



LUIS CARLOS SIMEÓN HURTADO

"Año de la Universalización de la Salud"

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

PROYECTO DE LEY ____

El Congresista que suscribe, **LUIS CARLOS SIMEON HURTADO**, integrante del **Grupo Parlamentario ACCION POPULAR**, en uso de las atribuciones que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los Artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente Proyecto de Ley:

**El Congreso de la República
Ha dado la siguiente Ley**

LEY DE ESTABILIDAD JURÍDICA PARA GARANTIZAR LA COBERTURA ADECUADA Y LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LIMA Y CALLAO

Artículo 1. Objeto

La presente Ley tiene por objeto establecer medidas transitorias y excepcionales destinadas a garantizar la continuidad y la cobertura adecuada del servicio de transporte público en Lima y el Callao.

Artículo 2. Finalidad

La finalidad es evitar las consecuencias negativas, como el desabastecimiento del servicio de transporte público urbano, la precarización y falta de satisfacción de las necesidades de transporte de la ciudadanía, así como problemas de desempleo, conflictos sociales e informalidad que se podrían producir como resultado de la pérdida de las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público regular de pasajeros.

Artículo 3. Ámbito de Aplicación

La presente Ley es de aplicación a los operadores de los servicios de transporte terrestre de personas regular y especial, en el ámbito de competencia territorial de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU.

Artículo 4. Prórroga automática y excepcional de autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público regular de pasajeros

Prorróguese de manera automática y excepcional, por el plazo de diez (10) años computados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público regular de pasajeros, otorgados en su oportunidad por las municipalidades de Lima Metropolitana y de la Provincia Constitucional del Callao, que por mandato de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) se prorrogó hasta el 31 de octubre del 2020.

Durante los tres primeros años de prórroga extraordinaria, queda suspendida la facultad de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) para Lima y Callao de otorgar concesiones para la prestación del servicio de transporte público regular de pasajeros respecto a las rutas que cuenten con autorizaciones vigentes.

Artículo 5. Derecho de preferencia

Los operadores de los servicios de transporte terrestre de personas que se encuentran dentro de los alcances de la presente Ley tienen derecho de preferencia de manera individual o consorciada, en el otorgamiento de concesiones futuras para la prestación de dichos servicios, siempre y cuando logren cumplir los requisitos establecidos en el proceso de selección respecto a la exigencia técnica y financiera, para garantizar un servicio de calidad, óptimo, moderno, seguro y eficiente.

Artículo 6°. Integración Tecnológica y de recaudo

Todas Autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público regular de pasajeros previstas en el Artículo 4° de la presente Ley, tienen la obligación de contar con un sistema de integración tecnológica requerida para la gestión y/o administración de flota; asimismo debe contarse con sistemas de recaudo económico electrónico con plataformas abiertas que permitirán reducir el riesgo de contagio del COVID-19 o cualquier otra enfermedad por la manipulación de dinero en efectivo, así como la optimización de tiempo y costo operativo.

Artículo 7°. Tipología de buses

Los vehículos que se utilicen para la prestación del servicio de transporte público regular de personas en el ámbito de competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) deberán cumplir con las

características y requisitos establecidos para el beneficio previsto en el Artículo 4° de la presente Ley.

Artículo 8°. Formalización laboral

Las empresas que prestan servicio de transporte público regular de pasajeros en Lima y Callao deberán incluir en la planilla de trabajadores a los conductores de los buses y demás personal operativo y/o administrativo.

Disposición complementaria transitoria

Artículo Único. - Implementación de la presente Ley

La presente Ley se implementará de manera progresiva debidamente planificada para consolidar la formalización, optimización e implementación paulatina de un moderno sistema integrado de transporte urbano de pasajeros, el mismo que debe regirse bajo las siguientes condiciones:

Durante el primer año de vigencia de la presente Ley, todas las empresas que prestan el servicio de transporte público regular de pasajeros en Lima y Callao serán beneficiados con la prórroga descrita en el artículo 4° de la presente Ley.

A partir del segundo año de vigencia de la presente ley únicamente serán beneficiados con la prórroga descrita en el Artículo 4° de la presente Ley, aquellas empresas que hayan cumplido con lo establecido 6°, 7° y 8° de la presente Ley.

Disposición Derogatoria Única

Deróguese todas las disposiciones normativas que se opongan a la presente Ley

21 de setiembre de 2020

EXPOSICION DE MOTIVOS

De acuerdo con el último estudio de tráfico vehicular, publicado por la empresa holandesa TOMTOM¹, en el año 2019 Lima se ubicó en el puesto 07 entre las 416 ciudades con mayores índices de congestión vehicular a nivel mundial, superando incluso los niveles de congestión del tráfico automotor de Nueva Delhi (India). De igual forma, según el referido estudio, la capital peruana es la segunda ciudad con peores niveles de congestión vehicular en América del Sur, superada únicamente por Bogotá, tal y como se puede apreciar en el siguiente gráfico:

TOMTOM  **Traffic Index 2019**

#	World rank	City	Country	Congestion level
1	1	Bengaluru	India	71%
2	2	Manila	Philippines	71%
3	3	Bogota	Colombia	68% ↑ 5%
4	4	Mumbai	India	65% - 0%
5	5	Pune	India	59%
6	6	Moscow region (oblast)	Russia	59% ↑ 3%
7	7	Lima	Peru	57% ↓ 1%
8	8	New Dehi	India	56% ↓ 2%
9	9	Istanbul	Turkey	55% ↑ 2%
10	10	Jakarta	Indonesia	53% - 0%
11	11	Bangkok	Thailand	53% - 0%
12	12	Kyiv	Ukraine	53% ↑ 7%
13	13	Mexico City	Mexico	52% - 0%
14	14	Bucharest	Romania	52% ↑ 4%
15	15	Recife	Brazil	50% ↑ 1%

Fuente: TOMTOM, Índice de Tráfico 2019

¹ TOMTOM Traffic Index 2019: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/

Ciertamente, resulta alarmante la problemática de la congestión vehicular en Lima y el Callao, la cual a lo largo de décadas ha llegado a convertirse en uno de los principales problemas que aquejan a estas ciudades, y ha adquirido una dimensión estructural, compleja y de carácter multidimensional; dado que incide en diferentes aspectos de la realidad social y económica, y tiene su origen en causas diversas, tales como el incremento sostenido del parque automotor, una deficiente infraestructura para el transporte, una escasa educación vial tanto de conductores de vehículos como de peatones, la falta de capacidad del Estado para fiscalizar y hacer cumplir las normas de tránsito y combatir la informalidad, entre otros aspectos que contribuyen a su agudización.

En ese sentido, es innegable que uno de los factores más importantes que contribuyen al problema del caos vehicular en Lima y el Callao es la falta de un transporte público de pasajeros de calidad, eficiente, articulado y coherente para lo cual era necesario la creación de una entidad que centralice las competencias en materia de transporte urbano de la ciudad, motivo por el cual se creó la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU².

Sin embargo, previamente a la creación de la ATU como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que asumió las funciones de la Gerencia de Transporte Urbano (GTU) de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) y de la Gerencia General de Transporte Urbano (GGTU) de la Municipalidad Provincial del Callao (MPC), ambas corporaciones venían otorgando las autorizaciones y títulos habilitantes para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en Lima y Callao.

Al respecto, resulta oportuno destacar que las referidas autorizaciones mantienen su vigencia hasta la actualidad, ello debido a que la realidad de los hechos hizo necesario prorrogar automáticamente su vigencia en dos ocasiones, a través de la Quinta Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, y del Artículo 1 de la Resolución Directoral N° 002-2019-ATU/DO; ello con la finalidad de evitar la interrupción abrupta del servicio de transporte público formal en Lima y el Callao.

No obstante, es necesario advertir que tales autorizaciones y títulos habilitantes se encuentran próximos a vencer, toda vez que la última prórroga automática³ amplió su vigencia únicamente hasta el 31 de octubre de 2020.

² Creada mediante Ley N° 30900, promulgada el 27 de diciembre de 2018.

³ Artículo 1 de la Resolución Directoral N° 002-2019-ATU/DO.

Esta situación resulta alarmante y, como es comprensible, genera incertidumbre y preocupación por parte de los usuarios y los operadores de transporte terrestre de pasajeros respecto a lo que ocurrirá con este servicio público esencial en Lima y el Callao a partir del 01 de noviembre del año en curso, situación que además genera una falta de seguridad y estabilidad jurídica para un sector tan neurálgico e indispensable para la ciudad.

Adicionalmente a ello, se debe tener en cuenta que hasta la fecha la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) no ha cumplido con aprobar los instrumentos señalados en el Artículo 6 de su Ley de Creación – Ley N° 30900, tales como el Plan de Movilidad Urbana, el Plan Maestro de Transporte Terrestre de Personas, Plan Regulador e Rutas de los Servicios de Transporte, entre otros, lo cual hace inviable el inicio de la migración al sistema de concesiones en el futuro inmediato, ya que un cambio tan relevante como ese debe ser planificado y ejecutado de manera apropiada, técnica y progresiva, en función de la realidad fáctica; puesto que su implementación inadecuada podría originar efectos adversos y costos sociales innecesarios.

En efecto, no resultaría viable iniciar la implementación de un sistema de concesiones, sin tener previamente aprobado un Plan de Movilidad Urbana, o un Plan Regulador de Rutas de Transporte, y si tener en cuenta la infraestructura y el tramado urbano que tendrá la ciudad en el mediano y largo plazo con la culminación y puesta en funcionamiento de las nuevas líneas del metro, puesto que Lima y el Callao deben aspirar a contar con sistema de transporte verdaderamente articulado e integrado, el cual debe ir implementándose de manera gradual y con el establecimiento progresivo de rutas que tengan vocación de duración y de permanencia en el tiempo, procurando que su cobertura garantice el traslado de los pasajeros en función de sus necesidades reales, teniendo en cuenta las matrices de origen – destino de los usuarios, sustituyendo la fragmentación de rutas que existe actualmente por un sistema de rutas más eficientes, disminuyendo el número de transbordos y promoviendo así una verdadera reforma del transporte en beneficio de la ciudadanía.

De igual forma, iniciar el proceso de otorgamiento de concesiones en las condiciones actuales propiciaría la informalidad, tal y como ocurrió con la implementación de los corredores viales complementarios de las avenidas Abancay, Tacna, Arequipa, Javier Prado, La Marina, entre otros, donde en la actualidad proliferan los taxis colectivos informales.

Razones por las cuales resulta necesaria e impostergable la aprobación de una norma como la que se plantea con la presente iniciativa legislativa, con la finalidad de dotar de la seguridad y estabilidad jurídica necesarias al sector de transporte urbano de pasajeros.

Al mismo tiempo, una norma como la propuesta, al prorrogar por un plazo apropiado y razonable de diez (10) años la vigencia de las autorizaciones para prestar el servicio de transporte terrestre de personas en Lima y el Callao, permitiría a los operadores que en la actualidad brindan dicho servicio, ir adecuando su flota vehicular y adoptando las acciones pertinentes de manera paulatina y progresiva para la optimización de sus operaciones en términos cualitativos y cuantitativos, a fin de poder cumplir con los requisitos necesarios para concursar en los procesos de licitaciones que se convoquen durante la fase de implementación gradual del sistema integrado de transporte y obtener las respectivas concesiones garantizando así un servicio moderno, de calidad, óptimo, seguro y eficiente.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El costo de implementación de la norma propuesta no irroga ningún gasto al tesoro público, dado que no requiere el desembolso de recursos financieros por parte del Estado para su ejecución.

ANÁLISIS DE LOS EFECTOS DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN VIGENTE

La presente iniciativa legislativa no contraviene ninguna disposición constitucional, asimismo, tampoco se contrapone a ninguna norma supra legal, dado que lo que modifica o deroga son disposiciones contenidas en normas jurídicas de igual o menor jerarquía.

RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se enmarca en las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- Política de Estado N° 10: Reducción de la Pobreza.
- Política de Estado N° 11: Promoción de la Igualdad de oportunidades sin Discriminación.
- **Política de Estado N° 18: Búsqueda de la Competitividad, Productividad y Formalización de la Actividad Económica.**
- Política de Estado N° 28: Plena Vigencia de la Constitución en cuanto a al artículo 59 de la carta Magna.

21 de setiembre de 2020