



JHAKELINE KATY UGARTE MAMANI
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

El grupo parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa legislativa de la señora congresista de la República **JHAKELINE KATY UGARTE MAMANI**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con lo establecido en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente:

PROYECTO DE LEY

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

Artículo 1. - Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto modificar diversos artículos de la Ley 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros, a fin de extender su alcance a los adultos mayores.

Artículo 2. - Finalidad de la ley

La presente ley tiene por finalidad incluir a las personas adultas mayores de 65 años a más, en los beneficios contenidos en la Ley 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros, dada su condición de vulnerabilidad, haber sido el segmento más golpeado durante la pandemia del COVID-19, afrontar la ausencia de una pensión digna y debido al alto costo de la vida.

Artículo 3.- Modificación de los artículos 1º, 3º, 4º y 5º de la Ley 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros

Modifícase los artículos 1º, 3º, 4º y 5º de la Ley 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros, 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 transporte de pasajeros de ámbito urbano e interurbano del país, solo aplicarán tratándose de:

- Miembros de la Policía Nacional y miembros del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú;
- Alumnos universitarios y de Institutos Superiores Universitarios en profesión o carrera cuya duración no sea menor de seis semestres académicos; y,
- Escolares.
- Persona adulta mayor de 65 años a más.**

Artículo 3.- El precio del pasaje universitario, en el ámbito urbano o en el interurbano no podrá exceder el 50% del precio del pasaje adulto.

El precio del pasaje para la persona adulta mayor de 65 años a más, en el ámbito urbano e interurbano, tendrá un descuento que no podrá exceder el 30% del valor del pasaje del Metro de Lima.

Artículo 4.- El uso del pasaje universitario sólo procederá entre las 5.00 y las 24.00 horas, en días laborables.

El pasaje escolar se hará efectivo previa presentación del carné expedido por el Ministerio de Educación y en horarios que determine la norma pertinente.

El uso del pasaje de la persona adulta mayor de 65 años a más procederá de lunes a viernes entre las 6.00 y las 17.00 horas; y, sábados, domingos y feriados todo el día.

Artículo 5.- El cobro del pasaje universitario se realiza previa presentación del Carné Universitario o del Carné del Instituto Superior, expedidos por la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria y el Ministerio de Educación, respectivamente, que constituyen documento único de acreditación para acogerse al beneficio del pasaje diferenciado.

El cobro del pasaje de la persona adulta mayor de 65 años a más, se realiza previa presentación del documento del documento de identidad.



Firmado digitalmente por:
GUTIERREZ TICONA Paul
Silvio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/09/2022 10:23:56-05

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo aprueba las disposiciones reglamentarias para la aplicación de lo dispuesto por la presente ley, en el plazo de sesenta (60) días hábiles contados a partir de su vigencia.



Firmado digitalmente por:
PAREDES GONZALES ALEX
ANTONIO FIR 29299579 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/09/2022 16:06:32-0500



Firmado digitalmente por:
UGARTE MAMANI Jhakeline
Katy FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/09/2022 12:40:14-0500



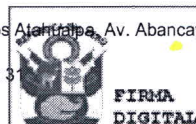
Firmado digitalmente por:
MEDINA HERMOSILLA
Elizabeth Sara FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/09/2022 16:37:36-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES GONZALES ALEX
ANTONIO FIR 29299579 hard
Motivo: Soy el autor del documento



Firmado digitalmente por:
QUIROZ BARBOZA Segundo
Edificio Juan Santos Almonte, Av. Abancay N° 151
Cajal de Lima
Central Telefónica: 31
Motivo: En señal de conformidad



Firmado digitalmente por:
PAREDES CASTRO Francis
Jhasmina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

I.1 Situación actual y problemática

La presente iniciativa legislativa tiene como objeto modificar diversos artículos de la Ley 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros, con la finalidad de incluir dentro de sus alcances a la persona adulta mayor a partir de los 65 años, dada su condición de vulnerabilidad, por haber sido el grupo etario más golpeado durante la pandemia, por la ausencia de una pensión digna y el alto costo de la vida.

Durante los últimos años, se viene evidenciando un suceso demográfico como es el acelerado envejecimiento de la población de América Latina (donde el Perú no es la excepción en esa transición), que se caracteriza por una mayor proporción de personas adultas mayores respecto a la población total, constituyendo así una pirámide poblacional invertida. Ello ocasionará, sin lugar a dudas, un reto para los hacedores de políticas públicas en seguridad social, y/o al regulador para hacer frente a dicho fenómeno demográfico. Actualmente, Perú muestra un envejecimiento moderado, pero en los siguientes 20 años, se estima que será una población principalmente envejecida¹.

Sobre ese aspecto, la edad cronológica o de calendario es esencialmente biológica y se manifiesta en niveles de trastorno funcional. Se refiere a la edad en años. Según este criterio, la vejez se define a partir de los 60 o 65 años, y a menudo, es fijada por ley bajo denominaciones como "adulto mayor" o "persona adulta mayor". Desde esta perspectiva, el envejecimiento lleva consigo cambios en la posición del sujeto en la sociedad, debido a que muchas responsabilidades y privilegios —sobre todo aquellos asociados al empleo— dependen de la edad cronológica (Arber y Ginn, 1995).

¹Texto extraído del Estudio Nacional de Dependencia Económica en Adultos Mayores en el Perú de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP's (2019)
<https://www.sbs.gob.pe/Portals/0/jer/Lineamientos/Dependencia-Economica-Adultos-Mayores.pdf>

Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), entre 2010 y 2030, la cantidad de personas mayores en esta región se duplicará, de 58,57 millones a 119,67 millones, y en 2050 alcanzará la cifra de 195,87 millones. Ese incremento significa que, en 2050, el porcentaje de personas mayores en la región llegará a alrededor del 25%².

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". Asimismo, el Tribunal Constitucional máximo intérprete de la Constitución, en su sentencia 2273-2005-PHC/TC, en su fundamento jurídico 10 menciona "la dignidad humana constituye tanto un principio como un derecho fundamental; en tanto principio actúa a lo largo del proceso de aplicación y ejecución de las normas por parte de los operadores constitucionales, y como derecho fundamental se constituye en un ámbito de tutela y protección autónomo, donde las posibilidades de los individuos se encuentran legitimados a exigir la intervención de los órganos jurisdiccionales para su protección ante las diversas formas de afectación de la dignidad humana"³

Por otro lado, la defensa y promoción de la vigencia de los derechos humanos es uno de los deberes primordiales de los poderes públicos, así lo determina nuestra carta magna en el primer párrafo de su artículo 44° " 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". Es pues, este un deber absoluto, es decir, no es excepcional, deberá ser cumplido siempre, ante cualquier situación o circunstancia.

Ahora bien, respecto a las personas adultas mayores, la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, en su

²Datos extraídos de la publicación Envejecimiento y derechos humanos: la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores de la CEPAL
<https://www.cepal.org/es/enfoques/envejecimiento-derechos-humanos-la-convencion-interamericana-la-proteccion-derechos-humanos>

³ Texto extraído de la STC 2273-2005-PHC/TC (F 10)
<https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/02273-2005-HC.pdf>

preámbulo menciona “Reconociendo que la persona, a medida que envejece, debe seguir disfrutando de una vida plena, independiente y autónoma, con salud, seguridad, integración y participación activa en las esferas económica, social, cultural y política de sus sociedades”; “Reconociendo también la necesidad de abordar los asuntos de la vejez y el envejecimiento desde una perspectiva de derechos humanos que reconoce las valiosas contribuciones actuales y potenciales de la persona mayor al bienestar común, a la identidad cultural, a la diversidad de sus comunidades, al desarrollo humano, social y económico y a la erradicación de la pobreza”⁴.

Asimismo, en la parte referida a los Derechos Protegidos, establece en su artículo 5º Igualdad y no discriminación por razones de edad, “Queda prohibida por la presente Convención la discriminación por edad en la vejez. Los Estados Parte desarrollarán enfoques específicos en sus políticas, planes y legislaciones sobre envejecimiento y vejez, en relación con la persona mayor en condición de vulnerabilidad y aquellas que son víctimas de discriminación múltiple...”⁵.

El gran objetivo de la Convención es el goce cotidiano de los derechos allí consagrados para las personas mayores, siendo vital generar más espacios y acciones de coordinación entre el sector público, el sector privado y la sociedad civil, entre otros. Asimismo, el fortalecimiento de las vinculaciones entre las políticas sociales de atención a este grupo, tales como las políticas de protección social, vivienda y salud, es sin duda la mejor manera de contribuir a que las personas mayores vivan una vida digna y libre de discriminación. La Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores sirve de marco para este enfoque intersectorial y multidimensional sobre el envejecimiento⁶.

En relación a ello, el Estado peruano en correspondencia con la Declaración Universal de Derechos Humanos y los tratados internacional de derechos humanos ratificados por nuestro país, emite la Ley 30490⁷, Ley de la Persona Adulta Mayor, reglamentada

⁴ párrafos 6 del Preámbulo de la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores.

https://www.oas.org/es/sla/ddi/tratados_multilaterales_interamericanos_A-70_derechos_humanos_personas_mayores.asp

⁵ párrafos 6 del Preámbulo de la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores.

https://www.oas.org/es/sla/ddi/tratados_multilaterales_interamericanos_A-70_derechos_humanos_personas_mayores.asp

⁶ Texto extraído de la publicación Envejecimiento y derechos humanos: la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores de la CEPAL

⁷ Ley 30490, publicada en el diario Oficial el Peruano el 20 de julio de 2016

<https://busquedas.elperuano.pe/download/url/ley-de-la-persona-adulta-mayor-ley-n-30490-1407242-1>

mediante Decreto Supremo 024-2021-MIMP⁸, que garantiza los mecanismos legales para el pleno ejercicio de los derechos de las personas adultas mayores, mejorando la calidad de vida de este grupo vulnerable y propiciando su plena integración al desarrollo social, económico, político y cultural.

Nuestra propuesta normativa está enfocada en el grupo vulnerable mayor de 65 años a más, que concentra a los pensionistas, beneficiarios de Pensión 65 y a los adultos mayores de 65 años en general. Sobre el primer grupo, tenemos a la población que reciben una pensión del Sistema Nacional de Pensiones (SNP), del Sistema Privado de Pensiones (SPP); de otros regímenes especiales y del programa Pensión 65; respecto al segundo grupo, tenemos a todo adulto mayor de 65 años que no cuente con pensión de jubilación alguna.

De acuerdo a los datos extraídos de la publicación web del diario Gestión⁹, consolidados en el gráfico 1, sobre la presentación del jefe de la Oficina de Normalización Previsional ante la comisión de Economía del Congreso de la República, a la fecha existe en el Sistema Nacional de Pensiones (SNP), un aproximado de 576,000 jubilados; asimismo en el Sistema Privado de Pensiones (SPP) hasta febrero de 2020, cuenta con 178,629¹⁰ pensionistas; el programa Pensión 65, atiende a 568,599¹¹ personas de 65 años que viven en condición de extrema pobreza a nivel nacional; y, en cuanto a otros regímenes pensionarios éste aglomera a 44,000 pensionistas (Decreto Legislativo 18846, Decreto Ley 20530 y el régimen pesquero). De acuerdo a cifras del INEI a la fecha existen alrededor de 1,2 millones de personas mayores de 65 años que no perciben ningún tipo de pensión. En función a ello, podemos inferir que la presente propuesta normativa beneficiará a un aproximado de **2,567,228** de adultos mayores.

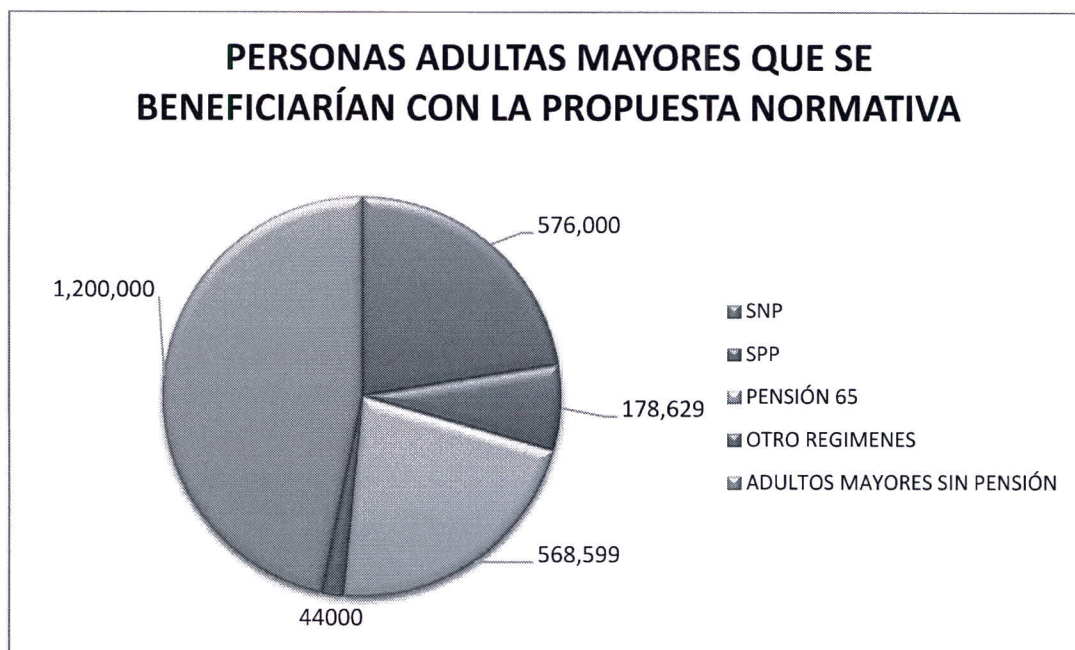
⁸Decreto Supremo N°024-2021-MIMP, publicado en el diario oficial El Peruano el 27 de julio de 2021.
https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2041837/ds_024_2021_mimp.pdf

⁹Datos extraídos de la presentación del jefe de a ONP en la Comisión de Economía del Congreso de la República. Diario Gestión (20.05.2020)
<https://gestion.pe/economia/onp-la-deuda-con-los-jubilados-actuales-es-de-s-138000-millones-pensiones-coronavirus-noticia/?ref=gesr>

¹⁰Datos extraídos de RPP
<https://rpp.pe/campanas/publireportaje/asociacion-de-afp-lanza-seccion-de-estadisticas-del-sistema-privado-de-pensiones-noticia-1272567>

¹¹Datos extraídos de la Memoria Anual 2021 del Programa de asistencia Solidaria Pensión 65

GRAFICO 1



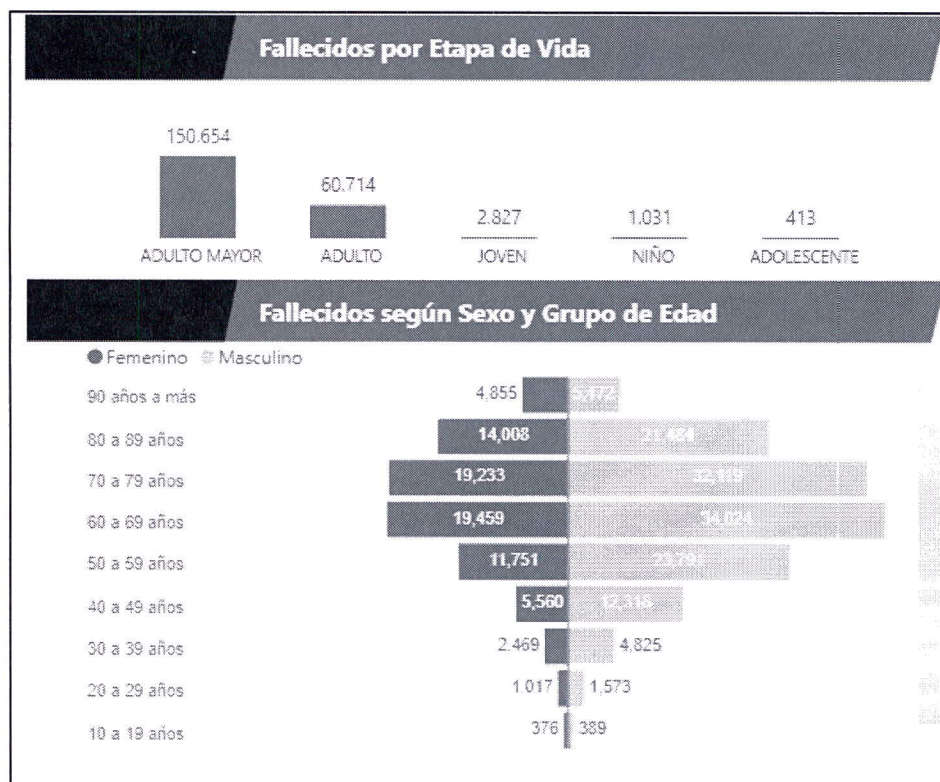
Datos extraídos del diario Gestión/ ONP/ INEI/ PENSIÓN 65
 Elaboración propia

La pandemia del COVID-19 ha afectado de manera desproporcionada a la población de adultos mayores. Las transiciones demográficas y epidemiológicas actuales en la Región requieren que cambiemos la forma en que tratamos y respondemos a las necesidades de nuestras personas mayores, especialmente ahora en situación de emergencia¹². Sobre ello, es importante mencionar, que debido a los estragos ocasionados por el COVID-19, el uso de los servicios de transporte público por parte de este grupo etario ha disminuido notablemente; ello debido a diversos factores, siendo el más importante el miedo al contagio, pues durante la fase más alta de la pandemia este grupo vulnerable tuvo el mayor número de fallecidos; esto lo podemos verificar en las cifras contenidas en la Sala Situacional del COVID19 Perú¹³, según detalle en el Grafico 2.

¹²Texto extraído de la publicación de la Organización Mundial de la Salud
<https://www.paho.org/es/envejecimiento-saludable/covid-19-adultos-mayores>

¹³Gráfico extraído de la Sala Situacional COVID 19 Perú (228.08.2022)
 Link: https://covid19.minsa.gob.pe/sala_situacional.asp

GRAFICO 2



En la actualidad nos encontramos en la fase endémica del COVID-19, podemos observar que el número de personas adultas mayores que utilizan los servicios de transporte público ha disminuido notablemente; asimismo, este grupo vulnerable utiliza este servicio en rutas cortas, por ejemplo: para llevar a los nietos al colegio (que generalmente se ubica en el mismo distrito); para sus controles médicos (postas u hospitales dentro de su distrito) y, en pocas ocasiones, hacen uso de las rutas largas, ello siempre en función a sus posibilidades económicas.

En respuesta a ello, el espíritu de esta la propuesta normativa que se presenta, es coadyuvar en la economía de este grupo vulnerable a través de una tarifa diferenciada, tomando en consideración que existe un gran número a nivel nacional de personas adultas mayores de 65 años que no perciben pensión alguna; así como también es conocido que el grupo de los adultos mayores perciben una pensión en los distintos regímenes pensionarios, a excepción régimen 20530, de aproximadamente S/ 560 soles.

Ahora bien, es válido preguntarse ¿por qué incluir a este grupo etario en los beneficios de la Ley 26271? Al respecto, podemos mencionar que se han tomado en cuenta diversos factores para la elaboración de esta propuesta, como por ejemplo, la condición económica de este grupo, sobre este punto, se ha mencionado que las pensiones percibidas oscilan entre los 250 a 560 soles, asimismo, existe un número de personas adultas mayores que no percibe pensión alguna y vive ayudado por su familia, siendo dependiente de la voluntad y las condiciones económicas de su entorno para sobrevivir; la poca frecuencia que este grupo vulnerable hace uso del servicio de transporte público; sobre este punto, se ha explicado anteriormente que la pandemia COVID-19 no solo tuvo un alto impacto en muertes de este grupo, sino que también dejó secuelas psicológicas que ha ocasionado limitaciones en su vida social, siendo que el uso del transporte público se ha visto limitado, y la situación de desigualdad, dependencia y vulnerabilidad.

Resulta importante mencionar que, respecto a la Ley 26271, que se pretende modificar, ésta viene otorgando beneficios de pasajes libres a los miembros de la Policía Nacional, Bomberos Voluntarios y personas con discapacidad severa; un 50% de descuento a los estudiantes universitarios y escolares. Sin embargo, esta ley no ha contemplado beneficio alguno para este grupo vulnerable como sí lo vienen desarrollando a nivel mundial, un gran número de países, que otorgan mayores facilidades y beneficios a la persona adulta mayor en lo referido a los servicios en el transporte público, a través de distintos sistemas que les ofrecen descuentos especiales, tarifas planas y, en algunos casos, pasajes gratuitos, como a continuación detallaremos:

Reino Unido

Inglaterra cuenta con un sistema de transporte gratuito para adultos mayores y personas con discapacidad en todo su territorio. Es denominado English National Concessionary Travel Scheme cuya base legal es el Transport Act 2000, modificado por el Concessionary Bus Travel Act 2007¹⁴

¹⁴Información dispone en:
<https://www.gov.uk/apply-for-elderly-person-bus-pass> (2019)

Está dirigido a los adultos mayores residentes en Inglaterra en edad de jubilación. De acuerdo a la Ley, lo adultos mayores tienen el derecho a usar todas las líneas de bus locales entre las 9.30 y 23 horas de lunes a viernes, y durante todo el día los fines de semana y días feriados.

España

Madrid cuenta con el beneficio Abono Transportes en la tarjeta de transporte público (Comunidad de Madrid, 2019)¹⁵, el cual permite realizar un número de viajes dentro de su ámbito de validez espacial y temporal, es decir, a las personas y pensionistas de 65 años se les establece anualmente una tarifa rebajada ascendente a 123 euros para todos los viajes realizados dentro del año.

España no dispone de una ley para las ciudades en cuanto a transporte público en zonas urbanas, por lo que los descuentos y/o beneficios depende de cada Comunidad, provincia o región.

Francia

Las personas mayores pueden beneficiarse de las reducciones arancelarias en el transporte público¹⁶. En el caso del modelo francés, cada comunidad y responsables del transporte público definen su política tarifaria.

Nueva Zelanda

Este país cuenta con la Tarjeta Supergold para adultos mayores y los veteranos, que permite acceder a una serie de descuentos en diversos establecimientos y además gozar de beneficios en el transporte público (Supergold, Gobierno de Nueva Zelanda, s/f)¹⁷.

El beneficio otorgado consiste en realizar viajes gratuitos en temporada baja en servicios de transporte público. Asimismo, existe una región denominada Auckland, donde los adultos mayores viajan gratis en los servicios de transporte

¹⁵Comunidad de Madrid (2019). Autorizaciones, licencias, permisos y carnés. Disponible en: <http://bcn.cl/2ay4s> (agosto, 2019).

¹⁶Gobierno Francés (2018). Que les réductions s'appliquent aux seniors dans les transports en commun?. <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F18537> (agosto, 2019).

¹⁷SuperGold Gobierno de Nueva Zelanda (s/f). AboutTheSupergold. Disponible en: <https://www.supergold.govt.nz/info-forcardholders/about-the-supergold-card.html#whatisthesupergoldcard1> (agosto, 2019).

público programados después de las 9:00 a.m. En otras regiones el beneficio se aplica a las horas de menor actividad que son entre las 9:00 a.m. y las 3:00 p.m. y desde las 6:30 p.m. hasta el final del servicio de lunes a viernes y en cualquier momento los fines de semana y días festivos (Supergold a, s/f)¹⁸.

México

En el caso de México, la Ley de transporte y viabilidad del distrito Federal, artículo 104, dice “En el transporte público de pasajeros colectivo, los niños menores de cinco años no pagarán ningún tipo de tarifa. Los sistemas de transporte masivo de pasajeros exentarán del pago de cualquier tarifa a los niños menores de cinco años y a los adultos mayores de sesenta años”¹⁹. Asimismo, la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores del Distrito Federal, establece:

“Artículo 38.- Las personas adultas mayores, tendrán derecho a obtener tarifas preferenciales o exenciones de pago al hacer uso del servicio público de transporte, de conformidad con las disposiciones aplicables de la materia”²⁰.

Argentina

Este país cuenta con una “tarifa social”, los jubilados y pensionados de acuerdo a la Resolución 1113/2018 del Ministerio de Transporte, disponen del beneficio de descuento de dicha tarifa (casi del 50%)²¹

Existe pues a nivel mundial políticas y programas tendientes a mejorar las condiciones de vida de la persona adulta mayor. “En la vejez, al igual que en cualquier otra etapa de vida, los individuos tienen las mismas necesidades psicológicas y sociales de mantenerse activos con y para la sociedad” (Muñoz, 2002). “Una vida social activa establece la función primordial en el envejecimiento de integrar socialmente al individuo a través de la relación con los otros; por lo tanto, la riqueza de la misma (en

¹⁸SuperGold Gobierno de Nueva Zelanda (s/f). Public Transport. Disponible en: <https://www.supergold.govt.nz/info-forcardholders/public-transport-with-supergold.html> (agosto, 2019).

¹⁹ Ley disponible en: <https://docs.mexico.justia.com/estatales/distrito-federal/ley-de-transporte-y-vialidad-del-distrito-federal.pdf> (agosto, 2019).

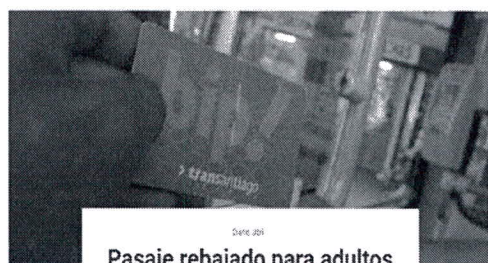
²⁰ Ley disponible en: <http://aldf.gob.mx/archivo-6417fac0d058d77188429582c3ef0be0.pdf> (agosto, 2019).

²¹Gobierno de Argentina (s/f). Solicitar la Tarifa Social en la tarjeta SUBE. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/solicitarla-tarifa-social-en-la-tarjeta-sube> (agosto, 2019).

número e intensidad) da lugar a una mayor adaptación del adulto mayor a su dimensión social” (González, 2001).

Es importante señalar que, en aquellos países donde se aplican estos beneficios, se utilizan sistemas que comprenden el uso de tarjetas entregadas por la autoridad competente y que aplica para todo el servicio de transporte. Esta interacción se ha podido lograr debido a que la gran mayoría de países cuenta con un servicio de transporte moderno e integrado, donde el uso del efectivo no es necesario; situación distinta a nuestra realidad, salvo algunas excepciones (Metropolitano, Metro de Lima, corredores complementarios), el resto de empresas de transporte aún mantiene el cobro de pasajes en efectivo; como a continuación se detalla:

SISTEMAS UTILIZADOS POR LA PERSONA ADULTO MAYOR PARA ACCEDER A BENEFICIOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO EN ESPAÑA, NUEVA ZELANDA, CHILE Y ARGENTINA²²



Pasaje rebajado para adultos mayores: Revisa cómo acceder al beneficio



²² Tarjetas de beneficios y descuentos para el adulto mayor otorgadas por los diversos sistemas de transporte público de España, Nueva Zelanda, Chile y Argentina que

Sobre este punto, en el Perú se advierte la existencia de una diversidad de tarifas respecto al costo de pasaje en el transporte urbano e interurbano a nivel nacional; asimismo, el costo de los pasajes en el servicio de transporte público en las provincias es menor a los existentes en la ciudad de Lima con excepción de la provincia del Callao; a modo de ejemplo podemos citar a las provincias de Trujillo, Chiclayo, Arequipa y el Cusco que en promedio mantienen un costo por pasaje adulto de 1.50 – 2.00 soles, que sin embargo para los pobladores de esos lugares resulta alto. En el caso de la ciudad de Lima, contamos con un servicio de transporte urbano e interurbano que, de acuerdo a la distancia, mantienen tarifas de hasta S/ 4.50; de igual modo, tenemos el servicio del Metropolitano con una tarifa de S/ 3.20 y 3.50; los corredores complementarios ofrecen una tarifa promedio para adulto de s/ 2.50; y finalmente el tren eléctrico, que ofrece una tarifa de S/ 1.50.

La Libertad: Sube el pasaje en los micros de transporte urbano de Trujillo

Ciudadanos ahora gastan más de 7 soles diarios para trasladarse de un distrito a otro debido al alza de pasajes. Ya son tres las empresas de transporte público que han incrementado sus tarifas.

Redacción RPP 06 de octubre del 2021 1:05 PM | Actualizado el 06 de octubre del 2021 2:33 PM



Transporte urbano en Cusco eleva tarifas en 50%

Cerca de 36 empresas de Asociación de Transportistas Urbanos del Cusco evalúan su tarifa. Comunidad universitaria anunció medidas de protesta.

El último lunes, los representantes de cada empresa expusieron sus nuevas tarifas. Afirman haber realizado un estudio de operatividad, para establecer los nuevos costos. En promedio fijaron sus tarifas en: pasaje interurbano a S/ 2.50; mientras que el urbano estará en S/1.50 adulto y S/ 0.70 medio o universitario y S/ 0.50 el escolar.

“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
 “Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
 “Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

ACTUALIZACIÓN DE TARIFAS EN EL METROPOLITANO

Troncal S/ 3.20

Alimentadores * S/ 1.00 y S/ 1.50

Troncal + Alimentadores (integrada) S/ 3.50

Estudiantes (uso provisional) Troncal S/ 1.25 Alimentador S/ 0.50

Corredor Metropolitano

TRAMOS	PASAJE
De norte a sur: Desde Javier Prado hasta Parque Zonal Huáscar (VES).	Pasaje general: S/2.50 (Estudiante: S/1.25)
De sur a norte: Desde Hábich hasta Huandoy o Santa Callao.	Aquisito nomás: S/1.50 (Estudiante: S/0.75)

NUEVAS TARIFAS DE LOS CORREDORES COMPLEMENTARIOS

General	S/ 2.50
Estudiante	S/ 1.25
Zonal	S/ 1.50
Zonal estudiante	S/ 0.75

Tarifa del corredor complementario amarillo.

Como se ha podido verificar, en la mayoría de los países existe una tendencia a establecer políticas que buscan mejorar las condiciones de vida de la población adulta mayor, que exija un trato digno, sin discriminación y una atención preferencial. En ese sentido, el Estado peruano ha desarrollado legislación tendiente a fortalecer los derechos y cubrir las necesidades de la persona adulta mayor; sin embargo, se requiere de mayores esfuerzos para lograr desarrollar normativa e instrumentos adecuados en función de cubrir de mejor manera las necesidades de este grupo vulnerable.

Es importante resaltar que esta propuesta normativa no colisiona lo estipulado en el artículo 59 de la Constitución sobre el rol económico del Estado, pues sobre ese aspecto existe jurisprudencia del Tribunal Constitucional mediante expediente STC 0034-2002-PI/TC establece en su fundamento jurídico 50, segundo párrafo “... esta Ley tampoco restringe la libre competencia de las empresas prestadoras del servicio, en la medida que la competencia no deja de ser espontánea por la sola existencia de dicha norma. Así, la medida opera en el mismo segmento por igual (transporte urbano e interurbano) y antes que perjudicar al usuario, busca beneficiar a un sector de ellos, identificado como el más necesitado de acceso al servicio”²³.

²³ extraído del (fj.50) segundo párrafo de la resolución STC 0034-2002-PI/TC del Tribunal Constitucional (15.02.2002) <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00034-2004-AI.pdf>

El Tribunal Constitucional (TC), en sentencia STC 0034-2004-PI/TC, establece en su fundamento jurídico 15 "... es importante puntualizar que no cualquier intervención estatal en la vida económica de los particulares puede resultar justificada; sino sólo lo será aquella que, sustentándose en los principios que informan la denominada "Constitución Económica" y específicamente el régimen de la economía social de mercado, resulte necesaria, imprescindible y adecuada para los fines que se desea alcanzar en beneficio de la sociedad. Se trata, en resumidas cuentas, de conciliar dos principios constitucionales elementales: libertad (económica) e igualdad (de participación en los beneficios del mercado)"²⁴.

De igual modo en su fundamento jurídico 44 establece "..., se justifica un especial deber de protección estatal a los usuarios del servicio y, con ello, una reglamentación más estricta del mismo, supervisando que la prelación se otorgue en condiciones de adecuada calidad, seguridad, oportunidad y al alcance a la mayoría de la población. Por tanto, una potencial intervención Estatal en este supuesto también es aceptada, quedando únicamente por resolver el grado de intensidad permitido"²⁵.

En tal sentido, en concordancia con la normativa internacional y nacional sobre los derechos de la persona adulta mayor y la mejora de sus condiciones de vida, esta propuesta pretende que, los hombres y mujeres mayores de 65 años, vale decir, quienes se encuentran en edad de ser pensionistas, puedan tener acceso al beneficio de una tarifa solidaria en el transporte urbano e interurbano a nivel nacional; más aún, si tomamos en consideración la información del portal INFOBAE, que señala "al 54% de peruanos no le alcanza el total de sus ingresos para hacerle frente al alza de precios en los productos de la canasta familiar, pagos de cuentas de servicios básicos, estudios, arriendos, pago de créditos, entre otros. Asimismo, el sector D de la población es la más afectada con la crisis, ya que **al 69% no les alcanza el dinero** para cubrir sus gastos principales. Mientras que el 59% de mujeres sufre para cubrir sus necesidades"²⁶.

²⁴ (fj.15), extraído de la resolución STC 0034-2002-PI/TC del Tribunal Constitucional (15.02.2002)
<https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00034-2004-AI.pdf>

²⁵ (fj.44), extraído de la resolución STC 0034-2002-PI/TC del Tribunal Constitucional (15.02.2002)
<https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00034-2004-AI.pdf>

²⁶ Datos extraídos de la publicación web de INFOBAE del 11 de mayo de 2022 "Precios de pasajes del corredor azul y rojo: costo por tramos y tarifas para el público general y estudiantes"
<https://www.infobae.com/americaperu/2022/05/11/precios-de-pasajes-del-corredor-azul-y-rojo-costo-por-tramos-y-tarifas-para-el-publico-general-y-estudiantes/>

Por las consideraciones expuestas, se presenta el proyecto de ley que incluye a los pensionistas y personas adultas mayores de 65 a más en sus alcances, mediante la modificación de diversos artículos de la Ley 26271, Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros, garantizando con ello, el goce y ejercicio de sus derechos bajo un enfoque que concibe a la persona adulta mayor como sujeto de derecho, en concordancia con los artículos 44 y 59 de la Constitución, que declaran que el estado promueve el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la nación.

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa no contraviene ninguna norma constitucional ni legal, al contrario, busca otorgar el beneficio de una tarifa diferenciada en favor de las personas adultas mayores de 65 años; grupo etario que se ha visto afectado por el número de muertes, con un daño emocional, físico y psicológico por el COVID-19.

Asimismo, busca integrar a la persona adulta mayor a la vida social, velar por la protección de su dignidad y otorgarle las condiciones mínimas para su desarrollo, de acuerdo con lo establecido en la Ley 30490, Ley de la persona adulta mayor, que señala que su objetivo es "mejorar su calidad de vida mediante la satisfacción integral de sus necesidades, su participación activa, la promoción de sus derechos, e intervenciones articuladas".

La fórmula legal propuesta propone modificar los artículos 1, 3, 4 y 5 de la Ley 26271, que permitirá que los pensionistas y, en general, las personas adultas mayores de 65 años a más se beneficien de una tarifa diferenciada para el transporte público de pasajeros urbano e interurbano; con ello, podrá movilizarse en los diversos sistemas de transporte, abonando un importe mínimo que no afecte su economía mejorando su calidad de vida; para cuyo efecto, el Poder Ejecutivo realizará acciones necesarias y las modificaciones reglamentarias tendientes para lograr este fin.

Esta propuesta modifica el artículo 1 de la Ley 26271, incorporando el literal g) pensionistas o personas adultas mayores de 65 años a más; con ello, se pretende incorporar dentro de los alcances de esta ley a la persona adulta mayor a partir de los 65 años; asimismo, se modifica el artículo 3, incorporando un segundo párrafo que establece las condiciones de la tarifa diferenciada; de igual modo, se modifica el artículo 4, incorporando un segundo párrafo que establece el horario que regirá para este beneficio; y, finalmente en el artículo 5, se establece la forma y método a utilizar para efectivizar este derecho.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente propuesta legislativa no genera recursos adicionales al Estado, por el contrario, busca garantizar beneficios a las personas vulnerables mayores de 65 años a la vida social, a la mejora de su salud física y mental, coadyuvando con su economía. Para los efectos de la presente ley, se requiere del acuerdo y consenso de las autoridades del sector público y privado en términos de aceptación de esta norma para poder ofrecer una tarifa acorde a la realidad de este grupo etario; toda vez, que lo único que requerirá el adulto mayor para acceder a este beneficio será presentar su documento nacional de identidad.

Para la sustentación de esta medida, se ha tomado en consideración el alto costo de vida, el aumento de la canasta familiar, su realidad económica y la necesidad de contar con políticas dirigidas a mejorar las condiciones de la persona adulta mayor. Asimismo, se ha tomado como referencia la tarifa utilizada en el Metro de Lima, toda vez, que en nuestro sistema de transporte en general existe una diversidad de tarifas que dificulta asignar un porcentaje adecuado; siendo que el espíritu de la presente propuesta pretende alcanzar una tarifa diferenciada que beneficie a este grupo vulnerable.

Asimismo, es importante resaltar que esta propuesta no colisiona con el artículo 59 de la Constitución referido al rol económico del Estado, existiendo jurisprudencia del Tribunal Constitucional en su sentencia STC 0034-2002-PI/TC que establece en el

segundo párrafo de su fundamento jurídico 50 "... esta Ley tampoco restringe la libre competencia de las empresas prestadoras del servicio, en la medida que la competencia no deja de ser espontánea por la sola existencia de dicha norma. Así, la medida opera en el mismo segmento por igual (transporte urbano e interurbano) y antes que perjudicar al usuario, busca beneficiar a un sector de ellos, identificado como el más necesitado de acceso al servicio"²⁷.

IV. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA 2021-2022

La presente propuesta normativa se enmarca dentro de la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2021-2022²⁸ aprobado mediante Resolución Legislativa del Congreso 002-2021-2022-CR que, dentro de su objetivo II. Equidad y Justicia Social prioriza las políticas de Estado 16. Fortalecimiento de la familia, promoción y protección de la niñez, la adolescencia y la juventud, tema 41. Defensa de la mujer y familia.

V. VINCULACIÓN DE LA PRESENTE INICIATIVA LEGISLATIVA CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa tiene vinculación con el Acuerdo Nacional, suscrito el 22 de julio de 2002, específicamente con la política de Estado II. Equidad y Justicia Social que establece en su ítem 10. Reducción de la pobreza que establece como parte de su compromiso privilegiar la asistencia a los grupos en extrema pobreza, excluidos y vulnerables y en su literal (e) fomentará el pleno ejercicio de la ciudadanía y la participación de los ciudadanos en situación de pobreza en la identificación de necesidades, el diseño de soluciones y la gestión de los programas; asimismo, el ítem 11. Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación ... "(e) desarrollará sistemas que permitan proteger a los niños, niñas, adolescentes, adultos mayores, mujeres responsables de hogar, personas desprovistas de sustento, personas con discapacidad y otras personas discriminadas o excluidas".

²⁷ extraído del (f.50) segundo párrafo de la resolución STC 0034-2002-PI/TC del Tribunal Constitucional (15.02.2002) <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00034-2004-AI.pdf>

²⁸A la fecha se encuentra pendiente de aprobación la Agenda Legislativa para el período Anual de Sesiones 2022-2023.