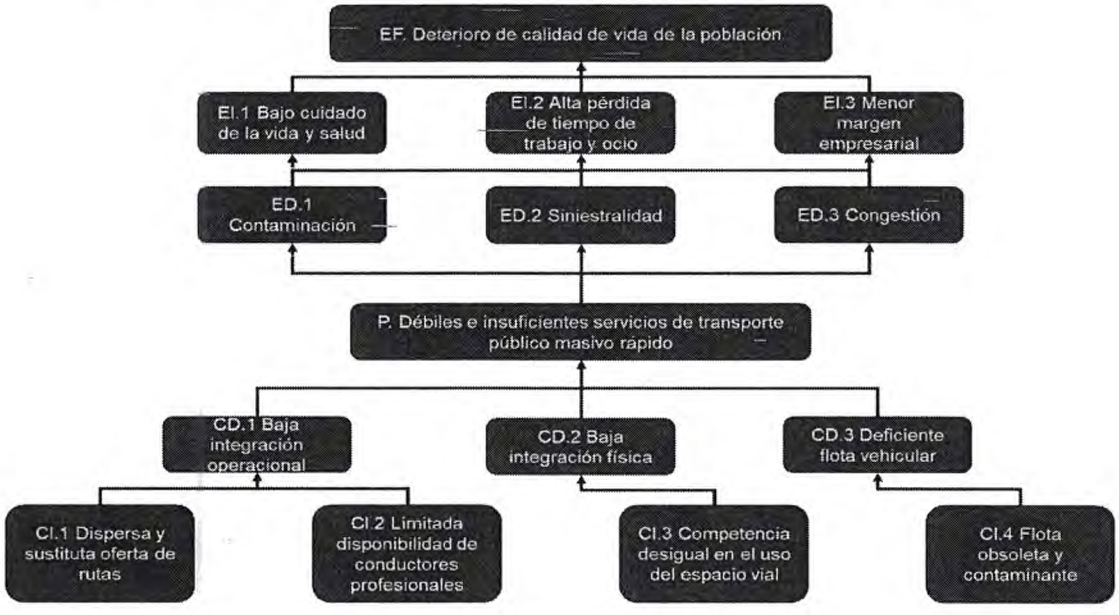
Esos efectos están generados en gran medida debido a que los servicios de transporte masivo y eficiente son insuficientes, poco confiables y sostenibles. Lo mencionado, es generado, entre otras razones, por la baja integración operacional de los servicios, problemas de integración física de diferentes tipos de movilidad y en gran medida por un parque automotor contaminante y antiguo.

a) Respecto al fomento de la electromovilidad

Según datos de la ATU, al año 2024 existen alrededor de 4 mil vehículos actualmente habilitados para el transporte regular de personas que circulan con 15 años o más. De estos vehículos, el 96.85% utilizan diésel.

De esta manera, las medias dispuestas por el presente proyecto se alinean con los objetivos de la Política Nacional de Transporte Urbano, como se sustenta a continuación.

Figura N° 1: problema público relacionado a la oferta de servicio de transporte masivo



En el marco a la Política Nacional de Transporte Urbano, existen objetivos a cumplir relacionados a la provisión de sistemas de transporte integrados, que reviertan la problemática descrita.

1. Contar con sistemas de transporte urbano público eficaces para el desplazamiento de las personas.
2. Mejorar la gobernanza del transporte urbano de personas y mercancías.
3. Desarrollar servicios de transporte urbano con adecuada infraestructura, para los usuarios.
4. Satisfacer las necesidades de transporte urbano de la población. en concordancia con el desarrollo urbano

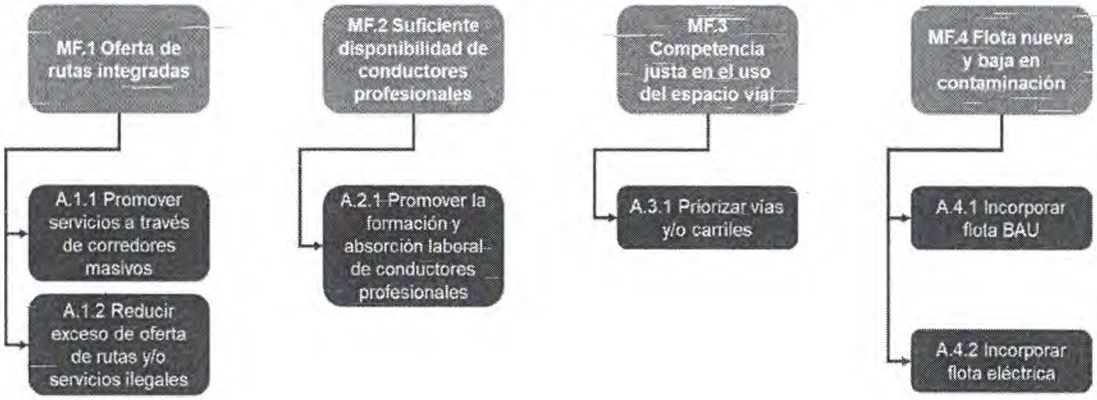
En ese marco, en la siguiente figura se muestra la versión en positivo de la problemática mostrada líneas arriba, que permiten analizar sobre todo la existencia de Medios Fundamentales (MF) que son los que darán pie a acciones concretas de intervención en Lima y Callao, para atender el problema identificado.

Figura N° 2: Objetivo de mejora de oferta de transporte público masivo

En función de los medios fundamentales identificados, corresponde plantear las acciones concretas que permitan atender el problema público en el marco de la gestión pública aplicada a la provisión del servicio.

Las acciones identificadas se muestran la figura siguiente, identificándose seis (06) acciones, orientadas asimismo a una lógica de Sistema Integrado de Transporte, dado que la eficiencia del servicio solo puede acercarse a niveles óptimos, dados los recursos, si es que se diseñan las intervenciones con enfoques integrales.

Figura N° 3: Acciones propuestas para enfrentar el problema público



La descripción de cada acción se muestra en la siguiente tabla, que permite una precisión técnica de su alcance en relación al problema:

Tabla N° 1: Descripción de acciones

Acción	Descripción técnica
A.1.1 Promover servicios a través de corredores masivos	Un servicio con frecuencias razonables y estables dentro de un sistema de transporte genera mayor predictibilidad en la decisión de los viajes de los usuarios, lo que ayuda a una mayor fidelidad de la demanda y por tanto mayor sostenibilidad económica. En ese sentido, la lógica corredores de transporte público masivo es una necesidad para la ciudad, ya descrita como propuesta hace 20 años en el Plan Maestro5 para Lima y Callao realizado por la Agencia de Cooperación del Japón.
A.1.2 Reducir exceso de oferta de rutas y/o servicios ilegales	En la ciudad de Lima y Calla existe un gran porcentaje de rutas que se superponen, o cuyo recorrido genera externalidades negativas al conjunto de rutas que comparten una zona de la ciudad.

[5] Ver resumen en https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/11798261_01.pdf

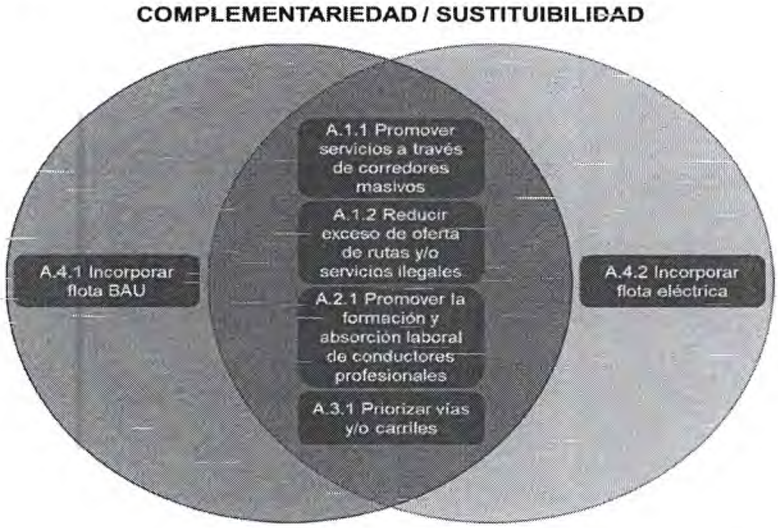
	A ello se suma la presencia de servicios ilegales que, usando vehículos que usan ineficientemente el espacio vial, compiten deslealmente con servicios de transporte público formal. Frente a ello es necesaria la optimización de las rutas de transporte, mediante la actualización de un plan regulador de rutas a mediano plazo, que proyecte una oferta suficiente de servicio público. A ello debe sumarse una fiscalización tecnológica y un proceso sancionador eficiente.
A.2.1 Promover la formación y absorción laboral de conductores profesionales	En línea con la acción A.1.1, un componente fundamental para la provisión del servicio es la disponibilidad de recurso humano capacitado en las diferentes labores de operación del servicio. Una dimensión fundamental es la conducción de vehículos de servicios de transporte de personas, que, por el tamaño, frecuencias, entre otras características, demanda de conductores profesionales. Para ello, es necesaria la mejora del proceso de licenciamiento de conductores en el país, que en lugar de promover la profesionalización de calidad no ha sido capaz de generarlo, teniendo en la actualidad una brecha negativa en las diferentes modalidades del servicio de transporte de personas y carga.
A.3.1 Priorizar vías y/o carriles	Está referido a la necesidad de contar con vías y/o carriles priorizados (segregación, preferencia de uso, etc.) y con intersecciones con preferencia de paso, de modo que la frecuencia del servicio en cada paradero puede ser razonable y estable en favor de la ciudadanía. La experiencia comparada muestra que países como Chile6 por ejemplo tiene un porcentaje razonable de sus rutas de transporte público bajo la figura de priorización.
4.1 Incorporar flota BAU	Consiste en la incorporación de flota vehicular Business As Usual, lo que implica que la lenta renovación de flota con vehículos que usan combustibles fósiles se mantenga y por tanto, la matriz energética en el transporte urbano se mantenga también, con los impactos ambientales negativos ya conocidos.
4.2 Incorporar flota eléctrica	La industria automotriz a nivel mundial cada vez tiene mayores proporciones de producción de vehículos eléctricos, siendo un proceso que conduce a un uso de nuevas fuentes, en el mejor de los casos, de naturaleza renovable. Dicha flota vehicular muestra mayor eficiencia ambiental, es decir bajas emisiones de gases y/o contaminantes locales. Existe la experiencia mundial, y en particular latinoamericana que muestra cómo gradualmente los sistemas de transporte público usan este tipo de vehículos, teniendo ejemplos a Chile, Colombia y México como los referentes a nivel de América Latina.

Por otro lado, amerita realizar un análisis del grado de complementariedad y/o sustituibilidad entre las acciones identificadas, que permita evaluar la existencia de alternativas a la problemática.

[6] Ver en http://www.fiscalizacion.cl/listado-de-vias-exclusivas-y-pistas-solo-buses-de-la-region-metropolitana/

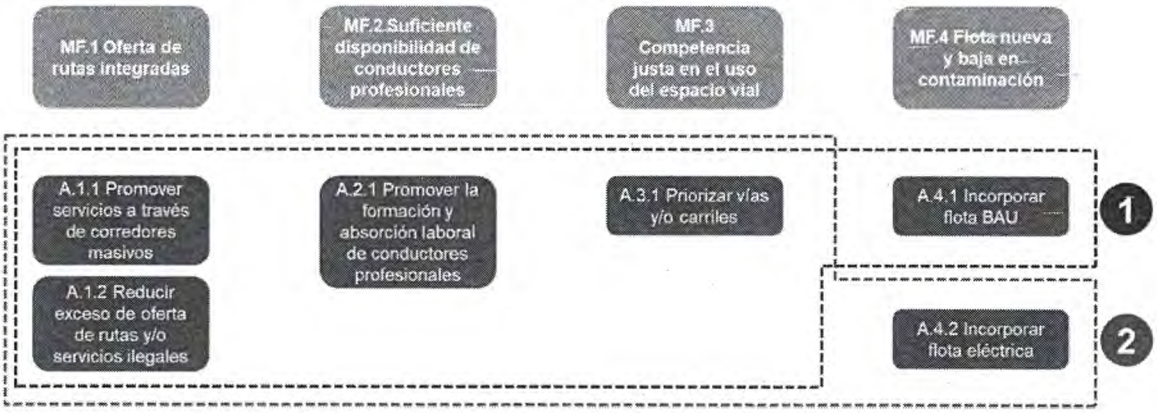
En el siguiente gráfico se esquematiza dicho análisis, bajo diagramas de Venn Euler, en los cuales – en el área de intersección – se muestra un nivel de complementariedad entre las acciones A.1.1, A.1.2, A.2.1, A.3.1; mientras que las acciones A.4.1 y A.4.2, situados en las áreas de diferencia de conjuntos muestran un grado alto de sustitución.

Figura N° 4: Nivel de complementariedad y/o sustituibilidad de las acciones



En base a ello se plantean las siguientes alternativas de solución al problema, identificadas con números en la siguiente figura.

Figura N° 5: Definición de alternativas



La alternativa de solución a seleccionar, depende de si se opta por las acciones A.4.1 o A.4.2. Estas actividades del Medio Fundamental 4, es preciso analizar en el marco de su carácter de sustitutos. Para

ello se recurre a la matriz de ventajas y desventajas cualitativa siguiente, en la cual conforme a la cantidad y valoración de atributos de cada cuadrante se podrá delimitar

Tabla N° 2: Análisis de selección de acciones sustitutas

	Ventajas	Desventajas
4.1 Incorporar flota BAU	- Las empresas saben operar este tipo de flota	- Altos niveles de contaminación, mitigable con campañas de eficiencia en la conducción, entre otros de bajo impacto. - Rezago frente a la evolución de la industria automotriz y del transporte público comparado. - Mayor dependencia energética extranjera de la industria, que expone a operadores y el estado a fluctuaciones de precios y mayor incertidumbre, mitigable con fondo de estabilización de precios oneroso.
4.2 Incorporar flota eléctrica	- Aporte a la reducción de contaminación del aire y sonora. - Menor dependencia energética extranjera de la industria, que expone a operadores y el estado a fluctuaciones de precios y mayor incertidumbre.	- Baja elegibilidad financiera de operadores de transporte para financiar, mitigable con intervención pública. - Mayores recursos públicos para la sostenibilidad de la medida, que resultan menores a la rentabilidad económica, social y ambiental de la propuesta. - Las empresas operadoras, desconocen operar este tipo de flota, mitigable con entrenamiento progresivo.

Por consiguiente, como parte de las medidas de aseguramiento de la sostenibilidad de los Corredores Complementarios, la propuesta contempla aprobar medidas que permitan que la ATU licite, mediante un procedimiento especial, autorizar flota vehicular eléctrica, alternativa de solución alineada con la Política Nacional de Transporte Urbano.

Cabe resaltar que, a nivel internacional, en la región somos, junto con Guatemala y después de Paraguay, el país con una menor cantidad de buses eléctricos registrados. Chile es la nación que lleva la delantera

con 2,446 buses divididos en 7 regiones, principalmente en Santiago; seguido de Colombia con 1,590 buses eléctricos divididos en 3 regiones:

País	Número de buses eléctricos
Chile	2,446
Colombia	1,590
México	752
Brasil	578
Ecuador	106
Argentina	99
Uruguay	82
Barbados	49
Venezuela	45
Perú	8
Guatemala	8
Paraguay	2

Así, queda como responsabilidad para el Perú priorice el uso de energías limpias para el transporte masivo de personas.

Conforme al análisis de acciones realizado se concluye que la alternativa seleccionada es la número 2, que incluye la acción de incorporación de flota eléctrica en la provisión del servicio de transporte público (un número considerable apuntando a una totalidad de la flota), en la medida que las ventajas resultan de mayor rentabilidad social, dada la implementación de las otras acciones.

Tabla N° 3: Componentes de alternativa seleccionada

1.1 Promover servicios a través de corredores masivos
1.2 Reducir exceso de oferta de rutas y/o servicios ilegales
2.1 Promover la formación y absorción laboral de conductores profesionales

3.1 Priorizar vías y/o carriles 4.2 Incorporar flota eléctrica

En base a la selección de la segunda alternativa del presente análisis, corresponde establecer el mecanismo de institucionalización a través de la regulación y la política pública.

En cuanto a la regulación, es necesario que las acciones seleccionadas se traduzcan en disposiciones que se resumen en la siguiente tabla:

Tabla N° 4: Disposiciones regulatorias para implementar la alternativa seleccionada

Acción seleccionada	Propuesta de alcance de disposición regulatoria
1.1 Promover servicios a través de corredores masivos	- Licitación de corredores con flota eléctrica Establecer un procedimiento de licitación especial de concesiones de corredores complementarios con flota eléctrica, conforme a las necesidades del Plan Regulador de Rutas de la ciudad. La licitación prioriza a los titulares de las autorizaciones de las rutas afectadas por la concesión.
4.2 Incorporar flota eléctrica	
1.2 Reducir exceso de oferta de rutas y/o servicios ilegales	- Reducción de competencia desleal Desarrollar los mecanismos o políticas para la reducción de la competencia desleal a la prestación del servicio público de transporte terrestre regular de personas por parte de los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao. - Priorización del tránsito para el transporte público Establecer que ATU queda habilitada para la gestión del tránsito, incluyendo la gestión vial que sea necesaria para ello, para garantizar la prioridad del transporte público masivo.
3.1 Priorizar vías y/o carriles	
2.1 Promover la formación y absorción	- Formalización de conductores

laboral de conductores profesionales	Promover en forma gradual de manera progresiva la profesionalización de nuevos conductores para la prestación del referido servicio público.

Se identifican los siguientes beneficios de la intervención con la alternativa seleccionada:

- Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes locales
- Reducción de siniestralidad por causa de desperfecto mecánico producto de la mayor antigüedad vehicular
- Optimización del uso del espacio vial producto del uso de vehículos de mayor capacidad de pasajeros
- Reducción de tiempos de viaje
- Reducción de contaminación sonora
- Reducción de déficit comercial en la balanza de combustibles
- Mayores márgenes de rentabilidad

Respecto al costo, el principal y de mayor gravitación es el destino de recursos públicos adicionales para promover la mejora de los servicios de transporte masivo.

- Mayor apalancamiento o subsidio público del transporte público

El balance de beneficios-costos será positivo en la medida que los beneficios no solo monetarios sino ambientales y sociales es mayor.

En esa línea, es necesario aprobar la creación de un fondo que permita implementar la electromovilidad en el país, es necesario considerar la experiencia internacional, que evidencia la necesidad de medidas de apalancamiento que subsidien los altos costos de inversión en la adquisición de vehículos eléctricos, así como, para la infraestructura de carga.

En este contexto, los elevados costos iniciales de estos vehículos requieren la intervención estatal, así como el impulso de una red básica de estaciones de recarga. Para esto, se propone la constitución del Fondo para el Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

Para ejemplificar, con los saldos presupuestales del presente año fiscal, se tiene aproximadamente 50 millones de soles, con lo cual se puede establecer la meta de apalancar **260 unidades de taxis, 145 unidades de buses** y la infraestructura de recarga asociada[7], siendo las unidades 100% eléctricas, juntamente con la capacitación a 20 mil conductores y/o transportistas en temas de seguridad vial y de gestión empresarial. Alternativamente, se presente la opción para implementar 714 unidades de taxis, 54 unidades de buses y la infraestructura de recarga asociada, siendo las unidades 100% eléctricas, juntamente con la capacitación a 20 mil conductores en temas de seguridad vial y de gestión empresarial.

En ese sentido, se sustenta la necesidad de elaborar un marco normativo general que establezca una estrategia Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible que este dirigido principalmente a los conductores y transportistas que prestan servicios de transporte público terrestre en modalidades regulares (buses) y especiales (taxis). Dentro de este grupo, se incluyen tanto personas naturales como jurídicas que ya están autorizadas para operar en el ámbito urbano, así como aquellas interesadas en adquirir vehículos eléctricos para incorporarse al servicio. Además, las personas naturales o jurídicas que actualmente operan bajo condiciones de informalidad también son beneficiarias, ya que la estrategia busca profesionalizarlas y formalizarlas, permitiéndoles acceder a programas de capacitación y financiamiento para modernizar sus flotas. Estas acciones les proporcionan herramientas para mejorar sus operaciones, generar mayor sostenibilidad económica y elevar la calidad del servicio.

Asimismo, la estrategia beneficia a la ciudadanía en general, especialmente a los usuarios del transporte público urbano, al garantizar un servicio más seguro, confiable, y ambientalmente sostenible. Con la renovación de vehículos antiguos por eléctricos y la profesionalización de los conductores, se espera una disminución significativa de la contaminación ambiental y de los riesgos asociados a siniestros viales. También se incluye a instituciones públicas y privadas como la Autoridad de Transporte Urbano (ATU), PROMOVILIDAD, municipalidades provinciales, y proveedores de vehículos eléctricos y sistemas de recarga, quienes jugarán roles clave en la implementación y éxito del programa, consolidando un ecosistema de transporte moderno y eficiente.

[7] Se asume 1 cargador eléctrico de carga rápida para cada 4 vehículos eléctricos de USD 230,000, y 1 cargador eléctrico de carga lenta por unidad de taxi eléctrico de USD 25,000.

a) De la aplicación de los alcances de los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao a favor de operadores del servicio público de transporte terrestre en virtud de una autorización.

Sobre los cambios propuestos en el marco regulatorio de la ATU, se busca establecer un Plan de Contabilidad Regulatoria que permita una mayor transparencia en la fijación y revisión de tarifas para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del SIT. En esa línea, se realiza la aplicación de las funciones de la ATU al régimen de autorizaciones, tales como la capacidad de evaluar y suscribir acuerdos para el pago de indemnizaciones, la implementación de un Plan de Contabilidad Regulatoria para la fijación y revisión de tarifas, y la promoción de la formalización del transporte informal. Estos ajustes ya fueron integrados en la Ley 30900 y se propone que sean ampliados para el régimen de autorizaciones de manera explícita, se diseñan para abordar directamente los problemas de sostenibilidad económica, competencia desleal, y transparencia en la gestión del SIT.

Se presenta una tabla con el resumen del análisis de los costos y beneficios de esta disposición:

Actor	Costos (-) y beneficios (+)
Estado (ATU)	- Inversión en la implementación del Plan de Contabilidad Regulatoria, incluyendo la contratación de personal especializado, capacitación y tecnologías necesarias. + Mejora en la capacidad de regulación y fiscalización, lo que lleva a una reducción de las indemnizaciones futuras y una mayor estabilidad en el sistema de transporte. + Reducción en los costos asociados con disputas y la mayor eficiencia en la regulación económica. + Mejora en la confianza pública hacia el sistema de transporte y fortalecimiento institucional de la ATU.
Empresas titulares de autorizaciones	- Adaptación a los nuevos requerimientos contables, con posibles aumentos en los costos operativos debido a la implementación de un sistema de contabilidad más riguroso. + Claridad en la estructura de costos y una base sólida para la fijación de tarifas, lo que mejora la relación con el regulador y garantiza una mayor estabilidad financiera.
Usuarios del SIT	+ Transparencia en la fijación de tarifas y una mayor previsibilidad en los costos del servicio, lo que aumenta la confianza en el sistema de transporte público.

Además, se han identificado los siguientes beneficios:

- **La provisión de subsidios económicos** permitiría que los operadores del servicio público de transporte terrestre de personas puedan enfrentar la creciente presión financiera, derivada de las dificultades económicas y los problemas de seguridad. Esto mejoraría la viabilidad y estabilidad de los servicios, asegurando la continuidad del servicio público de transporte en la ciudad y a su vez fortalecer la migración hacia una mejor y mayor integración del sistema.
- **Mejora en la calidad del servicio:** Al exigir que los operadores cumplan con requisitos técnicos, como la implementación de GPS para el monitoreo de rutas, se mejoraría la calidad del servicio y la seguridad del usuario. Esto permitiría un control más eficiente y evitaría la informalidad en las rutas, horarios y frecuencia de los buses.
- **Reducción de la informalidad.** Permitirá implementar el Sistema de Recaudo Único y reducir el manejo de efectivo. Permitirá establecer un sistema de cobro electrónico trazable, el cual es más seguro tanto para los operadores como para los pasajeros.
- **Fortalece el Sistema Integrado de Transporte.** El fortalecer las finanzas del Sistema Integrado de Transporte, facilitar la implementación de los subsistemas de recaudo, y mejorar las condiciones de operaciones de los buses, bajo un enfoque de sistema va a permitir contribuir a consolidar un sistema seguro, de calidad, sostenible y ecoeficiente.

En el balance, la propuesta legislativa, aunque implica costos significativos en su implementación, tiene el potencial de generar importantes beneficios a largo plazo, tanto en términos de eficiencia económica como de transparencia y confianza hacia la institucionalidad de la ATU. La sociedad, en su conjunto, ganará con un sistema de transporte público más transparente, eficiente y sostenible, lo que justifica plenamente los cambios propuestos.

IV. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLITICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL

Mediante la Resolución Legislativa 006-2024-2025-CR, el 02 de noviembre del 2024, el Congreso de la República aprueba la Agenda Legislativa para el período Anual de sesiones 2024-2025, que en el marco del Acuerdo Nacional se ha planteado como objetivos la democracia y Estado de derecho; equidad y justicia social; competitividad en el país; y Estado eficiente, transparente y descentralizado.Al respecto, la propuesta normativa está vinculada al tema establecido en numeral 21: "Medidas de seguridad ciudadana referidas a vehículos y transporte" de acuerdo a la Política de Estado establecida en el numeral

7: "Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana", relacionado al Objetivo I: "Democracia y Estado de Derecho". Asimismo, está vinculado al numeral 75: "Normas referidas al Transporte" de acuerdo a la Política de Estado del numeral 18: "Búsqueda competitividad, productividad y formalización de la actividad económica, establecido en el OBJETIVO III – Competitividad en el País.