



LEY QUE INCORPORA, DE MANERA EXCEPCIONAL Y POR ÚNICA VEZ, UNA DISPOSICIÓN TRANSITORIA EN LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, PARA ATENDER LA EMERGENCIA DE TRANSITABILIDAD Y MOVILIDAD EN LOS DISTRITOS DE YURA Y CERRO COLORADO, PROVINCIA Y DEPARTAMENTO DE AREQUIPA

La iniciativa del **CONGRESISTA ESDRAS RICARDO MEDINA MINAYA**, miembro del Grupo Parlamentario **RENOVACIÓN POPULAR**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y de conformidad con los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, proponen la siguiente iniciativa legislativa:

LEY QUE INCORPORA, DE MANERA EXCEPCIONAL Y POR ÚNICA VEZ, UNA DISPOSICIÓN TRANSITORIA EN LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, PARA ATENDER LA EMERGENCIA DE TRANSITABILIDAD Y MOVILIDAD EN LOS DISTRITOS DE YURA Y CERRO COLORADO, PROVINCIA Y DEPARTAMENTO DE AREQUIPA

1

I. FÓRMULA LEGAL

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto incorporar en la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, una disposición transitoria que autoriza, de manera excepcional y temporal, la prestación del servicio de transporte urbano e interurbano con unidades vehiculares de la categoría M-2, como parte de la flota del transportista autorizado.

Su ámbito de aplicación se circunscribe exclusivamente a los distritos de Yura y Cerro Colorado, en la provincia y departamento de Arequipa, en el marco de la situación de emergencia de transitabilidad y movilidad existente en dichas jurisdicciones.

Artículo 2.- Incorporación de la Quinta Disposición Transitoria

Incorporarse a la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la Quinta Disposición Transitoria, en los términos siguientes:

“QUINTA DISPOSICIÓN TRANSITORIA



ESDRAS RICARDO MEDINA MINAYA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Autorización excepcional para la prestación del servicio con unidades vehiculares de la categoría M-2 en los distritos de Yura y Cerro Colorado

Autorícese, por el plazo de dos (2) años, contados desde la entrada en vigencia de la presente ley, la prestación del servicio de transporte urbano e interurbano con unidades vehiculares de la categoría M-2, como parte de la flota del transportista autorizado, en las provincias donde existan Sistemas Integrados de Transporte, se encuentren en proceso de implementación o se proyecte su implementación, conforme a las condiciones que establezca el Ministerio de Transportes y Comunicaciones."

Artículo 3.- Naturaleza excepcional y vigencia

3.1 El régimen previsto en la presente ley es de carácter excepcional, temporal y de aplicación por única vez.

3.2 Su vigencia se limita al plazo de dos (2) años contados desde su entrada en vigor.

Artículo 4.- Reglamentación

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles contados desde su entrada en vigencia.

Salvo mejor opinión, dese cuenta.

Lima, mayo de 2026



Firmado digitalmente por:
MEDINAMINAYA Esdras
Ricardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/05/2026 17:10:05-0500

2



Firmado digitalmente por:
CORDOVA LOBATON Maria
Jessica FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/05/2026 16:25:11-0500



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge
Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/05/2026 16:30:02-0500



Firmado digitalmente por:
JAUREGUI MARTINEZ DE
AGUAYO Maria De Los Milagros
Jackeline FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/05/2026 16:36:12-0500



Firmado digitalmente por:
CHIRINOS VENEGAS Patricia
Rosa FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/05/2026 15:55:55-0500



Firmado digitalmente por:
CICCIA VASQUEZ Miguel
Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/05/2026 16:10:27-0500



Firmado digitalmente por:
YARROW LUMBRERAS Norma
Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/05/2026 15:52:51-0500

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley 27181, vigente desde 1999, estableció como objetivos ordenar la inversión privada, promover competencia mediante mecanismos de mercado y mejorar la prestación del transporte de personas. El desarrollo de esta normativa careció, sin embargo, de uniformidad en su aplicación. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como ente responsable, elaboró reglamentos de administración que —con el transcurso de los años— se alejaron progresivamente de las dinámicas reales de oferta y demanda, particularmente en zonas urbanas.

Las estadísticas del INEI indican que el 46% de los usuarios del transporte urbano utilizan combis rurales como principal medio de transporte, mientras que el 31% usa minibuses. Esta predominancia es aún más marcada en Lima Metropolitana, donde el 49% de las combis realizan el viaje todos los días. Además, el 43.2% de los usuarios tiene entre 20 y 39 años. Esto demuestra que el transporte urbano es un componente vital del mercado laboral. Estos datos sugieren que cualquier medida drástica para limitar la flota de M-2 afectaría en mayor medida a los pobres urbanos, por lo que se justifica una autorización temporal y excepcional mientras continúan los esfuerzos para integrar sistemas de transporte más eficientes.

El transporte de personas en ámbito provincial enfrentó complicaciones persistentes tanto en su expresión urbana como interurbana. A esta dificultad se sumó el hecho de que cada provincia intentara adaptar la normativa nacional mediante ordenanzas municipales dirigidas a resolver la renovación de flota, específicamente el reemplazo de unidades M-2 por vehículos de tipo M-3. Estas iniciativas subnacionales, aunque orientadas hacia objetivos concretos, operaron sin garantías económicas, financieras y jurídicas suficientes para que los transportistas accedieran a financiamiento oportuno destinado a unidades nuevas de mayor capacidad.

La informalidad creciente en el transporte urbano agudizó el panorama. Se sumó a ello la desactualización de los Planes Reguladores de Rutas —varios todavía en fase de implementación o sin aplicación íntegra—, fenómeno que también caracterizó los Sistemas Integrados de Transporte. Incluso en Lima Metropolitana, donde se ejecutó una experiencia

piloto, persisten obstáculos para lograr implementación completa, mantener sostenibilidad operativa y reducir informalidad. Flota vehicular de antigüedad considerable continúa circulando.

El Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC y sus modificaciones, aunque representaron el marco regulatorio más actualizado en administración de transportes, no produjeron por sí solos mejora sustancial en el servicio de transporte regular provincial. A pesar de sucesivas reformas al reglamento, unidades M-2 aún permanecen en circulación sin haber alcanzado los límites de antigüedad establecidos en la norma vigente, prolongando así la vigencia de parques vehiculares envejecidos.

Estos vehículos constituyen el capital invertido de numerosos transportistas peruanos quienes enfrentaron impactos severos derivados de la pandemia y posterior crisis económica, limitando su capacidad de recuperación financiera. La sustitución inmediata hacia unidades M-3 resulta inviable para la mayoría de estos operadores, circunstancia que justifica la implementación de una medida transitoria que permita la adecuación gradual de sus flotas a la normativa vigente.

III. SUSTENTO SOCIAL Y DE REALIDAD

El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) describe el transporte urbano en Perú como mostrando una fuerte diversidad de modos y una dependencia considerable de vehículos informales y ligeros, especialmente en las ciudades intermedias.

- Las combis rurales representan el principal modo de transporte urbano, constituyendo aproximadamente el 46% de la demanda de transporte urbano, con minibuses suministrando alrededor del 31% de la demanda.¹
- En Lima Metropolitana, con las combis suministrando el 49% de los viajes, los minibuses el 38% de los viajes, y los omnibuses solo el 5% de los viajes, demuestra la tendencia creciente a reemplazar los servicios de autobús tradicionales por sistemas más flexibles y económicos.

¹ <https://proyectos.inei.gob.pe/web/biblioineipub/bancopub/Est/Lib0047/CAP-3.1.htm>



El sistema de transporte urbano en Lima y en otras ciudades registra un crecimiento continuo, con el Índice de Flujo Vehicular (INEI) representando un crecimiento anual promedio del 4.4% en 2024 en Lima, haciendo de la ciudad una de las más congestionadas de las Américas.

<https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/03-informe-tecnico-flujo-vehicular-enero-2025.pdf>

IV. MARCO JURIDICO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la Republica
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Decreto Supremo 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito.
- Decreto Supremo 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

VI. ANÁLISIS SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

4.1. NECESIDAD

La ausencia de capacidad económica para renovar unidades M-2 constituye un obstáculo genuino en el transporte urbano e interurbano —particularmente cuando convergen rutas desactualizadas, sistemas integrados incompletos e informalidad sectorial persistente. Esta medida legislativa responde a esa realidad operativa del transporte, donde muchos prestadores enfrentan restricciones materiales para la sustitución inmediata de su parque vehicular.

4.2. VIABILIDAD

La incorporación de una disposición transitoria excepcional y acotada en el tiempo resulta compatible tanto con el marco constitucional como con la facultad legislativa para regular temporalmente asuntos de interés público, sin que se modifique de forma permanente la estructura de la Ley 27181.

4.3. OPORTUNIDAD

La iniciativa resulta pertinente al permitir un tránsito controlado durante la consolidación de los sistemas integrados de transporte, generando simultáneamente condiciones para la renovación gradual de unidades, lo que protege tanto la continuidad del servicio como a los operadores establecidos.

V. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

Esta propuesta evita nuevos gastos estatales y prescindir de asignaciones presupuestarias adicionales. Además, alivia la presión económica sobre los transportistas autorizados al permitirles diferir la sustitución de unidades M-2 por M-3 —una transición regulatoria más ordenada— sin exigir cambios inmediatos que comprometan su operación empresarial.

El mantenimiento de unidades activas sostiene la oferta de transporte urbano e interurbano mientras avanzan los Sistemas Integrados de Transporte. Evita detenciones innecesarias de vehículos operativos y permite que la flota se modernice de forma paulatina. Los usuarios se benefician al preservar la continuidad del servicio durante esta transición.

VI. EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La norma mantiene carácter temporal y por tanto no sustituye el ordenamiento legal vigente. El artículo resguarda la libertad para trabajar, ejercer empresa, comerciar e industrializar, lo que impulsa la generación de riqueza. Esa libertad comprende el derecho a percibir remuneración por servicios, abarcando actividades económicas con propósito lucrativo. La retribución por bienes o servicios constituye un elemento esencial en la operación empresarial.



VII. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

Esta iniciativa se alinea con el Primer y Cuarto Objetivo del Acuerdo Nacional. En el Primer Objetivo —Fortalecimiento de la democracia y Estado de derecho— corresponde específicamente a la Política de Estado 7 sobre "Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana". Dicha política establece compromisos para normar y fomentar acciones que fortalezcan el orden público, garantizando el libre ejercicio de derechos y el cumplimiento de deberes individuales. El Cuarto Objetivo —Afirmación de un Estado eficiente, transparente y descentralizado— se vincula a través de la Política de Estado 24, denominada "Afirmación de un Estado eficiente y transparente", que promueve un Estado moderno, capaz de responder a las demandas ciudadanas y regular adecuadamente los servicios públicos en sus tres niveles. Ambos objetivos convergen en fortalecer instituciones que respondan efectivamente a la población.²

² <https://acuerdonacional.pe/descentralizacion/>