Proyecto de Ley N° 3510/2022-PE

CONGRESO DE LA REPUBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
09 NOV. 2022
RECIBIDO
Firma ..... Hora 3:15p.

"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"

Lima, 09 de noviembre de 2022

OFICIO Nº 346 -2022 -PR

Señor
JOSÉ DANIEL WILLIAMS ZAPATA
Presidente del Congreso de la República
Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 107º de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República, con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, el Proyecto de Ley que establece disposiciones extraordinarias para garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao.

Mucho estimaremos que se sirva disponer su trámite con el carácter de URGENTE, según lo establecido por el artículo 105° de la Constitución Política del Perú.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

ANÍBAL TORRES VÁSQUEZ
Presidente del Consejo de Ministros

Firmado digitalmente por: JARA RISCO Maria Esperanza FAU 20604932064 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 07/11/2022 12:45:37-0500

Proyecto de Ley

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE DISPOSICIONES EXTRAORDINARIAS PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE REGULAR DE PERSONAS DE ÁMBITO PROVINCIAL EN LA PROVINCIA DE LIMA Y EN LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO

Artículo 1. - Objeto

La presente Ley tiene por objeto aprobar medidas extraordinarias a fin de garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao, que permita disminuir la afectación económica por la inflación registrada a nivel nacional y así contribuir a no trasladar el incremento de los costos operativos en el costo del pasaje pagado por el/la pasajero/a.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

La presente Ley es de aplicación en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao.

Artículo 3.- Autorización para el otorgamiento del subsidio económico

Autorízase a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, el otorgamiento de un subsidio económico en favor de los prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados de ámbito provincial y de un subsidio económico indirecto a los/las pasajeros/as que utilizan el servicio público de transporte que se presta en el Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad (COSAC I) y en el Sistema de Corredores Complementarios, en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao, a fin de garantizar la oferta de dichos servicios en condiciones de asequibilidad, seguridad y salubridad para la población.

Firmado digitalmente por: SANTIVAÑEZ ANTO Gisella FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 20:17:36-0500

Firmado digitalmente por: CHECCO CHAUCA Lenin Abraham FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 27/10/2022 22:12:46-0500

Firmado digitalmente por: DIAZ DAÑINO Carlos Alberto Francisco FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 21:45:09-0500



Proyecto de Ley

Artículo 4.- Subsidio económico en favor de los prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao

4.1 El subsidio económico se otorga en valor monetario a favor de los prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados de ámbito provincial de la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao, de competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.

4.2 El otorgamiento del subsidio económico se determina a partir de los costos operativos que resulten de los kilómetros recorridos por las unidades vehiculares que presten el servicio público de transporte. Los kilómetros recorridos son determinados y monitoreados por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.

4.3 Los prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados se encuentran obligados, bajo responsabilidad, de transferir al propietario del vehículo el monto del subsidio económico correspondiente al costo de operación asumido por este, de corresponder.

4.4 El otorgamiento de este subsidio económico se realiza observando lo establecido en los artículos 8 y 9 de la presente Ley.

Artículo 5.- Subsidio económico indirecto a los/las pasajeros/as que utilizan el servicio público de transporte terrestre regular de personas en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao que se presta en los Sistemas de COSAC I y Corredores Complementarios

5.1 El otorgamiento del subsidio económico indirecto a los/las pasajeros/as que utilizan el servicio público de transporte terrestre regular de personas en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao que se presta en los Sistemas de COSAC I y Corredores Complementarios se realiza a los operadores de dichos sistemas y se aplica a las siguientes categorías:

SISTEMA	CATEGORÍA
COSAC I (Metropolitano)	General – Adulto
	Tarifa integrada (troncal – alimentadora)
	Tarifa alimentadora para rutas largas
Corredores Complementarios	Todas las categorías

Firmado digitalmente por: SANTIVAÑEZ ANTO Gisella FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 20:17:47-0500

Firmado digitalmente por: CHECCO CHAUCA Lenin Abraham FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 27/10/2022 22:12:59-0500

Firmado digitalmente por: DIAZ DAÑINO Carlos Alberto Francisco FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 21:45:21-0500

5.2 Están comprendidos dentro de los alcances del presente artículo, los/las pasajeros/as que utilizan los servicios públicos de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial habilitados mediante Contratos de Autorización enmarcados en el literal g) del numeral 7.2 del artículo 7 del Anexo I de la Ordenanza Nº 1769 de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

5.3 El otorgamiento del subsidio económico se realiza conforme al procedimiento establecido en el artículo 10 de la presente Ley.

Artículo 6.- Autorización de Transferencia de Partidas a favor de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao para el financiamiento del subsidio económico y operatividad

6.1 Autorízase una Transferencia de Partidas en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2022, hasta por la suma de S/ 89 669 016.00 (OCHENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL DIECISÉIS Y 00/100 SOLES a favor de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, con cargo a los recursos del presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para financiar el otorgamiento del subsidio económico monetario y el subsidio económico indirecto indicados en los artículos 4 y 5 de la presente Ley, así como los gastos asociados a la gestión y supervisión del otorgamiento de dichos subsidios, de acuerdo al siguiente detalle:

DE LA:			**(En Soles)**
SECCIÓN PRIMERA		:	Gobierno Central
PLIEGO	036	:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
UNIDAD EJECUTORA	007	:	Provias Nacional
PROGRAMA PRESUPUESTAL	0138	:	Reducción del Costo, Tiempo e Inseguridad en el Sistema de Transporte
PRODUCTO	3000131	:	Camino Nacional con Mantenimiento Vial
ACTIVIDAD	5001433	:	Conservación por Niveles de Servicio de la Red Pavimentada y no Pavimentada
FUENTE DE FINANCIAMIENTO	1	:	Recursos Ordinarios
GASTO CORRIENTE			
2.3 Bienes y Servicios			89 669 016,00

Firmado digitalmente por: SANTIVAÑEZ ANTO Giselia FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 20:17:55-0500

Firmado digitalmente por: CHECCO CHAUCA Lenin Abraham FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 27/10/2022 22:13:24-0500

Firmado digitalmente por: DIAZ DAÑINO Carlos Alberto Francisco FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 21:46:35-0500

REPUBLICA DEL PERU

Proyecto de Ley

TOTAL EGRESOS	**89 669 016,00**

A LA:			**(En Soles)**
SECCIÓN PRIMERA		:	Gobierno Central
PLIEGO	203	:	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao
UNIDAD EJECUTORA	001	:	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao
CATEGORÍA PRESUPUESTARIA	9002	:	Asignaciones Presupuestarias que No Resultan en Productos
ACTIVIDAD	5001112	:	Promoción y Regulación del Servicio de Transporte
FUENTE DE FINANCIAMIENTO	1	:	Recursos Ordinarios
GASTO CORRIENTE			
2.3 Bienes y Servicios			1 175 840,00
2.5 Otros Gastos			88 493 176.00
			==========
TOTAL EGRESOS			**89,669,016.00**
			==========

6.2 El/La Titular del pliego habilitador y pliego habilitado en la presente Transferencia de Partidas, aprueban mediante Resolución, la desagregación de los recursos autorizados en el numeral 6.1 del presente artículo, a nivel programático, dentro de los cinco (5) días calendario de la vigencia de la presente Ley. Copia de la Resolución se remite dentro de los cinco (5) días calendario de aprobada a los organismos señalados en el numeral 31.4 del artículo 31 del Decreto Legislativo Nº 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

6.4 La Oficina de Presupuesto o la que haga sus veces en los pliegos involucrados, solicita a la Dirección General de Presupuesto Público del Ministerio de Economía y Finanzas, las codificaciones que se requieran como consecuencia de la incorporación de nuevas Partidas de Ingresos, Finalidades y Unidades de Medida.

6.5 La Oficina de Presupuesto o la que haga sus veces de los pliegos involucrados instruye a las Unidades Ejecutoras para que elaboren las correspondientes "Notas para Modificaciones Presupuestarias" que se requieran, como consecuencia de lo dispuesto en el presente artículo.

Firmado digitalmente por: SANTIVAÑEZ ANTO Gisella FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 20:18:06-0500

Firmado digitalmente por: CHECCO CHAUCA Lenin Abraham FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 27/10/2022 22:13:39-0500

Firmado digitalmente por: DIAZ DAÑINO Carlos Alberto Francisco FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 21:45:47-0500

6.6 Para la aplicación de lo establecido en el presente artículo, exceptuase al Ministerio de Transportes y Comunicaciones de lo dispuesto en el artículo 49 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

Artículo 7.- Inicio del periodo conducente al otorgamiento del subsidio económico

7.1 En un plazo máximo de cinco (5) días calendarios, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao emite la Resolución de Presidencia Ejecutiva que da por iniciado el período conducente al otorgamiento del subsidio económico.

7.2 El subsidio económico se otorga en dos (2) armadas de veinticinco (25) días calendarios cada una por el plazo de cincuenta (50) días calendarios consecutivos, contados desde la fecha de inicio de su otorgamiento.

Artículo 8.- Condiciones para el otorgamiento del subsidio económico en favor de los prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao

8.1 Para efectos de la entrega el subsidio económico en favor de los prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao a que se refiere el numeral 4.1 del artículo 4 de la presente Ley, deben cumplir con las siguientes condiciones:

a) Contar con autorización y habilitación vehicular vigente a la entrada en vigencia de la presente Ley. También pueden acceder al subsidio económico quienes hayan obtenido los referidos títulos habilitantes con posterioridad a la vigencia de la presente Ley, siempre que hubieran presentado su solicitud hasta antes de dicha fecha.
b) Brindar el servicio público de transporte terrestre regular de personas a través de vehículos habilitados, cumpliendo las rutas, frecuencias, itinerario y horario establecidos.
c) Estar registrado con estado "activo" y en condición de habido en su RUC.
d) Contar con un Sistema de Posicionamiento Global (GPS), que transmita directamente y en forma permanente la información del vehículo en ruta, de acuerdo con los lineamientos que establezca la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao para tal fin.

8.2 La verificación de los kilómetros recorridos por los vehículos de los prestadores señalados en el numeral 4.1 del artículo 4 de la presente Ley se realiza a través de los equipos de GPS que transmiten información a la Plataforma de Seguimiento de Control

Firmado digitalmente por: SANTIVAÑEZ ANTO Gisella FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 20:18:14-0500

Firmado digitalmente por: CHECCO CHAUCA Lenin Abraham FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 27/10/2022 22:13:55-0500

Firmado digitalmente por: DIAZ DAÑINO Carlos Alberto Francisco FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 21:46:00-0500

y Monitoreo de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU para verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el numeral 9.1 del presente artículo, con cargo a los recursos establecidos en el numeral 6.1 del artículo 6 de la presente Ley.

8.3 Para determinar el monto de la entrega del subsidio al beneficiario se toma en cuenta los kilómetros recorridos por cada unidad vehicular cada veinticinco (25) días calendarios en un plazo de cincuenta (50) días calendarios consecutivos, y en función a las fichas técnicas de las rutas que se encuentran vigentes previo a la publicación de la presente Ley, así como aquellas que sean modificadas con posterioridad a la vigencia del presente Ley, siempre que la modificación haya sido solicitada antes de dicha fecha.

Artículo 9.- Procedimiento para el otorgamiento del subsidio económico en favor de los prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados en las provincias de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao

9.1 Una vez verificado el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo precedente, el otorgamiento del subsidio económico se realiza a través del Banco de la Nación y otras entidades financieras privadas del país que tengan sedes en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao.

9.2 En casos excepcionales establecidos en las normas reglamentarias y/o complementarias, el Banco de la Nación y otras entidades financieras privadas del país pueden abrir cuentas, masiva o individualmente, a nombre del beneficiario del subsidio económico, a solicitud de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao que instruye el pago, sin necesidad de la celebración previa de un contrato y con previa aceptación por parte del beneficiario.

9.3 Los recursos que sean depositados en atención al subsidio económico monetario al que se refiere el numeral 4.1 del artículo 4 de la presente Ley, tienen el carácter de intangible por el periodo de un mes, contado desde la fecha en que se realiza el depósito al que se hace referencia en el numeral 9.1 del presente artículo; por lo que, tales fondos no pueden ser objeto de compensación legal o contractual, embargo, retención o cualquier otra afectación, sea por orden judicial y/o administrativa.

9.4 Facúltese a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao a realizar las acciones conducentes para las transferencias de los montos del subsidio a los prestadores beneficiarios, a fin de cumplir el objeto que persigue la presente Ley.

Artículo 10.- Procedimiento para el otorgamiento del subsidio económico indirecto a los/las pasajeros/as que utilizan el servicio público de transporte terrestre regular de personas en la provincia de Lima y en la Provincia

Firmado digitalmente por: SANTIVAÑEZ ANTO Gisella FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 20:18:23-0500

Firmado digitalmente por: CHECCO CHAUCA Lenin Abraham FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 27/10/2022 22:14:07-0500

Firmado digitalmente por: DIAZ DAÑINO Carlos Alberto Francisco FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 21:46:19-0500

Constitucional del Callao que se presta en los Sistemas de COSAC I y Corredores Complementarios

10.1 La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao se encarga de administrar, verificar y dar conformidad a todo el proceso que conlleva a la determinación de los montos del subsidio económico indirecto a los/las pasajeros/as que utilizan el servicio público de transporte terrestre regular de personas en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao que se presta en los Sistemas de COSAC I y Corredores Complementarios, y realizar las transferencias asignadas a cada concesionario de los contratos de concesión de dichos sistemas.

10.2 El subsidio económico al que se hace referencia en el numeral 5.1 del artículo 5 de la presente Ley, es entregado de forma semanal a los concesionarios, de acuerdo con las validaciones de los/las pasajeros/as de los Sistemas COSAC I y Corredores Complementarios.

10.3 Las transferencias asignadas, según las validaciones de los/las pasajeros/as, son realizadas conforme a los procedimientos establecidos en los Contratos de Concesión del COSAC I y Corredores Complementarios.

Artículo 11.- Plataforma informática de acceso público

La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, de manera mensual, registra en su Portal de Transparencia Estándar la información sobre los subsidios económicos entregados. La información registrada es de acceso público.

Artículo 12.- Responsabilidad y limitación sobre el uso de los recursos

12.1 La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, bajo los alcances de la presente norma es responsable administrativamente de su adecuada implementación, así como del uso y destino de los recursos comprendidos en la aplicación de la presente Ley, conforme a la normatividad vigente. Para efectos de lo establecido en la presente norma, en lo referente a eximentes de responsabilidad administrativa disciplinaria, es de observancia lo establecido en el artículo 104 del Reglamento General de la Ley N° 30057, Ley del Servicio Civil, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2014-PCM.

12.2 Los recursos que se transfieran en el marco de la presente Ley no pueden ser destinados, bajo responsabilidad, a fines distintos para los cuales son transferidos.

Artículo 13. Financiamiento

Firmado digitalmente por: SANTIVAÑEZ ANTO Gisella FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 20:18:33-0500

Firmado digitalmente por: CHECCO CHAUCA Lenin Abraham FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 27/10/2022 22:14:56-0500

Firmado digitalmente por: DIAZ DAÑINO Carlos Alberto Francisco FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 21:46:36-0500

REPUBLICA DEL PERU

Proyecto de Ley

Lo establecido en la presente Ley, se financia con cargo a los recursos del presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Artículo 14. Vigencia

La presente Ley entra en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano" y rige hasta el 31 de diciembre de 2022.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Emisión de normas complementarias

La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, en ejercicio de sus competencias, en el plazo máximo de siete (7) días hábiles contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva, aprueba las normas complementarias para el otorgamiento del subsidio económico en favor de los prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao, incluyendo las fórmulas de cálculo respectivas según tipo de vehículo y la periodicidad de los pagos.

SEGUNDA.- Implementación de medios alternativos de pago

Los prestadores del servicio público de transporte regular de personas que cuentan con títulos habilitantes vigentes a la fecha de publicación de la presente Ley implementan medios alternativos de pago en observancia a los lineamientos que emita la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.

TERCERA.- Excepción al subsidio económico en favor de los prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao

No están comprendidos en el artículo 4 de la presente Ley, los servicios públicos de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial concesionados en el marco de las normas de promoción de la inversión privada, ni los habilitados mediante Contratos de Autorización enmarcados en el literal g) del numeral 7.2 del artículo 7 del Anexo I de la Ordenanza Nº 1769 de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

CUARTA.- Suspensión del subsidio económico

Firmado digitalmente por: SANTIVAÑEZ ANTO Gisella FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 20:18:46-0500

Firmado digitalmente por: CHECCO CHAUCA Lenin Abraham FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 27/10/2022 22:15:14-0500

Firmado digitalmente por: DIAZ DAÑINO Carlos Alberto Francisco FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 21:46:50-0500

REPUBLICA DEL PERU

Proyecto de Ley

En caso la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao advierta el incumplimiento de los objetivos indicados en el artículo 1 de la presente Ley, puede disponer la suspensión del subsidio económico previsto en los artículos 4 y 5 del presente Ley.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los _____ días del mes de _____ del año dos mil veintidós.

JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

ANÍBAL TORRES VÁSQUEZ
Presidente del Consejo de Ministros

Firmado digitalmente por: SANTIVAÑEZ ANTO Gisella FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 20:18:54-0500

Firmado digitalmente por: CHECCO CHAUCA Lenin Abraham FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 27/10/2022 22:15:26-0500

Firmado digitalmente por: DIAZ DAÑINO Carlos Alberto Francisco FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/10/2022 21:47:02-0500

ATU V°B°
Firmado digitalmente por: JARA RISCO Maria Esperanza FAU 20604932964 h
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 07/11/2022 12:46:14-05

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

LEY QUE ESTABLECE DISPOSICIONES EXTRAORDINARIAS PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE REGULAR DE PERSONAS DE ÁMBITO PROVINCIAL EN LA PROVINCIA DE LIMA Y EN LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO

I. ANTECEDENTES

1.1 Mediante Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, se aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU), cuyo primer objetivo es el de contar con sistemas de transporte urbano público eficaces para el desplazamiento de las personas. En efecto, como parte de dicho objetivo, y de manera relevante al esquema de subsidio propuesto, se señala en el Lineamiento 1.4 de la referida Política "Desarrollar servicios de transporte urbano público eficientes, eficaces, seguros, confiables, inclusivos, accesibles y de calidad", indicando así que los sistemas de transporte urbano de pasajeros deberán ser adecuadamente planificados, diseñados, implementados y operados de manera eficiente y eficaz, como un servicio público, en atención a las demandas de la población y las actividades socioeconómicas de la ciudad. En tal sentido, se plantea que se asegurará las condiciones necesarias para que las personas puedan acceder al servicio público de transporte terrestre regular de personas, considerando entre otros la suficiente cobertura del servicio en zonas de poblaciones vulnerables, el costo del transporte para los pasajeros con relación a la calidad del servicio.

1.2 Asimismo, en el Lineamiento 1.5 de la PNTU, "Propender que el sistema de transporte urbano sea financieramente sostenible y económicamente rentable en las ciudades", se establece que el sistema de transporte de la ciudad deberá ser financieramente sostenible, con transparencia en su programa de financiamiento, plan de gestión de los recursos, el origen de la inversión y el plan de operación. Lo anterior no debe ser entendido como auto sostenibilidad de la operación de transporte, pues el sistema podrá contar con subsidios y apoyos financieros de fuentes diferentes al pago de la tarifa del pasajero, las cuales deben formar parte del plan financiero.

1.3 En efecto, la PNTU plantea que en la definición de la tarifa de los sistemas de transporte de las ciudades se deberán tener en cuenta dos aspectos fundamentales: (i) la capacidad de pago de los pasajeros para efectos de la tarifa cobrada, y (ii) para efectos de la tarifa de remuneración, remunerar adecuadamente las inversiones realizadas por los operadores privados bajo un esquema de incentivos a la calidad en la prestación del servicio. Se prevé que, en caso de existir diferencias entre la tarifa de remuneración y la tarifa al pasajero, estas deben cubrirse con fondos públicos del gobierno local, en lo posible provenientes de fuentes relacionadas con el desincentivo al uso ineficiente del vehículo particular.

1.4 Se establece también que el gobierno nacional apoyará a las ciudades en la estructuración de sistemas de transporte que respondan a la planificación urbana, a las necesidades de movilidad de la población y que cumplan con los requisitos mínimos necesarios para la cofinanciación.

Firmado digitalmente por: SANTIVAÑEZ ANTO Gisella FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento

Firmado digitalmente por: CHECCO CHAUCA Lenin Abraham FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°

Firmado digitalmente por: DIAZ DAÑINO Carlos Alberto Francisco FAU 201313799 hard
Motivo: Soy el autor del documento

1.5 En tal sentido, el subsidio económico propuesto cumple con los lineamientos de la PNTU, pues este es tendiente a desarrollar actividades de transportes urbanos públicos eficientes, sostenibles y de calidad.

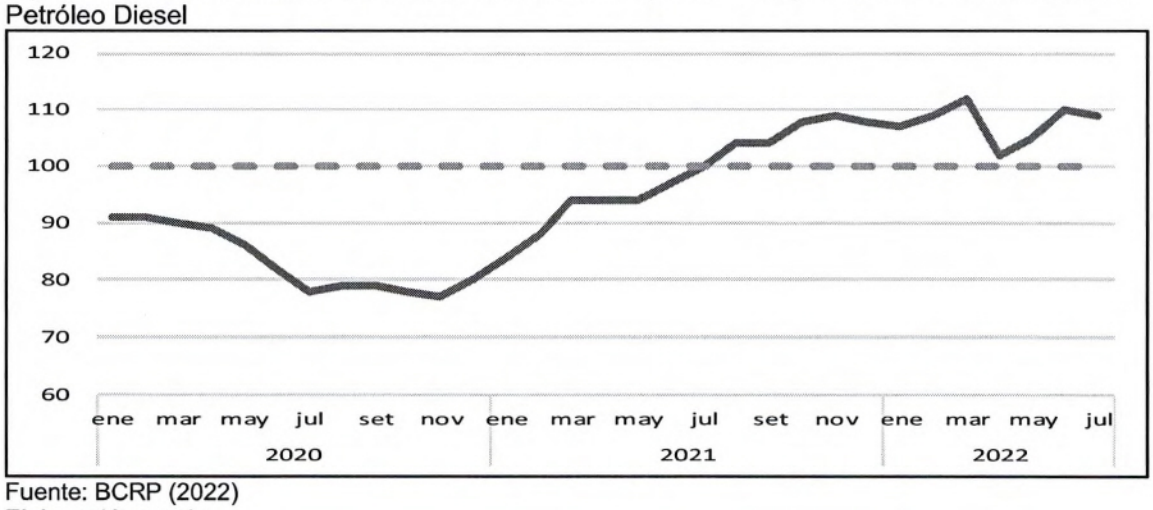
II. FUNDAMENTO TECNICO DE LA PROPUESTA NORMATIVA

Legalidad y Justificación

2.1 El contexto en el que se sustenta la aprobación de la presente Ley tiene su origen en los efectos adversos generados por el incremento sostenido de las tarifas o pasajes de los pasajeros del servicio público de transporte terrestre regular de personas en Lima y Callao, debido al incremento en el índice general de precios de la economía nacional a consecuencia de la situación extraordinaria ocasionada por el conflicto bélico entre los países de Ucrania y Rusia, así como por las consecuencias de las medidas restrictivas adoptadas por los países para la contención y mitigación de la propagación del COVID – 19 durante los dos años previos.

2.2 En particular, como se puede apreciar de la Figura N°1, el Índice de precios de combustibles (Petróleo – Diésel), ha mostrado un incremento sostenido durante el período comprendido entre julio de 2021 y julio de 2022. En concordancia con ello, de acuerdo a la información de ENAHO (2022), durante el período comprendido entre julio 2021 y julio 2022, el nivel promedio de las tarifas en el servicio público de transporte ascendió a S/ 2,00, superior en 33% al registrado en los períodos pre-pandemia (S/ 1,50)

Figura 1. Índices reales de precios de combustibles (2010 = 100) - Precios de Combustibles - Petróleo Diesel



Fuente: BCRP (2022)
Elaboración propia

2.3 Asimismo, de acuerdo a lo manifestado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en el mes de junio 2022[1], *"la región enfrenta contextos internos caracterizados por una fuerte desaceleración económica, aumentos de la inflación y una lenta e incompleta recuperación de los mercados laborales, lo que aumentará los niveles*

[1] CEPAL (2022). Guerra en Ucrania acelera la inflación, reduce el crecimiento y aumenta la pobreza en América Latina y el Caribe. Recuperador de https://www.cepal.org/es/comunicados/guerra-ucrania-acelera-la-inflacion-reduce-crecimiento-aumenta-la-pobreza-america-latina.

de pobreza y pobreza extrema", en el marco del análisis de los impactos económicos y sociales producidos por el conflicto bélico entre los dos países europeos, y que, entre las consecuencias de mayor visibilidad, estarán aquellas relacionadas a los mayores precios de las materias primas y perturbaciones en las cadenas internacionales de suministros que impactarán, finalmente, en las exportaciones de la región.

[subrayado agregado]

2.4 Al respecto, dicho análisis detalla que las economías de América Latina y el Caribe, han comenzado a experimentar un incremento de la tasa de inflación anual, la misma que a diciembre de 2021 alcanzó un 6.6%, aumentando a 8.1% en abril de 2022, precisando también que *"muchos bancos centrales anticipan que la inflación se mantendrá elevada en lo que resta del año (...)"*, por lo que entre sus recomendaciones para responder a la coyuntura y dinamizar un crecimiento sostenible e inclusivo, precisa que se requerirán políticas fiscales y monetarias procrecimiento.

2.5 A mayor abundamiento, la CEPAL es muy clara en precisar que, en lo inmediato, es supremamente importante sostener el bienestar de los sectores más pobres, impulsando una variedad de acciones, como mantener o aumentar los subsidios a alimentos, implementar acuerdos de contención de precios de la canasta básica con productores y cadenas de comercialización, reducir o eliminar aranceles a la importación de granos y otros productos básicos, implementar mecanismos de estabilización de los precios de los combustibles, así como subsidios focalizados y temporales a los grupos de población más vulnerables y a los sectores productivos orientados al mercado interno.

2.6 Sobre el particular, de acuerdo a lo reportado por el Banco Central de Reserva del Perú (BCRP)[2], en Perú la inflación interanual aumentó a 8,09% en mayo, desde 6,15% en febrero, impulsada principalmente por el mayor precio de los alimentos y los combustibles. La inflación sin alimentos y energía, aumentó de 3,26 a 4,26% en el mismo periodo, ubicándose por encima del rango meta. Asimismo, los diferentes indicadores tendenciales de inflación se ubican por encima del rango meta.

2.7 Dicho análisis precisa también que teniendo en cuenta la recuperación gradual de la actividad económica y la persistencia en el alza de precios internacionales de energía y alimentos, se proyecta que la inflación interanual retorne al rango meta en la segunda mitad del año 2023[3], tal como se observa en la siguiente figura.

---

[2] BCRP (2022). Reporte de Inflación 2022. Panorama Actual y Proyecciones Macroeconómicas 2022-2023. https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2022/junio/reporte-de-inflacion-junio-2022.pdf

[3] Esta proyección, precisa el BCRP, asume la reversión del efecto de factores transitorios sobre la tasa de inflación (tipo de cambio, precios internacionales de combustibles, fertilizantes y granos) en un contexto en que la brecha del producto se cierre gradualmente, continúe el retiro gradual del estímulo monetario y las expectativas de inflación retornen al rango meta en los siguientes meses.

Figura 2. Variables que miden el comportamiento económico: Proyecciones al 2023

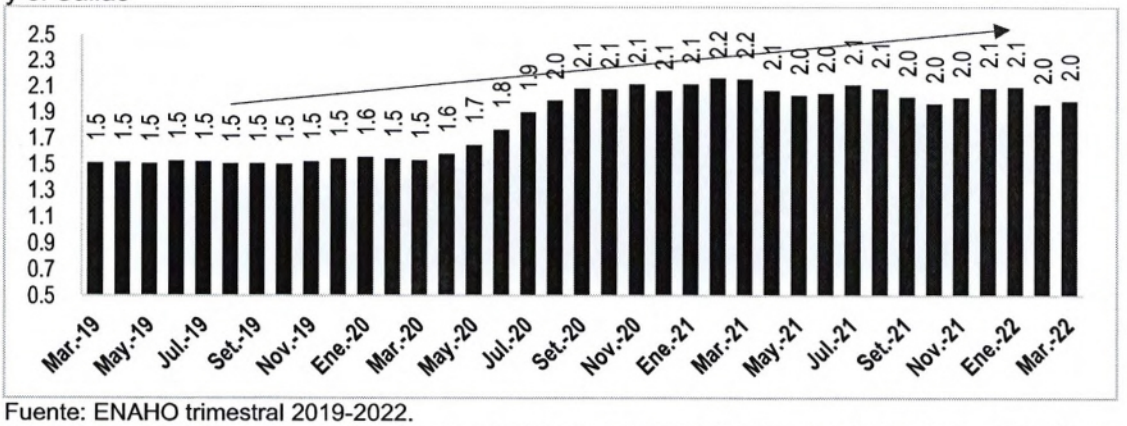
RESUMEN DE LAS PROYECCIONES

	2021	2022[1/]		2023[1/]	
		RI Mar.22	RI Jun.22	RI Mar.22	RI Jun.22
Var. % real					
1. Producto bruto interno	13,5	3,4	3,1	3,2	3,2
2. Demanda interna	14,6	3,0	2,8	3,0	3,0
a. Consumo privado	11,7	4,1	4,1	3,5	3,5
b. Consumo público	10,6	1,5	1,5	2,0	2,0
c. Inversión privada fija	37,4	0,0	0,0	2,0	2,0
d. Inversión pública	24,9	4,0	2,1	1,6	1,6
3. Exportaciones de bienes y servicios	13,7	7,5	6,1	7,6	7,7
4. Importaciones de bienes y servicios	18,6	5,6	4,5	6,7	6,7
5. Crecimiento del PBI Mundial	6,0	3,8	3,0	3,2	3,0
Nota:					
Brecha del producto [2/] (%)	-3,5	-5,5 ; 0,5	-3,5 ; 0,5	-5,0 ; 1,0	-3,0 ; 1,0
Var. %					
6. Inflación	6,4	3,6	6,4	2,1	2,5
7. Inflación esperada [3/]	3,5	3,9	5,8	3,0	3,7
8. Depreciación esperada [3/]	12,1	-3,5	-5,4	-0,3	0,7
9. Términos de intercambio	11,8	-1,4	-6,3	0,6	0,0
a. Precios de exportación	30,3	6,6	8,0	-0,9	-1,6
b. Precios de importación	16,6	8,1	15,3	-1,5	-1,6

Fuente: BCRP (2022)

2.8 En efecto, esta inflación registrada a nivel nacional, ha impactado en los indicadores vinculados al servicio público de transporte terrestre regular de personas en Lima y Callao, principalmente en la tarifa de pasaje pagado por el pasajero, lo que ha provocado un desbalance de la canasta básica familiar, debido a que se ha incrementado significativamente los gastos vinculados a las actividades de movilización de los ciudadanos, por ejemplo a través del incremento de costos de pasajes en el servicio público de transporte terrestre regular de personas, tal como se observa en la Figura N°3.

Figura 3. Incremento de costos de pasaje en el transporte convencional en Lima Metropolitana y el Callao

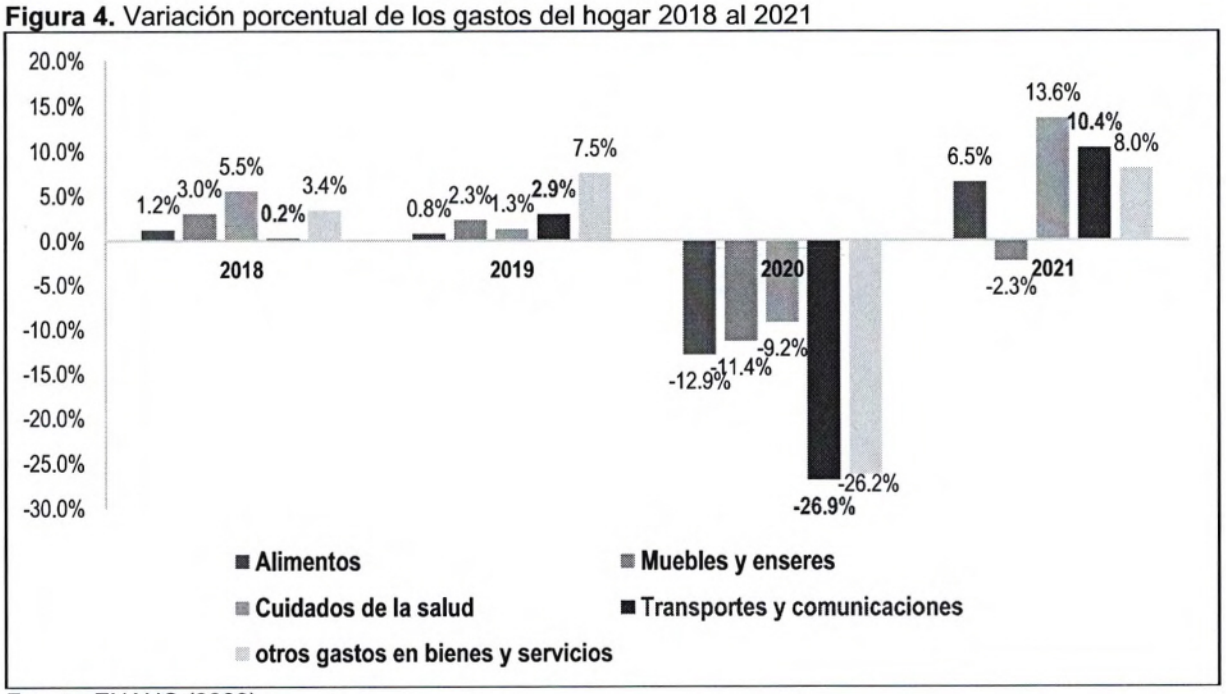


Fuente: ENAHO trimestral 2019-2022.

Nota: Los costos del pasaje consideran el promedio trimestral móvil de los pasajes en buses, microbuses y camionetas rurales en Lima Metropolitana y el Callao. Elaboración: Propia

2.9 En particular respecto al incremento de precios, se ha revisado el comportamiento de los gastos del ciudadano de Lima y Callao, evidenciando que la proporción de gastos en transporte ha registrado un fuerte impacto en la economía del pasajero entre el año 2020 y 2021 (10.4%), después de los gastos de cuidados de la salud (como efecto natural producido dentro del contexto pandémico), frente a la proporción de gastos vinculados a otras necesidades como la educación, vestido, esparcimiento, entre otros, de acuerdo a lo mostrado en la siguiente figura.

Figura 4. Variación porcentual de los gastos del hogar 2018 al 2021



Fuente: ENAHO (2022)
Elaboración propia

2.10 Los indicadores antes mencionados han encarecido la prestación del servicio público de transporte regular de personas en Lima y Callao (Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad - COSAC I y Sistema de Corredores Complementarios), generando así un riesgo de barrera económica para el acceso de miles pasajeros de Lima y Callao a estos sistemas de transporte. Dado este escenario, se requiere de medidas mitiguen el impacto de las afectaciones económicas externas en los pasajeros de los servicios.

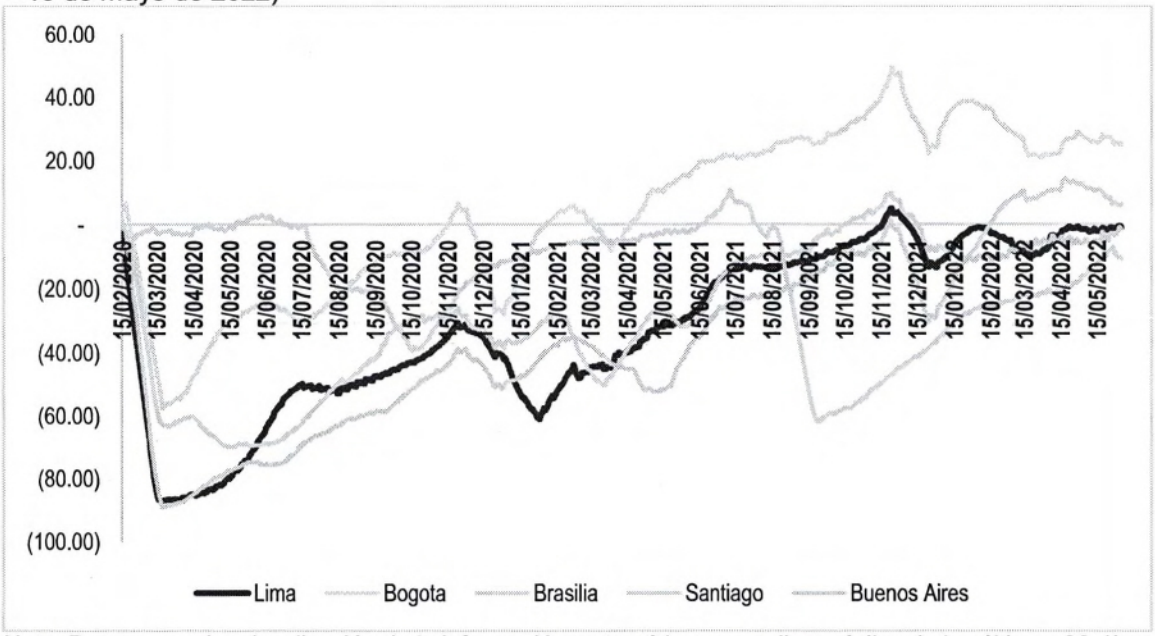
2.11 De otro lado, también se registran rezagos sobre el impacto en la movilidad por la coyuntura problemática desatada por la COVID-19. De acuerdo con la información reportada en el "Informe de movilidad de las comunidades ante la COVID-19" desarrollado por Google[4], al 8 de julio del presente año se advierte que, a nivel de Latinoamérica, a excepción de las ciudades de Bogotá y Brasilia, las ciudades de Lima, Buenos Aires y Santiago presentan bajas tasas de movilidad en el transporte urbano de pasajeros[5] (niveles negativos en comparación a periodos previos a la pandemia). Cabe

[4] Google (2022). — Informe de movilidad de las comunidades ante el COVID-19, Perú. Información actualizada al 17.02.2022.

[5] La ratio expresa la variación de visitas de pasajeros o el tránsito de los mismos en alrededores de las estaciones de transporte (considera paradas de taxi, agencias de alquiler de automóviles, otros.

señalar que Lima es una de las ciudades con una mayor variación negativa en la demanda del servicio público de transporte terrestre regular de personas.

Figura 5. Variación diaria de la movilidad en el territorio de la provincia de Lima (febrero de 2020 – 15 de mayo de 2022)



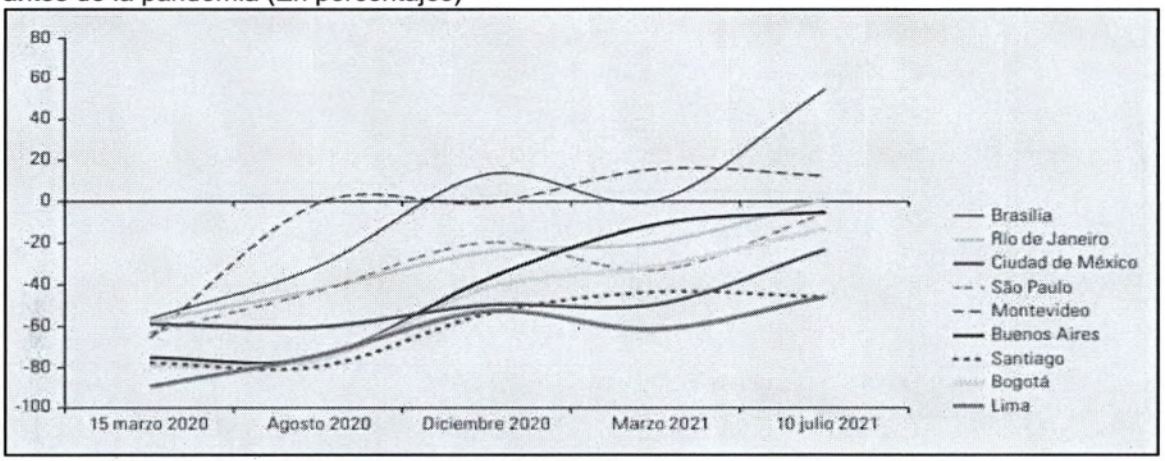
Nota: Para una mejor visualización de la información se tomó los promedios móviles de los últimos 30 días de cada registro.
Fuente: Google (2022). — Informe de movilidad de las comunidades ante el COVID – 19ll Perú, Información recogida al 08.07.2022. https://www.google.com/COVID19/mobility/?hl=es.
Elaboración propia.

2.12 De forma complementaria a lo expuesto en el gráfico anterior, la CEPAL (2022) encuentra que, durante la pandemia, la disminución de la demanda de pasajeros ha sido general para todas las ciudades de Latinoamérica. Por ejemplo, la demanda de pasajeros se redujo en un 17% en Montevideo, un 31% en Bogotá, un 44% en la Ciudad de México y un 60% en Lima[6]. A consecuencia de dicha disminución, los gobiernos se han visto en la necesidad de implementar mecanismos públicos de apoyo, como los subsidios, para garantizar la sensibilidad del servicio.

2.13 En esa misma línea, las estadísticas de las principales ciudades de América Latina evidencian que, pese a la flexibilidad de las medidas de política para la reactivación económica, aún se observan tasas negativas de demanda del servicio público de transporte terrestre regular de personas respecto a periodos previos a la pandemia. Por ejemplo, Lima pasó de tener una tasa negativa superior al 90% en marzo del 2020 a 60% a julio del 2021, lo cual indicaría que la recuperación económica de este servicio es lenta y la afectación a los prestadores de dicho servicio se estaría prolongando. Cabe resaltar que, de todas las ciudades evaluadas por la CEPAL, debido a la COVID-19, Lima vendría a ser la ciudad con una menor tasa de uso del servicio público de transporte terrestre regular de personas.

[6] CEPAL (27 de enero de 2022). Informe Especial N°13 COVID-19. Pag.6. Disponible en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47720/1/S2100878_es.pdf

Figura 6. América Latina (9 ciudades): cambio respecto del uso típico del transporte público antes de la pandemia (En porcentajes)



Fuente: CEPAL (2022). Informe Especial N°13 COVID-19.

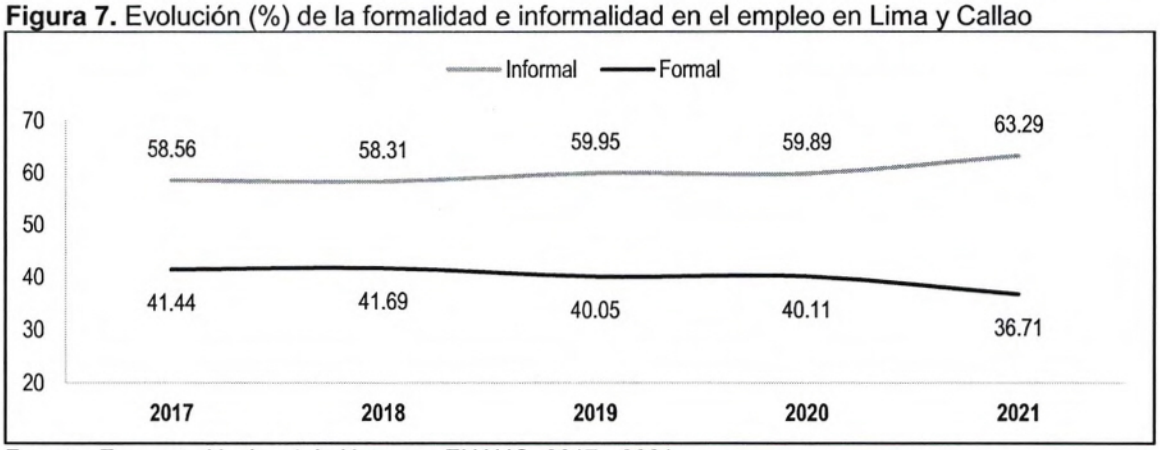
Análisis de la demanda del Servicio Público de Transporte Terrestre Regular de Personas en Lima y el Callao

2.14 Al respecto, como primer punto es preciso señalar que de acuerdo con lo establecido en Primera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 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 N° 019-2020, se modificó el artículo 2 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, "LGTT"), definiendo el Servicio de Transporte de Personas como servicio público a través del cual se satisface las necesidades de desplazamiento de los pasajeros de transporte, bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente.

2.15 Esta declaración implica que, la autoridad debe velar que el servicio se realice con 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. Efectivamente, 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.

2.16 Los pasajeros del servicio público de transporte terrestre regular de personas están afectos a variables económicas que involucran fenómenos económicos como la informalidad, desempleo, inflación, entre otros, y ello determinaría finalmente la demanda del servicio. Es por ello que el análisis de demanda debe partir desde la identificación de los niveles de formalidad e informalidad en el empleo laboral. En efecto, de acuerdo a datos recuperados del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), la evolución de la informalidad en el empleo en Lima y Callao puntualmente ha registrado un comportamiento creciente, a razón de 2% de incremento anual en promedio, desde el año 2017 al año 2021, tal como se muestra en la siguiente figura.

Figura 7. Evolución (%) de la formalidad e informalidad en el empleo en Lima y Callao

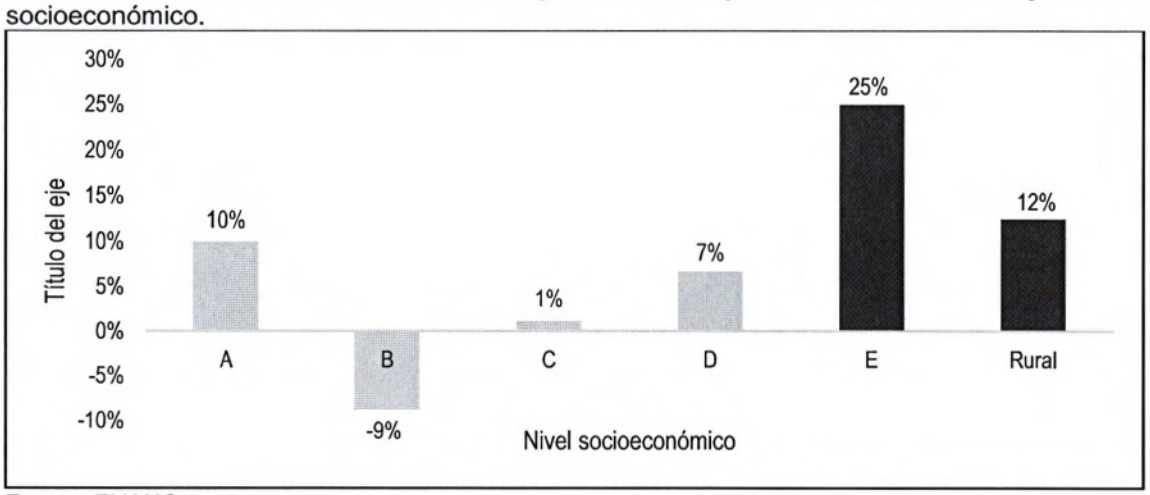


Fuente: Encuesta Nacional de Hogares, ENAHO 2017 - 2021
Elaboración propia

2.17 Con relación al empleo, según el INEI[7], Tasa de desempleo en Lima Metropolitana se estima en 8,9%. En el trimestre diciembre 2021-enero-febrero 2022, la tasa de desempleo en Lima Metropolitana fue de 8,9%, siendo menor en 5,6 puntos porcentuales respecto a similar trimestre del año 2021 (14,5%). Sin embargo, al compararlo con igual trimestre del año 2020 (7,1%) fue mayor en 1,8 puntos porcentuales.

2.18 A mayor detalle, en la revisión de los estratos sociales se ha evidenciado que los estratos sociales más bajos entre los cuales se encuentra el Estrato "E", seguido del sector rural, han registrado un mayor incremento en los gastos destinados a transporte urbano, tal como se observa en la siguiente figura.

Figura 8. Variación porcentual de los gastos del hogar 2020 vs 2021, según nivel socioeconómico.

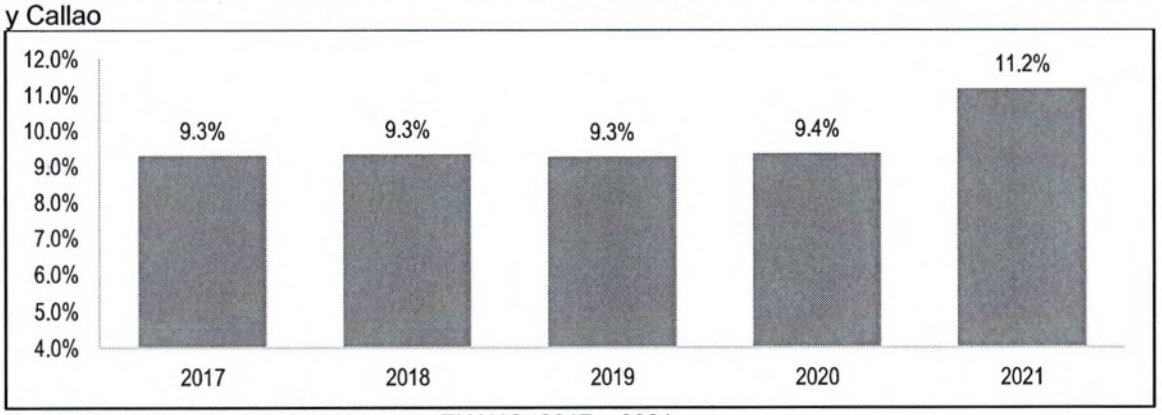


Fuente: ENAHO
Elaboración propia

[7] Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2022. Población ocupada de Lima Metropolitana alcanzó los 4 millones 878 mil personas en el trimestre diciembre 2021-enero-febrero 2022. Recuperado de https://m.inei.gob.pe/prensa/noticias/poblacion-ocupada-de-lima-metropolitana-alcanzo-los-4-millones-876-mil-personas-en-el-trimestre-diciembre-2021-enero-febrero-2022-13491/#:~:text=Tasa%20de%20desempleo%20en%20Lima,2021%20(14%2C5%25).

2.19 En efecto, al revisar la tendencia de la proporción de gastos en transporte del nivel socioeconómico E de Lima y Callao, observamos un incremento importante en el período 2021, de 1.8 puntos porcentuales respecto al periodo 2020, tal como se muestra en la siguiente figura.

Figura 9. Evolución de la proporción de gastos en transporte del nivel socioeconómico E de Lima y Callao

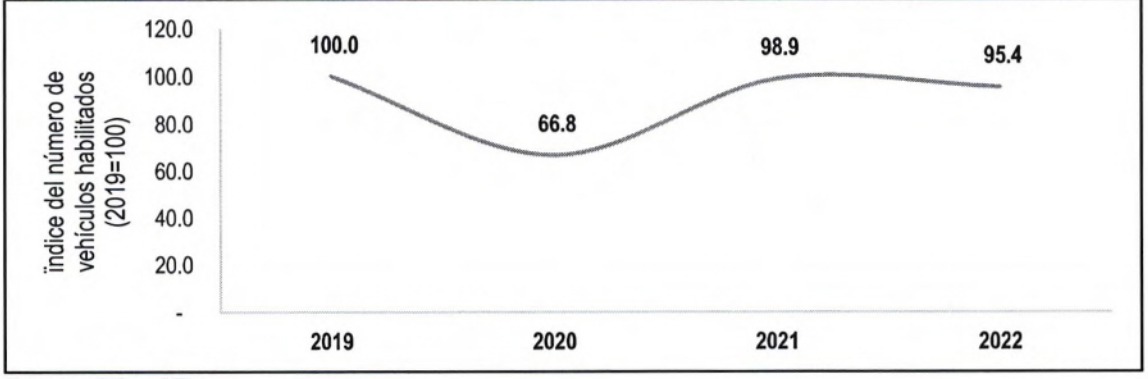


Fuente: Encuesta Nacional de Hogares, ENAHO 2017 – 2021
Elaboración propia

2.20 Ahora bien, con relación a la demanda del servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados en Lima y el Callao, según la Dirección de Operaciones de la ATU (DO), se contó con una flota habilitada de 22,528; 15,528; 22,276; y 21,492 en los años 2019, 2020, 2021 y 2022, respectivamente. La caída se debió fundamentalmente a la pandemia por la COVID-19 ya que, para mitigar los contagios y menguar los efectos económicos y sociales, el Gobierno impuso restricciones que afectaron al funcionamiento cotidiano del transporte público regular de personas.

2.21 En ese sentido, si bien el número de contagios y muertes debido a la pandemia se redujeron significativamente, los efectos económicos y sociales aún permanecen vigentes. Como se muestra en la siguiente figura, pese a las medidas de reactivación económica y reducción de restricciones por parte del Gobierno Central, Lima y el Callao cuentan con un menor número de vehículos habilitados para la operación del servicio público de transporte terrestre regular de personas.

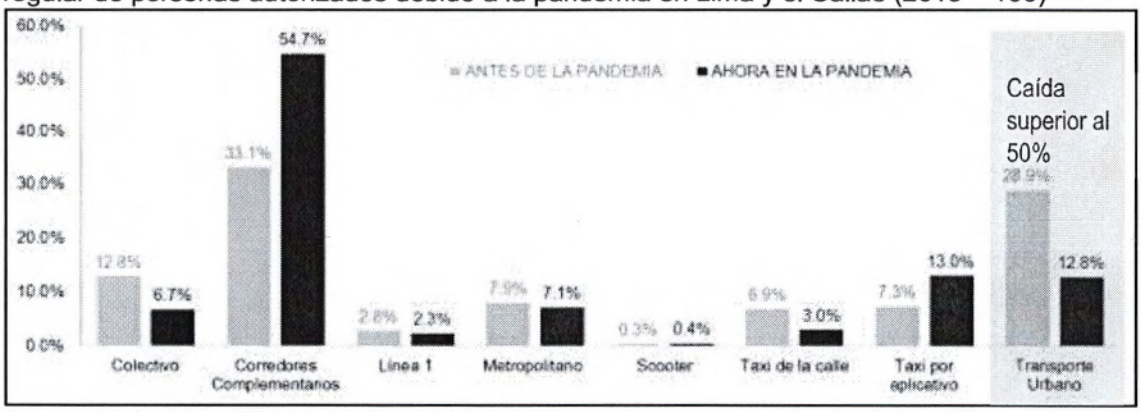
Figura 10. Índice del número de la flota habilitada del servicio público de transporte terrestre de personas de autorizados en la provincia de Lima y Callao (2019 = 100)



Fuente: DO – ATU.
Elaboración propia.

2.22 Una de las posibles razones de la disminución de la flota vehicular habilitada en Lima y el Callao sería el menor número de pasajeros dispuestos a usar el servicio público de transporte terrestre regular de personas. Según el Informe N° 07-2021-ATU/DGC-SPRB[8], de los pasajeros que usan los Corredores Complementarios, se evidenció que más del 50% de personas que usaban el servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados dejó de hacerlo a raíz de la pandemia por la COVID-19.

Figura 11. Número de personas que dejaron de usar el servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados debido a la pandemia en Lima y el Callao (2019 = 100)



Fuente: DGC-ATU: INFORME N° 07-2021-ATU/DGC-SPRB.
Elaboración propia.

2.23 Si bien no se tiene estadística exacta sobre la demanda de pasajeros del servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados, la información de la demanda de pasajeros de los Corredores Complementarios, Corredores Segregados de Alta Capacidad (COSAC I), y Línea 1 del Metro de Lima explicarían el escenario que estaría enfrentando:

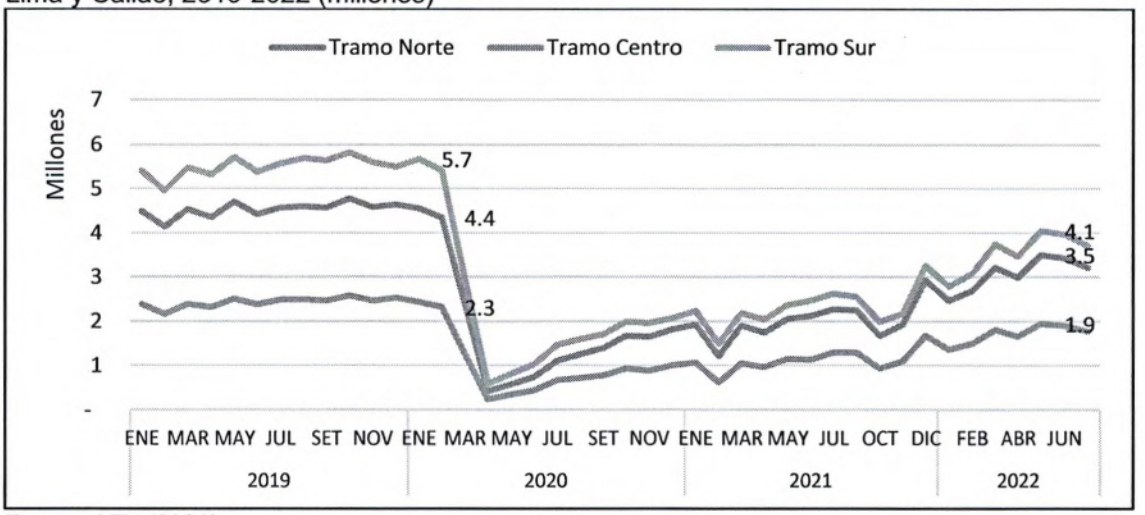
Sistemas COSAC I y Corredores Complementarios

2.24 Según los datos abiertos de la ATU[9], las validaciones mensuales de la operación comercial de la Concesión de la Operación del Servicio de Transporte de Pasajeros mediante Buses Troncales y Alimentadores en el Sistema COSAC I, denominado comúnmente como Metropolitano, desde abril de 2020 a la fecha no representarían ni el 50% de lo que fueron en meses previos a la pandemia. Por ejemplo, a diciembre del 2021, el número de validaciones del mes se encontró por debajo de los 8 millones de validaciones mensuales. Cabe señalar que, si bien el número de validaciones se ha ido incrementando conforme avanzan las fases de reactivación económica desde abril de 2020, dichos incrementos no fueron significativos para la reactivación del servicio del Metropolitano (validaciones similares a los meses previos a la pandemia), como se muestra en la figura a continuación.

[8] Informe realizado por la Dirección de Gestión Comercial de la ATU, que expresa los resultados de la Encuesta "Posicionamiento de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) en los Corredores Complementarios", realizado a pasajeros de los Corredores Complementarios de Lima y el Callao entre mayo y junio del año 2021.

[9] Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, 2022. Datos abiertos. Extraído de https://www.atu.gob.pe/datos-abiertos/.

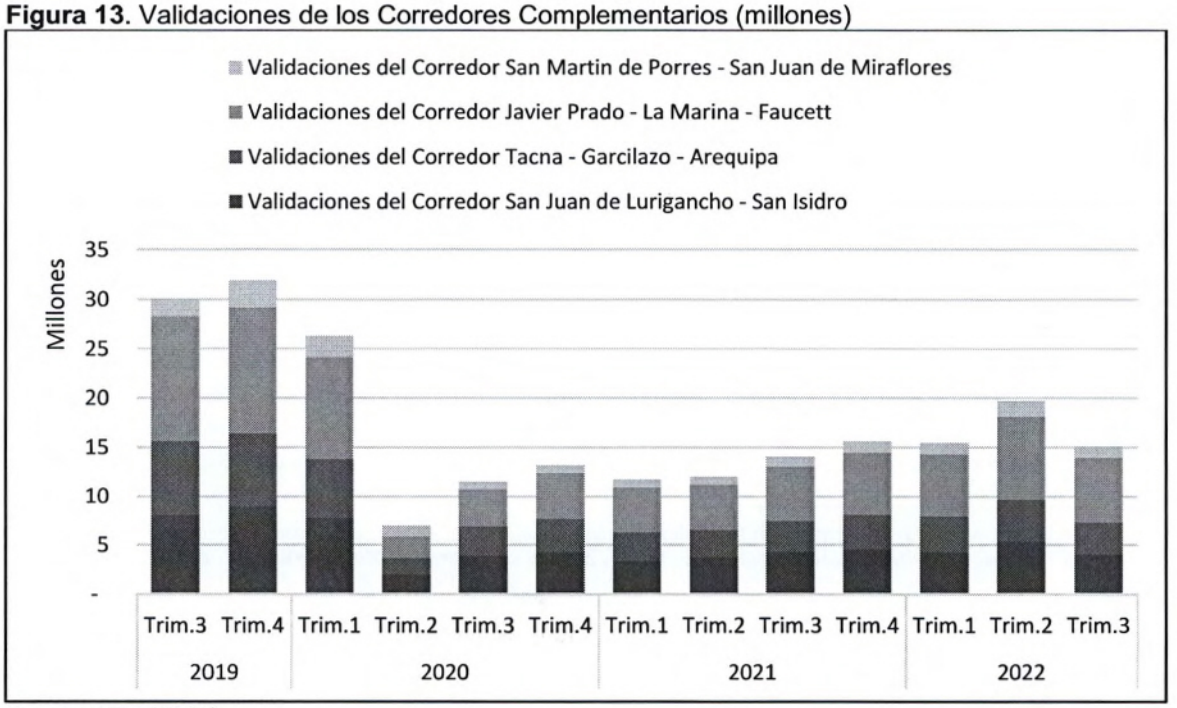
Figura 12. Demanda del servicio público de transporte terrestre regular de personas en Lima y Callao, 2019-2022 (millones)



Fuente: ATU (2021)
Elaboración propia

2.25 De manera complementaria al servicio del COSAC I, la siguiente figura muestra el número de validaciones mensuales del Sistema de los Corredores Complementarios (Panamericana, Javier Prado, Tacna, Garcilaso de la Vega y Arequipa, y San Juan de Lurigancho), entre enero de 2019 a diciembre de 2021. Tal como se puede apreciar, aún permanecen los impactos negativos de las validaciones mensuales a raíz de las medidas de política impuestas para mitigar los efectos negativos de la crisis sanitaria. Inclusive, el número de validaciones mensuales de estos servicios presentan niveles inferiores al 50% de los meses previos a la pandemia.

Figura 13. Validaciones de los Corredores Complementarios (millones)



Fuente: ATU (2021)
Elaboración propia

2.26 De lo revisado anteriormente, se advierte que el servicio público de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial, en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao, se vería afectado por el incremento de los índices de inflación aunado a la caída de la demanda de dicho servicio por efectos de políticas de restricción de movilidad vinculadas al periodo pandémico.

Pérdidas recuperables en el mediano plazo

2.27 El contexto de retorno a actividades y la sugerencia de mantener el trabajo remoto en el caso de los trabajos que así lo permitan determinarán la recuperación del servicio público de transporte terrestre regular de personas en Lima y Callao, considerando que en prepandemia el 65.3% de limeños y 64% de chalacos usaba algún modo del servicio público de transporte colectivo para ir a trabajar o estudiar, según Lima Cómo Vamos (2019)[10].

2.28 Si bien el gobierno dispuso un programa de subsidios en el año 2020, mediante Decreto de Urgencia N° 079-2020, que permitió mantener la operatividad del servicio, es necesario considerar que a la fecha la economía de pasajero del servicio público de transporte terrestre regular de personas en Lima y Callao se encuentra siendo adicionalmente afectada por efectos del incremento sostenido de los índices de inflación.

2.29 Sobre el particular, experiencias internacionales evidencian que la recuperación financiera del sector que brinda el servicio público de transporte terrestre regular de personas será muy lenta y presentará desafíos para los propios empresarios y la autoridad. En Ecuador, la reducción de aforo ha llevado a los transportistas a solicitar a la autoridad competente la implementación del sistema integral de recaudo o la creación de un fondo Metropolitano de transporte ya que sus ingresos no les permiten cubrir sus costos de mantenimiento[11]. Del mismo modo, en Brasil, pese a la disposición de retorno a clases, los transportistas se han visto obligados a reducir sus flotas ya que considerando que una buena parte de los pasajeros que ahora trabajaran o estudiaran vía remoto no volverán al sistema de servicio público de transporte terrestre regular de personas sus desequilibrios financieros permanecerían[12]. De igual manera, en México y en el marco del XX Encuentro Nacional de Autoridades de Movilidad, "los empresarios aseguraron que el gran problema del servicio público de transporte terrestre regular de personas es la falta de financiamiento de las autoridades; por lo que plantearon la necesidad de analizar las tarifas, que no son suficientes para implementar la modernización del sector"[13].

2.30 Por lo mencionado en párrafos anteriores, el apoyo económico en favor de los prestadores del servicio público de transporte terrestre de personas (transporte regular basado en autobuses y COSAC I y Corredores Complementarios) en la provincia de Lima y Callao, de competencia de la ATU, resulta ser una medida pertinente para revertir

---

[10] Lima Cómo Vamos (2019). "Lima y Callao según sus ciudadanos Décimo Informe Urbano de Percepción sobre Calidad de Vida en la Ciudad". Nota: Considera a buses, combis o cúster, colectivos, Metropolitano, Metro de Lima y/o Corredores Complementarios. Extraído de https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2019/11/Encuesta-2019_web.pdf.

[11] El Comercio. Nota de prensa del 19 de enero de 2022. Extraído de https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/transportistas-urbanos-preocupacion-economia-pandemia.html.

[12] Bnamericas 95. Brasil. Nota de prensa del 28 de enero de 2021. Extraído de https://www.bnamericas.com/es/reportajes/el-brutal-impacto-de-la-pandemia-en-el-transporte-urbano-de-brasil.

[13] CentroUrbano. México. Artículo del 25 de enero de 2022. Extraído de https://centrourbano.com/urbanismo/retos-transporte-publico/.

tal situación generada en el transporte debido a las externalidades negativas internacionales y locales por el incremento de los índices de inflación, la pandemia COVID-19, y otros; toda vez que se encuentra orientada a favor de los pasajeros del servicio, ya que son estos los más perjudicados, permitiendo garantizar la sostenibilidad del dicho servicio y la reducción del impacto económico en el gasto del hogar referido al uso de transporte.

2.31 Asimismo, se advierte que el proyecto de Ley se justifica, toda vez que los beneficios que genera recaerían directamente sobre los prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao. De no tomarse medidas, podría impactarse negativamente el financiamiento, sostenibilidad y continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas en dichos ámbitos.

2.32 Aunado a ello, tal como se indicó previamente, de acuerdo con lo establecido en Primera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 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 N° 019-2020, se modificó el artículo 2 de la LGTT, se define el Servicio de Transporte de Personas como el *servicio público a través del cual se satisface las necesidades de desplazamiento de los* pasajeros *de transporte.*

2.33 Sobre el particular, corresponde hacer referencia que a nivel jurisprudencial el Tribunal Constitucional ha esbozado los elementos del servicio público[14]:

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

2.34 Es preciso señalar que el transporte regular implica el traslado colectivo de pasajeros, entre los cuales se incluyen a buses de tránsito rápido u otros y en lo que corresponde a Lima y Callao existe una mayor demanda del servicio público de transporte terrestre regular de personas por parte de los pasajeros, como consecuencia de una mayor población, lo cual se ve reflejado que a la fecha los vehículos habilitados para Lima y Callao son un total de 21, 492 y comparado con los vehículos habilitados en veintinueve (29) municipalidades provinciales que sumados son 24, 540, lo cual en porcentaje representa un 46.69% del total.

2.35 En esa línea, corresponde a la autoridad competente del servicio público de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial en la provincia de Lima y Callao, mantener las condiciones que permitan satisfacer las necesidades de desplazamiento de los pasajeros de transporte, bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente.

2.36 De otro lado, precisar que el proyecto de Ley contribuye con la minimización del impacto negativo sobre los prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao, generados por los índices de inflación registrados, como producto de una

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

sensible coyuntura económica y social derivada de la crisis generada por la guerra entre Rusia y Ucrania.

2.37 Por ello, el otorgamiento excepcional de un subsidio económico en favor de los prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial en la provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao de competencia de la ATU, resulta ser una medida orientada a revertir tal situación generada en el transporte debido al crecimiento de los índices de inflación a nivel nacional, toda vez que se encuentra orientada a favor de los prestadores del servicio, para que minimicen el impacto inflacionario de los precios, y, con ello, a contribuir a no trasladar estos costos a los precios de los pasajes.

2.38 Asimismo, el subsidio económico, permite evitar la informalización del servicio público de transporte terrestre regular de personas (pues solo los transportistas formales pueden beneficiarse de esta medida), así como contribuir a que no se eleven los pasajes, mitigando el incremento generalizado de precios que se viene dando en el país.

III. DISPOSICIONES COMPRENDIDAS EN EL PRESENTE PROYECTO DE LEY

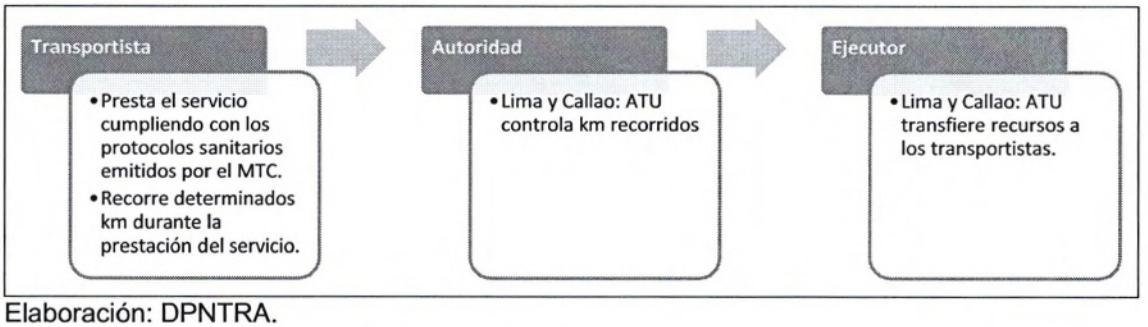
3.1 El proyecto de Ley tiene por objeto aprobar medidas, en materia económica y financiera, orientadas al otorgamiento de un subsidio económico para garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao, con la finalidad contribuir en la mitigación del impacto del incremento de los índices de inflación a nivel internacional que han ocasionado el incremento de las tarifas de los pasajes, y asimismo promover la recuperación de la demanda perdida de pasajeros en los últimos dos años como efecto de las disposiciones de inmovilización obligatorias debido al efecto pandémico del coronavirus. En este contexto, se propone establecer un mecanismo que permita minimizar el impacto en los precios sobre el consumidor (pasajeros del servicio público de transporte terrestre regular de personas) como consecuencia directa de incremento de los índices de la inflación a nivel internacional.

3.2 En tal sentido, el presente dispositivo normativo autoriza la ATU el otorgamiento de un subsidio económico para garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao, el cual está orientado a garantizar la continuidad de dicho servicio en condiciones de asequibilidad, seguridad y salubridad para la población.

Sobre el subsidio económico a favor de los operadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao

3.3 Se propone que el subsidio económico a favor de los operadores del servicio de transporte regular basado en autobuses sea otorgado en función a los kilómetros recorridos por las unidades del servicio público de transporte terrestre de personas de autorizados en la provincia de Lima y Callao.

Figura 14. Esquema de prestación del subsidio.



Elaboración: DPNTRA.

3.4 El monitoreo de los kilómetros recorridos se asegura a través del requerimiento de la utilización de un sistema de control y monitoreo inalámbrico mediante el Sistema de Posicionamiento Global (GPS), que transmita directamente a la autoridad en forma permanente la información del vehículo en ruta, lo que permitirá controlar los kilómetros efectivamente recorridos durante la prestación del servicio público de transporte terrestre de personas de autorizados en la provincia de Lima y Callao.

3.5 Este sistema GPS toma como base la longitud de recorrido por ruta que figura en la Ficha Técnica aprobada para cada una de ellas. Estas fichas técnicas contienen la información básica sobre las cuales se evalúa la distancia recorrida de los vehículos para, posteriormente, calcular el monto del subsidio de corresponder.

3.6 Según lo establecido en la Ordenanza N°1599, "Ordenanza que regula la prestación del Servicio de Transporte Público Regular de Personas en Lima Metropolitana", las fichas técnicas son documentos que recogen información sumamente dinámica en la operación del servicio, como flota operativa, intervalos de pasos, paraderos, entre otras, los cuales pueden variar en atención a, por ejemplo, altas y bajas vehiculares, entre otros, conforme al detalle presentado a continuación:

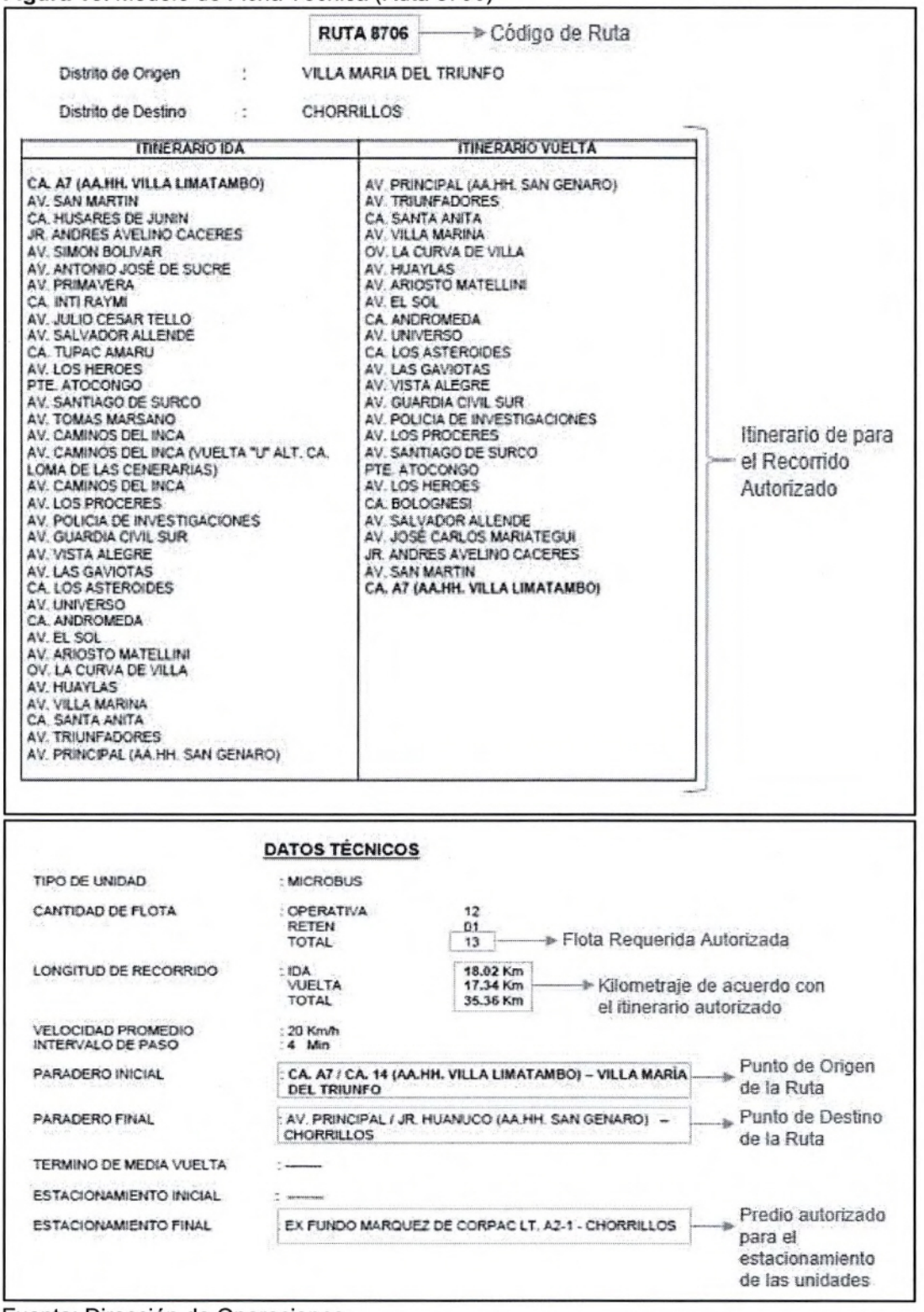
> *"**Artículo 5.- Definiciones***
> *(...)*
> *22. Ficha Técnica.- Es el documento que contiene el conjunto de datos técnicos que cada ruta requiere para operar de manera eficiente, entre los que se encuentran: itinerario, distrito de origen, distrito final, flota requerida, flota operativa, flota de reserva, tipología vehicular, intervalo de paso, velocidad, longitud del recorrido, paradero inicial, paradero final, zona de estacionamiento, entre otros. La habilitación de una persona jurídica para prestar el servicio de transporte público regular de personas da origen al registro de la ficha técnica correspondiente en el Sistema Integrado de Transporte Urbano."*

3.7 En ese sentido, con la finalidad de brindar predictibilidad al operador y a la autoridad respecto de la fuente de información a fin de generar los kilómetros válidamente recorridos, se precisa que la información de la longitud, itinerario, paraderos, entre otros, considerada para efectos del subsidio, será aquella que figura en la ficha técnica a la entrada en vigencia de la entrega del subsidio, a fin de evitar que posibles solicitudes de modificación de rutas implique la regeneración de kilómetros con nuevos trazos.

3.8 Cabe indicar que, durante el proceso de subsidios del año 2020, ciertos prestadores del servicio solicitaron distintas modificaciones de rutas aun cuando ya habían iniciado la

contabilización de kilómetros, lo que genera complicaciones potenciales vinculadas a los procedimientos de regeneración referidos en el párrafo precedente.

Figura 15. Modelo de Ficha Técnica (Ruta 8706)



Fuente: Dirección de Operaciones

3.9 Es oportuno precisar que el Sistema de Control y Monitoreo vía GPS -desarrollado por la ATU para efectos de la entrega de subsidios en los años 2020 y 2022- es distinto al regulado a través de las Directivas emitidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para tales fines, por dos motivos, principalmente:

- ✓ Debido a que en la normativa emitida por el MTC se obliga al operador a contratar con una Empresa de Monitoreo Vehicular (EMV), a los cuales se transmite la información del GPS y luego se redirecciona a la autoridad de supervisión (en este caso, la SUTRAN). Los contratos son de largo plazo y los subsidios sólo son de unos cuantos meses, lo cual podría generar una barrera de acceso al subsidio.

- ✓ Asimismo, la redirección de la información sobre el recorrido de las unidades vehiculares hacia una EMV podría verse afectada por manipulación indebida de la información, lo cual pondría en riesgo la trazabilidad de los datos generados por las empresas beneficiarias.

3.10 Dichas acciones minimizan las posibles filtraciones que pudiera haber en la administración de los subsidios, manteniendo en un nivel reducido la discrecionalidad que puedan tener los responsables de la distribución del subsidio a efectos de maximizar su eficiencia.

3.11 No se comprende en el subsidio económico autorizado en el artículo 4 del proyecto de Ley, los servicios públicos de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial concesionados en el marco de las normas de promoción de la inversión privada, ni los habilitados mediante Contratos de Autorización enmarcados en el literal g) del numeral 7.2 del artículo 7 del Anexo I de la Ordenanza N° 1769 de la Municipalidad Metropolitana de Lima, correspondiendo al subsidio propuesto aplicarse sobre los transportistas que ingresan al mercado de prestación de servicios de transporte bajo su cuenta y riesgo, esto es, que requieren de una autorización para prestar el servicio público de transporte terrestre regular de personas.

3.12 El otorgamiento del subsidio económico y las acciones correspondientes para el cumplimiento de esta se habilitan a través de transferencias presupuestarias con cargo a los recursos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por un monto total de S/ 89 669 016 (OCHENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL DIECISÉIS Y 00/100 SOLES) los que permitirán cubrir todos los costos de la provisión del subsidio por el periodo de cincuenta (50) días calendario. La adecuada gestión de los recursos públicos se asegura, por cuanto los fondos asignados retornarán al fisco en caso no hayan sido utilizados en su totalidad por parte de los responsables de la administración del subsidio.

3.13 Como condiciones para ser beneficiarios del subsidio se establecen las siguientes:

- Contar con autorización y habilitación vehicular vigente a la entrada en vigencia de la presente Ley. También pueden acceder al subsidio económico quienes hayan obtenido los referidos títulos habilitantes con posterioridad a la vigencia de la presente Ley, siempre que hubieran presentado su solicitud hasta antes de dicha fecha. Esta disposición asegura que los beneficiarios presten efectivamente el servicio público de transporte terrestre regular de personas.

- Brindar el servicio público de transporte terrestre regular de personas a través de vehículos habilitados, cumpliendo los términos de la autorización otorgada y los horarios establecidos. Esta condición asegura que el servicio público de transporte terrestre regular de personas se preste de manera efectiva en caso se perciba el subsidio.

- Estar registrado con estado "activo" y en condición de habido en su RUC. Esta condición básica de responsabilidad tributaria asegura que el domicilio del beneficiario sea conocido para efectos de la responsabilidad del uso de los recursos.

Sobre la proyección de recursos requeridos para el subsidio económico previsto a favor de los operadores de transporte regular de personas autorizados en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao

3.14 Ante el escenario que las restricciones vigentes a la movilización de las personas en el servicio público de transporte terrestre de personas de autorizados en la provincia de Lima y Callao de personas se vean prolongadas, a efectos de estimar el monto del subsidio para un total de cincuenta (50) días calendario de aplicación, se presenta en las siguientes tablas las variables empleadas en la estimación. Sobre ellas, es preciso señalar que la información empleada para determinar el número de vueltas ejecutadas, la longitud promedio de recorridos, así como la cantidad base de vehículos se emplearon los datos recopilados del proceso de pago del subsidio aprobado a través del Decreto de Urgencia N° 079-2020.

Tabla 1. Variables consideradas para la estimación de subsidio requerido

Tipo de vehículo	Subsidio (S/.) por Km	Vueltas (max.)	Longitud de recorrido (prom.)	Vehículo (Base)
Bus	1.63	3	86.16	3,883
Microbús	1.15	4	78.52	1,956
C. Rural	0.50	6	63.97	431

Elaboración propia.

3.15 Tal como se señalará en la sección precedente, el monto requerido está directamente vinculado a la cantidad de vehículos que transmiten información sobre sus recorridos, así como la cantidad de días de pago de subsidios previstos en la correspondiente disposición. La diferencia en ambas variables en comparación a lo observado en el caso de la ejecución de lo dispuesto en el Decreto de Urgencia N° 079-2020 explica el incremento de recursos requeridos para el año 2022.

3.16 En este caso, se tiene contemplado la ejecución del programa de subsidios por un período total de cincuenta (50) días calendario, que supondrá una participación creciente del número de unidades prestadoras del servicio público de transporte terrestre regular de personas (y, por ende, de beneficiarios) al igual que el verificado a través del Decreto de Urgencia N° 079-2020.

3.17 En cuanto a la cantidad de vehículos estimada, es necesario indicar que se parte del supuesto que el número inicial de unidades corresponde al máximo número de vehículos (según tipo) que reportaron kilómetros recorridos durante el año 2020 en el marco del subsidio aprobado en dicho año, ello considerando la expectativa que sobre la

continuidad de este beneficio vienen manifestando diversos gremios de transportistas (que incluso solicitaron en su oportunidad la extensión del mismo).

3.18 Por su parte, la tendencia ascendente en esta variable observada mes a mes se explica en razón a la evolución esperada de la cantidad de vehículos que registrarían kilómetros recorridos en el período de cincuenta (50) días calendario consecutivos de pago de subsidio. Tal como se aprecia en la siguiente tabla, se prevé que un incremento progresivo durante el período considerado para la entrega de subsidios.

Tabla 2. Proyección de unidades que transmite información sobre recorridos (vía GPS) en el periodo nov-dic 2022

Tipología	Nov-22	Nov-22
Ómnibus	3,883	4,815
Microbús	1,956	2,230
Camioneta Rural	431	457
TOTAL	**6,270**	**7,502**

Elaboración propia

3.19 Por su parte, para estimar la cantidad de kilómetros recorridos en el período, se consideró el número de unidades proyectadas, la cantidad de días por mes, la longitud promedio de recorrido y el máximo de vueltas sujetas a pago por día[15] (valores presentados en las tablas precedentes).

Tabla 3. Proyección de kilómetros recorridos

Mes	Bus	Microbús	C. Rural	Total
Nov-22	19,001,373	5,905,214	870,131	**25,776,718**
Dic-22	15,708,062	4,488,285	615,081	**20,811,428**

Elaboración propia.

3.20 A partir del monto de subsidio estimado por kilómetro recorrido y considerando el total de kilómetros recorridos por tipo de vehículo (de acuerdo con la proyección de vehículos que acceden al beneficio), el monto del subsidio estimado en el marco de 50 días de cobertura ascendería a una cifra total de S/ 69 271 509 (SESENTA Y NUEVE MILLONES DOSCIENTOS SETENTA Y UN MIL QUINIENTOS NUEVE Y 00/100 SOLES), el mismo que se subdivide según tipo de vehículo, como sigue:

Tabla 4. Montos de subsidio mensualizado estimado por tipo de vehículo (S/)

Mes	Ómnibus	Microbús	C. Rural	TOTAL
Nov-22	30,972,237	6,790,996	435,065	**38,198,299**
Dic-22	25,604,142	5,161,528	307,540	**31,073,210**
TOTAL	**56,576,379**	**11,952,524**	**742,606**	**69,271,509**

Elaboración propia

3.21 Sin perjuicio de los montos estimados en los puntos precedentes, es necesario disponer de recursos para la atención de requerimientos de evaluación por kilómetros recorridos en el año 2022 bajo revisión a través del procedimiento de verificación, presentados por

[15] Empleado en la determinación del monto de subsidios a ser desembolsado en aplicación del Decreto de Urgencia N° 079-2020.

los prestadores y/o propietarios respecto al otorgamiento del subsidio económico en el marco del Decreto de Urgencia N° 079-2020.

3.22 Sobre el particular, en el marco de las actividades operativas que fueron ejecutadas por cada uno de los órganos de la ATU según la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 098-2020-ATU-PE y sus modificatorias, ésta establecía que el proceso de pago iniciaba con la contabilización de los kilómetros recorridos por las unidades de transporte regular que cumplían con los requisitos expuestos en el numeral precedente mediante el Sistema de Control y Monitoreo (SCM) implementado por ATU para estos efectos. La DO verifica el cumplimiento de las condiciones, así como el número de kilómetros recorridos por cada vehículo y remite el informe a la Dirección de Integración de Tránsito Urbano y Recaudo (DIR), órgano encargado de la estimación de los montos de los subsidios a los beneficiarios, pasando finalmente a la Oficina de Administración (OA), órgano encargado de ejecutar el procedimiento de depósito de los montos correspondientes en las cuentas interbancarias que los mismos administrados hicieran llegar oportunamente a la entidad.

3.23 Finalmente, se determinó la necesidad de cubrir requerimientos de recursos asociados a ejecución efectiva del procedimiento operativo para el subsidio económico propuesto. Al respecto, las dependencias que serían responsables de gestionar la implementación del proceso de desembolso de subsidios entre los meses de noviembre y diciembre del año 2022 manifestaron la necesidad de incurrir en gastos para poder llevar a cabo las actividades vinculadas dicho desembolso que, de igual forma que para la aplicación del Decreto de Urgencia N° 079-2020, corresponden a la contratación de locadores y servicios complementarios, así como la adquisición de bienes.

3.24 Es así que se requieren recursos a ser ejecutados entre los meses de noviembre a diciembre de 2022, tal como se resume en la siguiente tabla.

Tabla 5. Recursos previstos para la operación del subsidio al transporte regular propuesto para los meses noviembre a diciembre del año 2022 (S/)

Mes	Locadores	Servicios	Bienes	Gastos Bancarios	Total
Nov-22	279,000	437,800	11,900	33,825	**762,525**
Dic-22	279,000	106,800	0	27,515	**413,315**
TOTAL	**558,000**	**544,600**	**11,900**	**61,340**	**1,175,840**

Fuente: DO, OA, UTI

3.25 Respecto del requerimiento de recursos correspondiente a "*Locadores*" presentado en la tabla precedentes, a continuación, se muestra el detalle de los servicios en cuanto a personal que serán empleados como parte de la gestión y supervisión del otorgamiento del subsidio, a saber:

Tabla 6. Recursos previstos para cubrir la operatividad del subsidio al transporte regular propuesto para los meses noviembre a diciembre del año 2022

	CONCEPTO CONTRATACIÓN DE LOCACIÓN DE SERVICIOS	DEPENDENCIA	ESPECÍFICA DE GASTO	TIPO	COSTO UNITARIO	UNID.	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
1	Servicio de Planificador Operacional	DO	2.3.2.9.1.1 LOCACIÓN DE SERVICIOS REALIZADOS POR PERSONAS NATURALES RELACIONADOS AL ROL DE LA ENTIDAD	Locador	6,500.00	8	S/ 52,000	S/ 52,000	S/ 104,000
2	Servicio de Análisis Técnico	DO		Locador	4,500.00	11	S/ 49,500	S/ 49,500	S/ 99,000
3	Servicio de Especialista en Análisis de Datos	DO		Locador	6,500.00	2	S/ 13,000	S/ 13,000	S/ 26,000
4	Servicio de Coordinador de Monitoreo	DO		Locador	4,500.00	1	S/ 4,500	S/ 4,500	S/ 9,000
5	Servicio de Monitoreo	DO		Locador	3,500.00	5	S/ 17,500	S/ 17,500	S/ 35,000
6	Servicio de Asistente Administrativo para reclamos	DO		Locador	2,500.00	1	S/ 2,500	S/ 2,500	S/ 5,000
7	Servicio de Apoyo Administrativo para contrataciones	DO		Locador	3,500.00	1	S/ 3,500	S/ 3,500	S/ 7,000
8	Servicio de Asistente Administrativo para contrataciones	DO		Locador	2,500.00	2	S/ 5,000	S/ 5,000	S/ 10,000
9	Servicio de Asistente de documentación (secretaria)	DO		Locador	2,500.00	1	S/ 2,500	S/ 2,500	S/ 5,000
10	Servicio de Coordinación en Campo	DO		Locador	4,500.00	2	S/ 9,000	S/ 9,000	S/ 18,000
11	Servicio de Supervisión Zonal	DO		Locador	3,000.00	8	S/ 24,000	S/ 24,000	S/ 48,000
12	Servicio de Supervisión en Campo	DO		Locador	1,500.00	50	S/ 75,000	S/ 75,000	S/ 150,000
14	Servicio de especialista legal	DO		Locador	6,000.00	1	S/ 6,000	S/ 6,000	S/ 12,000
15	Servicio de asistencia legal	DO		Locador	5,000.00	3	S/ 15,000	S/ 15,000	S/ 30,000
	TOTAL LOCADORES					96	S/ 279,000	S/ 279,000	S/ 558,000
	CONTRATACIÓN DE SERVICIOS	DEPENDENCIA	ESPECÍFICA DE GASTO	TIPO	COSTO UNITARIO	UNID.	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
1	Alquiler de vehículo para verificación de desvíos/identificación Geocerca	DO	2.3.2.5.1.2 DE VEHÍCULOS	Servicio	280.00	60	S/ 16,800	S/ 16,800	S/ 33,600
2	Sistema de Seguimiento y Control de Subsidio	OA-UTI	2.3.2.7.4.1 ELABORACIÓN DE PROGRAMAS INFORMÁTICOS	Servicio	205,000.00	1	S/ 205,000		S/ 205,000
3	Soporte de Infraestructura	OA-UTI	2.3.2.7.4.99 OTROS SERVICIOS INFORMÁTICOS	Servicio	42,000.00	1	S/ 42,000		S/ 42,000
4	Soporte	OA-UTI		Servicio	42,000.00	1	S/ 42,000		S/ 42,000
5	Soporte de Desarrollo	OA-UTI		Servicio	42,000.00	1	S/ 42,000		S/ 42,000
6	Servidores (plataforma)	OA-UTI	2.3.2.5.1.99 DE OTROS BIENES Y ACTIVOS	Servicio	30,000.00	3	S/ 90,000	S/ 90,000	S/ 180,000
	TOTAL SERVICIOS					60	S/ 437,800	S/ 106,800	S/ 544,600
	ADQUISICIÓN DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL	DEPENDENCIA	ESPECÍFICA DE GASTO	TIPO	COSTO UNITARIO	UNID.	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
1	Compra de Mascarilla	DO	2.3.1.8.2.1 MATERIAL, INSUMOS INSTRUMENTAL E ACCESORIOS MÉDICOS, QUIRÚRGICOS, ODONTOLÓGICOS Y DE LABORATORIO	Bienes	0.50	10,500	S/ 5,250		S/ 5,250
2	Compra de Alcohol en Gel	DO		Bienes	19.00	350	S/ 6,650		S/ 6,650
	TOTAL BIENES						S/ 11,900	S/ 0	S/ 11,900
	GASTOS BANCARIOS ASOCIADOS AL PAGO DE SUBSIDIO	DEPENDENCIA	ESPECÍFICA DE GASTO	TIPO	COSTO UNITARIO	UNID.	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
1	Gastos Bancarios	OA-UT	2.3.2.6.2.1 CARGOS BANCARIOS	Otros	0.089%	1	S/ 33,825	S/ 27,515	S/ 61,340
	TOTAL OTROS						S/ 33,825	S/ 27,515	S/ 61,340
	MONTO TOTAL						S/ 762,525	S/ 413,315	S/ 1,175,840

Relación entre la Plataforma de Seguimiento de Control y Monitoreo y el Portal de Transparencia de la ATU

3.26 La Plataforma de Seguimiento de Control y Monitoreo corresponde a la herramienta implementada por la ATU para efectuar el seguimiento de los recorridos de las unidades que prestan el servicio público de transporte terrestre de personas de autorizados en la provincia de Lima y Callao. En base a dicha data la Plataforma permitirá contabilizar el número de kilómetros recorridos por aquellas unidades que califiquen como beneficiarias del subsidio.

3.27 Cabe aclarar que este tipo de sistemas son empleados para la planificación y la gestión y control en la ejecución del servicio, herramientas que son utilizadas para la toma de decisiones, mejoras operativas, estrategias y la medición de indicadores del servicio como parte de búsqueda de eficiencia dentro de la Plataforma.

3.28 Esta clase de herramientas tiene naturalezas distintas a aquellas previstas en portales de transparencia, orientados a difundir o publicar información en general, por lo que, para el presente dispositivo, han sido contemplados como componentes diferenciados para la generación y presentación de información vinculada al cálculo de subsidio.

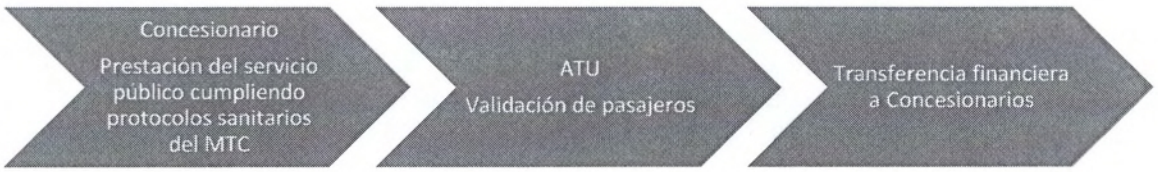
3.29 Es pertinente precisar que, a diferencia del esquema de subsidios previsto en la ejecución del Decreto de Urgencia N°079-2020, ambas herramientas – la Plataforma de Seguimiento de Control y Monitoreo y el Portal de Transparencia- se encontrarán a cargo de la ATU lo que permitirá la implementación de sinergias que permitan una circulación fluida de información desde la etapa de generación de datos de recorridos -contemplado en la Plataforma de Seguimiento de Control y Monitoreo – como en la de publicación de los diferentes datos obtenidos en el proceso incluyendo kilómetros, pagos, beneficiarios, períodos, entre otros aspectos a ser presentados en el referido portal de transparencia.

3.30 En esa línea, en el proyecto de Ley se dispone que la información sobre los beneficiarios de los subsidios económicos entregados, las rutas, la placa de las unidades vehiculares, entre otra información que establezca la ATU, que permita identificar a dichas unidades beneficiarias del subsidio, con la información final actualizada cuando corresponda, será publicada quincenalmente en el Portal de Transparencia Estándar de la ATU.

Sobre el subsidio económico indirecto a los pasajeros que utilizan el servicio público de transporte terrestre regular de personas en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao que se presta en los Sistemas COSAC I y Corredores Complementarios

3.31 Respecto a los operadores concesionarios el pago de un subsidio económico se encuentra destinado a cubrir la diferencia entre el valor de la tarifa referencial aplicable y el valor actual de la tarifa al pasajero que utiliza el servicio de transporte público que se presta en los Sistemas de COSAC I y Corredores Complementarios, a fin de garantizar la oferta de dicho servicio en condiciones de asequibilidad, seguridad y salubridad para la población.

Figura 16. Esquema de prestación del subsidio.



Fuente: Elaboración propia.

3.32 La ATU se encarga de administrar, verificar y dar conformidad a todo el proceso que conlleva a la determinación de los montos y las transferencias asignadas a cada concesionario de los contratos de concesión del servicio público de transporte de pasajeros en los Sistemas COSAC I y Corredores Complementarios.

3.33 El subsidio económico será entregado de forma semanal, de acuerdo con las validaciones de los pasajeros de los Sistemas de COSAC I y Corredores Complementarios.

3.34 Cabe precisar que, las transferencias asignadas, según las validaciones de los pasajeros, serán realizadas conforme a los procedimientos establecidos en los Contratos de Concesión.

3.35 Asimismo, se debe tener en cuenta que mediante Resolución Ministerial Nº 249-2022-MTC/01, que aprueban los Lineamientos Sectoriales para la Prevención de la COVID-19 en los servicios de transporte terrestre, se establecieron nuevas disposiciones referidas a la vacunación, aforo, elementos de protección personal, limpieza y desinfección a implementarse en los diferentes servicios de transporte terrestre, entre ellas, el permitir el aforo al 100% del número de asientos del vehículo, con lo cual se tiene que, actualmente, no hay una reducción en el aforo a pesar que continúa el Estado de Emergencia Nacional prorrogado mediante Decreto Supremo Nº 108-2022-PCM.

3.36 Cabe precisar que, la fórmula legal ha considerado que el subsidio es una medida que beneficia de forma indirecta al pasajero, en ese sentido, dicha medida no está condicionada al cumplimiento de requisitos por parte del pasajero, sino que se efectúa de manera inmediata con el solo uso que haga del servicio de transporte a través de los Sistemas de COSAC I y Corredores Complementarios.

Sobre el monto del subsidio en el Sistema de COSAC I

3.37 Mediante Acta de sesión, de fecha 30 de junio de 2022, los miembros del Directorio del Consorcio Coordinador[16] se adoptaron los siguientes acuerdos:

> *"**ACUERDO No. 1:** Aprobar por mayoría con 5 votos a favor de Lima Vías Express S.A., Transvial Lima S.A.C., Lima Bus Internacional 1 S.A., ACS*

[16] Órgano colegiado integrado por PROTRANSPORTE (ahora, ATU), los operadores de buses y el operador de recaudo, que tiene entre sus facultades adoptar decisiones sobre el precio del pasaje, de acuerdo a lo señalado en la Cláusula Sexta del Contrato de Consorcio Coordinador.

Solutions Perú S.A. y Perú Masivo S.A. y uno en contra, por parte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, el ajuste de tarifas conforme a lo siguiente:
Tarifa Alimentador: S/. 1.50

ACUERDO No. 2: *Aprobar por mayoría con 5 votos a favor de Lima Vías Express S.A., Transvial Lima S.A.C., Lima Bus Internacional 1 S.A., ACS Solutions Perú S.A. y Perú Masivo S.A. y uno en contra, por parte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, el ajuste de tarifas conforme a lo siguiente:*
Tarifa Troncal: S/. 3.20

ACUERDO No. 3: *Aprobar por mayoría con 5 votos a favor de Lima Vías Express S.A., Transvial Lima S.A.C., Lima Bus Internacional 1 S.A., ACS Solutions Perú S.A. y Perú Masivo S.A. y uno en contra, por parte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, el ajuste de tarifas conforme a lo siguiente:*
Tarifa Troncal - Alimentador: S/. 3.50

ACUERDO No. 4: *Aprobar por mayoría con 5 votos a favor de Lima Vías Express S.A., Transvial Lima S.A.C., Lima Bus Internacional 1 S.A., ACS Solutions Perú S.A. y Perú Masivo S.A. y uno en contra, por parte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, el ajuste de tarifas conforme a lo siguiente:*
Tarifa Alimentador - Troncal: S/. 3.50

ACUERDO No. 5: *Aprobar por mayoría con 5 votos a favor de Lima Vías Express S.A., Transvial Lima S.A.C., Lima Bus Internacional 1 S.A., ACS Solutions Perú S.A. y Perú Masivo S.A. y uno en contra, por parte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, el ajuste de tarifas conforme a lo siguiente:*
Tarifa Alimentador - Troncal - Alimentador: S/. 3.50

ACUERDO No. 6: *Aprobar por mayoría con 5 votos a favor de Lima Vías Express S.A., Transvial Lima S.A.C., Lima Bus Internacional 1 S.A., ACS Solutions Perú S.A. y Perú Masivo S.A. y una abstención por parte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, que las tarifas de medio pasaje sean establecidas a favor del usuario, considerando su fijación en una tarifa del 50% de las tarifas establecidas, redondeando hacia abajo conforme al siguiente detalle:*
Tarifa Alimentador: S/. 0.75
Tarifa Troncal: S/. 1.60
Tarifa Troncal - Alimentador: S/. 1.75
Tarifa Alimentador - Troncal: S/. 1.75
Tarifa Alimentador - Troncal - Alimentador: S/. 1.75

(…) <u>Promoción tarifaria No. 1</u>:

Mantener la tarifa previa a la adopción de los acuerdos de la presente sesión para los estudiantes y universitarios hasta el 31 de diciembre de 2022.

ACUERDO: *Aprobar por mayoría con 5 votos a favor de Lima Vías Express S.A., Transvial Lima S.A.C., Lima Bus Internacional 1 S.A., ACS Solutions Perú*

S.A. y Perú Masivo S.A. y una abstención por parte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, para adoptar la promoción tarifaria de mantener la tarifa actual hasta el 31 de diciembre de 2022 a favor de los estudiantes y universitarios.

Promoción tarifaria No. 2:
Realizar una promoción respecto de la tarifa alimentadora, fijándola en S/. 1.20 hasta el 31 de diciembre de 2022. Sin embargo, una vez explicada, esta propuesta fue retirada por el representante.

Promoción tarifaria No. 3:
Fijar la tarifa integrada en S/. 3.20 durante los días domingo entre las 12:00 y las 16:00 horas. Sin embargo, una vez explicada, esta propuesta fue retirada por el representante.

Promoción tarifaria No. 4, propuesta por Lima Vías:
Fijar la tarifa integrada en S/. 3.20 los días domingo y los feriados nacionales.

***ACUERDO:** Aprobar por mayoría con 5 votos a favor de Lima Vías Express S.A., Transvial Lima S.A.C., Lima Bus Internacional 1 S.A., ACS Solutions Perú S.A. y Perú Masivo S.A. y una abstención por parte de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, para adoptar la promoción tarifaria de fijar la tarifa integrada en S/. 3.20 los días domingo y los feriados nacionales.*

*(...) **ACUERDO:** Aprobar por mayoría con 4 votos a favor de Lima Vías Express S.A., Transvial Lima S.A.C., Lima Bus Internacional 1 S.A., ACS Solutions Perú S.A. y Perú Masivo S.A. y dos en contra, uno de ACS Solutions Perú S.A., quien señaló que para evitar problemas técnicos y de difusión de implementación de las tarifas debería regir a partir del día 09 de julio de 2022 y de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, que el ajuste de tarifas establecidas en los acuerdos anteriores se aplique a partir del día 03 de julio de 2022, a partir de las 00:00 horas.*

*(...) **ACUERDO:** Aprobar por mayoría con 4 votos a favor de Lima Vías Express S.A., Transvial Lima S.A.C., Lima Bus Internacional 1 S.A., ACS Solutions Perú S.A. y Perú Masivo S.A., uno en contra de ACS Solutions Perú S.A., quien votó por el 09 de julio de 2022, y una abstención de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao para diferir la fecha de implementación del incremento tarifario para el 06 de julio de 2022 a partir de las 00:00 horas."*

3.38 Conforme a ello, se aprobó, por mayoría, incrementar la tarifa general adulto, tarifa integrada (troncal – alimentador) y tarifa alimentadora para rutas largas, conforme al siguiente detalle:

Figura 17. Comparativo de las tarifas anteriores y vigentes en COSAC I.

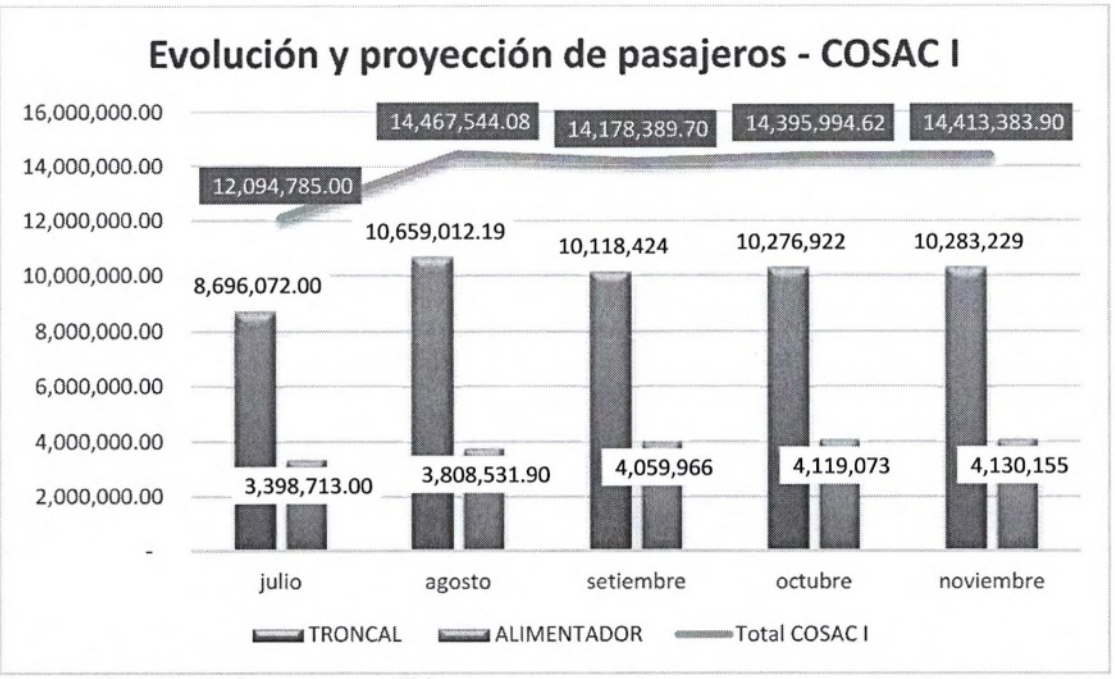
SISTEMA	CATEGORÍA	Tarifa anterior	Nueva tarifa
COSAC I (Metropolitano)	General – Adulto	S/ 2.50	S/ 3.20
	Tarifa integrada (troncal – alimentadora)	S/ 2.50	S/ 3.50
	Tarifa alimentadora para rutas largas	S/ 1.00	S/ 1.50

Fuente: Elaboración propia

3.39 Luego, mediante Acta de sesión, de fecha 1 de julio de 2022, se acordó por mayoría implementar los incrementos tarifarios el 16 de julio de 2022.

3.40 A partir del 1 de enero de 2023, el incremento tarifario afectará a todas las categorías tarifarias, sin embargo, debido a que la propuesta de subsidio tiene una vigencia de cincuenta (50) días calendarios, la propuesta contempla subsidiar con S/ 0,50 céntimos por cada viaje de cada categoría afectada.

Figura 18. Validaciones en COSAC I.



Fuente: Dirección de Operaciones -ATU

3.41 La propuesta de subsidio indirecto al pasajero considera un valor de S/ 0,50 céntimos por viaje en las dos (2) categorías de servicios del COSAC I, troncal y alimentador, alcanzando la suma de S/ 11 986 009.00 (ONCE MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL NUEVE Y 00/100 SOLES):

Figura 19. Proyección de validaciones COSAC I

Validaciones			
Mes	**Troncal**	**Alimentador**	**Total (S/)**
Noviembre	10,283,229	4,130,155	14,413,384
Diciembre	7,087,389	2,471,244	9,558,633
Total	17,370,618	6,601,399	23,972,017

Fuente: Coordinación General de COSAC I y Corredores Complementarios

Figura 20. Proyección de subsidio COSAC I

Subsidio al pasajero			
Mes	**Troncal**	**Alimentador**	**Total (S/)**
Noviembre	5,141,615	2,065,078	7,206,693
Diciembre	3,543,695	1,235,622	4,779,317
Total	8,685,309	3,300,700	11,986,009

Fuente: Coordinación General de COSAC I y Corredores Complementarios

Sobre el monto del subsidio en el Sistema de Corredores Complementarios

3.42 De acuerdo con las cláusulas de los Contratos de Concesión, las tarifas máximas base de los Corredores Complementarios, donde a partir de estas se determina la tarifa al pasajero o pasaje al pasajero categoría general, se determina en virtud a la siguiente fórmula:

Figura 21. Fórmula de actualización de banda máxima de tarifa.

❖ La tarifa al usuario o pasaje al usuario, deberá fijarse dentro de esta banda máxima y mínima:

Banda Máxima:

$$Tarifa\ Máxima_t = Tr_{t-1} * (1 + \Delta IPC_{t-1})$$

- Tr_0: *Será la tarifa máxima base según el cuadro anterior*
- Tr_{t-1}: *Tarifa máxima del periodo anterior*
- ΔIPC_{t-1}: *Variación anual del Índice de Precio al Consumidor de Lima Metropolitana.*

Fuente: Contratos de Concesión.

3.43 En virtud a la fórmula antes señalada, se tiene que la banda máxima de la tarifa es actualizada en virtud a la variación del IPC.

3.44 Conforme a las estimaciones realizadas por la Subdirección de Servicios de Transporte Regular de la DO, se tiene que, en los meses noviembre y diciembre de 2022 se proyecta un incremento de la demanda de los servicios prestados a través de Corredores Complementarios de 0,5% de pasajeros mensuales, con lo cual se tiene que más personas se estarían trasladando durante este fin de año, quienes se verían afectados por el incremento de pasaje.

3.45 Respecto al subsidio indirecto a los pasajeros de los Corredores Complementarios, el esquema de subsidios se daría de la siguiente manera, por el importe de S/ 7 235 658.00 (SIETE MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y OCHO Y 00/100 SOLES):

Figura 22. Proyección de Validaciones

Validaciones					
Corredor	**CC N°1 PEP**	**CCN°2 JP**	**CC N°3 TGA**	**CC N°4 SJL**	**Total**
Noviembre	678,479	3,602,011	1,797,192	2,322,083	8,399,765
Diciembre	438,857	2,810,747	1,245,458	1,576,489	6,071,550
Total 2022	**1,117,336**	**6,412,758**	**3,042,650**	**3,898,572**	**14,471,315**

Fuente: Coordinación General de COSAC I y Corredores Complementarios

Figura 23. Proyección subsidio Corredores Complementarios

Subsidio					
Corredor	**CC N°1 PEP**	**CCN°2 JP**	**CC N°3 TGA**	**CC N°4 SJL**	**Total**
Nov	339,240	1,801,006	898,596	1,161,042	4,199,883
Dic	219,429	1,405,374	622,729	788,245	3,035,776
Total	558,668	3,206,379	1,521,325	1,949,287	7,235,658

Fuente: Coordinación General de COSAC I y Corredores Complementarios

3.46 El pago del subsidio a favor de los operadores del servicio de transporte regular concesionados (COSAC I y Corredores Complementarios) y las acciones correspondientes para el cumplimiento de esta se habilitan a través de transferencias presupuestarias con cargo a los recursos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por un monto total de S/ 19 221 667,00 (DIECINUEVE MILLONES DOSCIENTOS VEINTIÚN MIL SEISCIENTOS SESENTA Y SIETE Y 00/100 SOLES) los que permitirán cubrir todos los costos de la provisión del subsidio por el periodo de cincuenta (50) días calendario.

3.47 La adecuada gestión de los recursos públicos se asegura, por cuanto los fondos asignados retornarán al fisco en caso no hayan sido utilizados en su totalidad por parte de los responsables de la administración del subsidio.

Sobre el financiamiento

3.48 Considerando, la importancia de contar con los recursos solicitados, para los fines señalados en los párrafos precedentes, y teniendo en cuenta que el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2022 aprobado mediante la Ley N° 31365, el cual, se sustenta en las proyecciones de los principales agregados económicos, así como en las estimaciones de los recursos públicos contenidos en el Marco Macroeconómico Multianual Revisado del período correspondiente, no ha previsto una asignación presupuestaria para el Pliego 203: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, durante la fase de Programación Multianual Presupuestaria 2022-2024 y Formulación Presupuestaria 2022 para financiar en parte o totalidad el monto requerido para la Ley materia de análisis, puesto que la coyuntura mundial ha provocado el incremento sostenido de los combustibles de manera categórica en América Latina, y puntualmente en Perú como se ha evaluado en el cuerpo del presente documento trastornando la economía de los prestadores del servicio público de transporte terrestre de personas de autorizados en la provincia de Lima y Callao y con ello, a los pasajeros del mismo, la Oficina de Presupuesto de la OGPP del MTC, emite opinión favorable en materia presupuestal, a fin de continuar con la gestión ante el MEF para la aprobación del proyecto de norma planteado.

Sobre la responsabilidad administrativa

3.49 Al respecto, el artículo 104° del Reglamento General de la Ley N° 30057 – Ley del Servicio Civil, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2014-PCM y modificatorias, recoge como supuestos eximentes de responsabilidad los siguientes:

a) La incapacidad mental, debidamente comprobada por la autoridad competente.
b) El caso fortuito o fuerza mayor, debidamente comprobado.
c) El ejercicio de un deber legal, función, cargo o comisión encomendada.
d) El error inducido por la Administración, a través de un acto o disposición confusa o ilegal.
e) La actuación funcional en caso de catástrofe o desastres, naturales o inducidos, que hubieran determinado, la necesidad de ejecutar acciones inmediatas e indispensables para evitar o superar la inminente afectación de intereses generales como la vida, la salud, el orden público, etc.
f) La actuación funcional en privilegio de intereses superiores de carácter social, o relacionados a la salud u orden público, cuando, en casos diferentes a catástrofes o desastres naturales o inducidos, se hubiera requerido la adopción de acciones inmediatas para superar o evitar su inminente afectación.

3.50 En lo que respecta a la eximente establecida en el literal b), el Tribunal de la Autoridad Nacional del Servicio Civil (en adelante, Tribual SERVIR) advierte que ambas instituciones tienen consecuencias similares en su aplicación, principalmente, generando el quiebre del nexo causal de la conducta infractora respecto al sujeto infractor[17].

3.51 Indica que la importancia de estos fenómenos como eximentes de responsabilidad radica en que constituyen una limitante de la voluntad de los sujetos que incurren en una falta, dado que el resultado imputado fue promovido por la presencia de condiciones externas que son imprevisibles e irresistibles.

3.52 Asimismo, el Tribunal SERVIR indica que a las condiciones externas de este eximente de responsabilidad, se debe añadir que resulta importante verificar el actuar del servidor civil con la debida diligencia, puesto que tiene el deber de adoptar las medidas necesarias para evitar los resultados infractores provenientes del caso fortuito o fuerza mayor, por lo que toda producción de un resultado típico que no se deba, al menos a un comportamiento culposo e imprudente, debe considerarse como fortuita y, en consecuencia, excluirse de lo sancionadoramente relevante.

3.53 En ese sentido, concluye el Tribunal que la aplicación de la causal de eximente de responsabilidad por caso fortuito y fuerza mayor implica la acreditación por parte del servidor civil de la concurrencia de un hecho de carácter extraordinario, imprevisible e irresistible. Por su parte, corresponderá a la entidad evaluar que el hecho infractor se produjo por una circunstancia ajena a la voluntad del servidor o sin mediar una actuación imprudente del servidor civil. Asimismo, analizar si existían otras medidas al alcance del servidor para evitar la ocurrencia del hecho infractor, de ser el caso.

Consideraciones presupuestales de la ATU

3.54 Tomando en consideración la información presupuestal al 30 de setiembre de 2022, se verifica que el Pliego 203: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, cuenta con un Presupuesto Institucional Modificado que asciende a S/ 1 081 371 238,00, por toda fuente de financiamiento; de los cuales, S/ 858 072 370,00 corresponden a la fuente de financiamiento: Recursos Ordinarios (RO), S/ 222 133 880,00 a Recursos Directamente Recaudados (RDR) y S/ 1 164 988,00 corresponden a Donaciones y Transferencias (DyT), de acuerdo siguiente detalle:

Tabla 7. Presupuesto 2022 del Pliego 203. ATU

GENERICA DEL GASTO	1. RECURSOS ORDINARIOS	2. RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS	4. DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	TOTAL GENERAL
1. PERSONAL Y OBLIGACIONES SOCIALES	6,749,395			6,749,395
3. BIENES Y SERVICIOS	430,614,233	131,160,216		561,774,449
4. DONACIONES Y TRANSFERENCIAS (GC)	95,000	1,435,344		1,530,344
5. OTROS GASTOS	71,156,582			71,156,582
4. DONACIONES Y TRANSFERENCIAS (GK)	6,340,222			6,340,222
6. ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	343,116,938	89,538,320	1,164,988	433,820,246
TOTAL GENERAL	**858,072,370**	**222,133,880**	**1,164,988**	**1,081,371,238**
Fuente: Consulta amigable al 30.09.2022				

3.55 Como se puede observar en Tabla 7, en la fuente de financiamiento DyT se cuenta con un presupuesto de S/ 1 164 988,00 (CIENTO DIECISÉIS MILLONES

[17] Precedente Administrativo sobre la aplicación de eximentes y atenuantes en el régimen disciplinario de la Ley 30057 – Ley del Servicio Civil establecido a través de la Resolución de Sala Plena 002-2021-SERVIR/TSC

CUATROCIENTOS NOVENTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS Y 00/100 SOLES), los cuales corresponden a la inversión con Código Único de Inversiones N° 2015914 "Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao", recursos previstos para el financiamiento del Plan de Adquisiciones actualizado en el marco del Convenio Modificatorio N° 1 al Convenio de Cooperación Técnica No Reembolsable N° ATN/OC-16795- PE "Apoyo al Sistema de Transporte Urbano de Lima (II)", por lo que no pueden ser destinados para otros fines.

3.56 En ese sentido, para el Año Fiscal 2022 y de acuerdo a la necesidad de recursos a la que se hace referencia en el presente proyecto de Ley, se ha considerado la evaluación de la disponibilidad de recursos del Pliego 203: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, en las fuentes de financiamiento: RO y RDR, considerando que la fuente de financiamiento DyT se han sido asignadas para fines específicos y no pueden ser reorientados a otros gastos. En ese sentido, de acuerdo a la programación de gastos de la entidad, no se presenta saldos de libre disponibilidad, según se muestra a continuación:

Tabla 8. Proyección de gasto del Presupuesto 2022 del Pliego 203. ATU.

TIPO/FF/GG/CONCEPTO	PIM (30.09.2022)	CERTIFICADO	% AVANCE DE CERTIFICAD	COMPROMISO	DEVENGADO.	% AVANCE DE DEVENGADO	PROGRAMADO OCT - DIC 2022	PROGRAMADO A DICIEMBRE	Saldo Proyectado
00.RECURSOS ORDINARIOS	**858,072,370**	**668,285,434**	**77.9%**	**590,908,281**	**556,303,114**	**64.8%**	**233,511,538**	**789,814,652**	**68,257,719**
5.GASTOS CORRIENTES	**508,615,210**	**395,609,039**	**77.8%**	**366,519,500**	**335,870,562**	**66.0%**	**104,486,930**	**440,357,492**	**68,257,718**
5-2-1.PERSONAL Y OBLIGACIONES SOCIALES	6,749,395	6,748,577	100.0%	6,746,334	4,294,612	63.6%	2,454,783	6,749,395	0
5-2-3.BIENES Y SERVICIOS	430,614,233	329,261,472	76.5%	300,293,081	272,095,867	63.2%	90,260,648	362,356,515	68,257,718
5-2-4.DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	95,000	52,000	54.7%	0	0	0.0%	95,000	95,000	0
5-2-5.OTROS GASTOS	71,156,582	59,546,990	83.7%	59,480,084	59,480,083	83.6%	11,676,499	71,156,582	0
6.GASTOS DE CAPITAL	**349,457,160**	**272,676,395**	**78.0%**	**224,388,781**	**220,432,552**	**63.1%**	**129,024,608**	**349,457,160**	**0**
6-2-4.DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	6,340,222	6,340,222	100.0%	6,226,222	6,226,222	98.2%	114,000	6,340,222	0
6-2-6.ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	343,116,938	266,336,173	77.6%	218,162,560	214,206,330	62.4%	128,910,608	343,116,938	0
09.RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS	**222,133,880**	**209,777,893**	**94.4%**	**161,929,005**	**157,769,759**	**71.0%**	**64,364,121**	**222,133,880**	**0**
5.GASTOS CORRIENTES	**132,595,560**	**120,239,573**	**90.7%**	**88,847,456**	**84,688,211**	**63.9%**	**47,907,349**	**132,595,560**	**0**
5-2-3.BIENES Y SERVICIOS	131,160,216	119,443,592	91.1%	88,051,475	83,892,230	64.0%	47,267,986	131,160,216	0
5-2-4.DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	1,435,344	795,982	55.5%	795,981	795,981	55.5%	639,363	1,435,344	0
6.GASTOS DE CAPITAL	**89,538,320**	**89,538,320**	**100.0%**	**73,081,549**	**73,081,548**	**81.6%**	**16,456,772**	**89,538,320**	**0**
6-2-6.ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	89,538,320	89,538,320	100.0%	73,081,549	73,081,548	81.6%	16,456,772	89,538,320	0
13.DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	**1,164,988**	**1,079,023**	**92.6%**	**377,906**	**377,852**	**32.4%**	**787,136**	**1,164,988**	**0**
6.GASTOS DE CAPITAL	**1,164,988**	**1,079,023**	**92.6%**	**377,906**	**377,852**	**32.4%**	**787,136**	**1,164,988**	**0**
6-2-6.ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	1,164,988	1,079,023	92.6%	377,906	377,852	32.4%	787,136	1,164,988	0
TOTAL GENERAL	**1,081,371,238**	**879,142,350**	**81.3%**	**753,215,193**	**714,450,724**	**66.1%**	**298,662,796**	**1,013,113,520**	**68,257,718**

Fuente: Consulta amigable al 30.09.2022

3.57 El saldo mostrado de S/ 68 257 718,00 (SESENTA Y OCHO MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL SETECIENTOS DIECIOCHO Y 00/100 SOLES) en la partida de Bienes y Servicios, corresponden a partidas restringidas, recursos que fue considerado para el pago del RPMO, correspondiente a la Línea 2 del Metro de Lima; el mismo que se está planteando transferir a la Reserva de Contingencia del Ministerio de Economía en el marco de la Cuadragésima Quinta Disposición Complementaria Final de la Ley 31365 – Ley de Presupuesto del Sector Publico para el Año Fiscal 2022.

3.58 De la tabla anterior se puede observar que el 81.3% del presupuesto de la ATU se encuentra Certificado, quedando saldo por Certificar de S/ 202 228 888,00 (DOSCIENTOS DOS MILLONES DOSCIENTOS VEINTIOCHO MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y OCHO Y 00/100 SOLES) por toda fuente de financiamiento y genérica de gasto; de los cuales en la fuente de financiamiento: Donaciones y Transferencias son recursos asignados a fines específicos y no son de libre disponibilidad, asimismo en el caso de la fuente de financiamiento: Recursos Directamente Recaudados se tiene un nivel de certificación del 94.4%, y finalmente

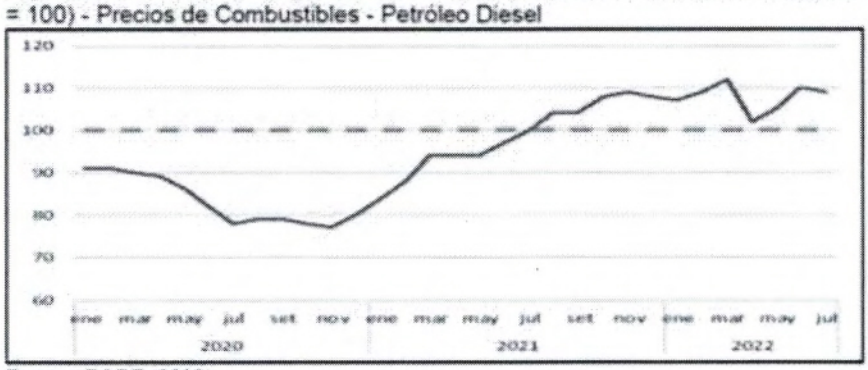
en la fuente de financiamiento: Recursos Ordinarios se tiene un nivel de certificación del 77.9%.

3.59 Los recursos no fueron consideradas en las fases de Programación Multianual y Formulación Presupuestaria, debido a que no se prevé recursos para atender gastos imprevistos en el marco del Estado de Emergencia Sanitaria, tales como el otorgamiento de un subsidio económico a favor de los prestadores del servicio de transporte terrestre regular de personas en las provincias que desarrollen sistemas de transporte masivos de personas conforme lo establecido en la Novena Disposición Complementaria Final del Reglamento Nacional de Administración de Transporte; siendo una competencia directa de la ATU cautelar que los agentes involucrados cumplan con las normas dictadas dentro del Estado de Emergencia Sanitaria, además de los requisitos para cautelar las condiciones de seguridad en favor de las personas a las cuales se les brindan los servicios públicos masivos en materia de transporte.

3.60 Asimismo, es preciso señalar que durante la fase de la Programación Multianual y Formulación Presupuestaria 2022-2024, el Estado de Emergencia Sanitario decretado mediante Decreto Supremo N° 008-2020-SA tenía vigencia de noventa (90) días calendario contados a partir del 11 de marzo de 2020, no previéndose su extensión, la cual fue prorrogada por Decreto Supremo N° 008-2020-SA, y fuera prorrogado por los Decretos Supremos N°s 020-2020-SA, 027-2020-SA, 031-2020-SA, 009-2021-SA, 025-2021-SA, 003-2022-SA, y 015-2022-SA por ciento ochenta (180) días hasta el 25 de febrero de 2023, por tanto el desconocimiento de tales circunstancias imprevisibles afectaron de manera directa la previsión de recursos (vía recaudación) para el financiamiento de la solicitud de demanda adicional materia del presente informe.

3.61 Se debe tener en cuenta además que la situación imprevisible que da origen a la presente propuesta normativa está dada por los efectos adversos que se originaron en el incremento de las tarifas o pasajes de los usuarios del servicio de transporte urbano en Lima y Callao, como consecuencia directa de la INFLACIÓN de los indicadores macroeconómicos a nivel internacional, que propiciaron entre otras consecuencias negativas, un incremento en el precio de los combustibles en general, como efecto de la coyuntura bélica entre los países de Ucrania y Rusia en el continente europeo, y que, pese a que ha mostrado un ligero descenso en el último mes de julio, sigue en los últimos 12 meses por encima del índice referencial, tal como se aprecia en la figura a continuación.

Figura 1. Índices reales de precios de combustibles y de tarifas de servicios públicos (2010 = 100) - Precios de Combustibles - Petróleo Diesel



Fuente: BCRP (2022)
Elaboración: propia

3.62 Por lo tanto, a partir del sustento que se detalla en el literal precedente, se observa que la ATU no pudo prever los recursos; por lo que a la fecha no cuenta con recursos suficientes por la suma de S/ 89 669 016,00 (OCHENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL DIECISÉIS Y 00/100 SOLES), necesarios para financiar los gastos a los que hace referencia el Proyecto de Ley que establece disposiciones extraordinarias para garantizar la continuidad del servicio de transporte terrestre regular de personas de amito provincial en la Provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao.

3.63 Existe la necesidad y prioridad de realizar el gasto requerido como demanda adicional por la suma de S/ 89 669 016,00 (OCHENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL DIECISÉIS Y 00/100 SOLES), necesarios para financiar los gastos a los que hace referencia el Proyecto de Ley que establece disposiciones extraordinarias para garantizar la continuidad del servicio de transporte terrestre regular de personas de amito provincial en la Provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao; ello con la finalidad de minimizar el impacto en los precios sobre el consumidor (usuarios del servicio de transporte urbano) como consecuencia del incremento de los precios de los combustibles a nivel internacional incidiendo directamente sobre los costos operacionales, permitiendo compensar así como disminuir la afectación económica a los referidos prestadores del servicio de transporte, por dicha coyuntura económica.

3.64 Cabe señalar que de acuerdo con lo establecido en Primera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 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 N° 019-2020, se modificó el artículo 2 de la Ley Nº 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, "LGTT"), el Servicio de Transporte de Personas como servicio público a través del cual se satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte; esta declaración implica que, la autoridad debe velar que el servicio se realice con 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.

3.65 En ese sentido, el Proyecto de ley propuesto, tiene por objeto aprobar medidas, en materia económica y financiera, orientadas al otorgamiento de un subsidio económico a favor de los prestadores del servicio de transporte terrestre regular de personas, con la finalidad de mitigar parcialmente el impacto del incremento de los combustibles en los servicios de transporte a nivel internacional que han ocasionado el incremento de las tarifas de los pasajes, y asimismo promover la recuperación de la demanda perdida de usuarios en los últimos dos años como efecto de las disposiciones de inmovilización obligatorias debido al efecto pandémico del coronavirus. En este contexto, se propone establecer un mecanismo que permita minimizar el impacto económico de los operadores del servicio público de transporte regular por incremento de los precios de los combustibles, así como disminuir la afectación económica a los referidos prestadores del servicio de transporte, por el impacto económico y social ocasionado por la COVID-19.

3.66 En tal sentido, la propuesta normativa autoriza la ATU el otorgamiento excepcional de un subsidio económico en valor monetario en favor de los prestadores del servicio público de transporte terrestre de personas debidamente autorizados por la autoridad competente, el cual está orientado a garantizar la continuidad de dicho servicio en

condiciones de asequibilidad, seguridad y salubridad para la población; el referido subsidio debe ser otorgado en función a los costos operativos, los cuales se determinan a través de los kilómetros recorridos por las unidades de transporte público, donde el monitoreo de los kilómetros recorridos se asegura a través del requerimiento de la utilización de un sistema de control y monitoreo inalámbrico mediante el Sistema de Posicionamiento Global (GPS), que transmita directamente a la autoridad en forma permanente la información del vehículo en ruta, lo que permitirá controlar los kilómetros efectivamente recorridos durante la prestación del servicio, este sistema GPS toma como base la longitud de recorrido por ruta que figura en la Ficha Técnica aprobada para cada una de ellas.

3.67 Finalmente, se detalla los montos por específicas del gasto, cronograma mensualizado de ejecución de los conceptos solicitados (certificación del crédito presupuestario, compromiso y devengado), se adjunta, de acuerdo al siguiente detalle:

- **Anexo N° 04A**. Cronograma de Certificación de la Demanda Adicional.
- **Anexo N° 04B**. Cronograma de Compromisos de la Demanda Adicional.
- **Anexo N° 04C**. Cronograma de Devengados de la Demanda Adicional

3.68 A efectos de dotar de transparencia la ejecución de los recursos transferidos a través del Proyecto de Ley, se detalla a continuación un cronograma mensual de certificación del crédito presupuestario, compromiso y devengado de los recursos, el cual no compromete los recursos propios del pliego ATU:

ANEXO N° 04A: CRONOGRAMA DE CERTIFICADO DE LOS RECURSOS SOLICITADOS

CATEGORIA PRESUPUESTAL	PRODUCTO	ACTIVIDAD	FINALIDAD	ESPECIFICA DEL GASTO	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	MONTO PROGRAMADO	MONTO ATENDER CON EL PIM	MONTO PENDIENTE POR ATENDER CON LA DEMANDA	JUSTIFICACIÓN
9002 ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS QUE NO RESULTAN EN PRODUCTOS	399999 SIN PRODUCTO	5001112 PROMOCIÓN Y REGULACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE	0315072 ENTREGA DE COMPENSACION ECONOMICA A LOS CONSESIONARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DEL COSAC EN CASOS DE EMEREGENCIA	2.5.1.2.1.1 A LAS EMPRESAS PRIVADAS NO FINANCIERAS (SUBSIDIOS)	0.00	88,493,176.00	0.00	88,493,176.00	0.00	88,493,176.00	DEMANDA PARA LA ATENCIÓN DE SUBSIDIOS A COSAC Y CORREDORES COMPLEMENTARIOS
				2.3.2.9.1.1: LOCACIÓN DE SERVICIOS REALIZADOS POR PERSONAS NATURALES RELACIONADOS AL ROL DE LA ENTIDAD	0.00	558,000.00	0.00	558,000.00	0.00	558,000.00	
				2.3.2.5.1.2: DE VEHÍCULOS	0.00	33,600.00	0.00	33,600.00	0.00	33,600.00	
				2.3.2.7.4.1: ELABORACIÓN DE PROGRAMAS INFORMÁTICOS	0.00	205,000.00	0.00	205,000.00	0.00	205,000.00	
				2.3.2.7.4.99: OTROS SERVICIOS INFORMÁTICOS	0.00	126,000.00	0.00	126,000.00	0.00	126,000.00	
				2.3.2.5.1.99: DE OTROS BIENES Y ACTIVOS	0.00	180,000.00	0.00	180,000.00	0.00	180,000.00	
				2.3.1.8.2.1: MATERIAL, INSUMOS INSTRUMENTAL E ACCESORIOS MÉDICOS, QUIRÚRGICOS, ODONTOLÓGICOS Y DE LABORATORIO	0.00	11,900.00	0.00	11,900.00	0.00	11,900.00	
				2.3.2.6.2.1: CARGOS BANCARIOS	0.00	61,340.00	0.00	61,340.00	0.00	61,340.00	
TOTALES					0.00	89,669,016.00	0.00	89,669,016.00	0.00	89,669,016.00	

ANEXO N° 04B: CRONOGRAMA DE COMPROMISO DE LOS RECURSOS SOLICITADOS

CATEGORIA PRESUPUESTAL	PRODUCTO	ACTIVIDAD	FINALIDAD	ESPECIFICA DEL GASTO	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	MONTO PROGRAMADO	MONTO ATENDER CON EL PIM	MONTO PENDIENTE POR ATENDER CON LA DEMANDA	JUSTIFICACIÓN
9002 ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS QUE NO RESULTAN EN PRODUCTOS	399999 SIN PRODUCTO	5001112 PROMOCIÓN Y REGULACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE	0315072 ENTREGA DE COMPENSACION ECONOMICA A LOS CONSESIONARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DEL COSAC EN CASOS DE EMEREGENCIA	2.5.1.2.1.1 A LAS EMPRESAS PRIVADAS NO FINANCIERAS (SUBSIDIOS)	0.00	88,493,176.00	0.00	88,493,176.00	0	88,493,176	DEMANDA PARA LA ATENCIÓN DE SUBSIDIOS A COSAC Y CORREDORES COMPLEMENTARIOS
				2.3.2.9.1.1: LOCACIÓN DE SERVICIOS REALIZADOS POR PERSONAS NATURALES RELACIONADOS AL ROL DE LA ENTIDAD	0.00	558,000.00	0.00	558,000.00	0	558,000	
				2.3.2.5.1.2: DE VEHÍCULOS	0.00	33,600.00	0.00	33,600.00	0	33,600	
				2.3.2.7.4.1: ELABORACIÓN DE PROGRAMAS INFORMÁTICOS	0.00	205,000.00	0.00	205,000.00	0	205,000	
				2.3.2.7.4.99: OTROS SERVICIOS INFORMÁTICOS	0.00	126,000.00	0.00	126,000.00	0	126,000	
				2.3.2.5.1.99: DE OTROS BIENES Y ACTIVOS	0.00	180,000.00	0.00	180,000.00	0	180,000	
				2.3.1.8.2.1: MATERIAL, INSUMOS INSTRUMENTAL E ACCESORIOS MÉDICOS, QUIRÚRGICOS, ODONTOLÓGICOS Y DE LABORATORIO	0.00	11,900.00	0.00	11,900.00	0	11,900	
				2.3.2.6.2.1: CARGOS BÁNCARIOS	0.00	61,340.00	0.00	61,340.00	0	61,340	
TOTALES					0.00	89,669,016.00	0.00	89,669,016.00	0.00	89,669,016.00	

ANEXO N° 04C: CRONOGRAMA DE DEVENGADO DE LOS RECURSOS SOLICTADOS

CATEGORIA PRESUPUESTAL	PRODUCTO	ACTIVIDAD	FINALIDAD	ESPECIFICA DEL GASTO	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	MONTO PROGRAMADO	MONTO ATENDER CON EL PIM	MONTO PENDIENTE POR ATENDER CON LA DEMANDA	JUSTIFICACIÓN
9002 ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS QUE NO RESULTAN EN PRODUCTOS	399999 SIN PRODUCTO	5001112 PROMOCIÓN Y REGULACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE	0315072 ENTREGA DE COMPENSACION ECONOMICA A LOS CONSESIONARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DEL COSAC EN CASOS DE EMEREGENCIA	2.5.1.2.1.1: A LAS EMPRESAS PRIVADAS NO FINANCIERAS (SUBSIDIOS)	0.00	49,604,874.00	38,888,302.00	88,493,176.00	0.00	88,493,176.00	DEMANDA PARA LA ATENCIÓN DE SUBSIDIOS A COSAC Y CORREDORES COMPLEMENTARIOS
				2.3.2.9.1.1: LOCACIÓN DE SERVICIOS REALIZADOS POR PERSONAS NATURALES RELACIONADOS AL ROL DE LA ENTIDAD	0.00	279,000.00	279,000.00	558,000.00	0.00	558,000.00	
				2.3.2.5.1.2: DE VEHÍCULOS	0.00	16,800.00	16,800.00	33,600.00	0.00	33,600.00	
				2.3.2.7.4.1: ELABORACIÓN DE PROGRAMAS INFORMÁTICOS	0.00	205,000.00	0.00	205,000.00	0.00	205,000.00	
				2.3.2.7.4.99: OTROS SERVICIOS INFORMÁTICOS	0.00	126,000.00	0.00	126,000.00	0.00	126,000.00	
				2.3.2.5.1.99: DE OTROS BIENES Y ACTIVOS	0.00	90,000.00	90,000.00	180,000.00	0.00	180,000.00	
				2.3.1.8.2.1: MATERIAL, INSUMOS INSTRUMENTAL E ACCESORIOS MÉDICOS, QUIRÚRGICOS, ODONTOLÓGICOS Y DE LABORATORIO	0.00	11,900.00	0.00	11,900.00	0.00	11,900.00	
				2.3.2.6.2.1: CARGOS BANCARIOS	0.00	33,825.00	27,515.00	61,340.00	0.00	61,340.00	
TOTALES					0.00	50,367,399.00	39,301,617.00	89,669,016.00	0.00	89,669,016.00	

3.69 Por su parte, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC a través del Memorando N° 2133-2022-MTC/09 e Informe N° 0983-2022-MTC/09.03 de su Oficina de Presupuesto, informa que el Pliego 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cuenta con disponibilidad de recursos en el presente Año Fiscal 2022, en gasto corriente, en la genérica 3. Bienes y Servicios por el importe de S/ 123.5 millones, en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, los cuales podrían atender la propuesta de proyecto de Ley, por el importe S/ 89 669 016,00 (OCHENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL DIECISÉIS Y 00/100 SOLES), según la siguiente clasificación:

Tabla 9. Saldos de Libre Disponibilidad del Pliego 036: MTC para la propuesta de Ley

PP: 0138 REDUCCIÓN DEL COSTO, TIEMPO E INSEGURIDAD EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE

Categoría de Gasto	Unidad Ejecutora	Genérica de Gasto	CUI	Saldo a Requerir 2022	Documento de la UE/UO
Gastos Corrientes	007. Provias Nacional	3. BIENES Y SERVICIOS	3000131	89,669,016	Memorándum Nº 1617-2022-MTC/20 e Informe Nº 5411-2022-MTC/20.4 de la UE 007. Provias Nacional que identifica saldos de libre disponibilidad en la partida de Conservación por Niveles de Servicio.
TOTAL				89,669,016	

Elaboración OGPP - MTC

Es importante precisar que dichos saldos se han identificado en base a la programación octubre a diciembre 2022 de Gastos Corrientes y Gastos de Capital que cada Unidad Ejecutora o Unidad de Organización del Pliego 036: MTC, en el marco del seguimiento de la ejecución presupuestal.

3.70 En ese sentido, para el financiamiento de los subsidios a que se refiere los artículos 4 y 5 de la Ley, se plantea en el artículo 6 de la Ley, autorízase una Transferencia de Partidas en el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2022, con cargo a los recursos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a favor de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), hasta por la suma de S/ 89 669 016,00 (OCHENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL DIECISÉIS Y 00/100 SOLES), por la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, para financiar el otorgamiento del subsidio económico monetario y el subsidio económico indirecto indicados en los artículos 4 y 5 de la presente Ley, así como los gastos asociados a la gestión y supervisión del otorgamiento de dichos subsidios.

Para la aplicación de lo establecido en el artículo 6, se debe exceptuar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones de lo dispuesto en el artículo 49 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

IV. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

Sobre el subsidio económico a favor de los operadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao

a) Contexto y contenido

4.1 El presente dispositivo normativo es parte de la estrategia que viene siguiendo el Gobierno Peruano a efectos de habilitar el funcionamiento de sistemas de transporte urbanos que cumplan con los protocolos sanitarios emitidos por el gobierno, sin que se afecten las tarifas del transporte terrestre ofrecidas al público.

4.2 El presente dispositivo normativo establece lo siguiente:

- Para el otorgamiento del subsidio, se contemplan habilitaciones de transferencia presupuestal de S/ 69 271 509.00 (SESENTA Y NUEVE MILLONES DOSCIENTOS SETENTA Y UN MIL QUINIENTOS NUEVE Y 00/100 SOLES) para la ATU.
- Para financiar los gastos asociados a la gestión y supervisión del otorgamiento de los subsidios en Lima y Callao se transfiere S/ 1 175 840,00 (UN MILLÓN CIENTO SETENTA Y CINCO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y 00/100 SOLES) a la ATU.

b) Actores relevantes

4.3 Los actores se pueden clasificar en tres grupos:

- **Entidades gubernamentales.** Comprende a los niveles de gobierno quienes tienen a su cargo la regulación y fiscalización del servicio público de transporte terrestre regular de personas en sus respectivas jurisdicciones, en el caso del gobierno nacional, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y sus entidades adscritas, y en el caso de los gobiernos locales las respectivas municipalidades provinciales y distritales.

- **Prestadores del servicio público de transporte.** Comprende a los prestadores del servicio público de transporte de personas, incluyendo a los conductores y personal de apoyo en las operaciones de transporte.

- **Pasajeros del servicio público de transporte.** Representa a los pasajeros del servicio público de transporte, comprendiendo de manera general a los pasajeros del servicio público de transporte de personas, quienes utilizan el servicio para llegar al trabajo, trasladarse a los centros educativos o con otros fines.

c) Beneficios potenciales de la medida de subsidio

4.4 La implementación de la presente Ley brindará los siguientes beneficios:
Ingresos y beneficios alternativos: Como consecuencia del subsidio contemplado en la presente Ley, se espera:

- Reactivación económica, por cuanto se estima un incremento esperado del 5% anual en el valor agregado bruto del sector transporte (alrededor de 4.5% del

PBI), lo que representa alrededor de 450 millones de dólares adicionales de producto cada año.

- Siendo que la formalidad fomentada por la presente norma reduce la posibilidad de accidentes de tránsito por el uso de un Sistema de Posicionamiento Global (GPS), su promoción tiene efectos en términos de la reducción de la mortalidad y lesiones por los referidos accidentes.

Reducción de los costos de los hogares: Como se indicó anteriormente, el costo de transporte tiene un fuerte impacto en los costos en que incurren los hogares, en especial en los más vulnerables, asimismo, la medida contribuirá con la reducción del costo de los pasajes.

4.5 Por otra parte, el beneficio resulta más conveniente que otras medidas de política económica tomadas para reactivar el sector de transporte a través de la reducción del costo del combustible. Por ejemplo, se estima que el Decreto Supremo N° 068-2022-EF, que excluyó temporalmente del ámbito de aplicación del ISC al combustible diésel hasta el 30 de junio del 2022, ha tenido un costo fiscal de 200 millones de soles mensuales, muy superior al costo fiscal de la medida propuesta.

Sobre el subsidio económico indirecto a los pasajeros que utilizan el servicio público de transporte terrestre regular de personas en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao que se presta en los Sistemas de COSAC I y Corredores Complementarios

a. Contexto y contenido

4.6 El presente dispositivo normativo es parte de la estrategia que viene siguiendo el Gobierno Peruano a efectos de habilitar el funcionamiento de sistemas de transporte urbanos que cumplan con los protocolos sanitarios emitidos por el gobierno, sin que se afecten las tarifas del transporte terrestre ofrecidas al público.

4.7 De esa manera, se establece el otorgamiento del subsidio, se contemplan habilitaciones de transferencia presupuestal de S/ 19 221 667,00 (DIECINUEVE MILLONES DOSCIENTOS VEINTIUN MIL SEICIENTOS SESENTA Y SIETE Y 00/100 SOLES) para la ATU, para financiar el cumplimiento de la entrega del subsidio al pasajero que utiliza el servicio público de transporte que se presta en los Sistemas de COSAC I y Corredores Complementarios.

b. Actores relevantes

4.8 Los actores se pueden clasificar en tres grupos:

- **Entidades gubernamentales.** Comprende al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la ATU.

- **Prestadores del servicio público de transporte.** Comprende a los concesionarios de los contratos de concesión y los habilitados mediante Contratos de Autorización enmarcados en el literal g) del numeral 7.2 del artículo 7 del Anexo I de la Ordenanza N° 1769 de la Municipalidad Metropolitana de Lima de los servicios públicos de

transporte terrestre regular de personas en los Sistemas de COSAC I y Corredores Complementarios.

- **Pasajeros del servicio público de transporte.** Representa a los pasajeros que utilizan el servicio público de transporte que se presta en los Sistemas de COSAC I y Corredores Complementarios, quienes utilizan el servicio para llegar al trabajo, trasladarse a los centros educativos o con otros fines.

V. IMPACTO CUANTITATIVO Y CUALITATIVO DE LA NORMA

5.1 Entre los impactos cuantitativos de la norma se advierte que, respecto al subsidio económico a favor de los operadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas autorizados en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao al mes de diciembre 2022, estaría beneficiándose a 7,502 propietarios de unidades de dicho servicio público, de los cuales 4,815 serían del tipo vehicular ómnibus, 2,230 microbuses, y 457 camionetas rurales, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 10. Número de propietarios beneficiados con el subsidio

Tipología	Noviembre	Diciembre
Ómnibus	3,883	4,815
Microbús	1,956	2,230
Camioneta Rural	431	457
TOTAL	**6,270**	**7,502**

Elaboración: propia

5.2 Asimismo, en cuanto al subsidio económico indirecto a los pasajeros que utilizan el servicio público de transporte terrestre regular de personas en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao que se presta en los Sistemas de COSAC I y Corredores Complementarios, se estima el registro de aproximadamente 45.4 millones de validaciones entre los meses de noviembre y diciembre, de acuerdo a lo mostrado en la siguiente tabla

Tabla 11. Cantidad de validaciones

Validaciones			
Mes	**COSAC-I**	**Corredores Complementarios**	**Total**
Noviembre	14,413,384	8,399,765	22,813,149
Diciembre	9,558,633	6,071,550	15,630,183
Total	**23,972,017**	**14,471,315**	**38,443,332**

Elaboración: propia

5.3 Entre los impactos cualitativos, debemos resaltar el impacto que la incorporación de un sistema de posicionamiento global o GPS, recae sobre los pasajeros del servicio público de transporte terrestre regular de personas. En efecto, el control GPS es un sistema optimizado para el control de frecuencias entre buses de transporte urbano a través de relojes virtuales, este sistema permite tener un control en línea del recorrido, velocidad y proximidad entre unidades reduciendo de esta manera accidentes por exceso de

velocidad. Sobre el particular, Demoraes et al (2004) señala que, dado la debilidad al que se enfrentan las autoridades de transporte en las metrópolis de las ciudades en desarrollo para el control de operación y escasez de información de la demanda del transporte, la incorporación de herramientas como GPS en los buses permite, mediante el procesamiento de información, una adecuada toma decisiones, por ser una tecnología funcional y eficaz. Entre los principales beneficios advertidos en el uso del GPS se encuentran los siguientes.

Tabla 12. Beneficios del uso del GPS

Beneficio	Sustento
Control de la información en tiempo real	El sistema GPS proveerá información remota respecto a los kilómetros recorridos por cada unidad, su ubicación real, cualquier desvío que el conductor realice y además te permitirá determinar el tiempo restante para llegar a destino o realizar entregas, facilitando de este modo, el control de las unidades al Operador, y el monitoreo del mismo a la administración.
Programación eficiente	El sistema GPS permitirá a los Operadores, la disponibilidad de datos para tomar las mejores decisiones de programación de las unidades, dado que conocerá efectivamente los tiempos y recorridos de cada una de ellas, de acuerdo al conductor monitoreado.
Previene robos de combustible	Con los datos proporcionados por el sistema GPS respecto a las distancias y tiempos efectuados por cada vuelta, el operador estará en la capacidad de conocer el rendimiento del combustible en cada una de sus unidades, monitoreando efectivamente el uso del mismo en forma diaria, otorgándole trazabilidad a la operación.
Monitorea la temperatura de los vehículos	Los dispositivos GPS incorporan un sensor que permite monitorear la temperatura del sistema, advirtiendo oportunamente los riesgos de incendio del vehículo, que podría afectar la vida de los pasajeros.
Mejora las condiciones de Seguridad	Gracias a funciones como detección temprana y activación de alarma en caso de fatiga del conductor, sensor de distancia entre vehículos y las líneas de la calzada, alertas respecto a apertura de puertas y exceso de velocidad, entre otras, se podrá contar con una herramienta efectiva y completa para prevenir accidentes de tránsito.
Como información para el pasajero	Gracias al satélite, los GPS brindan información detallada y actualizada acerca de la carretera, la hora aproximada de llegada a cualquier paradero, la frecuencia de paso del vehículo, el tiempo estimado de espera, entre otros.
Reducción de Costos Operativos	El uso de software de rastreo GPS permite a los operadores ver qué rutas se están utilizando y si son ineficientes. El uso de telemática, aparte de ayudar sobre los problemas en la carretera, proporciona datos sobre las horas que los conductores han trabajado.

Fuente: SITRACK (2022)
Elaboración: Propia.

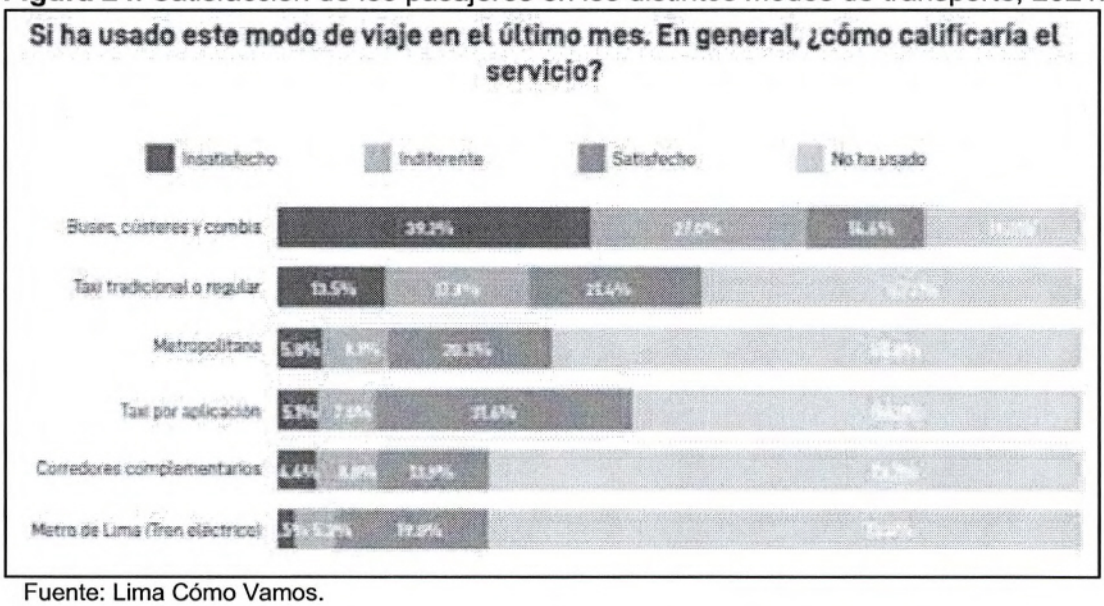
5.4 En suma, el sistema GPS proveerá información remota respecto a los kilómetros recorridos por cada unidad, su ubicación real, cualquier desvío que el conductor realice y además permitirá determinar el tiempo restante para llegar a destino o realizar entregas, facilitando de este modo, el control de las unidades al Operador, y el monitoreo del mismo a la administración, **promoviendo la formalidad del servicio**, minimizando los riesgos de ocurrencia de accidentes de tránsito durante el servicio, y con ello, generando incentivos en la reducción de los índices de mortalidad y lesiones por los referidos accidentes.

5.5 En efecto, en virtud de la tabla anterior, se colige que uno de los beneficios de la utilización de un sistema GPS, es la posibilidad de planificación y/o programación de las rutas de servicio, lo cual permitirá identificar la ruta óptima, minimizando las posibilidades de imprevistos y/o contingencia durante la ejecución del mismo.

5.6 Sobre el particular, de acuerdo con el último reporte de calidad de servicio realizada por Lima Cómo Vamos al año 2021[18], se advierte que la calidad del servicio de transporte público se encuentra dentro de los cinco primeros problemas que afectan la calidad de vida la ciudad (p.7).

5.7 Sobre el particular, en cuanto al uso de buses, cústeres y combis, dicho estudio precisa que el 39.2% de personas encuestadas se ha sentido insatisfecha en la utilización del mencionado servicio, porcentaje mayor frente a la cantidad de personas que respondieron sentirse satisfechas, o incluso indiferentes para opinar sobre el servicio, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Figura 24. Satisfacción de los pasajeros en los distintos modos de transporte, 2021.



Fuente: Lima Cómo Vamos.

5.8 Frente a esta coyuntura, se prevé que con la incorporación de controles digitales en las unidades del servicio público de transporte terrestre regular de personas como lo es la

[18] Lima Cómo Vamos (2021). https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2021/12/EncuestaLCV2021.pdf. Consultado el 17 de setiembre de 2022.

implementación del GPS, eleve la calidad de los mismos, lo cual es podrá evidenciar en la encuesta de satisfacción del servicio de la mimas entidad para el periodo 2022.

5.9 Adicionalmente, no debe dejar de incorporarse, el importante beneficio sobre los pasajeros del servicio público de transporte terrestre regular de personas, consistente en mitigar la posibilidad de que el incremento de los índices de inflación, sean trasladados directamente a estos, incrementando el porcentaje del uso de la canasta básica familiar sobre los gastos en transporte.

5.10 Finalmente, el uso del GPS permitirá minimizar los tiempos muertos generados por la congestión del servicio público de transporte terrestre regular de personas en Lima y Callao, que a la fecha se estima en 27 mil millones de soles anuales que incluyen los costos por congestión, sustentados en la valoración del tiempo económico anualizado a partir de valores como el número de viajes diarios, el tiempo de viaje por hora, los días laborados anualmente, el sueldo mínimo y la tarifa por hora laborada[19].

VI. IMPACTO EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente Proyecto de Ley, busca complementar la legislación nacional en materia de transporte terrestre l, toda vez que el objeto de la misma es aprobar medidas extraordinarias a fin de garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao, que permita disminuir la afectación económica por la inflación registrada a nivel nacional y así contribuir a no trasladar el incremento de los costos operativos en el costo del pasaje pagado por el pasajero.

Sobre la constitucionalidad de la propuesta normativa, se sustenta en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú la cual establece que el Presidente de la República tiene derecho a iniciativa en la formación de leyes y en concordancia con el artículo 4 de la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo el cual establece como una de las funciones del Poder Ejecutivo la de diseñar y supervisar políticas nacionales y sectoriales, las cuales son de cumplimiento obligatorio por todas las entidades del Estado en todos los niveles de gobierno y el artículo 74 del Reglamento del Congreso de la República.

Sobre la legalidad de la propuesta normativa, el sector transporte cuenta con una Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU), aprobada mediante Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, la cual prevé primer objetivo es el de contar con sistemas de transporte urbano público eficaces para el desplazamiento de las personas, a través de la implementación de Sistemas Integrados de Transporte, para lo cual resulta necesario que las condiciones para la implementación u operación de la misma puedan desarrollarse de manera adecuada, sin embargo, como se desarrolla en la presente exposición de motivos la problemática advertida está relacionada, por un lado a las consecuencias de la pandemia post COVID-19 en la cual el sector transporte fue uno de los más afectados y por otro lado, existen otras coyunturas que conllevan al incremento del índice general de precios, lo cual afecta principalmente a los hogares de menores ingresos quienes realizan la mayor cantidad de viajes en los servicios de transporte en Lima y Callao, razón por la cual resulta necesario la aprobación de una

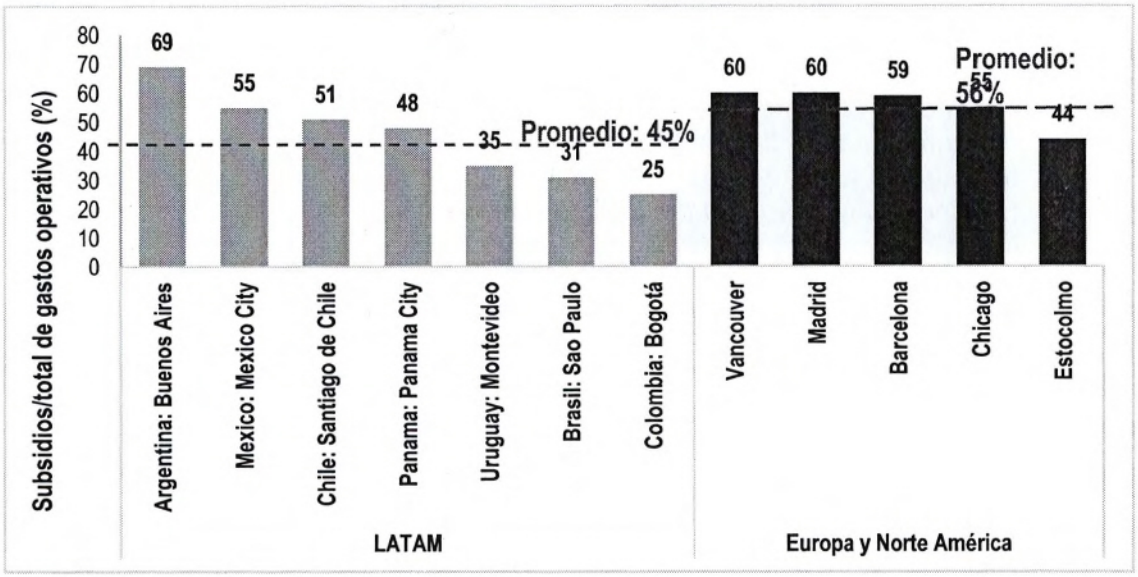
[19] Fundación Transitemos (2018). Aspectos negativos de la congestión vehicular, Impacto social y económico. [Archivo PDF] https://transitemos.org/propuestas/situacion-del-transporte-urbano-en-lima-y-callao/

Ley que minimice los impactos de los costos de la operación del servicio para que estos no sean trasladados a los pasajero.

Es preciso recalcar que el Proyecto de Ley busca impulsar nuevamente el servicio público de transporte terrestre de personas de ámbito provincial en Lima y Callao, dada la coyuntura explicada en la presente exposición de motivos, sin perjuicio a que se debe tener en cuenta que en la mayoría de los países de la región y de Europa subsidian el servicio de transporte.

De acuerdo al Banco Interamericano de Desarrollo (BID)[20] , el subsidio al transporte público de pasajeros es una política aplicada a nivel regional y mundial. Como se visualiza en la siguiente figura, en promedio se subsidia el 45% y 56% de los costos operativos en LATAM, y Europa y Norte América, respectivamente.

Figura 25. Subsidios a todos los medios de transporte de pasajeros: *Sistemas integrados, tren, buses convencionales, metro.*



Fuente: BID

Asimismo, el citado estudio menciona que *el subsidio al transporte público en LATAM es omnipresente.* A la fecha, anualmente se subsidian entre 29% a 60% aproximadamente de los costos operativos de este servicio.

[20] BID (2020). Subsidios a la operación en el transporte público urbano en América Latina: una mirada rápida. Recuperado de https://publications.iadb.org/en/operating-subsidies-urban-public-transit-latin-america-quick-view.

Firmado digitalmente por: SANTIVAÑEZ ANTO Gisella FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento

Firmado digitalmente por: CHECCO CHAUCA Lenin Abraham FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°

Firmado digitalmente por: DIAZ DAÑINO Carlos Alberto Francisco FAU 20131379
hard
Motivo: Soy el autor del documento