CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00953-2026-2031-CD
RU 77115-CD
26 NOVIEMBRE 2026 04:20 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ELOPEZ

PROPOSICIÓN LEGISLATIVA QUE ESTABLECE EL BENEFICIO DEL PASAJE INTERPROVINCIAL Y AÉREO PARA ESTUDIANTES DE UNIVERSIDADES, INSTITUTOS Y ESCUELAS DE EDUCACIÓN SUPERIOR

El diputado de la república **GABRIEL ROBERTINO GONZALES DELGADO**, integrante del GRUPO PARLAMENTARIO JUNTOS POR EL PERÚ de la Cámara de Diputados, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú; en concordancia con el literal a) del artículo 2 del Reglamento del Congreso de la República, y, con los artículos 7, 8, literal c) del artículo 25, 106 y 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta la siguiente proposición legislativa.

FÓRMULA LEGAL

La Cámara de Diputados,

Ha dado la ley siguiente:

LEY QUE ESTABLECE EL BENEFICIO DEL PASAJE INTERPROVINCIAL Y AÉREO PARA ESTUDIANTES DE UNIVERSIDADES, INSTITUTOS Y ESCUELAS DE EDUCACIÓN SUPERIOR

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto modificar el encabezado de la Ley N.°26271, así como, modificar los artículos 1, 3, 4; y, la incorporación de los artículos 1-A y 3-A, para establecer el beneficio de reducción del 40% en el pasaje interprovincial y aéreo para estudiantes de universidades, institutos y escuelas de educación superior públicos, al igual que, se considere a los estudiantes técnicos en el pasaje urbano e interurbano.

Artículo 2. Finalidad

La presente ley tiene por finalidad establecer el precio del pasaje universitario y técnico de sus respectivas instituciones públicas, en el ámbito interprovincial y aéreo nacional, el cual no podrá sobrepasar el sesenta por ciento (60%) del precio del pasaje. Además, tiene por finalidad se considere a los estudiantes de institutos y escuelas de educación superior en el

ámbito urbano e interurbano, para que se supere la brecha que afecta especialmente a jóvenes que se trasladen al interior de sus mismas regiones, en un contexto de incremento del costo de vida y concentración territorial de la oferta educativa.

Artículo 3. Modificación del encabezado de la Ley N.°26271

Se modifica el encabezado de la Ley N.°26271, en los siguientes términos:

> "Ley N.°26271. Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano, **ámbito nacional y regional** de pasajeros

Artículo 4. Modificación de los artículos 1, 3 y 4 de la Ley N.°26271

Se modifica los artículos 1, 3 y 4 de la Ley N.°26271, en los siguientes términos:

> *"**Artículo 1.** El derecho a pases libres y a pases diferenciados y el derecho a pases cobrados por las empresas de servicio de transporte de pasajeros del ámbito urbano e interurbano del país, sólo se aplicarán tratándose de:*
> *[…]*
> *b) Alumnos Universitarios, de Institutos **y de Escuelas de Educación Superior**.*
> *[…]"*
>
> "***Artículo 3.** El precio del pasaje universitario, **de institutos y de escuelas de educación superior**, en el ámbito urbano o en el interurbano no podrá exceder de 50% del precio del pasaje adulto."*
>
> *"**Artículo 4.** El uso del pasaje universitario, **de institutos y de escuelas de educación superior,** sólo procederá entre las 5.00 y las 24.00 horas, en días laborables."*

Artículo 5. Incorporación de los artículos 1-A y 3-A en la Ley N.°26271

Se incorpora los artículos 1-A y 3-A en la Ley N.°26271, en los siguientes términos:

> ***"Artículo 1-A. En el ámbito nacional y aéreo, sólo se aplicarán tratándose de alumnos de universidades, institutos y escuelas de educación superior públicos, cuyo beneficio se dará tres (3) veces al año, previa carta de justificación emitida por la institución de educación superior pública de origen."***

"Artículo 3-A. El precio del pasaje universitario, de institutos y de escuelas de educación superior, en el ámbito interprovincial y aéreo no podrá exceder de 60% del precio del pasaje adulto."

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi), tendrá facultad sancionadora para el cumplimiento de la presente ley.

SEGUNDA. Para acceder a lo establecido en la presente ley, deben presentar previamente el carné de su institución, expedido por la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria (Sunedu) o el Ministerio de Educación (Minedu).

Lima, noviembre de 2026

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GONZALES DELGADO Gabriel Robertino FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/11/2026 09:58:15-0500

GABRIEL R. GONZALES DELGADO
DIPUTADO DE LA REPÚBLICA

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZUNINI YERREN Ernesto Alonzo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/11/2026 19:42:31-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VILLANUEVA CALDERON Juan Amilcar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/11/2026 10:05:10-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: HOLGUIN AGUIRRE James Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/11/2026 10:27:05-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AGUIRRE RAMOS Marlon Alberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/11/2026 11:24:55-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAREDES NAVARRO Yenifer Noelia FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/11/2026 12:57:05-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GUEVARA RAMIREZ Jessica Roxana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/11/2026 14:31:47-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A) LEY QUE ESTABLECE EL BENEFICIO DEL PASAJE INTERPROVINCIAL Y AÉREO PARA ESTUDIANTES DE UNIVERSIDADES, INSTITUTOS Y ESCUELAS DE EDUCACIÓN SUPERIOR

La propuesta legislativa se fundamenta en el artículo 16 de la Constitución Política del Perú, el cual señala que:

> *"Tanto el sistema como el régimen educativo son descentralizados. El Estado coordina la política educativa. Formula los lineamientos generales de los planes de estudios así como los requisitos mínimos de la organización de los centros educativos. Supervisa su cumplimiento y la calidad de la educación. Es deber del Estado asegurar que nadie se vea impedido de recibir educación adecuada por razón de su situación económica o de limitaciones mentales o físicas […]"* (Artículo 16, Constitución Política, 1993)

También, en el artículo 58 de la Constitución Política del Perú, el cual establece que:

> *"La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura."* (Artículo 58, Constitución Política, 1993)

B) PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA PÚBLICO

La discusión parte sobre que para acceder a la educación superior no depende únicamente de obtener una vacante o pagar una matrícula. También exige que el estudiante pueda llegar a la institución, permanecer en la ciudad donde estudia y desplazarse cuando las actividades académicas o familiares lo requieran. En un país extenso y con una oferta educativa distribuida de manera desigual, el transporte constituye una condición material para ejercer el derecho a la educación. Por ello, la discusión sobre los beneficios de pasajes nacionales y aéreos, debe superar el traslado cotidiano dentro de una ciudad e incorporar la movilidad interregional. Los principales problemas que se han detectado para la presentación de la siguiente proposición legislativa, son: la movilidad, centralización y costo de vida.

Para quien estudia lejos de su residencia, el transporte interprovincial no es un gasto ocasional. Puede ser necesario al inicio y al cierre de los ciclos, para rendir evaluaciones, realizar prácticas o cumplir trámites. En carreras con laboratorios, talleres, prácticas clínicas o asistencia presencial, la educación a distancia no siempre es una alternativa equivalente. Por ello, el costo de desplazamiento debe evaluarse como parte de las condiciones reales de acceso al servicio educativo.

El estudiante que vive en una ciudad distinta de aquella donde estudia suele afrontar, además, alojamiento y alimentación. El precio del pasaje compite con necesidades esenciales y puede obligarlo a postergar viajes, reducir gastos básicos o aceptar jornadas laborales que interfieren con las clases. No se afirma que el transporte sea la única causa de interrupción de estudios; sí constituye un factor económico relevante que puede agravar otras vulnerabilidades.

El IV Informe Bienal sobre la Realidad Universitaria en el Perú reportó que, durante 2022, el 23,4 % de los estudiantes matriculados en pregrado presencial fueron considerados migrantes. Lima recibió el 48,1 % de los estudiantes migrantes del país y estos representaron el 23,6 % de la matrícula del departamento de Lima. El informe identifica a Lima como principal destino de migración estudiantil en dieciocho departamentos y registra flujos hacia La Libertad, Arequipa, Junín, Ica y Cusco (SUNEDU, 2025).

Las cifras corresponden a universitarios de pregrado presencial y a datos de 2022; no describen por sí solas a estudiantes de institutos, ni todos los viajes realizados durante el año; sin embargo, evidencian que la movilidad académica no es excepcional. También se produce entre provincias de una misma región: por ejemplo, estudiantes de Puno pueden desplazarse a Arequipa, de Huancavelica a Junín o de Cajamarca a La Libertad. Una política limitada a Lima dejaría sin atención a quienes se trasladan hacia otros polos regionales.

El INEI informó que en octubre de 2026 el índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana aumentó 0,57 % y acumuló 4,88 % entre enero y octubre; la variación de los últimos doce meses llegó a 5,25 %. A nivel nacional, la variación acumulada en los diez primeros meses fue de 4,60 %. Estos datos reflejan un encarecimiento general de bienes y servicios, aunque no constituyen un índice específico del presupuesto estudiantil (INEI, 2026).

En el mismo mes, la división de transporte en Lima aumentó 0,77 %; el pasaje aéreo nacional subió 3,7 % y, el pasaje en ómnibus interprovincial, 3,1 %. La reducción tarifaria sería un alivio parcial, no una solución integral a la pobreza estudiantil. No sustituye becas, residencias, alimentación o descentralización educativa, pero puede liberar recursos para cubrir necesidades básicas y facilitar el vínculo con el lugar de origen (INEI, 2026).

El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N.° 017-2009-MTC, distingue los servicios de ámbito regional y nacional. El provincial traslada personas dentro de una provincia; el regional conecta provincias diferentes de una misma región; y el nacional conecta provincias pertenecientes a regiones distintas. El artículo 3.47 define el paradero urbano e interurbano como infraestructura del servicio público de personas de ámbito provincial. Por ello, interurbano no equivale automáticamente a nacional o regional, conocido como transporte interprovincial.

La Ley N.° 26271 regula los servicios urbanos e interurbanos, no todos los servicios regionales o nacionales que conectan provincias, donde la aplicación del beneficio en ciudades de todo el país no significa que se extienda a cualquier ruta de larga distancia.

La brecha normativa se encuentra, precisamente, en los servicios terrestres de ámbito regional o nacional; por lo que, se está presentando la presente proposición legislativa para superar la brecha de transporte nacional.

El artículo 84.1 de la Ley N.° 27261 dispone que las tarifas del transporte aéreo nacional e internacional son fijadas libremente por los explotadores, de acuerdo con el mercado y la oferta y demanda. El numeral 84.2 permite excepcionalmente fijar tarifas mínimas o máximas por razones de interés nacional o necesidad pública, mediante decreto supremo y con voto aprobatorio del Consejo de Ministros. La Ley N.° 27261 no establece expresamente un pasaje estudiantil para vuelos domésticos. Por tanto, el beneficio aéreo requiere una disposición legal clara que armonice la finalidad educativa con el régimen tarifario aeronáutico.

Lucas (2012) explica que las desventajas de transporte pueden restringir el acceso a servicios esenciales, empleo, educación y participación comunitaria. Aunque su análisis se centra principalmente en otros contextos, permite comprender que la movilidad no es un consumo prescindible cuando hace posible acceder a servicios fundamentales. En el Perú, la distancia, la geografía y la concentración de programas educativos hacen necesario considerar tanto el transporte terrestre como el aéreo.

C) ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

Durante el Periodo Parlamentario 2021-2026, se presentaron propuestas legislativas que guardan relación con la presente proposición, las cuales son:

- El "Proyecto de Ley N.°03120/2022-CR, Ley que modifica diversos artículos de la Ley 26271, para otorgar a las personas adultas mayores de 65 años a más, el derecho a una tarifa diferenciada en el servicio de transporte urbano e interurbano a nivel nacional"[1], el cual tuvo como autora a la excongresista Jhakeline Katy Ugarte Mamani del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional (Ugarte, 2022)

- El "Proyecto de Ley N.°0869/2024-CR, Ley que modifica el derecho a pases libres y pasajes diferenciados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros, a fin de incorporar en la cobertura del pasaje diferenciados a los beneficiarios del Programa Pensión 65 y ampliarlo al transporte ámbito regional y nacional"[2], el cual tuvo como autora a la excongresista Heidy Lisbeth Juárez Calle del Grupo Parlamentario Podemos Perú (Juárez, 2024)

[1] Portal del Congreso. PL 3120, 21 de septiembre de 2022. Extraído de: https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/congreso/expediente/2021/3120

[2] Portal del Congreso. PL 8696, 22 de agosto de 2024. Extraído de: https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/congreso/expediente/2021/8696

D) IDENTIFICACIÓN DE LOS DISTINTOS SECTORES COMPRENDIDOS EN LA PROPUESTA

El principal sector comprendido en la propuesta, es el sector educación, el cual tiene como ente rector al Ministerio de Educación y, a la Sunedu, que tiene como ente autónomo que pertenece al sector educación.

A tal efecto, la proposición legislativa comprende a estudiantes matriculados en universidades, institutos y escuelas de educación superior públicas con autorización o licenciamiento vigente. De paso, la condición se acreditaría mediante carné universitario de SUNEDU o carné de instituto del MINEDU, con verificación digital. Además, se plantea la condición de estudiante regular, en el que para acceder al beneficio del pasaje interprovincial y aéreo, deberán contar con una constancia de viaje, emitido por su institución de origen. También corresponde armonizar la referencia de la Ley N.° 26271 a carreras de seis semestres con las modalidades actuales reconocidas por la Ley N.° 30512.

E) IDENTIFICACIÓN DE LAS NORMAS QUE PODRÍAN SER MODIFICADAS

Se está planteando la modificación el encabezado de la Ley N.°26271, así como, modificar los artículos 1, 3, 4; y, la incorporación de los artículos 1-A y 3-A, para establecer el beneficio de reducción del 40% en el pasaje interprovincial y aéreo para estudiantes de universidades, institutos y escuelas de educación superior públicos, al igual que, se considere a los estudiantes técnicos en el pasaje urbano e interurbano. El artículo 1 de la Ley N.° 26271 incluye a alumnos universitarios y estudiantes de institutos superiores en carreras cuya duración no sea menor de seis semestres académicos. El artículo 3, establece que el pasaje universitario en el ámbito urbano o interurbano no puede exceder el cincuenta por ciento del pasaje adulto. El artículo 4 limita su uso, según el texto vigente, al horario de 5:00 a 24:00 horas en días laborables, y el artículo 5 exige la presentación del carné respectivo (Ley N.° 26271, 1993).

El artículo 127 de la Ley N.° 30220, reconoce que todos los alumnos universitarios gozan del pasaje universitario equivalente al cincuenta por ciento del precio regular ofrecido al público. Su Segunda Disposición Complementaria Modificatoria modificó el artículo 5 de la Ley N.° 26271: el carné universitario es expedido por SUNEDU y el carné de instituto por el Ministerio de Educación. La Resolución N.° 021-2016-SUNEDU/CD precisó que la emisión del carné no debe depender de la condición de estudiante regular, siempre que exista matrícula vigente.

Para los institutos y escuelas de educación superior, la Ley N.° 30512 y su Reglamento regulan la expedición del carné. El artículo 4.1 del Decreto Supremo N.° 004-2024-MINEDU, confirma que el carné emitido por el Ministerio de Educación es el documento único para acceder al pasaje diferenciado en transporte urbano e interurbano, siempre que la institución cuente con autorización vigente. En consecuencia, los estudiantes de institutos ya están comprendidos en el beneficio dentro de ese ámbito y bajo los requisitos legales.

F) IMPACTO DE LA FUTURA NORMA LEGAL

➢ ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La propuesta no irroga gasto adicional al erario nacional, por el contrario, se ampara en el artículo 2.2 de la Constitución, que reconoce la igualdad y prohíbe la discriminación, porque la igualdad no exige tratar idénticamente a quienes afrontan condiciones objetivamente distintas; admite medidas diferenciadas cuando persiguen una finalidad legítima y cuentan con justificación razonable. El estudiante que debe viajar cientos de kilómetros para acceder a una carrera enfrenta una desventaja territorial y económica distinta de quien estudia en su ciudad, por lo que una tarifa diferenciada puede compensar parcialmente esa desigualdad.

Los artículos 13 y 16 de la Constitución son centrales: la educación promueve el desarrollo integral de la persona y el Estado debe asegurar que nadie se vea impedido de recibir educación adecuada por razón de su situación económica. Además, los artículos 17 y 18 reconocen la promoción de la educación y la educación universitaria; por último, los artículos 44, 58 y 59 obligan al Estado a promover el bienestar, orientar el desarrollo y brindar oportunidades a sectores que sufren desigualdad. La libertad empresarial debe conciliarse con esos deberes mediante una regulación proporcional.

El artículo 13 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales exige que la enseñanza superior sea igualmente accesible para todos, sobre la base de la capacidad y por medios apropiados. El artículo 13.3.c del Protocolo de San Salvador contiene una obligación equivalente. Estos instrumentos no ordenan literalmente un descuento del cincuenta por ciento, pero ofrecen un marco para evaluar medidas que reduzcan barreras económicas y geográficas.

La Observación General N.° 13 del Comité DESC identifica cuatro características del derecho a la educación: disponibilidad, accesibilidad, aceptabilidad y adaptabilidad. La accesibilidad comprende la no discriminación, la dimensión material, incluida una localización geográfica razonable, y la económica. La educación debe estar al alcance de las personas y la enseñanza superior debe avanzar progresivamente hacia una mayor gratuidad (Comité DESC, 1999).

Desde el enfoque de capacidades, Sen (1999) propone evaluar el desarrollo por las libertades reales de las personas para alcanzar formas de vida que valoran. Nussbaum (2011) destaca las oportunidades efectivas para desarrollar capacidades humanas centrales. Una vacante no constituye una oportunidad plena si el estudiante carece de medios razonables para llegar al lugar donde se imparte la formación. El transporte es, así, un medio instrumental para ejercer capacidades educativas, laborales y sociales.

La sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N.° 00034-2004-PI/TC declaró infundada la demanda de inconstitucionalidad contra los artículos 1 al 5 de la Ley N.° 26271. El Tribunal consideró que el medio pasaje persigue fines constitucionales legítimos, vinculados con los artículos 44 y 59 de la Constitución, y que en una economía social de mercado la subsidiariedad no excluye la solidaridad. Reconoció, además, que la medida es idónea para promover la educación (Tribunal Constitucional, 2005).

Este precedente confirma que una tarifa diferenciada establecida por ley no es, por sí misma, incompatible con la libertad de empresa; sin embargo, su alcance debe delimitarse: el Tribunal examinó el beneficio urbano e interurbano de la Ley N.° 26271; no ordenó extenderlo automáticamente a rutas interprovinciales o aéreas. La nota institucional del Tribunal precisó que la decisión sobre eventuales mecanismos de compensación corresponde al legislador, previa evaluación técnica, pero se destaca el análisis del beneficio urbano e interurbano.

En la sentencia del Expediente N.° 02861-2010-PA/TC, el Tribunal analizó las diferencias entre transporte terrestre y aéreo en un litigio tributario, no en uno referido a estudiantes. Señaló que ambos servicios presentan estructuras distintas: el aéreo suele tener tarifas más elevadas, menos operadores y cobertura de rutas más limitada, mientras que el terrestre ofrece mayor variedad y cobertura. Este criterio no impide una tarifa estudiantil, pero confirma que el diseño debe considerar las particularidades económicas de cada modalidad (Tribunal Constitucional, 2011).

Es así que, la propuesta resulta necesaria, sobre la extensión del medio pasaje aéreo e interprovincial, toda vez que, el estudiante que reside en una provincia y estudia en otra debe asumir un costo superior al traslado urbano por distancia, duración y frecuencia. Los viajes pueden ser necesarios para asistir a prácticas, evaluaciones presenciales, trámites o actividades académicas, así como para mantener el vínculo familiar. Una tarifa diferenciada permitiría reducir esa carga y ampliar el acceso a instituciones que ofrecen carreras no disponibles en el lugar de origen. La regla debe comprender los servicios regionales y nacionales, según la clasificación del MTC.

En zonas con conexión terrestre limitada, lenta o inexistente, el avión puede ser la alternativa más viable para acceder a centros educativos, prácticas especializadas o actividades académicas. La movilidad aérea no siempre responde a una preferencia de comodidad: puede ser necesaria para salvar distancias y restricciones geográficas. La variación de 3,7 % del pasaje aéreo nacional registrada en Lima durante octubre de 2026 refuerza la conveniencia de estudiar una tarifa estudiantil (INEI, 2026).

Se propone una reducción del cuarenta por ciento (40%) sobre la tarifa ordinaria de la misma ruta y categoría de servicio. La comparación debe realizarse con el precio efectivamente ofrecido al público al momento de la compra, sin tomar como referencia una tarifa máxima artificialmente elevada. El beneficio comprendería servicios regulares de ámbito regional y nacional, pero el boleto debe mostrar el precio adulto y el precio estudiantil, sin cargos exclusivos que neutralicen el descuento.

G) REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. (1999). Observación general núm. 13: El derecho a la educación (artículo 13 del Pacto) (E/C.12/1999/10). Naciones Unidas. https://digitallibrary.un.org/record/407275/files/E_C.12_1999_10-ES.pdf

Congreso de la República del Perú. (1993). Ley N.° 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros. https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/26271.pdf

Congreso de la República del Perú. (2000). Ley N.° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú. https://www.leyes.congreso.gob.pe/documentos/Leyes/27261.pdf

Congreso de la República del Perú. (2014). Ley N.° 30220, Ley Universitaria. https://www.gob.pe/institucion/minedu/normas-legales/118482-30220

Congreso de la República del Perú. (2016). Ley N.° 30512, Ley de Institutos y Escuelas de Educación Superior y de la Carrera Pública de sus Docentes. https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1448564-1

Congreso de la República del Perú. (2023, 5 de enero). Diario de los debates del Pleno: propuesta de modificación de los artículos 3 y 4 de la Ley N.° 26271. https://www.congreso.gob.pe/Docs/DGP/diariodebates/sesiones/2021-2026/Aprobacion-por-insistencia-2023/01-05/01-05.pdf

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2026). Variación de los indicadores de precios de la economía: Octubre 2026 (Informe técnico N.° 11). https://www.inei.gob.pe/media/principales_indicadores/informe-de-precios-octubre2026.pdf

Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? Transport Policy, 20, 105–113. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013

Ministerio de Educación. (2017). Decreto Supremo N.° 010-2017-MINEDU, que aprueba el Reglamento de la Ley N.° 30512. https://www.gob.pe/institucion/minedu/normas-legales/274628-010-2017-minedu

Ministerio de Educación. (2024). Decreto Supremo N.° 004-2024-MINEDU, que aprueba los servicios prestados en exclusividad a cargo de las instancias de gestión educativa descentralizada del sector Educación. https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2268863-2

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2009). Decreto Supremo N.° 017-2009-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte. https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9895-017-2009-mtc

Nussbaum, M. C. (2011). Creating capabilities: The human development approach. Harvard University Press. https://www.jstor.org/stable/j.ctt2jbt31

Organización de los Estados Americanos. (1988). Protocolo adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de derechos económicos, sociales y culturales (Protocolo de San Salvador). https://www.oas.org/es/cidh/mandato/Basicos/sansalvador.asp

Perú. (1993). Constitución Política del Perú. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. https://www.gob.pe/institucion/minjus/informes-publicaciones/7255126-constitucion-politica-

del-peru-que-incluye-su-adaptacion-a-un-lenguaje-llano-vigesima-edicion-oficial-actualizada-a-agosto-de-2025

Sen, A. (1999). Development as freedom. Alfred A. Knopf. https://raggeduniversity.co.uk/wp-content/uploads/2025/01/1_x_senDevelopmentasFreedom-_compressed.pdf

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria. (2016). Resolución del Consejo Directivo N.° 021-2016-SUNEDU/CD: Precedente de observancia obligatoria sobre el derecho a la emisión y expedición del carné universitario. https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1392251-1

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria. (2025). IV Informe bienal sobre la realidad universitaria en el Perú (2021–2022). https://repositorio.minedu.gob.pe/bitstream/handle/20.500.12799/11743/IV%20Informe%20Bienal%20sobre%20la%20realidad%20universitaria%20de%20Per%C3%BA.pdf?isAllowed=y&sequence=1

Tribunal Constitucional del Perú. (2005, 15 de febrero). Sentencia recaída en el Expediente N.° 00034-2004-PI/TC (Luis Nicanor Maraví Arias y otros contra el Congreso de la República). https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00034-2004-AI.pdf

Tribunal Constitucional del Perú. (2011, 9 de noviembre). Sentencia recaída en el Expediente N.° 02861-2010-PA/TC (Turismo Civa S.A.C.). https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2011/02861-2010-AA.html