CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Area de Tramite y Digitalizacion de Documentos
05 MAYO 2023
RECIBIDO
Firma Hora 10:59

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY N° 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACION DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMOVILES COLECTIVOS, INCLUYENDO A LOS AUTOMOVILES COLECTIVOS DE LIMA METROPOLITANA Y LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO.

Los congresistas de la República que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Partido Nacional Perú Libre, a iniciativa del Congresista **SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS,** ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y, en concordancia con los artículos 22º, inciso c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente Proyecto de Ley:

I.FÓRMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY N° 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACION DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMOVILES COLECTIVOS, INCLUYENDO A LOS AUTOMOVILES COLECTIVOS DE LIMA METROPOLITANA Y LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO.

Artículo 1. Objeto de la ley.
La presente ley tiene como objetivo modificar la sexta disposición complementaria de la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, incluyendo las circunscripciones de Lima metropolitana y la provincia Constitucional del Callao.

Artículo 2. Finalidad de la Ley.
La presente ley tiene por finalidad, modificar la sexta disposición complementaria de la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, incluyendo las circunscripciones de Lima metropolitana y la provincia Constitucional del Callao, beneficiando de esta manera a los transportistas de las unidades de clasificación vehicular M1 y M2 autorizados sin distinción alguna, para prestar servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, sujetos al cumplimiento de lo establecido en al artículo 2° de la Ley Nº 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.

Artículo 3. Modificatoria de la Sexta disposición complementaria de la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del Transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos. Modifíquese la Sexta disposición complementaria de la Ley N°31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del Transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, con el siguiente texto:

Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos LEY Nº 31096, Sexta disposición complementaria:

(...)

Sexta. *Para los efectos de la presente ley, quedan* ***incluidas*** *las circunscripciones de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao,* ***de las unidades de clasificación vehicular M1 y M2, considerándose el registro y formalización del servicio de transporte de personas en automóvil colectivo sin distinción alguna.***

(...)

DISPOSICIÓNES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. – Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) para que, en el plazo de 30 días naturales, formulen y aprueben el Plan de descongestionamiento de transporte público interprovincial de Lima Metropolitana y de la Provincia del Callao. En dicho plan debe considerarse el plazo prudencial de un año, para que las empresas interprovinciales de transporte terrestre de pasajeros y carga, quienes vienen ejerciendo sus actividades en Lima cercado, en el distrito de la Victoria y otros distritos colindantes, sean reubicados en los conos o ubicaciones geográficas de los distritos de Lima Sur, Lima Norte y según corresponda, con la finalidad de descongestionar el tránsito vehicular y peatonal, promoviendo el orden público, el cuidado del medio ambiente y la salud pública en Lima Metropolitana.

Segunda. - Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para que, en coordinación con la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas, carga y mercancías. (SUTRAN), en el plazo de 30 días naturales, dicten las medidas reglamentarias necesarias para el cumplimiento de la presente ley.

Tercera. - La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario oficial El Peruano.

DISPOCICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

Única. - Deróguese toda norma que se oponga a la presente ley.

Lima, 05 de mayo de 2023

SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Flavio Cruz Mamani

Flavio Cruz Mamani
Vocero

Kelly Portalatino Avalos

Waldemar José Cerrón Rojas

Américo Gonza C.

Milagros Rivas

ALEX FLORES R.

Isaac Mita Alanoca

A. Paniagua

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **9** de **mayo** de **2023**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **4909/2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

JAVIER ÁNGELES ILLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

MARCO NORMATIVO

1. Constitución Política del Perú.
2. Ley N°28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
3. Ley N°31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
4. Resolución Ministerial N°1354-2021-MTC/01.02, Creación del "Padrón de prestadores del servicio de transporte de personas en automóvil colectivo", publicado en el Diario Oficial El Peruano el 27 de diciembre del año 2021.

"Boletín: Se prorroga el Estado de Emergencia Sanitaria por 90 días adicionales / 09 marzo 2023

El pasado 24 de febrero del año 2023, se publicó el Decreto Supremo N° 003-2023-SA, mediante el cual el Gobierno ha prorrogado el Estado de Emergencia Sanitaria a nivel nacional por 90 días adicionales.

A continuación, el detalle de las nuevas disposiciones:

Aspectos	Descripción
Medida legal	Declarado inicialmente mediante del D.S. N° 008-2020-PCM, siendo su última prórroga el 24 de febrero, mediante D.S. N° 003-2023-SA.
Base legal	Literal e), artículo 6° del D.L. N° 1156, Decreto Legislativo que dicta medidas destinadas a garantizar el servicio público de salud en los casos que exista riesgo elevado o daño a la salud y la vida de las poblaciones.
Finalidad	Reducir el impacto negativo en la población ante la existencia de situaciones de riesgo para la salud y vida de los ciudadanos, así como mejorar las condiciones sanitarias y calidad de vida de la ciudadanía.
Consecuencias	Cumplimiento del plan de acción y de la relación de bienes y servicios que se requieren contratar para enfrentar la emergencia sanitaria, el mismo que comprende al Seguro Social de Salud – EsSalud.
Plazo de la medida	90 días calendario. Desde el 25/02/2023 hasta el 26/05/2023.

" " " "[1]

[1] https://www.bdo.com.pe/es-pe/publicaciones/business-services-outsourcing/se-prorroga-el-estado-de-emergencia-sanitaria-por-90-dias-adicionales

"POBLACIÓN PERUANA ALCANZÓ LOS 33 MILLONES 396 MIL PERSONAS EN EL AÑO 2022

En el año 2022, la población peruana alcanzó los 33 millones 396 mil 700 habitantes, siendo más del doble de la población registrada en el año 1972, así lo informó el Instituto Nacional de Estadística e Informática, al presentar los resultados del estudio: ***"Perú: 50 años de cambios y tendencias demográficas",*** elaborado en conmemoración del Día Mundial de la Población, que se celebra el 11 de julio de cada año. Agregó, que, en medio siglo de múltiples transiciones, sustentadas con información estadística, su dinámica está en permanente interacción con las variables económicas, sociales, culturales, entre otras. De esa manera, señala que los cambios poblacionales en el país muestran tendencias heterogéneas, en especial a nivel de departamentos, provincias y distritos.
(...)

Cambios en la distribución de la población por área de residencia
En la década del cuarenta, el 64,6% de la población peruana residía en el área rural y el 35,4% en el área urbana. Después de 32 años, la población peruana revierte su ruralidad y pasa a ser una población mayoritariamente urbana, como lo registra el Censo del año 1972, que encontró que el 59,5% de peruanos vivían en el área urbana. El Censo de 1981, señaló que esta proporción alcanzó el 65,2% y en 1993 el 70,1%. Igualmente, los dos últimos censos realizados en el siglo XXI, confirman esta tendencia, ya que en el año 2007 el 75,9% de la población peruana residía en la zona urbana y en el 2017 el 82,4%. Este proceso de urbanización que caracteriza a la población peruana, se debe a las migraciones internas del campo a las ciudades.

Cambios en la distribución de la población por región natural
En la década de los cuarenta, la región Sierra concentraba el 65,0% de la población del país; en tanto la Costa y la Selva al 28,3% y el 6,7% de la población del país, respectivamente. El Censo de 1961, reveló que la Sierra continuaba concentrando al 52,3% de la población, la Costa el 39,0% y la Selva al 8,7%. Los cambios en la distribución de la población por regiones naturales son relativamente recientes. El Censo del año 2017 constató que el 58,0% de la población se encontraba en la Costa y el 28,1% en la Sierra. En tanto la región Selva presentó un proceso de crecimiento poblacional moderado al pasar de 8,7% en 1961 a concentrar el 13,9% en el año 2017.

Surgimiento de grandes ciudades
A partir de las cuatro primeras décadas del Siglo XX, ocurrieron importantes cambios en la distribución de la población, los que estuvieron marcados por el incremento de la población urbana influenciado principalmente por la migración interna. En el año 1940, en el país solo la ciudad de Lima superaba los 100 mil habitantes. En 1961, cuatro ciudades tenían esta cantidad de población y para el Censo del año 2017 fueron 23 las ciudades con dicha cantidad de habitantes,

conteniendo al 54,0% de la población del país. Para el año 2022, se estima en 26 ciudades que tienen más de 100 mil habitantes, que son: Lima, Callao, Arequipa, Trujillo, Chiclayo, Chimbote, Iquitos, Piura, Huancayo, Cusco, Ica, Sullana, Tacna, Pucallpa, Juliaca, Huánuco, Chincha, Ayacucho, Huacho, Cajamarca, Puno, Tarapoto, Huaraz, Puerto Maldonado, Tumbes y Talara.
(...)[2]

"LIMA SUPERA LOS 10 MILLONES DE HABITANTES AL AÑO 2022

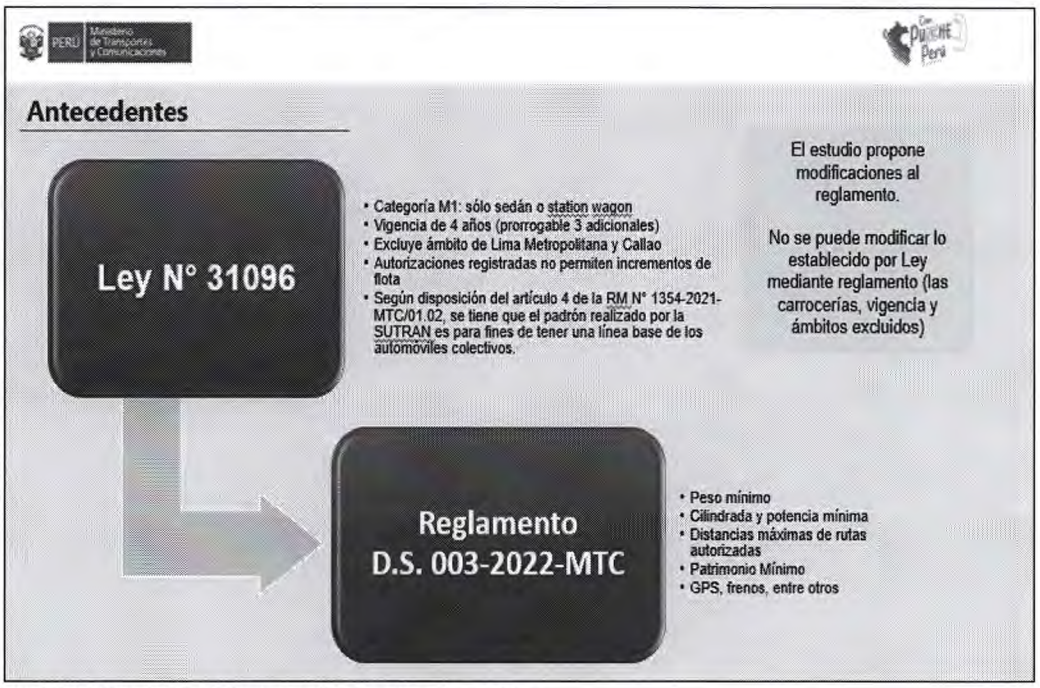
El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), con motivo del 487 Aniversario de la Fundación de Lima, Ciudad de los Reyes, y de acuerdo con las estimaciones y proyecciones de población al 30 de junio del presente año, la población de la provincia de Lima, es decir, los 43 distritos que la conforman, alcanzan 10 millones 4 mil 141 habitantes, que representan el 29,9% de la población proyectada del Perú (33 millones 396 mil 698 habitantes). Según sexo, en Lima, el 52,1% (5 millones 220 mil 755) son mujeres y el 47,8% (4 millones 783 mil 386) hombres. Por grandes grupos de edad, se aprecia que el 64,9% (6 millones 493 mil 809) de los habitantes de Lima tiene de 15 a 59 años de edad, el 18,5% (1 millón 850 mil 730) tiene de 0 a 14 años y el 16,6% (1 millón 659 mil 602) tiene más de 59 años de edad.

San Juan de Lurigancho es el distrito con mayor población
Según las estimaciones y proyecciones de población, de los 43 distritos que conforman la ciudad de Lima, San Juan de Lurigancho es el que concentra el mayor número de habitantes con 1 millón 225 mil 92 personas, en el año 2022; le siguen, San Martín de Porres (770 mil 725), Ate (702 mil 815), Comas (586 mil 914) y el distrito de Villa María del Triunfo (448 mil 775 personas). En tanto, los distritos que tienen menos número de habitantes son: Santa María del Mar (1 mil 216 personas), Punta Negra (8 mil 808) y San Bartolo (9 mil 273 habitantes).

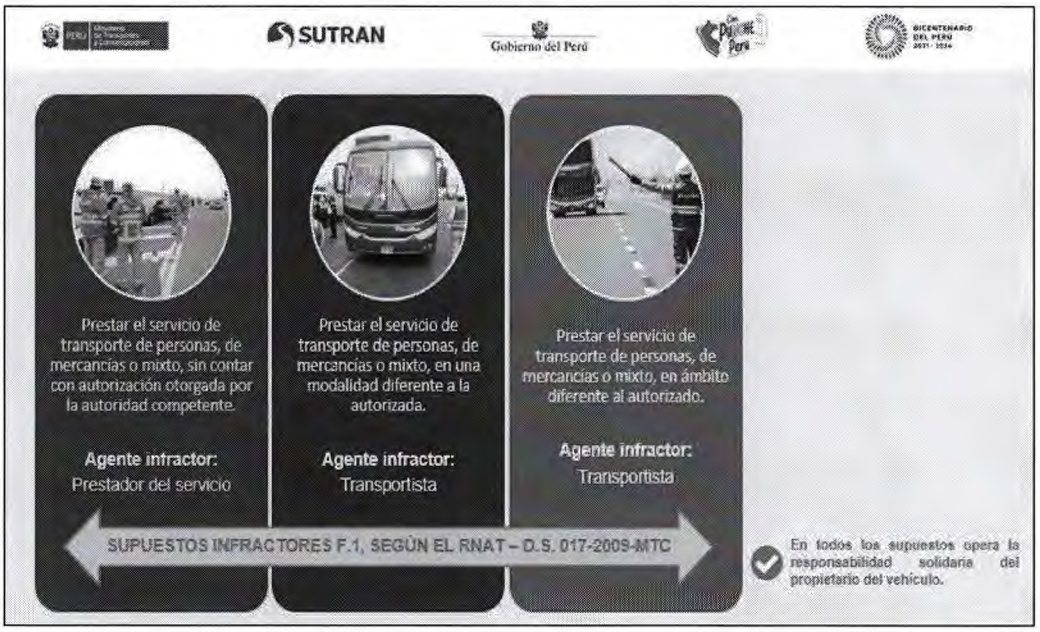
A nivel distrital Surquillo tiene más habitantes por kilómetro cuadrado
En la provincia de Lima, conformada por los 43 distritos, habitan 3 822,9 personas por kilómetro cuadrado y por distritos se aprecia que Surquillo es el que tiene mayor densidad poblacional con 29 605,2 hab/km2, seguido de Breña con 29 561,2 hab/km2, Pueblo Libre 22 275,8 hab/km2, La Victoria 21 692,7 hab/km2 y Santa Anita con 21 284,4 habitantes por kilómetro cuadrado. Mientras que, los distritos con menor densidad poblacional son Punta Negra con 67,5 hab/km2, Santa María del Mar 124,0 hab/km2 , Cieneguilla 167,2 hab/km2 , Punta Hermosa 196,4 hab/km2 y San Bartolo con 206,0 hab/km2."[3]

[2] https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/noticias/nota-de-prensa-no-115-2022-inei.pdf
[3] https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/noticias/nota-de-prensa-no-006-2022-inei.pdf

"Análisis técnico de las condiciones de acceso y permanencia para la prestación del Servicio de Transporte en Automóvil Colectivo considerando las características socioeconómicas de las regiones del Perú.



Fuente: Ministerio de transportes y comunicaciones



Fuente: Ministerio de transportes y comunicaciones

SUTRAN — Gobierno del Perú

Operativos al servicio de transporte no autorizado de pasajeros

	2022				2023 (al 23 abril)			
UO	F1 PASAJEROS (Actas)	PLACAS RETENIDAS	LICENCIAS RETENIDAS	INTERNAMIENTO VEHICULAR EN DEPOSITO	F1 PASAJEROS (Actas)	PLACAS RETENIDAS	LICENCIAS RETENIDAS	INTERNAMIENTO VEHICULAR EN DEPOSITO
AMAZONAS	44	43	42		11	10	11	
ANCASH	304	300	291		158	156	142	
APURIMAC	21	19	20		4	3	4	
AREQUIPA	78	75	67		33	32	27	
AYACUCHO	265	152	4		93	34	0	
CAJAMARCA	73	71	66		6	6	5	
CUSCO	213	213	180		40	39	27	
HUANUCO	37	37	34		14	14	14	
ICA	223	220	187		44	43	33	
JUNIN	268	254	250		85	80	82	
LA LIBERTAD	226	226	200		41	41	38	
LAMBAYEQUE	126	125	109		46	44	41	
LIMA	1254	498	954	710	465	229	357	223
MADRE DE DIOS	10	9	10		3	3	3	
MOQUEGUA	96	89	88		13	10	13	
PIURA	47	45	37		23	22	23	
PUNO	386	362	327		3	3	3	
SAN MARTIN	63	61	59		24	24	24	
TACNA	42	41	39		6	6	6	
TUMBES	188	179	165		59	57	55	
UCAYALI	42	42	41		11	11	10	
TOTALES	4006	3062	3179	710	1122	847	918	223

FUENTE: DATA WAREHOUSE

Fuente: Ministerio de transportes y comunicaciones

"Transporte urbano: ¿cómo resolver la movilidad en Lima y Callao?

1. RESUMEN EJECUTIVO

El Perú es un país de ciudades que se encuentran en distintas fases de crecimiento y que enfrentan diferentes retos acordes a su geografía y a sus actividades económicas principales. Sin embargo, un problema común a todas las ciudades peruanas es la falta de un adecuado sistema de transporte que facilite los desplazamientos de personas y bienes. Las políticas públicas, reflejadas en la gestión del transporte y obras, junto a las demandas ciudadanas, en particular de los conductores de vehículos, han estado orientadas a favorecer al auto privado y no a plantear soluciones que se centren en la movilidad sostenible como eje de desarrollo para ofrecer distintas formas de movilizarse que prioricen, sobre todo, al transporte público y también al peatón y al ciclista.

Estas acciones equivocadas han generado el desarrollo de ciudades con transportes de mala calidad, con una accidentalidad altísima, contaminación constante, incomodidad, falta de integración física y/o tarifaria entre diferentes operadores de transporte, infraestructura mal diseñada, equipamiento inadecuado y una pésima gestión de los flujos viales y peatonales. Esta situación se agrava en la ciudad de Lima, donde la concentración poblacional, de actividades económicas y, sobre todo, la expansión urbana es mucho mayor al resto de ciudades del país. Por ende, la cantidad de viajes realizados al día es muy superior y los patrones de desplazamiento son más complejos, más aún porque el área metropolitana de la capital comprende dos jurisdicciones, la Provincia Constitucional del Callao y la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML). Ambos territorios se complementan y

fusionan en una megaciudad, y, por tanto, los problemas se vuelven mayores. Por señalar solo algunos:

- Se impacta en la economía del país, al disminuir la productividad y competividad del centro económico, administrativo, industrial y cultural de la nación, producto del largo tiempo que toma trasladar personas y bienes
- Se afecta el bolsillo de los ciudadanos y/o su poder de decisión. En el primer caso, producto de los transbordos necesarios para llegar a su destino, los costos del transporte se incrementan al verse obligadas las personas a pagar distintos boletos de viaje. En el segundo caso, los ciudadanos con menores recursos deben seleccionar viajes con recorridos más lentos, largos e inseguros, pues no pueden pagar los múltiples pasajes.
- Disminuye la calidad de vida de las personas que viven lejos de sus centros de trabajo, de estudios o destinos principales, en tanto pierden tiempo y capacidad para enfrentar los desafíos cotidianos tanto en el ámbito laboral como en el familiar.
- Se impacta el ambiente y acelera el cambio climático, pues las altas emisiones de gases de efecto invernadero del parque automotriz actual incrementan la polución, empeoran la calidad del aire. Además de verse afectada la salud de la población, se genera un desgaste innecesario de energía y se desperdician recursos económicos valiosos.

Muchas ciudades y megaciudades tienen o han tenido desafíos similares en cuanto a su movilidad y muchas los han podido resolver. Lo que tienen en común las ciudades en Asia, Europa y América, con un transporte público que cumple sus funciones de una manera eficaz y eficiente, es la integración del mismo en tres niveles: físico, tarifario y también en cuanto a su planificación. Es por ello que la integración es la clave de los buenos sistemas de transporte público, pues les otorga valor agregado a través de distintos servicios y características como los siguientes:

- Hay un solo boleto (es decir, un solo pago) para llegar al destino, con la posibilidad de utilizar diferentes modos (metros, trenes, buses rápidos, buses, microbuses, teleféricos, tranvías, etc., según corresponda) y operadores de transporte.
- Se mide el éxito según el ahorro de tiempo de viaje que se alcanza, lo que permite a los pasajeros utilizar la combinación de modos que les sea más veloz y cómoda.
- Se mantienen estándares de seguridad vial muy elevados, lo cual disminuye la tasa de accidentes, tanto de los usuarios del transporte masivo como del resto de actores del transporte (conductores, peatones, ciclistas, etc.).
- La seguridad ciudadana mejora dentro del sistema y fuera de él, al ofrecer espacios públicos de calidad en los entornos de las estaciones, así como en las redes viales y peatonales complementarias al sistema de transporte.

- Se reduce la congestión y se permite un mejor flujo del tránsito al contar con un sistema de transporte ordenado.
- Hay transbordos cómodos, seguros y con poco tiempo de espera para el cambio de modo.
- Se garantizan estándares de servicio de una mayor calidad, al ofrecer trayectos dignos y seguros.

(...)

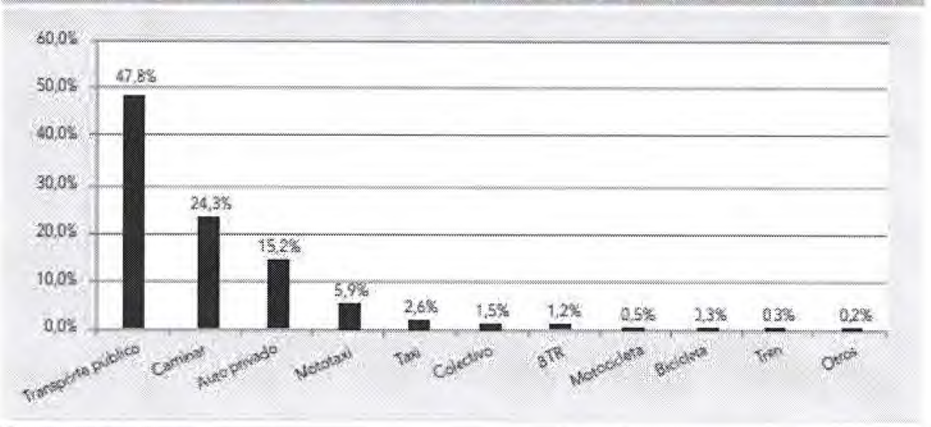
2. DIAGNÓSTICO

2.1 Los viajes en Lima y Callao

En Lima y Callao en total se realizan más de 22,3 millones de viajes diariamente, de los cuales 16,9 millones se hacen en vehículos motorizados. El principal motivo de estos viajes es regresar a casa (47,3%), viajes privados3 (19,5%) e ir a trabajar o estudiar (16,7% y 14,0%, respectivamente). Resulta relevante, además, conocer que, para el caso de Lima y Callao, la distribución de viajes diarios muestra que los viajes en medios colectivos (buses tradicionales, Metropolitano, Metro de Lima y colectivos) son los que más porcentaje poseen (51%), seguido de los viajes a pie (24%) y, solo después, los viajes individuales (auto privado y taxi) con 18%. El resto de viajes se realiza en otros modos, como puede observarse en el gráfico 1. Esta información, recogida por la Encuesta de Recolección de Información Básica de Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Lima y Callao, muestra algunos resultados similares a la recogida por la encuesta Lima Cómo Vamos, a pesar de que las metodologías aplicadas son distintas y esta última se concentra solamente en los viajes "obligatorios"; es decir, por trabajo y estudios. En particular, coinciden en que los viajes en transporte público masivo son largamente superiores a los viajes en medios privados. En el 2015, el 75,6%8 de los viajes realizados en Lima se hizo en transporte público, mientras que solo el 15,5% se hizo en transporte privado; por último, el 7,8% de los viajes se hizo a pie o en bicicleta. En ambas encuestas, los viajes realizados en transporte colectivo exceden largamente a aquellos realizados en medios privados.

El gráfico 1 muestra la distribución de viajes diarios en Lima y Callao en el año 2012, por medio de transporte

GRÁFICO 1
DISTRIBUCIÓN MODAL DE VIAJES (% DE VIAJES POR MODO DE TRANSPORTE, NÚMERO DE VIAJES EN MILES) EN LIMA Y CALLAO



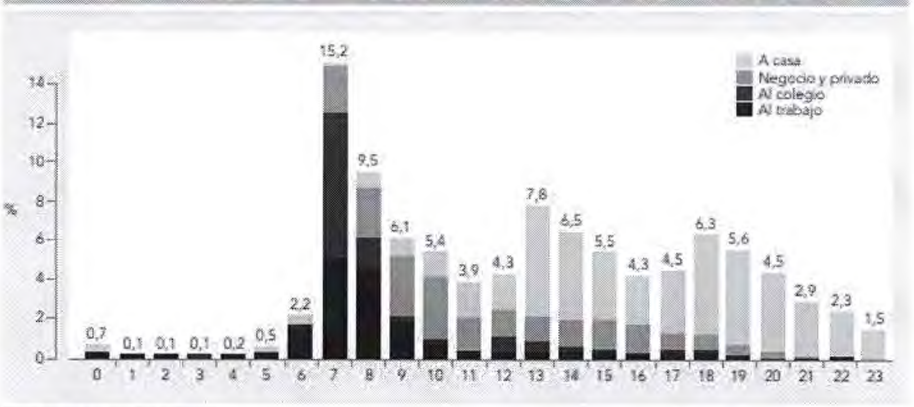
FUENTE: JICA (2013). Elaboración propia.

Fuente: file:///C:/Users/Pyerina/Downloads/dp_transporte_urbano_sep.pdf

Cabe señalar que, del total de viajes en Lima y Callao, casi el 25% de los viajes ocurren principalmente en dos horas, entre las 7:00 a.m. y las 9:00 a. m., y son los distritos de Lima Centro, en especial el Cercado de Lima, Miraflores y San Isidro, lo que más viajes atraen. Estos viajes provienen en su mayoría de zonas periféricas como Comas, La Molina y Lurigancho. Esto demuestra la importancia de la planificación urbana y el modelo de ciudad compacta para disminuir los viajes largos que atraviesan la ciudad, generan pérdidas de horas/persona e impactan negativamente en la calidad de vida.

En el gráfico 2 puede observarse la distribución de los viajes a lo largo de un día según tipo de viaje.

GRÁFICO 2
DISTRIBUCIÓN DE VIAJES DURANTE EL DÍA



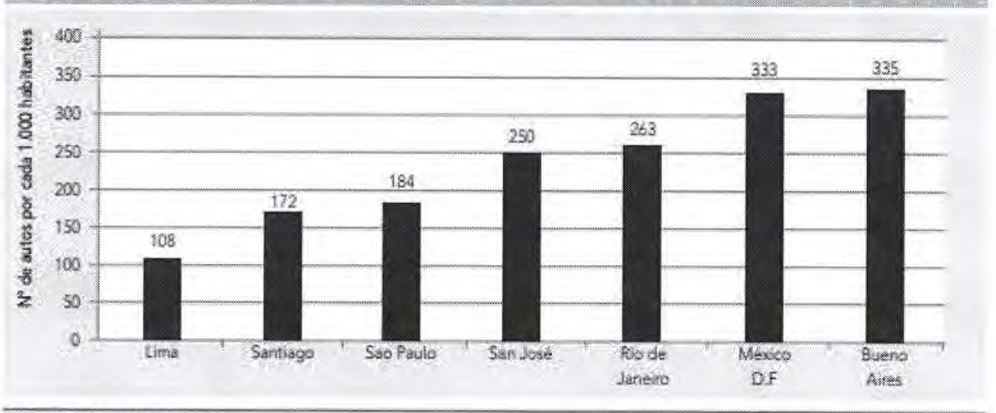
FUENTE: JICA (2013).

Fuente: file:///C:/Users/Pyerina/Downloads/dp_transporte_urbano_sep.pdf

2.2 Los mitos de la congestión

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en el 2014 habían 1,5 millones de vehículos en la Región Lima, lo cual representaba el 66% de los vehículos a nivel nacional.10 En los últimos años, el parque automotor de Lima ha crecido a una tasa de entre 8% y 9% anual.11 En cuanto a la tenencia de vehículos, en Lima el 15,5% de hogares cuenta con al menos un automóvil, mientras que son más los que cuentan con una bicicleta (23,4%).12 A pesar de la creencia extendida de que la alta congestión y el tráfico es producto de la excesiva cantidad de automóviles que transitan las calles de Lima, la realidad es que la tasa de motorización de la capital es una de las más bajas de la región13 (gráfico 3). En el caso de Lima, la congestión se debe, en mayor parte, a la deficiente gestión del tránsito. En la capital, en una vía mediana semaforizada, transitan aproximadamente 400 vehículos por hora, mientras que en una vía similar en Santiago transitan entre 800 y 1.000 vehículos en el mismo tiempo.14 Aunque parezca contradictorio, el correcto diseño de la infraestructura y la adecuada programación de semaforización, fiscalización electrónica y un sistema de transporte público ordenado en la ciudad del sur resultan en un tránsito más fluido, más seguro y mejor. Es decir, en Lima podríamos resolver muchos de los problemas del transporte si se apostara por un saneamiento de las vías y se invirtiera en un sistema de transporte público masivo de calidad, integrado y multimodal.

GRÁFICO 3
TASA DE MOTORIZACIÓN AL 2009 (N° DE AUTOS POR 1.000 HABITANTES)



FUENTE: CAF (2011). Elaboración propia.

Fuente: file:///C:/Users/Pyerina/Downloads/dp_transporte_urbano_sep.pdf

Esta situación de caos y congestión tiene consecuencia directa en la calidad de vida de las personas. Según Lima Cómo Vamos, 10% de los limeños demora entre una hora y media y tres horas en su viaje al trabajo o a la escuela desde que sale de su casa y llega a su destino. Estas personas dedican entre tres y seis horas al día a trasladarse. A pesar de los intentos de reformar el transporte, un 37,6% de

los encuestados manifiesta que, respecto del año pasado, se demora más tiempo en sus viajes, mientras que un 51,8% manifiesta que se demora igual tiempo. En el 2014, 35,8% dijo demorarse más tiempo, mientras que 44,8% manifestó demorarse igual tiempo.

(...)

2.4 El impacto económico del sistema de transporte y su potencial como reductor de pobreza

Otro de los elementos que debe ser considerado en la evaluación del transporte es el impacto económico del mismo a nivel de las familias, pero también en términos globales y de competitividad. Existe una abismal diferencia en el porcentaje del ingreso familiar mensual que se destina a gastos de transporte, entre familias de distinto nivel socioeconómico.20 Las personas de escasos recursos necesitan hacer más trayectos en transporte masivo y alimentadores, y por lo tanto, pagar más pasajes para llegar a sus destinos, por la enorme distancia entre sus viviendas y centros de trabajo o estudio. Lo mismo ocurre con otros motivos de viaje; por ejemplo, el ir a un hospital para ser atendidos requiere de un traslado largo, puesto que los principales hospitales se encuentran ubicados en zonas centrales de la ciudad y alejadas de la periferia. Por su parte, si bien una persona de altos ingresos tiene mayores gastos en sus viajes en auto particular o taxis (además de la gasolina, los costos del parqueo, los seguros y mantenimiento), estos no representan una carga tan importante en sus ingresos como sí ocurre con las personas más pobres y vulnerables.

En términos globales, el impacto del transporte en la economía de la ciudad y del país es grande. Más allá de la menor eficiencia en términos de la logística urbana y la necesaria conexión con el puerto y aeropuerto, según Pro-expansión, la congestión generaría pérdidas por US$800 millones de dólares; es decir, el 1,5% del PBI.21 Por esto y lo anterior, es menester que la estrategia considere el potencial de las políticas de transporte para reducir desigualdad y combatir la pobreza –en tanto se alinearía con políticas de desarrollo urbano sostenible–, al acercar a las poblaciones a los servicios de la ciudad, disminuir el impacto en la economía familiar y brindar más oportunidades al facilitar la formalización y el acceso a puestos de trabajo. Estos problemas relacionados con la mala calidad del servicio de transporte público, y con el alto costo que representa para un importante sector de la población, son consecuencia directa de la falta de reconocimiento del transporte como un servicio público esencial. Si fuese así, el transporte público (en particular el de buses) podría ofrecer un servicio cuya calidad sería exigida y controlada y, además, podría plantearse una tarifa única22 para el costo del boleto en el sistema, sin necesidad de tener que pagar por cada tramo o transbordo que se deba hacer para llegar a un destino. De la misma manera, esta fórmula permitirá ofrecer tarifas diferenciadas, según las características de grupos de personas, y abonos por viajes en grupos de días, semanas, meses e incluso anuales con menores costos que el boleto individual. Esto requiere, por supuesto, una buena negociación de las fórmulas de pago a los concesionarios de las rutas y sistemas

de transporte que permitan, a la vez que generar ingresos para la operación, contribuir en hacer más accesible el transporte para las personas.

(...)

2.6. La articulación institucional

Por lo expuesto en los párrafos anteriores, el sistema de transporte en Lima y Callao es precario, carece de normativa, infraestructura y capacidad fiscalizadora. Así también, desde el punto de vista de los usuarios, existe una discordancia entre las expectativas de la ley y el orden social, lo que genera como consecuencia fricciones entre los distintos actores, y por lo tanto, infracciones de tránsito y maniobras peligrosas. Asimismo, hay una superposición de competencias en el ámbito administrativo. En el caso específico de Lima y Callao, en la gestión del transporte, las instituciones que tienen competencia son la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML), la Municipalidad Provincial del Callao (MPC) y el Gobierno central, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) –en particular con la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (AATE) a cargo del Metro de Lima–, Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y, recientemente, del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS). Además, existen otros entes que también tienen funciones dentro del sistema de transporte urbano, como Ositran y Proinversión. Para el control del tránsito, la Policía de Tránsito cumple un rol exclusivo. A otro nivel, de acuerdo a la Ley Orgánica de Municipalidades, la gestión del transporte de las ciudades recae sobre las municipalidades provinciales y distritales. La presencia de tantos actores con competencias directas o indirectas dentro de la gestión del transporte hace difícil la gobernabilidad dentro del sistema, y la falta de una política de la continuidad plantea retos adicionales a los esfuerzos por resolver el problema del transporte. Por último, en el caso de Lima y Callao, es muy necesaria la coordinación entre sus autoridades para gestionar el transporte y tránsito en sus ciudades, que por su integración geográfica son un territorio conurbado. Lamentablemente, las relaciones políticas entre ambas jurisdicciones no han sido muy fluidas y, en varias ocasiones, los esfuerzos de una comuna han sido desestimados por la otra, lo que ha promovido políticas contradictorias.

(...)

Para resolver la problemática del transporte público en Lima y Callao, y asegurar un desarrollo sostenible de las ciudades, es preciso incorporar esta visión de movilidad sostenible a las políticas públicas y plantear un modelo de gobernanza eficiente que pueda ser replicado a otras ciudades del país. Para esto se plantean las siguientes opciones de política:

TABLA 2
OPCIONES DE POLÍTICA

TEMAS ESPECÍFICOS	POLÍTICA
Visión	**Incorporación del enfoque de movilidad sostenible como eje para las políticas públicas:** Es necesario que las autoridades y funcionarios adopten los principios de la movilidad sostenible para que puedan promover políticas en este sentido.
	Asignación de la categoría de servicio público esencial al transporte de pasajeros: Esta medida le podría dar la fuerza al Estado para atender a su población. Serviría para reconocer al transporte como un aspecto esencial en el desarrollo de la ciudad y la vida de sus ciudadanos.
Promoción	**Promoción de un sistema de transporte sostenible articulado e integrado que facilite las transferencias entre modos de viaje:** Diseño urbano, tanto de las vías como de los espacios públicos, que facilite las transferencias y promueva los medios más sostenibles.
Gestión	**Gestión vial de los flujos del tránsito en la ciudad:** Al mejorar la infraestructura vial, peatonal y ciclista, y al contar con una mejor administración de los flujos peatonales, disminuirán los accidentes de tránsito y emisiones, mejorando, a su vez, la economía de los sectores público y privado.
	Reingeniería de la gobernanza del transporte y la movilidad sostenible: Esta medida incluiría implementar un sistema de transporte integrado, un único sistema de recaudo.

FUENTE: Elaboración propia [4]

Fuente: file:///C:/Users/Pyerina/Downloads/dp_transporte_urbano_sep.pdf

"ATU: la planificación de la movilidad urbana de Lima y Callao para los siguientes 20 años ya está en marcha
Nota de prensa.

La entidad firmó contrato con un consorcio mexicano canadiense para la ejecución del Plan de Movilidad Urbana 2022-2042, que definirá los desplazamientos de la población en la ciudad.

(...)

Miraflores, 8 de noviembre de 2022. En el marco de sus acciones para brindar a limeños y chalacos las facilidades para movilizarse de manera segura, eficiente y sostenible, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) firmó el contrato para la ejecución del Plan de Movilidad Urbana 2022-2042, documento que será el primer instrumento de planificación que definirá los desplazamientos de la población en la ciudad para los próximos 20 años.

(...)

"Este plan representa un cambio en el enfoque de la planificación de la ciudad para centrarnos en los usuarios, en caminos que se necesitan para facilitar la movilidad de los peatones y de medios de transporte más sostenibles como la bicicleta", indicó Eduardo Beingolea, director de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo (DIR) de la ATU.

(...)

[4] file:///C:/Users/Pyerina/Downloads/dp_transporte_urbano_sep.pdf

Cabe indicar que el Plan de Movilidad Urbana (PMU) tiene un enfoque altamente participativo e involucrará a todos los actores de la movilidad urbana, tanto autoridades de los gobiernos locales como del gobierno central, operadores, usuarios y sociedad civil organizada. Además, se realizará de manera armónica con los planes de desarrollo metropolitano que tienen las provincias de Lima y Callao.[5]

Es por ello que, en la presente propuesta legislativa, como disposición complementaria final, se propone encargar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) para que, en el plazo de 30 días naturales, formulen y aprueben el Plan de descongestionamiento del transporte público interprovincial de Lima Metropolitana y de la Provincia del Callao. En dicho plan debe considerarse el plazo prudencial de un año, para que las empresas interprovinciales de transporte terrestre de pasajeros y carga, quienes vienen ejerciendo sus actividades en Lima cercado, en el distrito de la Victoria y otros distritos colindantes, sean reubicados en los conos o ubicaciones geográficas de los distritos de Lima Sur, Lima Norte y según corresponda, con la finalidad de descongestionar el tránsito vehicular y peatonal, promoviendo el orden público, el cuidado del medio ambiente y la salud pública de Lima Metropolitana.

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

El presente proyecto de ley no colisiona con ninguna norma de nuestro ordenamiento jurídico y se encuentra creada dentro del marco constitucional y normativo de nuestro ordenamiento jurídico; fomentando y fortaleciendo un sector importante como es el transporte, fomentando el autoempleo y la formalización de los transportes terrestres de pasajeros en automóviles colectivos, para de esta manera contribuir con la formalización y el desarrollo socio económico del Perú.

IV. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La presente iniciativa no irroga costo adicional alguno al erario nacional, debido a la naturaleza de la presente propuesta legislativa; por el contrario, busca la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos sin distinción alguna, incluyendo las circunscripciones de Lima metropolitana y la provincia Constitucional del Callao, además de esta manera también se garantizará la seguridad de los pasajeros que utilizan el servicio de transporte terrestre colectivo, porque los mismos deberán estar registrados y autorizados por el ente rector de transportes y comunicaciones en nuestro pais.

[5] https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/667781-atu-la-planificacion-de-la-movilidad-urbana-de-lima-y-callao-para-los-siguientes-20-anos-ya-esta-en-marcha

V. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO Y EL ACUERDO NACIONAL.

El presente Proyecto de Ley se encuentra alineado con la política de Estado y el Acuerdo Nacional.

- **Políticas de Estado / Objetivo I Democracia y Estado de Derecho**

  Octava política de Estado: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.

- **Políticas de Estado / Objetivo II Equidad y Justicia Social**

  Décima política de Estado: Reducción de la pobreza.
  Décimo primera política de Estado: Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación.
  Décimo cuarta política de Estado: Acceso al empleo pleno, digno y productivo.

- **Políticas de Estado / Objetivo III Competitividad del país**

  Décimo octava política de Estado: Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.
  Décimo novena política de Estado: Desarrollo sostenible y gestión ambiental.

VI. RELACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA, APROBADA POR RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL CONGRESO 002-2022-2023-CR.

La presente propuesta legislativa se encuentra vinculada de manera directa e indirecta con la agenda legislativa, aprobada por Resolución Legislativa N°002-2021-2023-CR, en los siguientes objetivos:

Objetivo I: Democracia y Estado de Derecho

Política de Estado 8.- Descentralización Política, Económica y Administrativa para propiciar el Desarrollo Integral, Armónico y Sostenido del Perú; a través del tema: 25. Regulación referida a la descentralización y los distintos niveles de gobierno.

Objetivo II Equidad y Justicia Social

Política de Estado 10.- Reducción de la pobreza; a través del tema: 28. Lucha contra la pobreza.

Política de Estado 11.- Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación; a través del tema: 32. Reducción de la desigualdad entre hombres y mujeres.

Política de Estado 14.- Acceso al empleo pleno, digno y productivo; a través del tema 53. Mejora de los derechos y condiciones laborales y; a través del 60. Incorporación al mercado laboral.

Objetivo III Competitividad del país

Política de Estado 18.- Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica; a través del tema: 70. medidas para promover la formalización, potenciar la productividad y la competitividad de las MYPES y la mediana empresa y; a través del tema: 72. Medidas para promover la productividad, competitividad y el desarrollo económico.

Política de Estado 19.- Desarrollo sostenible y gestión ambiental.; a través del tema: 79. Sobre el uso de gas y combustibles.

Lima, 05 de Mayo de 2023.